11

MEMORIA ANUAL 2011

Port de Barcelona

msc

Índice

5 Consejo de Administración
7 Organigrama
8 **Presentación**
Sixte Cambra, presidente
10 **Introducción**
José Alberto Carbonell, director general

1. Ámbito de gestión

14 Missión, visión, valores y objetivo estratégico
16 Presidencia
21 Recursos Internos y Organización
24 Infraestructuras
28 Explotación y Planificación
34 Estrategia y Desarrollo
42 Empresas participadas

2. Evolución del tráfico

53 Contenedores
Mercancías a granel
56 Vehículos
57 Transporte ferroviario
Short sea shipping
Pasajeros

3. Ejercicio económico y financiero

60 Ejercicio económico y financiero
66 Balance de situación
67 Cuenta de pérdidas y ganancias
68 Cuadro de financiación. Recursos procedentes de las operaciones
69 Estado de flujos de efectivo

4. Ámbito social

72 La estrategia para las personas
Estructura, igualdad y diversidad
73 Acción social
74 Desarrollo y Comunicación Interna
75 Servicios Médicos y Prevención de Riesgos Laborales

5. Ámbito de medio ambiente

78 Principios de gestión ambiental
Vigilancia y gestión ambiental
81 Eficiencia energética e hídrica
83 Comprometidos frente al cambio climático

6. Directorio del Port de Barcelona

86 Directorio del Port de Barcelona

SILVER CLOUD
NASSAU
BLEU DE

Miembros del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

A 31 de diciembre de 2011

Presidente del Consejo de Administración
Sixte Cambra

Vocal nato
Francisco J. Valencia Alonso (capitán marítimo)

Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya
Mariano Fernández Fernández (ATEIA-OLT)
Ángel Montesinos García (Asociación Agentes de Consignatarios)
Antoni Llobet de Pablo (Colegio de Agentes de Aduanas)
Joan Amorós Pla (Ferrmed)

Vocales representantes de la Administración del Estado
Isabela Pérez Nivela (abogada del Estado)
Jaime Odena Martínez (Puertos del Estado)
Montserrat García Llovera (delegada del Gobierno en Barcelona)

Vocales en representación municipal
Ayuntamiento de Barcelona: Antoni Vives i Tomàs (vicepresidente)
Ayuntamiento del Prat de Llobregat: Lluís Tejedor Ballesteros

Vocales representantes de la Cámara de Comercio, organizaciones empresariales y sindicales
Josep M. Basáñez Villaluenga (Cámara de Comercio)
Xabier M. Vidal Niebla (Asociación Empresas Estibadoras)
José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)
Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

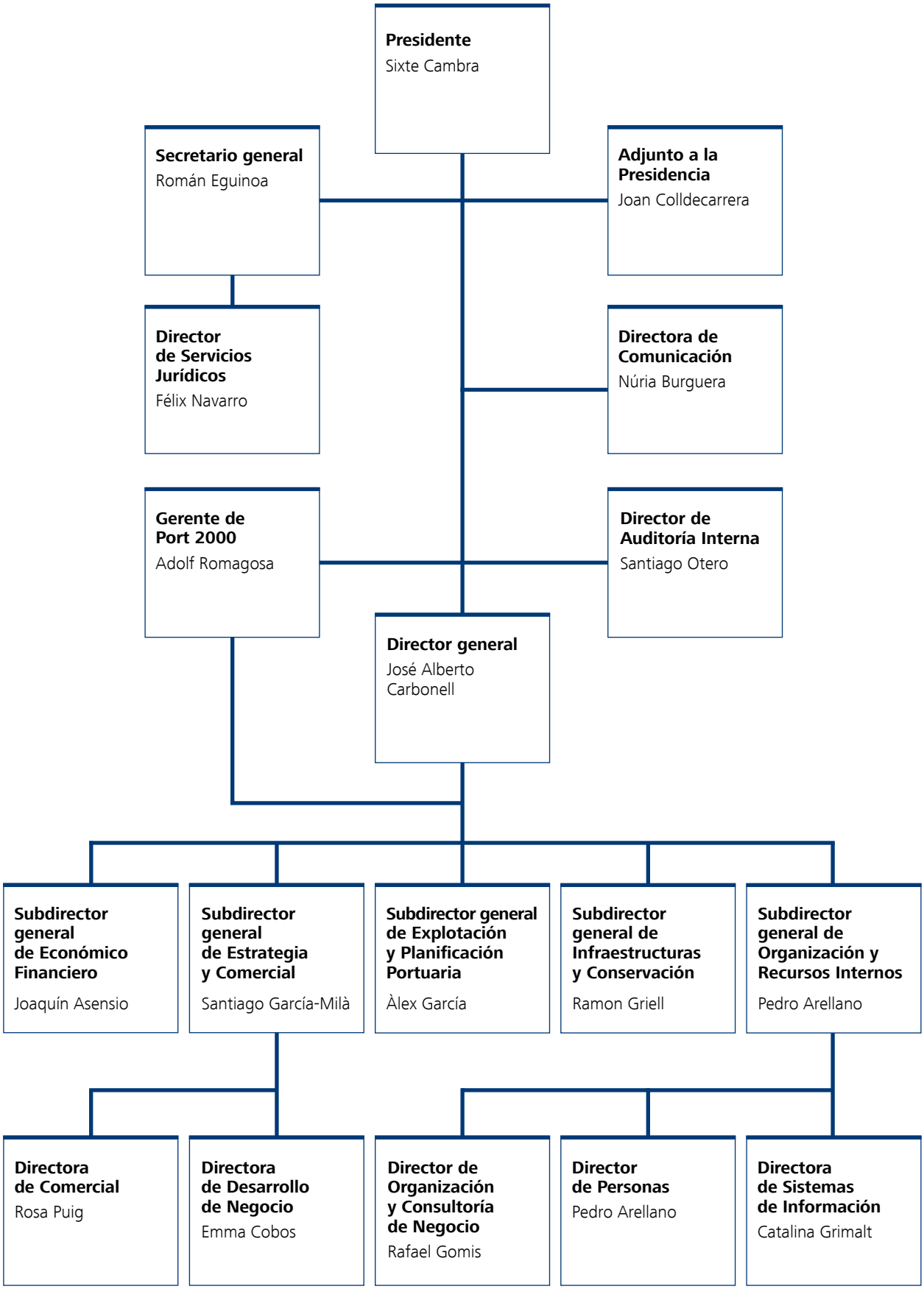
Director general (no consejero)
José Alberto Carbonell Camallonga

Secretario (no consejero)
Román Eguinoa de San Román

Cambios que se han producido:
Jordi Valls Riera causa baja como presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona y lo substituye Sixte Cambra (DOGC y BOE de 25/1/11).
Como vocales, Pilar Fernández es substituida por Isabela Pérez, Joaquim M. Tintoré por Antoni Llobet, Joaquim Llach por Joan Amorós y Jordi W. Carnes por Antoni Vives.

15

Autoridad Portuaria de Barcelona
Organigrama



Presentación

El ejercicio 2011 ha sido, en muchos sentidos, decisivo para el Port de Barcelona. Los resultados de tráfico alcanzados están en sintonía con la tendencia de recuperación iniciada en 2010, después de unos años marcados por una fuerte contracción del comercio internacional.

Como primera infraestructura de transporte del país, el Port es uno de los termómetros más fiables de la evolución de la economía. El incremento del 7% de la carga contenerizada de exportación es, pues, una muestra elocuente de la estrategia adoptada por las empresas de nuestro país para hacer frente a la crisis. Ante la atonía del mercado interno, las compañías de nuestro entorno están haciendo una apuesta firme por abrir nuevos mercados y competir a nivel internacional. El objetivo prioritario del Port –y la razón que explica buena parte de las acciones que emprendemos– es ayudar a estas empresas a posicionar sus productos de la manera más competitiva en el mercado global, ofreciendo la mejor calidad de servicio y las cadenas logísticas más eficientes.

Con esta finalidad, el Port ha invertido este año 105 millones de euros, destinados principalmente a la ejecución de obras de infraestructura, como la construcción del muelle Prat, la ampliación del muelle Sud, el nuevo edificio del Punto de Inspección en Frontera (PIF) y la reparación y mejora de diques y muelles.

Estas actuaciones, sumadas a los proyectos desarrollados por los operadores privados en el recinto portuario, han hecho del Port uno de los polos de atracción inversora más importantes del país y consolida así su rol como motor económico y generador de ocupación y riqueza. La apuesta del sector privado por el Port de Barcelona se concreta en diversos proyectos que este año han avanzado a un ritmo muy satisfactorio: las obras de la nueva terminal de TerCat, en el muelle Prat; la terminal de Meroil-Lukoil, en el muelle de la Energia; la nueva instalación de Tradebe, y la sede corporativa de Desigual, en el área de la bocana Nord, entre otras.

Y si los tráficos y las inversiones son dos indicadores fundamentales para medir la actividad portuaria, hay otros dos aspectos que han distinguido de manera muy notable la evolución del Port de Barcelona durante este ejercicio: el compromiso con la calidad y el impulso del ferrocarril.

En 2011 se ha producido el lanzamiento de la nueva marca de calidad de la Comunidad Portuaria: Port de Barcelona Efficiency Network. Al cierre del año el sello ya cuenta con un total de 50 empresas adheridas (14 consignatarias, 19 operadores logísticos, 15 empresas transportistas y dos terminales de contenedores) que representan más del 60% de la carga contenerizada que encamina el Port. Con un plan de compromisos vinculados a la fiabilidad de los procesos, la integridad de la mercancía y la transparencia de la información al cliente final, la marca de calidad es el esfuerzo más decidido de la Comunidad Portuaria para optimizar las cadenas logísticas que pasan por el Port y para dar el mejor servicio.

Después de la magnífica acogida que la marca de calidad ha tenido entre las compañías de la Comunidad Portuaria y las firmas importadoras y exportadoras, debemos trabajar para ampliar aún más el alcance del sello de calidad, tanto en lo que se refiere a la incorporación de nuevas empresas como a la integración de compromisos cada vez más ambiciosos. No tengo ninguna duda de que la consecución de este objetivo nos consolidará como el referente en el Mediterráneo en materia de calidad y competitividad.

El ferrocarril ha tenido también, por diversos motivos, un papel protagonista este año. En primer lugar, por las obras que hemos desarrollado para adaptar las dos terminales de contenedores (TCB y TerCat) al ancho de vía internacional, que nos convierten en el primer puerto del Estado conectado con el continente en ancho europeo. Y, en segundo lugar, por la designación por parte de la Comisión Europea del Corredor Mediterráneo como uno de los proyectos prioritarios de la Red Básica Transeuropea de Transportes. Esta decisión es el apoyo definitivo a la tarea

Sixte Cambra
Presidente del Port de Barcelona

desarrollada durante años por Ferrmed y confirma la necesidad urgente de vertebrar el sur de la península Ibérica y el norte de Europa mediante un eje ferroviario que conecte los principales puertos del Mediterráneo occidental.

Pendiente de la concreción de las obras de accesibilidad viaria y ferroviaria que debe desarrollar el Ministerio de Fomento, el Port de Barcelona ha conseguido aprobar este año una solución provisional para los accesos viarios y ferroviarios del muelle Prat. El pasado mes de octubre adjudicamos por 25 millones de euros la conexión viaria del nuevo muelle de la ampliación y en el mes de noviembre se licitaron los accesos ferroviarios provisionales por un importe de 5 millones. Estas inversiones son la garantía de que el año que viene la nueva terminal de TerCat-Hutchison podrá iniciar sus operaciones con los accesos finalizados, aunque seguimos exigiendo la absoluta necesidad de desarrollar el Plan de Accesibilidad Viaria y Ferroviaria para que la movilidad del área de la ampliación no se vea comprometida a medio y a largo plazo.

Nuestro esfuerzo para impulsar el tráfico ferroviario ha generado importantes frutos. Así, las obras desarrolladas y la creciente oferta de servicios por parte de los operadores privados han permitido incrementar la cuota ferroviaria del Port hasta el 11%, en contraste con el 2,5% que teníamos hace tan solo 5 años.

Finalmente, quiero hacer referencia a la solidez financiera de nuestra entidad. En 2011 el importe neto de la cifra de negocio ha sido de 158 millones de euros, seis puntos porcentuales por debajo del anterior ejercicio, debido principalmente al descenso del 9% de los ingresos de las tasas portuarias. Esta reducción viene determinada por la entrada en vigor de la nueva Ley de Puertos, el 1 de enero de 2011, y por nuestra política comercial, orientada a disminuir los costes de los operadores portuarios mediante un ambicioso programa de bonificaciones.

El Port de Barcelona ha registrado unos beneficios de explotación de 60 millones de euros, 9,5 millones de euros menos que en 2010, por la bajada en la recaudación de tasas y por el gasto derivado de la nueva regulación del servicio de recogida de basura y residuos de los buques (MARPOL).

Por otra parte, los recursos procedentes de las operaciones han generado un *cash flow* neto de 78,3 millones de euros, una cifra que mantiene una relación muy equilibrada con nuestro volumen de endeudamiento (486 millones de euros en préstamos a 25 años). Estos resultados nos permiten mirar hacia el futuro con tranquilidad, ya que nos garantizan poder generar suficientes recursos propios para hacer frente a los diversos retos que tenemos por delante.

Nuestra meta es convertirnos en la principal puerta de entrada del sur de Europa para las mercancías procedentes de Asia. Es un objetivo ambicioso, pero estamos preparados y disponemos de una posición inmejorable para alcanzarlo con éxito. Nuestro mejor aliado es el conjunto de empresas que conforman la Comunidad Portuaria, comprometidas con los criterios de eficiencia, calidad y productividad que hemos impulsado conjuntamente. Si 2011 ha sido un año clave para el Port, 2012 lo será aun más, por la entrada en servicio de la primera terminal de la ampliación. Nuestro futuro está lleno de oportunidades y nuestra misión es poner todo este potencial al servicio de las empresas, para contribuir a la generación de empleo y de riqueza. El Port es hoy, más que nunca, motor económico de nuestro país.

Introducción

En materia de tráficos, el ejercicio 2011 ha presentado dos partes bien diferenciadas: un primer semestre con incrementos importantes de los principales indicadores y un segundo semestre marcado por la ralentización del crecimiento e, incluso, la contracción de algunos tráficos. Aunque el balance es más modesto de lo que se preveía en los primeros meses del año y el tráfico total se cierra con un ligero aumento del 0,4%, destaca la evolución positiva de diversos apartados de tráficos.

En cuanto a los contenedores, hemos superado los dos millones de TEU, con un incremento del 4% respecto del 2010. Sin duda el efecto más destacable se ha producido en el apartado de la carga contenerizada de exportación: este año el Port ha canalizado 511.096 contenedores llenos hacia el mercado exterior, cifra que representa un incremento del 14%. Los principales receptores de estas mercancías han sido China, los Emiratos Árabes y Turquía, seguidos de otros países como Argelia, Estados Unidos, Brasil o Arabia Saudita.

El 2011 también ha sido un año muy positivo para el tráfico de vehículos nuevos. Las terminales especializadas del Port han manipulado un total de 630.102 automóviles, resultado que supone un incremento del 14% respecto del 2010. De nuevo, las exportaciones han determinado el impulso de este tráfico, ya que los cerca de 350.000 vehículos nuevos transportados hacia los mercados exteriores se traducen en un incremento del 25% en comparación del ejercicio anterior.

Los servicios de *short sea shipping* (ámbito en que Barcelona ostenta el liderazgo indiscutible a nivel estatal) también han transportado más mercancías que el año pasado (+4%), con un crecimiento que se ha mantenido constante durante el segundo semestre del ejercicio. Las líneas que conectan Barcelona con Italia (Génova, Civitavecchia, Porto Torres y Livorno) y con el norte de África (especialmente con Tánger) están plenamente consolidadas y tienen un rol fundamental a la hora de desviar tráfico pesado

José Alberto Carbonell
Director general del Port de Barcelona

de la carretera, además de contribuir a reducir las emisiones contaminantes, de manera muy significativa.

El capítulo de los pasajeros ha reportado nuevo récords a nuestro puerto. Este año un total de 3,8 millones de personas han escogido el Port de Barcelona como punto de partida, llegada o tránsito de su viaje. De esta cantidad, 2 millones de pasajeros (+6%) han viajado a bordo de ferris con destino a las islas Baleares, Italia o el norte de África, mientras que los 2,6 millones restantes han sido cruceristas (+13%).

Precisamente el apartado de los cruceros ha recibido un fuerte impulso durante el 2011 con la llegada de los tres barcos más grandes que navegan por el Mediterráneo (*Carnival Magic, Norwegian Epic* y *Liberty of the Seas*). Los tres han tenido Barcelona como puerto base durante sus itinerarios de esta temporada, una elección que demuestra la firme apuesta de las principales navieras por la capital catalana.

En el análisis de los tráficos no podemos olvidar el dinamismo experimentado por el ferrocarril, un impulso que consolida su excelente evolución de los últimos años. Así, los 146.685 TEU que han llegado o salido en 2011 del recinto portuario en tren representan un incremento del 41%. En el caso de los vehículos, 165.247 unidades han sido transportadas por ferrocarril en el recinto portuario, un 29% más que el año anterior.

Además de la adaptación de nuestras terminales al ancho de vía internacional y la construcción de la nueva terminal del muelle Costa, el esfuerzo de los operadores privados por ofrecer nuevos servicios ha sido capital para la obtención de estos resultados. La consolidación del servicio Barcelyon Express, con un crecimiento del 147% en el volumen de contenedores transportados, es uno de los hechos más relevantes. En el mes de noviembre hemos tenido dos novedades importantes vinculadas al tráfico de vehículos: el primer servicio en ancho de vía europeo para este producto entre el Port de Barcelona y Fuersterhausen (Alemania) y la puesta en funcionamiento de la nueva terminal ferroviaria para automóviles en el muelle Costa.

En conjunto, los resultados hacen de este un ejercicio muy positivo para el Port y ofrecen signos de recuperación respecto de la reducción de tráfico que se produjo en 2009.

Nuestra actividad también ha sido definida por actuaciones que refuercen el posicionamiento del Port de Barcelona en diferentes ámbitos. En el mes de agosto el buque *Cape Tallin* ha sido el primero en operar en el nuevo atraque 34B para productos petrolíferos, el atraque de más calado de todo el Mediterráneo. Esta infraestructura, preparada para recibir los tanques de mayores dimensiones del mercado (275 metros de eslora y 175.000 toneladas de peso), contribuirá a hacer de Barcelona el principal *hub* de distribución logística para productos petrolíferos del Mediterráneo y del norte de África.

Por otra parte, este año hemos profundizado en nuestra estrategia de fortalecimiento del *hinterland* a través de dos importantes operaciones: la ampliación de la participación de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el Puerto Seco de Azuqueca de Henares (controlando ahora el 36,7% de la compañía) y la constitución, con Gran Europa, de la sociedad Terminal Intermodal Marítima Centro. Con una participación del 49% por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona y del 51% por parte de Gran Europa, esta entidad tiene como principal misión desarrollar una terminal intermodal en el término municipal de Yunquera de Henares, con una inversión aproximada de 45 millones de euros. Estas iniciativas son clave para el posicionamiento del Port de Barcelona en el mercado del centro peninsular.

El Port de Barcelona quiere ser el principal *hub* logístico de la zona euromediterránea y hemos definido las bases para conseguirlo. La política de orientación al cliente que impulsamos en el Port de Barcelona y nuestra apuesta por la productividad y la eficiencia del servicio nos conducen cada año más cerca de nuestro objetivo.

1

Ámbito de gestión

14 Misión, visión, valores y objetivo estratégico

16 **1.1. Presidencia**
Comunicación
18 Promoción de la Comunidad Portuaria
19 Centro de Documentación

21 **1.2. Recursos Internos y Organización**
Dirección de Organización y Consultoría de Negocio
22 Sistemas de Información
23 Servicio de Acceso Unificado

24 **1.3. Infraestructuras**
Actuaciones en infraestructuras
Ampliación sur
Habilitación de espacios
25 Remodelación de muelles existentes
26 Accesos viarios y ferroviarios
27 Actuaciones singulares

28 **1.4. Explotación y Planificación**
Operaciones de Mercancías y Calidad
30 Seguridad Industrial y Medio Ambiente
31 Seguridad Operativa

34 **1.5. Estrategia y Desarrollo**
Desarrollo de la red del Port
36 Participación en proyectos europeos cofinanciados
38 Participación en organizaciones internacionales
39 Dirección de Desarrollo de Negocio
40 Promoción Comercial

42 **1.6. Empresas participadas**
Centro Intermodal de Logística
43 Consultoría ILI Logística Internacional
44 Formación ILI
Fundación CARES
45 Fundación Logística Justa
48 Port 2000
49 World Trade Center Barcelona

1. Misión, visión, valores y objetivo estratégico

La misión del Port de Barcelona, fue definida en el Primer Plan Estratégico y mantenida en el segundo y tercero en estos términos:

Contribuir a la competitividad de los clientes del Port mediante la prestación de servicios eficientes que respondan a sus necesidades de transporte marítimo, transporte terrestre y servicios logísticos.

Como describe el Tercer Plan Estratégico, esta misión se ha de desarrollar según los principios de actuación siguientes:

1. El Port de Barcelona ha de fomentar el desarrollo económico de su entorno y ha de ser un instrumento facilitador del comercio internacional.
2. Tiene como función principal aportar valor a su *hinterland* mediante la mejora de la competitividad de las empresas (importadores, exportadores y cargadores) que utilizan Barcelona como puerto.
3. Debe garantizar la eficacia, la eficiencia, la transparencia y la simplicidad operativa de sus procesos: ha de ser un puerto fácil para los operadores del *hinterland*.
4. Debe garantizar un crecimiento sostenible de sus infraestructuras y de su tráfico, y desarrollar una gestión responsable del impacto sobre el entorno en todos sus campos de actuación.
5. Debe valorar sus trabajadores y comprometerse con ellos, ya que son su principal activo.
6. Debe ser un puerto innovador que se avance a las necesidades de sus clientes, creando servicios de valor en la logística y el transporte.
7. Finalmente, el Port de Barcelona ha de ser un referente a escala mundial en todos sus ámbitos de gestión.

En la Autoridad Portuaria de Barcelona se concentran todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios portuarios, sin perjuicio de las competencias administrativas que puedan recaer en otros órganos. Esta organización ha definido una misión propia, que es:

Liderar el desarrollo del Port de Barcelona, generar y gestionar infraestructuras, y garantizar la fiabilidad de los servicios para contribuir a la competitividad de sus clientes y crear valor para la sociedad.

La visión del Port de Barcelona, que concreta a dónde quiere llegar en un futuro, se ha definido como:

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

Y los valores, principios básicos que expresan los comportamientos esperados de la organización y de sus integrantes, son:

- **Valoración y compromiso de las personas**
- **Gestión ética y profesional**
- **Orientación al cliente**
- **Responsabilidad social**
- **Innovación**

Asimismo, la APB se plantea el siguiente objetivo estratégico del Port de Barcelona, a cumplir a medio plazo:

Ser el primer puerto logístico del sur de Europa y del Mediterráneo en 2015.

ZPMC
上海振华
TON
NTY 65 TON
ZPMC
上海振华
91
9
TCB 19

1.1. Presidencia

> COMUNICACIÓN

El objetivo principal de la Dirección de Comunicación es dar a conocer la importancia del Port de Barcelona como motor económico, incrementar la visibilidad de esta infraestructura y vehicular la información que genera, a través de la relación con los medios de comunicación.

Uno de los instrumentos más utilizados son las **notas de prensa** dirigidas a los medios de comunicación para informar sobre las novedades y la evolución de la actividad del Port y de las empresas vinculadas. Durante este ejercicio se han enviado un total de 128 notas, un 60% más que las elaboradas en 2010. Destacan las referentes a temas como el nombramiento de Sixte Cambra como presidente del Port de Barcelona; la aprobación del proyecto constructivo de la nueva terminal de contenedores del muelle Prat; la nuevas bonificaciones de las tasas portuarias para el 2011; la temporada de cruceros y los récords del año; la tercera frecuencia del servicio Barcelyon Express; la puesta en servicio de la remodelación del paseo Gabriel Roca; el nuevo portal web del Port; la puesta de marcha de la iniciativa Megaports; la licitación de los accesos viarios y ferroviarios provisionales en el muelle Prat; el estreno del nuevo atraque para graneles líquidos del muelle de la Energia, y la designación por parte de la Comisión Europea del corredor mediterráneo como proyecto prioritario de la Red Transeuropea Básica de Transportes, entre otros. También se ha hecho el seguimiento de la misión comercial a Turquía y de la presencia del Port a diversas ferias comerciales.

Por otra parte, se han impulsado acciones específicas en determinados medios para incrementar el conocimiento de la opinión pública sobre el Port. En concreto, se han publicado especiales o publirreportajes en los periódicos *Expansión* y *El Periódico de Catalunya* y en la revista *Catalunya Empresarial* y el puerto ha patrocinado un espacio informativo dedicado a la economía en la Federación de Radios Locales de Cataluña.

Una importante novedad introducida este año para ampliar el alcance de las informaciones relacionadas con el Port ha sido la **traducción al inglés de las notas**

de prensa más relevantes y su envío a los medios internacionales especializados. Así, durante el 2011 se ha remitido una decena de notas de prensa a medios anglosajones, relacionadas con los resultados de tráfico del primer semestre, la llegada del *Norwegian Epic*, los récords en materia de cruceros, la evolución del tráfico ferroviario, la designación del corredor mediterráneo como proyecto prioritario de la Red Transeuropea Básica de Transportes y la adjudicación a Creuers del Port de Barcelona de la gestión de la terminal de cruceros de Singapur, entre otras.

Este esfuerzo se ha traducido en una mayor presencia del Port de Barcelona en la prensa internacional. Así, durante este ejercicio publicaciones como *Container Management, Containerisation International, Lloyd's List, Port Technology, GreenMed Journal, International Transport Journal, Port DeepWater* e *International Freight Weekly* han informado periódicamente sobre las novedades del Port de Barcelona.

Con el objetivo de presentar de primera mano algunos de los principales eventos del Port, convertir la operativa portuaria en más cercana y favorecer el intercambio y el conocimiento directo de los representantes de los medios, se han emitido 28 **convocatorias de prensa**. Estas han abarcado actos de ámbito muy diverso: la jornada de presentación de la marca de calidad Port de Barcelona Efficiency Network; las ruedas de prensa de presentación de resultados de 2010 y de la temporada de cruceros 2011; la visita a las obras del muelle Prat; el simulacro general marítimo, y la entrega de metopas para las primeras escalas de buques en el puerto, entre otras.

Uno de los proyectos comunicativos más importantes que ha visto la luz este año ha sido el **nuevo portal web** del Port de Barcelona, que desde el 30 de julio está disponible en el dominio habitual: www.portdebarcelona.es. La nueva versión –totalmente actualizada en contenidos, diseño y opciones de navegación– se enmarca en la estrategia comunicativa del Port de acercarse a clientes y usuarios y de proyectar su imagen en sintonía con su nueva cultura corporativa, basada en una mayor transparencia y orientación al cliente.

El nuevo portal da más visibilidad al Port como conjunto de empresas y servicios y potencia los contenidos que contribuyen a generar nuevos mercados y oportunidades de negocio. En este sentido, pretende destacar la marca Port de Barcelona desde un punto de vista global, presentando la Autoridad Portuaria como el eje vertebrador del conjunto de empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona, que tienen objetivos comunes y comparten estrategias comunicativas. El diseño de la web pone énfasis en los apartados que relacionan más directamente el Port con tres grandes públicos: sus clientes, sus operadores y la ciudad.

En la línea de diversificar las vías de comunicación y adaptarse a las nuevas tendencias en este ámbito, se ha aprovechado la renovación del nuevo portal para incluir los accesos a los perfiles que el Port de Barcelona mantiene en las redes sociales. Una presencia digital que crece año tras año, como muestran los datos de 2011:

- Facebook: 603 amistades (http://www.facebook.com/port.debarcelona)
- Twitter: 652 seguidores y seguimiento de 99 perfiles (http://twitter.com/PortdeBarcelona)
- Youtube: 6 subscriptores (http://www.youtube.com/PortdeBarcelona)
- Linkedin: 98 contactos (http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona)

En cuanto al área de **Imagen** –que vela por mantener y desarrollar los rasgos corporativos de la entidad y de la marca Port de Barcelona–, se ha consolidado la integración en todos los ámbitos del nuevo *Manual de Imagen Corporativa*, ya reflejado en toda la papelería, las presentaciones, los materiales de difusión, los vehículos, los uniformes, etc. Desde esta área también se ha dirigido el diseño de los *stands* para las ferias en las cuales ha participado el Port en 2011 –Intermodal South America, Transport Logistic, el Salón Internacional de la Logística (SIL), SINO Conference de Shanghái, Cruise Shipping Miami, Fruit Logistic Berlin, etc.–, así como el diseño de los folletos comerciales y las informaciones promocionales para estos actos.

Otra de las funciones prioritarias para el buen funcionamiento de las comunicaciones externas, y de apoyo a toda la organización ha sido el mantenimiento y la actualización constante de las **bases de datos** existentes.

Asimismo, el **Servicio Lingüístico** ha continuado la atención personalizada de consultas y dudas de los usuarios de la organización que lo han solicitado. Se ha encargado de la **revisión de documentos** muy variados, entre los cuales destacan la adaptación al catalán de la base de datos Selligent, para el departamento de Desarrollo de Negocio, los textos para la Sede Electrónica del Port, la memoria anual corporativa, la de los Servicios Médicos y la de Responsabilidad Social Corporativa, así como algunos manuales de formación interna. En el ámbito de **dinamización** ha continuado la edición de la página sobre el uso de la lengua catalana "El tinglado", que se publica mensualmente en el diario *Marítimas*. El departamento se ha encargado también de organizar la celebración del día de Sant Jordi, obsequiando cada trabajador de la APB con

un ejemplar del libro Donde nadie te encuentre, de Alicia Giménez Barlett, y la presencia de la autora para dedicar la obra a los interesados. Para la ocasión, además, el área de Imagen ha diseñado un punto de lectura que se ha entregado con el libro.

Finalmente, este año la Dirección de Comunicación ha presentado la **propuesta de comunicación corporativa para 2012/2013**, basada en dos objetivos principales: por una parte, mejorar el conocimiento del Port de Barcelona entre los líderes de opinión y la ciudadanía, abriendo las puertas de la organización y aumentando su proactividad informativa y relacional; y por otra, potenciar el prestigio y la reputación de la marca "Port de Barcelona" tanto en el ámbito estatal como internacional. Para conseguirlo ha fijado un plan de acción con cuatro líneas de actuación básicas: un plan de relaciones institucionales, una campaña de publicidad corporativa del Port, un plan de comunicación digital y 2.0 y un programa de comunicación específico para la inauguración del Port Center.

> PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

Consejo Rector y Grupos de Trabajo

El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria tiene el objetivo de materializar la voluntad de cooperación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y todas las instituciones públicas y privadas que llevan a cabo su actividad en el ámbito portuario. Durante el año 2011 ha celebrado dos asambleas y también dos reuniones del Comité Ejecutivo (31 de mayo y 14 de diciembre), en las cuales se han presentado los avances y trabajos realizados por cada uno de los grupos de trabajo. Además, en la primera reunión, tuvo lugar la ponencia "Dinámica en la estrategia de marca de la Comunidad Portuaria 2008-2010" y en la segunda, "Los ejes básicos de la campaña de comunicación 2012 del Port de Barcelona".

Las principales actuaciones desarrolladas por cada grupo de trabajo durante el año 2011 han sido las siguientes:

- **Fórum Telemático**. Durante el 2011 este grupo ha trabajado en la mejora y el desarrollo de ocho procedimientos y ha implantado el de posicionamiento de contenedores para inspección y el de listas de descarga y carga de vehículos para este tipo de tráfico. El grado de telematización de contenedores en el Port a finales de año ha sido de un 83,88%.

- **Innovación**. El 22 de marzo se ha constituido el Clúster en Logística de la Región Metropolitana de Barcelona, que lidera Barcelona-Catalunya Centro Logístico y está inscrito en el registro de Agrupaciones Empresariales Innovadoras (AEI). Otras actuaciones desarrolladas por el grupo han sido: la presentación de las conclusiones del estudio sobre innovación en el Port; la participación en la comisión interportuaria de I+D+i, constituida por Puertos del Estado, y la firma de un acuerdo de colaboración entre el Port de Barcelona y la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC) en los ámbitos de la formación, investigación, desarrollo y transferencia tecnológica. Asimismo, el Port ha seguido trabajando como líder, socio u observador en un total de nueve proyectos internacionales de innovación subvencionados por las instituciones europeas.

- **Marketing y Comercial**. Por una parte, este grupo se ha encargado de divulgar la nueva política comercial de la APB en cuanto a la normativa de tasas de la Ley de Puertos y de presentar la nueva web del Port a la Comunidad Portuaria, a través de las distintas reuniones periódicas que mantiene para detectar posibles puntos débiles en la cadena de transporte marítimo. Por otra parte, ha impulsado la participación en diversas acciones comerciales y de promoción en el *hinterland* y el *foreland*, entre las cuales destaca la activa participación en la misión empresarial a Turquía, del mes de noviembre. También ha presentado el calendario de promoción del próximo ejercicio y la misión empresarial a Brasil, prevista para noviembre de 2012.

- ***Short Sea Shipping* (SSS)**. Este año el grupo de trabajo ha presentado los datos de tráfico de SSS, todos positivos respecto del año anterior, especialmente el aumento de un 14% en vehículos; una prueba del simulador de costes, que la asociación Shortsea Promotion Center (SSPC) tiene previsto lanzar en 2012, y los diferentes tipos de trenes con plataformas *ferroutage* mediante transporte combinado acompañado y no acompañado.

- **Calidad**. En el mes de mayo del 2011 se ha activado la nueva marca de calidad, sobre la cual se han organizado jornadas divulgativas en las administraciones con las que el Port ha firmado un compromiso respecto del nuevo Plan de Calidad. A partir de la actuación de este grupo también se ha celebrado el acto de entrega de la marca a las empresas certificadas (50 en total), se ha elaborado un plan de comunicación y promoción de las empresas certificadas y se ha creado el Comité de Seguimiento, para revisar y valorar periódicamente los resultados de los diferentes elementos del nuevo Plan de Calidad.

Misión comercial a Turquía

Turquía ha sido el destino de la misión comercial multinacional organizada por el Port de Barcelona en colaboración con la Cámara de Comercio de Barcelona, y desarrollada en la

ciudad de Estambul, del 21 al 24 de noviembre. La delegación empresarial ha estado liderada por el presidente del Port de Barcelona, Sixte Cambra, y la han integrado 64 empresarios de 48 empresas (11 empresas importadoras/exportadoras, 30 de la Comunidad Portuaria, cinco medios de comunicación y dos instituciones), además de los máximos representantes de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

En la **jornada empresarial**, en las cuales se han presentado los servicios del Port y las oportunidades de negocio entre ambos países, han asistido más de 200 empresarios de Turquía. Paralelamente, con el objetivo de facilitar el intercambio de información y el análisis de aspectos importantes para el transporte y comercio marítimo, se ha organizado una jornada técnica intermodal dedicada a las aduanas y al tráfico de *short sea shipping*, en la cual han participado 45 operadores y representantes institucionales de Turquía y Barcelona.

En cuanto a las **reuniones bilaterales**, previamente se han elaborado 24 agendas de contactos personalidades y planificado más de 229 reuniones empresariales, con una media de 10 contactos por empresa. Estas han valorado muy positivamente tanto las expectativas de colaboración como las oportunidades de negocio e intercambio de información resultantes.

En el ámbito institucional se ha firmado un **acuerdo de colaboración** entre ATEIA y UTIKAD (transitarios de Barcelona y Turquía), con el objetivo de mejorar los circuitos documentales de las mercancías y agilizar su transporte. Por otra parte, la Escola Europea de Short Sea Shipping ha establecido acuerdos de colaboración con diversas universidades y escuelas superiores para impartir cursos de formación en el ámbito de la intermodalidad y también ha firmado un preacuerdo con la naviera Arkas para colaborar en proyectos europeos sobre transporte marítimo y cadenas logísticas a temperatura controlada.

> CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

El Centro de Documentación tiene como objetivo centralizar, gestionar, estudiar y difundir la información específica del Port de Barcelona y de las actividades que en él se desarrollan. La programación de 2011 se ha centrado principalmente en actuaciones de conservación del fondo y de su catalogación y descripción para potenciar su divulgación a medio plazo.

Archivo central

El Archivo es la unidad que se encarga de recoger, tratar y conservar los documentos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB). El volumen de documentación que se conserva se incrementa con las transferencias que realizan periódicamente los departamentos: 17 este año, con un volumen total de 370 cajas, más de un tercio de las cuales han provenido de la Subdirección General de Económico Financiero.

La consulta de documentos ya transferidos al Archivo se lleva a cabo a través del Servicio de préstamo. Durante el 2011 se han desarchivado para consulta 871 documentos, de los cuales el 85% ha sido retornado.

La documentación archivada se conserva en un depósito del World Trade Center (WTC) y en tres más situados en el edificio Asta (tramo VI), todos al límite de su capacidad. Por ello ha sido necesario habilitar un nuevo depósito de 300 m^2, con capacidad para unas 5.000 cajas de archivo.

Digitalización

De toda la documentación conservada en el Archivo, los proyectos históricos son los que se consultan más regularmente. Con la finalidad de facilitar el acceso a esta información, pero a la vez preservar la documentación original, se ha iniciado la digitalización de una selección de estos documentos. En el año 2011 se han digitalizado 119 proyectos históricos, que representan 1.551 ficheros en formato PDF y de los cuales 800 son planos de los años 1859 y 1948. En los próximos años se continuará con esta labor hasta digitalizar el total de 2.000 proyectos históricos de obras.

También se ha iniciado a modo de prueba la digitalización de unas placas de vidrio con imágenes del puerto de Barcelona, del fotógrafo Pablo Audouard, del año 1896.

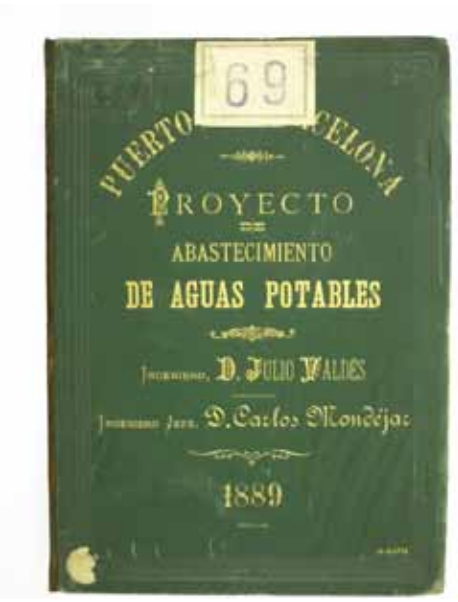
Todas estas actuaciones permitirán la divulgación general del rico fondo documental de la APB preservando a la vez los originales.

Restauración

A causa del paso del tiempo, de condiciones medioambientales adversas y de una continua manipulación, algunos documentos se han deteriorado y es necesario restaurarlos para detener su degradación y evitar la pérdida irreversible de información. Se trata de un proceso artesanal muy lento y que requiere mucho cuidado.

Con el objetivo de conservar la documentación histórica que forma parte del patrimonio documental de la APB se han restaurado 17 proyectos de obras y siete libros sobre la historia del Port de Barcelona.

Por otra parte se ha llevado a cabo la limpieza y protección en sobres y cajas de pH neutro de las 3.300 placas de vidrio del fondo Carlos de Angulo de los años 1900-1940.



Inventarios

Previo a la divulgación del fondo del Port de Barcelona es necesario tener la descripción de su contenido. En este sentido se han elaborado o actualizado cuatro instrumentos de descripción:

- Inventario de la documentación del Faro de Palamós. El fondo contiene 47 libros (diarios de servicio, registro, cuentas, consumos, etc.) y tres cajas de archivo definitivo de proyectos y correspondencia, cuyo documento más antiguo data de 1883. Esta documentación se conserva y se puede consultar gracias a la colaboración del farero.
- Catálogo del fondo de fotografías Carlos de Angulo. Se ha revisado y completado una base de datos con 3.300 fotografías en blanco y negro de los años 1900 a 1940.
- Programa fotográfico. Se ha iniciado la captura de 3.000 imágenes en blanco y negro de los años 1960 a 1980, clasificados por temas.
- Catálogo de metopas. Con motivo del traslado de las diferentes dependencias a las oficinas del WTC, el archivo recogió un conjunto de 91 metopas, que este año se han inventariado. El Archivo pretende ir ampliando de forma sistemática esta colección, integrada por piezas intercambiadas con diferentes buques en recuerdo de su primer atraque en el Port y fruto de los contactos y relaciones con otros puertos e instituciones de todo el mundo.
- Catálogo de placas y regalos. Con el traslado este año del Departamento de Relaciones Públicas, se han inventariado las placas y regalos que se han transferido al Archivo. En total hay 128 objetos.

Archivo histórico

Durante el año 2011 se han llevado a cabo todas las actuaciones previstas en el Plan de actuación 2011, en el marco del Convenio de colaboración con el Consorcio de las Atarazanas Reales y Museo Marítimo de Barcelona, relativas a documentación histórica. Concretamente, se ha continuado con la clasificación de la documentación administrativa correspondiente al periodo de la Junta de Obras del Port de Barcelona y se ha procedido a cambiar a un formato de seguridad los vídeos de la APB depositados en el Museo Marítimo de Barcelona.

Servicio de documentación

El Servicio de Resumen de Noticias diarias ha alcanzado 121.378 consultas, sin tener en cuenta las realizadas a través del e-Portal.

Este año también se ha llevado a cabo la primera parte de la reorganización del fondo bibliográfico, con la catalogación de las publicaciones de la sala de consulta y el servicio de la hemeroteca ha dejado en préstamo 4.668 ejemplares de 208 títulos de revistas a 57 departamentos.

Patrimonio artístico

A lo largo del año 2011 se ha continuado con la política encaminada a la identificación y preservación de las colecciones que forman parte del patrimonio artístico de la APB. En este sentido se ha desarrollado la segunda fase del inventario y descripción de los objetos que lo integran y que ha finalizado con la identificación de 416 objetos que pertenecen a las colecciones de pintura y obra gráfica, maquetas de buques, objetos náuticos, objetos históricos y fotografías. Asimismo, en el marco de esta política se han restaurado 95 fotografías artísticas que se encargaron para la publicación del libro *Porta d'Aigua*.

Bajo la supervisión y dirección del Centro de Restauración de Bienes Muebles de Catalunya, dependiente de la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya, este año se ha llevado a cabo la restauración integral del cuadro *El Port de Barcelona*, del artista Eliseu Meifrèn i Roig, una de las piezas emblemáticas de la colección de pintura y obra gráfica. La restauración ha evidenciado que la obra se pintó sobre una marina del mismo artista.

Recursos Internos y Organización

> DIRECCIÓN DE ORGANIZACIÓN Y CONSULTORÍA DE NEGOCIO

1.2.

La Dirección de Organización y Consultoría de Negocio aglutina todos los aspectos de la organización interna de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), desde el apoyo a la planificación general y control de gestión de la entidad, hasta la organización de los procesos portuarios en los que intervienen todas las administraciones y empresas involucradas en el paso de mercancías por el Port.
Su objetivo final es alcanzar una mejora continua de la eficiencia y de la orientación al cliente de la APB y de los procesos logísticos relacionados con el Port de Barcelona.

Organización interna de la APB

Durante el año 2011 se ha realizado la definición de un **sistema de medida de los procesos internos de la APB**. Se elaboró un conjunto de indicadores de eficiencia y calidad de servicio de cada uno de los procesos de explotación, dado que son los que tienen una incidencia más directa sobre la imagen de la APB hacia el exterior.
Y a partir de enero de 2012 se elaborará un informe periódico por dirección, con la medida de estos indicadores.

En cuanto a la **mejora continua de procesos y procedimiento**s, los principales proyectos que se han abordado son los procesos de contratación, de autorización y liquidación de gastos de viaje, de avales y fianzas y de los procedimientos operativos de la oficina de apoyo de la Policía Portuaria.

Por otra parte, se ha desarrollado una **definición de estructura organizativa interna** alineada con los procesos y productos. Para alcanzarla se ha definido, en primer lugar, el mapa de procesos de la APB, que incluye los procesos de primer y segundo nivel, y al mismo tiempo se han concretado las competencias de cada una de las subdirecciones, tanto internas como dentro de los procesos estratégicos o de Dirección. Para fomentar la coordinación y flexibilidad internas se han definido, también, mecanismos basados en dos instrumentos: los comités de coordinación y la designación de responsables de producto y de proceso.

Planificación y seguimiento de los objetivos del Plan de Empresa

Otra de las funciones de esta Dirección es coordinar todos los departamentos para definir y alcanzar los objetivos y las iniciativas del Plan de Empresa. En este sentido, en el mes de junio se entregó a Puertos del Estado la planificación de objetivos del 2012 y de las iniciativas que desarrollará la APB para su consecución, datos que se revisaron en noviembre. Trimestralmente se ha realizado un seguimiento del cumplimiento de los objetivos anuales.

Organización de procesos logísticos del Port de Barcelona

En 2011 se ha puesto en marcha y consolidado el nuevo Plan de Calidad, definido y aprobado por el Consejo de la APB en el ejercicio anterior, y que involucra todas las administraciones y las empresas que voluntariamente

se adhieren a él. Este plan, denominado Efficiency Network, establece una serie de compromisos de eficiencia hacia los clientes finales (importadores y exportadores) y unas compensaciones para cubrir posibles incumplimientos.

También se ha continuado con la dinámica de mejora de los procesos portuarios iniciada en 1993 con la creación del Fórum Telemático, grupo de trabajo que integra representantes de todas las administraciones y colectivos de empresas que operan en el Port de Barcelona.

Este año se ha trabajado, además, en catorce proyectos de mejora, parte de ellos finalizados y otros aún en proceso de definición o implantación.
La atención se ha centrado en los ámbitos considerados más críticos para la eficiencia y competitividad del Port: los procesos de control de la Aduana y de los Servicios de Inspección en Frontera, el proceso de transporte ferroviario de contenedores y los procesos inherentes al *short sea shipping*. Para algunos de estos proyectos se ha contado con financiación a través de programas de la Comisión Europea.

> SISTEMAS DE INFORMACIÓN

La Dirección de Sistemas de Información tiene la misión de aportar soluciones en el ámbito de las tecnologías de la información, que contribuyan a la competitividad y la eficiencia de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y del Port de Barcelona, en general.

Para la **gestión interna** de la APB, este departamento garantiza los servicios de comunicaciones, ofimática, aplicaciones informáticas de gestión corporativa y de ayuda a la toma de decisiones (*business intelligence*), intranet y web, plano del Port y sistemas de seguridad y control. En este ámbito, las principales actuaciones emprendidas durante el ejercicio 2011 se han dirigido a implantar una plataforma BPM (*Business Process Management*), que permita automatizar los procesos internos que se hacen en la entidad.

En el **ámbito de las infraestructuras**, este año se ha puesto en funcionamiento el nuevo Centro de Proceso de Datos (CPD) y se han iniciado los trabajos para dotar la torre de control marítima de los equipamientos y aplicaciones que permitan un control automático del tráfico marítimo.

Respecto a la **seguridad**, este año se ha inaugurado el sistema Megaports, de control de radiaciones de los contenedores y se ha creado la zona de inspección secundaria, en la cual se ha instalado también el escáner de contenedores. Con estas medidas Barcelona se incluye entre los puertos cualificados como seguros por la aduana americana. Por otra parte, se ha dotado la Policía Portuaria de terminales Rescat, una red que facilita tanto la tarea de este cuerpo, de forma individual como en la actuación conjunta y la coordinación con otros colectivos de seguridad de Cataluña. Por último, se han realizado mejoras en diferentes sistemas del Centro de Control.

En cuanto al **desarrollo de aplicaciones informáticas**, durante el 2011 se ha finalizado la adaptación a la nueva Ley de Puertos así como la aplicación de la nueva identidad visual a las facturas del Port. Asimismo, se ha estrenado la nueva página web del

Port de Barcelona, que contribuye a difundir las acciones emprendidas en aplicación del Plan Estratégico, y la sede electrónica del Port, a través de la cual es posible hacer trámites no presenciales y con la identificación digital.

En relación con los **sistemas de información geográfica**, además de la tarea continua de mantener actualizado el plano del Port, se han puesto al día otros productos cartográficos e implantado un servicio de mensajes SMS, que ha de permitir gestionar mejor las emergencias.
El servicio de intercambio electrónico de datos EDI, que funciona desde hace años, ha superado en 2011 el millón de mensajes intercambiados entre la APB y sus clientes.

Imagen de la portada de la sede electrónica

> SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es la ventanilla única de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y tiene la misión de facilitar y hacer más accesible la tramitación y la obtención de información sobre los servicios que la organización ofrece a los diferentes usuarios de su comunidad portuaria. El SAU dispone también de una oficina específica para los servicios dirigidos al sector del transporte, especialmente de contenedores: el Centro de Identificación del Servicio de Acceso Unificado (CISAU).

Durante el año 2011 el SAU ha atendido menos llamadas telefónicas (66.792) que el año anterior, si bien ha gestionado más cobros y ha tramitado y registrado más documentos. Como datos más relevantes destacan el aumento de gestiones de autorizaciones específicas para el transporte de contenedores y la tendencia a disminuir los trámites presenciales, a causa del crecimiento de la tramitación vía EDI y la implantación de servicios en la web que permiten tramitar remotamente.

Trámites electrónicos

En el marco del proyecto e-SAU se promueven y trabajan iniciativas que permiten gestionar por medios electrónicos trámites para los cuales se requería el desplazamiento de personas y documentos en papel. Este proyecto redunda directamente en la reducción de recursos y de emisiones para desplazamientos, además de facilitar la gestión y abaratar los costes para los usuarios del Port de Barcelona.

Desde el SAU se impulsa la utilización de los medios electrónicos para la solicitud de servicios como, por ejemplo, las autorizaciones de transportes especiales, las solicitudes de pliegos de licitaciones y los pagos de facturas. Estos y muchos otros trámites ya se pueden realizar en línea o telefónicamente.

	Llamadas telefónicas	Documentos tramitados	Documentos registrados	Cobros realizados
2009	80.114	91.898	11.880	38.042
2010	72.360	121.530	10.622	45.694
2011	66.792	152.273	12.944	52.445

1.3. Infraestructuras

Ámbito de gestión

> ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS

A lo largo del año 2011, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha destinado más de 85 millones de euros al capítulo de las infraestructuras, cifra que representa aproximadamente un 81% del volumen de inversión total de la entidad. Respecto a la cuantía prevista para esta partida, cabe destacar el alto grado de cumplimiento logrado en este ejercicio.

La mayor parte de la inversión se ha concentrado en las actuaciones relativas a la zona de ampliación, el muelle Prat, la adecuación de la red ferroviaria al ancho estándar, la ampliación del muelle Sud, las mejoras del dique del Est y el desarrollo de la vialidad interna del Port de Barcelona. A continuación, se describen los proyectos y las actuaciones más relevantes iniciadas o en fase de ejecución durante el año 2011.

Ampliación sur

En esta anualidad ha finalizado la ***Habilitación de la línea de atraque del muelle Prat (área sur)***, que se enmarca en el proceso de ampliación hacia el sur del Port de Barcelona.

La inversión se ha centrado en la ejecución de la viga cantil o superestructura del muelle Prat, a la que se ha dotado de las instalaciones necesarias para el amarre y atraque de los buques portacontenedores de última generación; también se han colocado los elementos necesarios para el funcionamiento de las grúas y los equipos, y se ha adecuado la línea de atraque relativa a los 1.000 m más hacia el sur.

Habilitación de espacios

La voluntad de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril requiere contar con una vía de ancho mixto (internacional e ibérico) en la terminal ferroviaria de la Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB). La finalización durante este ejercicio del proyecto ***Ampliación de la terminal ferroviaria en el muelle Sud*** garantiza su compatibilidad funcional y de trazado con una futura ampliación a seis vías de ancho mixto y 750 m de longitud útil. En definitiva, se trataba de conseguir una terminal ferroviaria de mayor capacidad y que cumpla con los estándares de interoperabilidad de la Comisión Europea.

Siguen en ejecución las obras de la ***Ampliación del muelle Sud***, cuya finalización está prevista para 2012 y que consisten en la construcción de un atraque de 623 m y una explanada de 18 hectáreas. Con estas actuaciones la línea de atraque aumentará un 10% y la nueva superficie incrementará significativamente la capacidad de la terminal.

Además, la supresión del pantalán de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) incrementará las distancias y el calado de la dársena, donde reviran los buques, de manera que mejorará la maniobrabilidad entre los muelles Sud, Adossat y de la Energia.

Remodelación de muelles existentes

Se han ejecutado varias obras destinadas a la remodelación y mejora de algunos muelles. A continuación se detallan las más significativas.

El **muelle Barcelona sud** se encuentra situado en el extremo norte del Port de Barcelona, formando, junto a los muelles Sant Bertran y Ponent, la dársena de Sant Bertran. Está destinado al atraque de cruceros y ferris para el transporte de pasajeros y mercancías ro-ro.

A partir de inspecciones submarinas y de la parte emergida, además de los análisis geotécnicos efectuados en dicho muelle, se constató un deterioro de sus bloques y un aflojamiento del material de trasdós. Este diagnóstico se hizo más evidente en el tramo correspondiente a los módulos 1 y 2, dónde se presentaban asientos en el pavimento, así como desplazamientos de cierta importancia. En el año 2011 ha concluido la actuación ***Refuerzo de muelles de bloques. Muelle de Barcelona, alineación sur. Fase I***, cuyo objetivo ha sido la rehabilitación integral de la infraestructura que conforma el muelle Barcelona.

El **dique del Est** fue construido entre los años cincuenta y setenta y constituye una infraestructura estratégica que proporciona resguardo al puerto frente a los temporales. Con una longitud superior a los 5 km, se sitúa paralelo a la costa y configura el perfil portuario.

Los temporales acaecidos a lo largo de la historia han provocado una progresiva degradación en el manto, filtro y espaldón de algunas secciones de los diferentes tramos del dique antiguo. Así, se ha considerado necesario realizar una actuación en cuatro fases, con la finalidad de reparar, reforzar y mejorar sus diferentes tramos.

La primera fase, definida como ***Mejora del dique del Est. Fase 1 (Refuerzo paseo Manuel Roca)***, ha finalizado en el año 2011. Cabe destacar la importancia de la remodelación de este paseo para la ciudad de Barcelona.

También ha concluido en este ejercicio la ***Mejora del dique del Est. Fase 2***, que se corresponde con la ejecución de la berma de apoyo del manto principal del dique, el refuerzo de dicho manto en los tramos 2 y 3 y el refuerzo del manto hasta la cota -4,50 m en el tramo 5.

Dentro del proyecto global de la mejora de este dique, está en marcha ejecución de la ***Mejora del dique del Est. Fase 2 (Rehabilitación espaldón)***, que consiste fundamentalmente en el tratamiento de grietas detectadas y recrecido de los espaldones de los tramos 3, 4 y 5.

Cofinanciado por la Unión Europea
Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

Accesos viarios y ferroviarios

La construcción de infraestructuras viarias y ferroviarias contribuye a la agilidad y rapidez en la entrada y salida de mercancías del recinto portuario y resultan imprescindibles para conectar el Port de Barcelona con su ámbito geográfico de influencia.

En este contexto se enmarca la finalización del proyecto ***Elevación calzada Autoterminal*** para reorganizar la vialidad interior de la zona de servicios y dotar de un acceso de calidad el recinto portuario desde la calle A de la Zona Franca. El proyecto ha consistido en la construcción de una rampa, que se convertirá en un puente elevado de 150 m de longitud y 17,5 m de ancho para elevar el tráfico rodado sobre parte de las instalaciones de Autoterminal y acaba en una segunda rampa que conecta con la rotonda de acceso al muelle de la Energia.

Por la parte inferior el puente es permeable transversalmente para no interferir las operaciones terrestres de movimiento de vehículos de las terminales de Autoterminal y Setram. El viaducto dispone de cuatro carriles (dos en cada sentido) de 3,50 m con viales de emergencia de 1 m de anchura en ambas partes y aceras de 1,50 m en la parte exterior. La actuación también ha incluido la construcción de una rampa ferroviaria perpendicular al viaducto, que facilitará la descarga de los vehículos del tren en la terminal.

Por otra parte, la ejecución de la ***Vía ferroviaria muelle Costa*** responde a las necesidades de la APB de mejorar el transporte de mercancías y ha consistido en la construcción

de un ramal ferroviario en el muelle Costa, así como un puente viario sobre el vial de circunvalación del puerto.

Al final de esta nueva vía, de ancho ibérico y métrico, se ha construido un paso elevado para vehículos, que conecta esta infraestructura ferroviaria con la explanada del muelle Costa, desde donde se prestará servicio a la terminal de *short sea shipping* y a la terminal del muelle Sant Bertran, operada por la compañía Trasmediterránea.

En el ámbito de las infraestructuras ferroviarias también ha concluido en este ejercicio el proyecto ***Acceso en ancho UIC a la terminal de contenedores del muelle Príncep d'Espanya***, que han previsto dos actuaciones: incluir el ancho de vía UIC en la terminal ferroviaria existente en el muelle Príncep d'Espanya y adecuar al ancho UIC los ramales que conectan esta terminal con la red ferroviaria.

En el 2011 se ha iniciado el seguimiento de las obras de la construcción de la ***Terminal ferroviaria del muelle Prat***, que se prevé que finalicen en diciembre del 2012 y que ha recibido el apoyo financiero de la UE de los fondos TEN-T en la convocatoria 2010.

Actuaciones singulares

Durante este ejercicio han concluido las obras del ***Edificio del puesto de inspección fronteriza (PIF)***, que dotan el Port de Barcelona de una única instalación dedicada al control e inspección física y documental de mercancías que llegan a la Unión Europea (UE).

El nuevo edificio PIF del Port de Barcelona se ha ubicado en una parcela de 11.800 m^2 en la zona sur del puerto y próximo a la puerta 29, uno de sus accesos principales. Se trata de un edificio de carácter industrial y de gestión de todos los agentes implicados en las fases mencionadas, como son las aduanas, entidad gestora, los operadores económicos y los Servicios de Inspección en Frontera (SIF), entre los que se encuentran los organismos de Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE. Las dependencias también cuentan con zonas de aparcamiento para camiones a la espera.

Igualmente se han podido finalizar las actuaciones del proyecto ***Habilitación sala Barcelona***, consistente en la adecuación de un local de 874 m^2 de superficie, en la primera planta del edificio del World Trade Center Barcelona, adyacente a la Estación Marítima Norte, para ubicar la sede de las reuniones periódicas del Consejo de Administración de la APB así como las oficinas del departamento de Relaciones Públicas. También se ha acondicionado un auditorio para 60 personas (ampliable a 169), que se destinará a ruedas de prensa, actos, reuniones y conferencias de alta ocupación.

En otro orden de cosas, el ***Suministro de material granular proveniente del reciclado de la construcción*** ha garantizado el abastecimiento estable, regular y en volumen suficiente para su uso en diferentes obras del puerto. El uso de este material aporta unos óptimos resultados y aprovechamiento, tanto por la gestión ambiental como por la optimización y rentabilidad que comporta, al poder sustituir materiales de cantera por otros significativamente más económicos.

Los PIF aportan las garantías sanitarias necesarias para inspeccionar productos destinados al consumo humano y no humano, con la finalidad de determinar si estos cumplen con las condiciones sanitarias exigidas por la UE. Por ello se sitúan en puntos de acceso de las mercancías procedentes del exterior de esta zona, como puertos, aeropuertos o fronteras geográficas entre la UE y terceros países.

1.4. Explotación y Planificación

> OPERACIONES DE MERCANCÍAS Y CALIDAD

Las principales actividades periódicas del Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad el Port de Barcelona son la elaboración de los informes del Sistema de Calidad, el diseño y actualización de manuales de servicio y la auditoría de apoyo para la aplicación de la mejora continua.

Informes del Sistema de Calidad

El departamento elabora informes trimestrales y un informe anual sobre el Sistema de Calidad (SdQ) del Port de Barcelona, documento que pretende ofrecer una fotografía de la gestión del paso de la mercancía por el puerto, al objeto de detectar los puntos débiles que permitan implantar la mejora continua.

Los informes se refieren a la actividad en las terminales, instalaciones y organismos comprometidos con el Sistema de Calidad del Port de Barcelona –Terminal de Contenidors de Barcelona, SL (TCB), Terminal Catalunya, SA (TerCat), el Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), la Aduana y los Servicios de Inspección– y presentan datos relativos al control de los procesos y a los índices de calidad, como por ejemplo el tiempo de inspección en el PIF, las intervenciones del Equipo de Calidad (EQ) y las reclamaciones del cliente, entre otros aspectos.

INTEGRIDAD Y SEGURIDAD	2010	2011	VARIACIÓN
Contenedores llenos descargados y cargados dentro del SQ	599.084	625.895	4,5%
Embalajes manipulados dentro del SQ	2.792.912	2.460.133	-11,9%
Intervenciones del Equipo de Calidad (EQ) en las incidencias dentro del SQ	136	503	269,8%
Incidencias internas susceptibles de activación de garantías	25	17	-32,0%
INSPECCIONES FÍSICAS			
Total de inspecciones físicas	19.762	23.056	16,7%
% en relación con el total de contenedores susceptibles de inspección (import+export)	3,3%	3,7%	11,6%
INSPECCIONES EN PIF			
Operaciones	5.101	4.726	-7,3%
Tiempo de servicio PIF (media en minutos)	134,3	135,5	0,9%
RECLAMACIONES/GARANTÍAS			
Reclamaciones recibidas por el departamento	50	72	44%
Garantías abonadas	18	25	38,8%
Indemnizaciones por programa de garantías	5.318,34	8.200,39	54,2%

Referenciales de servicio del Port de Barcelona

Los referenciales de servicio son instrumentos que permiten que las organizaciones que participan en su desarrollo y aplicación se diferencien del resto por una mayor calidad en la prestación de los servicios y, a la vez, transmitan a sus clientes el esfuerzo de mejora que se pretende.

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales Ro-Pax**
  Durante 2011 el Comité de Calidad de Ro-Pax ha revisado nuevamente las características de calidad de servicio para este tipo de terminales, con el fin de actualizar los requisitos e incorporar las aportaciones realizadas por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), ya que este organismo debe hacer la valoración definitiva a principios de 2012.

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Graneles**
  Durante el 2011 las terminales Decal, TEPSA, Terquimsa, CLH y ERGRANSA han renovado sus certificaciones respecto de este referencial, la nueva versión del cual fue aprobada el día 24 de junio por el OPPE.

- **Manual de Servicio de Ayudas a la Navegación**
  El día 19 de octubre del 2011 se celebró una reunión del Comité de Calidad del Manual de Servicio de Ayudas a la Navegación (AtoN), en la cual se aprobaron las modificaciones de su sistema documental –propuestas por el correspondiente Grupo de Trabajo de Calidad de la APB– y se analizaron tanto el propio servicio como las encuestas de satisfacción a sus clientes.
  El Comité de Calidad tenía previsto de nuevo reunirse durante el 2012.

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Vehículos**
  En enero de 2011 las dos terminales de vehículos del Port de Barcelona (Autoterminal y Setram) renovaron su certificación en el referencial específico para este tipo de instalaciones.
  Durante este ejercicio se han llevado a cabo diferentes reuniones de seguimiento entre la APB, las terminales de vehículos y Estibarna, en las cuales se ha analizado la información obtenida por el EQ en la detección y seguimiento de las incidencias. Estas sesiones han posibilitado una mejora importante en aspectos considerados críticos tanto por el Port de Barcelona como por sus clientes.

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Contenedores**
  En el mes de mayo TCB renovó su certificación en el Referencial de Servicio Específico para Terminales de Contenedores. Más tarde, el día 24 de junio, el OPPE aprobó la nueva versión de este referencial.

- **Referencial de Servicio para Navieras**
  Durante este ejercicio las siguientes navieras se han certificado en el Referencial de Servicio Genérico para Navieras.
- Enero: Maersk
- Febrero: Evergreen
- Noviembre: MSC
- Diciembre: Royal Caribbean Cruises y Celebrity Cruises

Auditorías para la mejora continua

Auditoría de certificación ISO 9001 al departamento
En el mes de noviembre de 2011 el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad de la APB superó con éxito la auditoría de seguimiento de su certificación según la norma UNE-EN ISO 9001:2008.
El alcance de la auditoría ha sido la gestión del Sistema de Calidad del Port de Barcelona y la conclusión ha sido que el sistema es eficaz.

Auditoría al Equipo de Calidad (EQ)
En el mes de noviembre el departamento realizó la auditoría de seguimiento a los trabajos realizados por el EQ, para determinar el grado de eficacia de las actividades que desarrolla dentro del Sistema de Calidad del Port de Barcelona, sin evidenciarse desviaciones significativas.

El departamento, además, ha participado como observador en las siguientes auditorías de certificación en base a los referenciales de servicio:
- Febrero: Evergreen y Terquimsa
- Abril: TCB
- Mayo: Decal
- Septiembre: Royal Caribbean y Celebrity Cruises
- Octubre: ERGRANSA y TEPSA
- Noviembre: CLH

1.4. > SEGURIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE

Seguridad Industrial

Durante el ejercicio 2011 el tráfico de mercancías peligrosas contenerizadas ha supuesto un volumen total de 569.979 toneladas, una disminución del 9%, que cierra la tendencia ascendiente del ejercicio anterior. En la misma línea, las mercancías peligrosas a granel han caído un 11% y han registrado 9.905.366 toneladas. El total de este tráfico ha sido tramitado a través de 86.281 autorizaciones (+ 8%), todas procesadas vía intercambio electrónico de datos (EDI).

Este año se ha inaugurado el nuevo parque de bomberos de Montjuïc, ubicado en la calle Josep Carner, delante del edificio de viviendas del puerto. La instalación se incluye dentro del marco del convenio de colaboración firmado el año 2006 entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), con una vigencia de veinticinco años, para cumplir con las respectivas competencias en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento. Este nuevo equipamiento dota el entorno portuario de una infraestructura de emergencias de primer nivel y, con el parcialmente remodelado parque de bomberos Port-Zona Franca, supone un aumento significativo de los efectivos permanentes.

En el capítulo de la formación dirigida a bomberos y mandos, este año se han llevado a cabo cuatro ediciones del curso de Apoyo Vital Básico y Oxigenación, con una participación de 37 bomberos, y un curso de riesgo químico, impartido por el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, para un total de 30 mandos de bomberos; por otra parte, para los 30 bomberos de nuevo ingreso se ha realizado un curso de riesgo químico, que incluye un apartado de intervenciones de incendio en buques. También se han ofrecido seminarios de mantenimiento y reparación de equipamiento subacuático, para 38 bomberos especialistas.

En cuanto a los ejercicios, prácticas y simulacros en el recinto portuario, se han llevado a cabo los específicos que prevé el Plan de Autoprotección (PAU) del Port, por parte de las empresas afectadas por la legislación de accidentes mayores, con el apoyo conjunto del Pacto de Ayuda Mutua (PAM), así como los ejercicios de submarinistas de bomberos y las prácticas conjuntas con los remolcadores y algunas terminales. Además se han realizado simulacros generales en el ámbito del PAU, uno en una terminal de riesgo mayor y otro en el ámbito marítimo.

Medio Ambiente

La significación económica y social de los puertos para la economía regional y nacional, así como la diversidad de actividades que se desarrollan y de mercancías que se manipulan en ellos, los convierte en centros de especial complejidad en lo que respecta al ámbito medioambiental.

El Port de Barcelona, a través del Servicio de Medio Ambiente, mantiene desde hace años líneas de trabajo en materia de protección medioambiental, que han dado como resultado una mejora comprobable en los aspectos sobre los cuales ha actuado.

Los puntos en que se ha centrado esta actuación los últimos años han sido los siguientes:

1. Calidad de las aguas portuarias
2. Calidad de los sedimentos (dragado)
3. Calidad del aire
4. Gestión de los residuos
5. Gestión de los residuos de los buques
6. Gestión de las aguas residuales generadas en el recinto
7. Contaminación de suelos

La proximidad de las instalaciones portuarias a la ciudad hace que las potenciales afectaciones ambientales causadas por la actividad portuaria deban tener un tratamiento eficaz y pasen a ocupar una posición de prioridad en los criterios de gestión. Además, el proyecto de integración urbana del Port Vell intensifica aún más esta proximidad, lo que provoca una mayor presión de la opinión pública a favor de la adopción de políticas ambientales.

Los indicadores ambientales más importantes se desarrollan en el capítulo 5 dedicado al ámbito medioambiental.

> SEGURIDAD OPERATIVA

Policía Portuaria

Durante el año 2011, a pesar del ligero aumento del tráfico de mercancías y de pasajeros en el Puerto de Barcelona, se ha constatado una reducción de las infracciones administrativas y otros hechos que comportan diligencias penales. A continuación se detallan las principales actuaciones de la Policía Portuaria en el ejercicio de las funciones que asume dentro del recinto portuario y que han contribuido a esta disminución.

Seguridad ciudadana. Se han redactado más de 313 minutas, que se han presentado a los correspondientes cuerpos policiales. En la zona pública del Port se han llevado a cabo 263 actuaciones que han comportado diligencias penales, un 17% menos que en 2010; por otra parte, en la zona comercial se han redactado 50 minutas, una reducción del 44% motivada principalmente por el fuerte descenso de los daños a camiones y de la conflictividad del transporte terrestre, hecho que constata una clara voluntad de mejora de las relaciones dentro del colectivo.

De las minutas se derivan procedimientos judiciales que implican la citación y el testigo de agentes de la Policía Portuaria en los juicios correspondientes. Este año han habido 204 citaciones judiciales.

Policía asistencial. Los agentes portuarios han realizado 354 intervenciones de auxilio y asistencia a los ciudadanos y se han gestionado 337 intervenciones de ambulancias en territorio portuario (-32%). En este sentido, se ha corroborado el buen funcionamiento del convenio firmado entre el Port, FREMAP y SEM 061, que garantiza una respuesta inferior a los siete minutos ante cualquier requerimiento en la zona del Port de Barcelona.

También se han redactado 25 oficios por accidentes laborales relevantes (un 56% más que en 2010), de los cuales dos han sido graves, con resultado de dos personas muertas. Por otra parte, la Oficina de Apoyo de la Policía Portuaria ha gestionado la devolución o envío a sus propietarios de 193 objetos perdidos o sustraídos, bien directamente (109) o a través del consulado correspondiente (84).

Policía administrativa. En el ámbito de la venta ambulante no autorizada se han levantado 213 actas de comiso (intervención de productos a 'manteros'), en las cuales se han intervenido más de 7.000 productos falsificados. La reducción de esta actividad ha sido de un 65%, a raíz de las medidas de presión adoptadas por el Ayuntamiento de Barcelona, a partir del 15 de julio y fruto de la buena colaboración entre la Policía Portuaria y la Guardia Urbana.

Se han remitido también 29 actas a la Dirección General de Ganadería y Pesca, tres por intervenciones de pez inmaduro y las otras 26 por intervenciones relacionadas con la pesca marítima recreativa sin licencia (+86%), localizadas casi todas en el dique de la bocana Nord.

La Policía Portuaria, además, ha levantado 10 actas relacionadas con la inspección de viviendas intervenidas y/o precintadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) por desalojo de los inquilinos, y la Oficina de Apoyo ha gestionado 129 CEAS (expedientes de averías causadas por terceros a instalaciones portuarias) y realizado 102 SITS (órdenes de trabajo para reparar o reponer material dañado en el recinto portuario, encargadas por la Policía Portuaria).

Policía de tráfico. La Policía Portuaria ha promovido diversas campañas propias y ha participado en casi todas las establecidas por el Servicio Catalán de Tráfico. En este ámbito se han realizado 2.867 pruebas de control de alcoholemia, de las cuales solo un 1,4% han sido positivas; 1.039 controles del uso del teléfono móvil al volante, que han generado 26 denuncias (2,5%), y 530 de uso de los cinturones de seguridad o del casco, con únicamente 3 infracciones (0,5%). Esto muestra que actualmente hay un alto grado de cumplimiento de la normativa viaria en el Port de Barcelona, dónde hace 10 años los incumplimientos se situaban alrededor del 12,5%.

En cuanto a las denuncias, este año se han impuesto un total de 860 con boletín del Servicio Catalán de Tráfico, 4.769 con boletín de la Autoridad Portuaria, sobre todo

estacionamientos indebidos, 52 por incumplimiento del Reglamento del Taxi y 105 relacionadas de Normativa del Transportes. En cumplimiento de la ordenanza correspondiente, se han realizado 365 inmovilizaciones de vehículos y 1.978 acompañamientos de transportes especiales dentro del recinto portuario.

Por lo que respecta a la siniestralidad dentro del recinto portuario, se han registrado un total de 145 accidentes de tráfico (+39%), 73 de los cuales en la zona pública y 72 en la zona comercial, que han causado 60 heridos leves y 6 graves.

Protección y seguridad portuaria. En cumplimiento de la normativa nacional e internacional sobre la protección de buques e instalaciones portuarias destacan las siguientes actuaciones:

- Se han realizado 2.200 servicios (+13%) de 8 horas en las operativas de cruceros y 2.190 servicios (+22%) en las operativas de embarque y desembarque de barcos de cabotaje.
- Por otra parte, se han realizado 51 simulacros de emergencia, para cumplir con la normativa vigente y comprobar el buen funcionamiento de los planes de protección y de autoprotección de las instalaciones portuarias.
- En el muelle de la Energia se han controlado 18.883 visitas, previamente comunicadas a través de las terminales que operan en él, al margen de las habituales, que ya tienen la acreditación que les da acceso a este muelle.
- En el marco del Convenio de Colaboración entre el Port de Barcelona y Bomberos de Barcelona, y según la normativa prevista, se han realizado un total de 796 intervenciones de los Grupos de Prevención de Riesgos (GPR), consistentes en la presencia de un equipo de Bomberos y una patrulla de la Policía Portuaria en el momento de la carga o descarga de mercancías peligrosas.

Equipamientos y materiales

A mediados del 2011 se ha cambiado todo el sistema de comunicaciones de la Policía Portuaria mediante un convenio con la red RESCAT, que ha supuesto substituir todas las emisoras antiguas (*trunking* analógico) por otras nuevas de comunicaciones TETRA, de implantación y cobertura en toda Cataluña (Mossos, policía local, Bomberos, 112 emergencias, SEM 061).

También se ha cambiado el integrador de comunicaciones del Centro de Control por otro digital, más práctico y funcional. La combinación del nuevo integrador con las emisoras RESCAT ha sido un éxito.

Proyectos de futuro

Con la ayuda del Departamento de Organización Interna, a partir de febrero de 2011 se comenzaron a analizar y procedimentar todas las tareas que desarrolla la Oficina de Apoyo de la Policía Portuaria, con la finalidad de introducir mejoras para conseguir mayor eficacia y transparencia. Para este objetivo se realizó un *benchmarking* a la Policía Portuaria de Algeciras y la ABP (Área Básica Policial) de los Mossos d'Esquadra de Badalona, para conocer su funcionamiento e importar los procesos que se puedan adaptar y mejorar en la APB. Al finalizar el año casi todos los procedimientos estaban identificados y redactados para la posterior revisión.

Durante el último trimestre del 2011 se han colocado los fundamentos para poner en marcha la web de la Policía Portuaria de la Intranet del Port y para la creación de un registro informático.

Protección portuaria

Los hechos más importantes que se han producido durante el año 2011 en el **cumplimiento de la normativa de protección portuaria** han sido los siguientes:

- La elaboración y transmisión del Plan de Protección al Ministerio del Interior para su aprobación. Este plan recoge desde los análisis de riesgos, amenazas y vulnerabilidad del Port hasta las medidas de seguridad instauradas y las futuras, así como los protocolos de comunicación, coordinación y actuación de los cuerpos policiales y de emergencia implicados.
- La homologación y autorización del sistema de videovigilancia del Port de Barcelona, por parte de la Comisión de Control de los Dispositivos de Videovigilancia de Cataluña y otorgada por el Departamento de Interior de la Generalitat de Cataluña.

Dentro del apartado de **medidas de protección implantadas** destacan:

- El cambio del sistema de seguridad a las estaciones marítimas internacionales, desde el 1 de marzo, realizado por seguridad privada y que ha supuesto el incremento del número de efectivos y la mejora de control de personas y equipajes a los accesos y zonas restringidas.
- La aprobación por parte del Consejo de Administración de la APB de una tarifa de seguridad que afecta el pasaje de los cruceros internacionales.
- La creación de la Comisión de Seguridad de Cruceros, con la participación de los cuerpos policiales, operadores y otros implicados para hacer su seguimiento y proponer mejoras de protección.
- La instalación al acceso del número 3 del muelle Adossat de un módulo con escáner de rayos X para el control e inspección de los suministros a los cruceros.
- La adquisición de un detector portátil de trazas de explosivos, para mejorar la inspección de los vehículos y equipajes a las terminales marítimas de líneas regulares del Port. Esta medida comportó la firma del acuerdo de cesión de uso del aparato a la Unidad Fiscal y de Seguridad de la Guardia Civil del puerto por parte de la APB.
- Las inspecciones y auditorías de seguridad a las instalaciones portuarias afectadas por el código ISPS (26 instalaciones), para que el Consejo de Administración de la APB pudiera revisar y aprobar sus respectivos planes de protección.
- La continuación de la transición a las tarjetas de acreditación electrónica para todos los usuarios del Port de Barcelona y la coordinación con las instalaciones portuarias para adherirse al sistema y poder ser utilizadas en los accesos propios de las terminales.
- La práctica anual de seguridad y emergencia, realizada en el mes de noviembre, a bordo del buque *La Surprise*, de la compañía Suardíaz, en la zona de fondeo del Port, que consistió en un simulacro de amenaza de bomba, incendio y heridos. Después de las reuniones previas de preparación y coordinación, este complejo ejercicio supuso el despliegue de un gran número de efectivos y recursos y permitió comprobar la capacidad de respuesta de los cuerpos policiales y grupos de emergencia en el ámbito marítimo del Port de Barcelona.

1.5. Estrategia y Desarrollo

> DESARROLLO DE LA RED DEL PORT

Durante el 2011 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha continuado desarrollando los servicios de mercado bajo el concepto de **puerto en red**. Consiste en acercar los servicios de los operadores marítimos de Barcelona y de los operadores locales a los clientes del *hinterland* a través de diferentes centros de servicios que forman la red del Port, adaptándose a las necesidades de cada mercado.

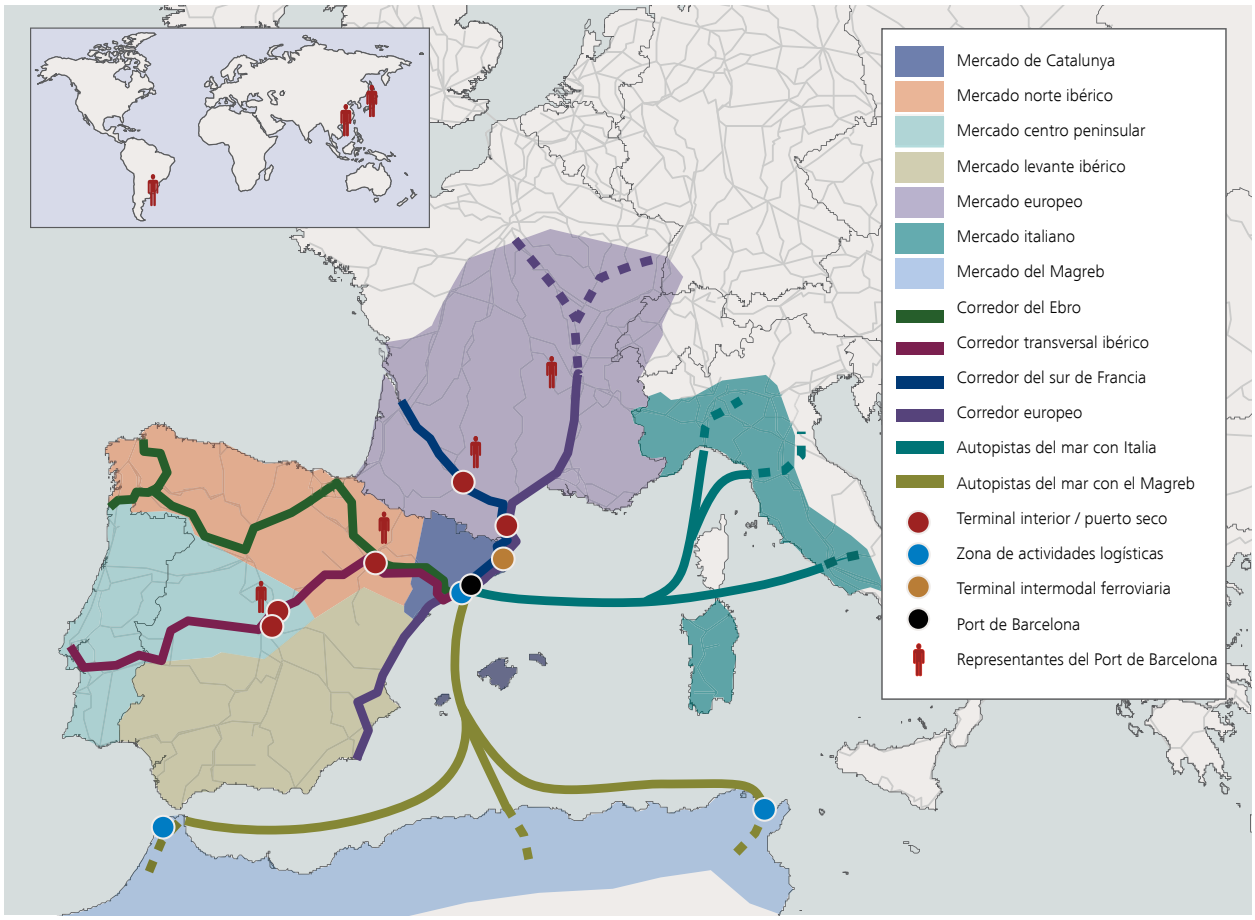
TIE
Terminal Intermodal de l'Empordà SL

El mercado de Cataluña

Los servicios ferroviarios a Cataluña han tenido unos desarrollos muy importantes a lo largo de este 2011. Así, el tráfico ferroviario del Port de Barcelona con Constantí (Tarragona) ha crecido un 39,3%, con 11.502 TEU manipulados; con Lleida, un 94,4% con 11.423 TEU, y con Tarragona-Classificación el incremento ha sido de un 185% con 4.209 TEU, mientras que con Pla de Vilanoveta (Lleida) ha habido un retroceso del 8,5% y se ha alcanzado un volumen de 3.108 TEU.

La principal inversión en infraestructuras del Port de Barcelona en el mercado de Cataluña, a excepción del puerto, es la sociedad **Terminal Intermodal de l'Empordà** (TIE, SL), en la cual participa con un 49% del capital. Se trata del conjunto formado por la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà y la actual

EL PORT EN RED



terminal de Vilamalla, ambas situadas al lado del centro de almacenaje y distribución Logística de l'Empordà, al este de Figueras.

Por su emplazamiento a solo 35 quilómetros de la frontera y por la disponibilidad de espacio para actividades ferroviarias y logísticas y los servicios que se implantarán, se convertirá en un gran *hub* ferroviario peninsular en el cual se podrán concentrar los tráficos del corredor mediterráneo y del eje Barcelona–Zaragoza–Madrid–Lisboa. Incluye la conexión a la red ferroviaria con los dos anchos de vía (ibérico y UIC) y posibilitará el cambio de ancho de las circulaciones ferroviarias mientras sea necesario, y su encaminamiento tanto por el nuevo túnel de Le Perthus como por Portbou.

El mercado del nordeste interior de España

El principal nodo de la red del Port de Barcelona en el nordeste interior es la **Terminal Marítima de Zaragoza** (tmZ), operativa des del 2001, que da servicio principalmente a las importaciones y exportaciones de Aragón, Navarra y la Rioja. Esta instalación pone a disposición de los usuarios profesionales una oferta diferenciada y completa de servicios logísticos a las cargas o a la logística de contenedores.

La terminal ferroviaria de tmZ, de 50.000 m^2, está conectada con la red principal y ofrece un servicio regular, competitivo y de calidad a los operadores ferroviarios y, consecuentemente, a los cargadores de Aragón y regiones vecinas. La ubicación estratégica de Zaragoza, en el eje ferroviario Barcelona–Madrid–Lisboa y centro neurálgico de la red de comunicaciones del norte peninsular, hace que la terminal ferroviaria de tmZ pueda actuar como *hub* para tráficos del Port de Barcelona con el resto de España y Portugal.

En este ejercicio el crecimiento del volumen total de actividad de la terminal ha sido de un 38,8% y ha registrado 118.296 TEU. A nivel ferroviario la evolución ha sido similar, con un crecimiento del 35,9% y 53.546 TEU manipulados, un 94,3% de los cuales (50.485 TEU) ha tenido su destino en Barcelona.

También se ha incrementado de forma significativa la relación con la otra gran terminal intermodal de Aragón, Zaragoza Plaza, donde el tráfico ferroviario con Barcelona ha sido de 29.786 TEU, un 280% más que el de 2010. Por otra parte se han generado tráficos muy significativos con otros destinos del nordeste interior, como Júndiz (Vitoria), con 6.532 TEU manipulados, Villafría (Burgos), con 6.566 TEU y Selgua (Huesca), con 7.096 TEU.

El mercado del centro ibérico

La implantación en la región de Madrid y el posicionamiento del Port en el corredor Barcelona–Zaragoza–Madrid han de permitir el desarrollo de la oferta portuaria en el centro peninsular y aumentar la competitividad de los servicios ferroviarios en este mercado. Este corredor representa cerca del 60% de flujos internacionales de mercancías del Estado y el 33% de los tráficos nacionales.

La presencia del Port de Barcelona en este mercado ha estado centrada los últimos años en las inversiones en los dos puertos secos de Madrid, situados en los municipios de Coslada y Azuqueca que Henares. Este año esta presencia se ha consolidado con dos operaciones complementarias: el desarrollo de la **Terminal Intermodal Marítima Centro** (TIMC), en la cual el Port participa con un 49%, y la ampliación de la participación en el **Puerto Seco de Azuqueca de Henares**, hasta un 36,7% del capital.

El proyecto Terminal Intermodal Marítima Centro permitirá dar respuesta al crecimiento de intercambios entre el Port de Barcelona y la zona centro peninsular cuando el Puerto Seco Azuqueca (con 60.000 m^2 de superficie) llegue a su máximo de capacidad.

Actualmente, el Puerto Seco de Azuqueca opera la terminal ferroviaria y dispone de un *depot* de contenedores para el despacho aduanero y un almacén con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores y también lleva a

cabo operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores. En el año 2011 el tráfico ferroviario con esta instalación ha experimentado un pequeño retroceso del 2,7% y se ha situado en 8.414 TEU.

La futura tmC dispondrá de una terminal ferroviaria para mercancía contenerizada, de 135.000 m² y de un área logística (también con acceso ferroviario) de unos 90.000 m². Las dos sociedades (Puerto Seco Azuqueca y Terminal Intermodal Marítima Centro) funcionarán de manera coordinada.

El puerto seco de Coslada, por su parte, pretende contribuir al crecimiento de los tráficos de los puertos de interés general participantes en el proyecto, mediante el desarrollo de iniciativas logísticas y la provisión de espacios infraestructurales intermodales que fomenten el transporte ferroviario entre estos puertos y el área metropolitana de Madrid.

MARCO POLO
NEW WAYS TO A GREEN HORIZON

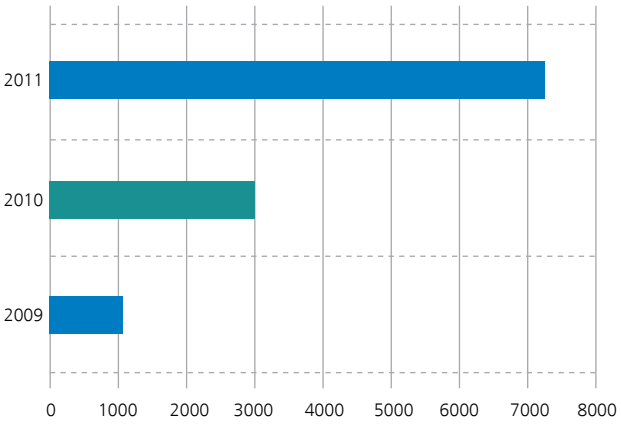
El mercado francés

Francia es uno de los mercados estratégicos del Port de Barcelona y en él se sigue la misma política de desarrollo en red que en otras zonas, con la creación de terminales interiores.

La **Terminal Marítima de Toulouse** (tmT), en marcha desde el 2002, tiene la función de facilitar las operaciones a los cargadores ubicados al norte de los Pirineos y, en definitiva, conseguir nuevos tráficos con origen y/o destino a Mediodía-Pirineos y Aquitania. Esta terminal dispone de un área de actividades logísticas de 17 hectáreas para la instalación de operadores logísticos y cargadores vinculados al comercio marítimo internacional.

El Port de Barcelona dispone, también, del 5% del accionariado de la **Saint Charles Container Terminal**, ubicada en Perpiñán, que es uno de los principales nodos logísticos del sur de Europa para la distribución de fruta y productos frescos. Es, asimismo, un centro de comunicaciones clave para su situación en dos de los corredores de transporte terrestre estratégicos para el Port de Barcelona: el de Toulouse–Burdeos y el de Montpelier–Lyon–sur de Alemania–norte de Italia.

NÚMERO DE TEU MANIPULADOS POR BARCELYON EXPRESS



Además, en el mercado francés, el Port de Barcelona ha participado directamente en el desarrollo de servicios ferroviarios hasta ahora a través de dos iniciativas: el Barcelyon Express y el Barcetoulouse Express.

El servicio ferroviario **Barcelyon Express**, iniciado el año 2009 y objeto de una ayuda del programa europeo Marco Polo, ha tenido un crecimiento espectacular en 2011 con la manipulación de 7.238 TEU, un 139,5% más que el año anterior.

Esta operativa, que se realizaba en la terminal del Morrot en ancho UIC, se trasladó el mes de enero de 2011 a la terminal ferroviaria del muelle Sud y se convirtió así en el primer servicio ferroviario en conectar un puerto español con Europa, en ancho UIC. A mediados de año se ha añadido una tercera circulación semanal a las dos existentes, que consolida la oferta.

El mes de junio se ha puesto en marcha el nuevo servicio Barcetoulouse Express, también en colaboración con Contren y Naviland Cargo y con ayudas Marco Polo, que conecta el Port de Barcelona con Toulouse y Burdeos, con una circulación semanal.

> PARTICIPACIÓN EN PROYECTOS EUROPEOS COFINANCIADOS

Fruto de su vocación innovadora, el Port de Barcelona ha participado de forma continuada en los últimos años en diferentes proyectos de investigación y desarrollo cofinanciados en el ámbito europeo y nacional.

La participación del Port de Barcelona en estos programas europeos (TEN-T, Marco Polo, FP7, MED) se lleva a cabo a diferentes niveles: como líder del proyecto en aquellos casos en los que responde a un interés estratégico de desarrollar un nuevo servicio o una infraestructura; y como socio (*partner*), pero sin ejercer su liderato, o como observador o usuario cuando el objeto del proyecto corresponde a otras entidades pero es imprescindible su presencia como experto en la materia o como un banco de pruebas para los resultados.

En la tabla adjunta se muestran los proyectos internacionales en los cuales el Port de Barcelona ha estado activo a lo largo del 2011. Durante este año también ha presentado, en consorcio con otras entidades, solicitudes para participar en nuevos proyectos cofinanciados. En 2012 se sabrá si han sido aceptados.

PROYECTO	OBJETIVO	PARTICIPANTES	COSTES Y FINANCIACIÓN
PROYECTOS INTERNACIONALES LIDERADOS Y COORDINADOS POR EL PORT DE BARCELONA			
BARCETOULOUSE express	Diseño e implantación de un nuevo servicio ferroviario entre las terminales de contenedores del Port de Barcelona y las regiones de Mediodía-Pirineos (Toulouse) y Aquitania (Burdeos).	Líder del proyecto: Port de Barcelona Otros *partners*: Contren, Naviland Cargo	Costes totales: 8.965.434 € Contribución UE 947.345 € MARCO POLO
PROYECTOS INTERNACIONALES EN LOS CUALES PARTICIPA EL PORT DE BARCELONA COMO SOCIO			
BARCELYON express (ROLBAL)	Diseño e implantación de un nuevo servicio ferroviario para contenedores entre el Port de Barcelona y Lyon (Francia).	Líder del proyecto: Naviland Cargo Otros *partners*: Contren, Port de Barcelona	Costes totales: 17.976.691 € Contribución UE 572.645 € MARCO POLO
Logistics Intermodal Freight Enhancement LIFE logistics	Promover soluciones marítimas intermodales que mejoren la cooperación y el intercambio de conocimiento entre los participantes. Se promueve la eficiencia en la selección modal, de acuerdo con los objetivos de sostenibilidad establecidos por la UE en el ámbito del transporte.	Líder del proyecto: 2E3S Otros *partners*: Port de Barcelona, Contren, SNCF, puertos de Civittavecchia y Génova	Costes totales: 2.676.023 € Contribución UE: 1.338.012 € MARCO POLO
MOS4MOS	Proporcionar un conjunto adecuado de medidas a los puertos para que estos sean una puerta eficiente de entrada para los tráficos de *short sea shipping*. Se centra en dos tipos de tráfico, ro-ro y contenedores.	Líder del proyecto: Puerto de Valencia Otros *partners*: Port de Barcelona, 2E3S, Autoterminal, UPC, Indra, Contren.	Costes totales: 5.803.508 € Contribución UE: 2.901.754 € Cofinanciado por la Unión Europea Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)
MOLL PRAT RAIL TERMINAL	Construcción de una terminal ferroviaria en la terminal de contenedores del muelle Prat, junto con el equipamiento y el sistema operativo necesarios. La terminal dispondrá de 8 vías con una longitud útil de 750 m, 4 RMG y tendrá capacidad para manipular 550.000 TEU.	Líder del proyecto: TERCAT Otros *partners*: Port de Barcelona	Costes totales: 29.134.988 € Contribución UE: 2.913.000 € Cofinanciado por la Unión Europea Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)
PROYECTOS INTERNACIONALES EN LOS CUALES PARTICIPA EL PORT DE BARCELONA COMO PROMOTOR, OBSERVADOR O USUARIO			
CASSANDRA	Favorecer la visibilidad de la cadena logística para mejorar las operaciones, la eficiencia y efectividad de las inspecciones gubernamentales de la mercancía, mediante la información compartida y una nueva aproximación a la gestión de riesgos.	Líder del proyecto: TNO Otros *partners*: Portic, TU Delft, IBM, ZLC, DHL, K&N.	Costes totales: 14,81 millones € Contribución UE: 9.958.599 € SEVENTH FRAMEWORK PROGRAMME
INTERMODAL LOGISTICS PLATFORM VILAMALLA/EL FAR D'EMPORDÀ	Estudio para el desarrollo de una plataforma intermodal de logística en la zona de Vilamalla / El Far d'Empordà, para dar servicio a trenes de 750 m en la frontera pirenaica.	Líder del proyecto: CIMALSA	Costes totales: 1.620.000 € Contribución UE: 810.000 € Cofinanciado por la Unión Europea Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)
ARIADNA	Diseño de un sistema de apoyo a la navegación, que permita optimizar las infraestructuras.	Líder del proyecto: ISDEFE Otros *partners*: INTA, CONSAR, ITU THAB HSVA, GMV	Costes totales: 3.412.584 € Contribución UE: 2.559.438 € SEVENTH FRAMEWORK PROGRAMME
APICE	Establecer estrategias para reducir la contaminación del aire en las ciudades-puerto y seleccionar las políticas más efectivas en cuanto a coste y beneficio.	Líder del proyecto: ARPAV Otros *partners*: Universidad de Génova, puerto de Marsella.	Costes totales: 2.281.420 € Contribución UE: 1.711.065 € med L'Europe en Méditerranée Europe in the Mediterranean

1.5. > PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

El Port de Barcelona da especial relevancia al fortalecimiento del diálogo y el intercambio de conocimientos con otros puertos en el marco de organizaciones portuarias internacionales. La participación en estos ámbitos permite conocer las últimas tendencias logísticas y portuarias, así como el desarrollo de la posición del Port respecto de las nuevas legislaciones, especialmente la política de transportes de la UE. El objetivo final de esta participación es alinear la estrategia del Port con las tendencias del transporte y la logística y adaptarla a la futura legislación.

En 2011 ha mantenido la **presidencia del Comité de Intermodalidad y Logística** de la Organización Europea de Puertos (**ESPO**, European Sea Ports Organisation) asumida en 2008. La ESPO tiene como principal misión influir en la política común de la UE para convertir el sector portuario europeo en un elemento clave de la cadena de transportes. La presidencia de este comité ha permitido que el Port participara en el proceso de establecimiento de la nueva Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), publicada el 19 de octubre del 2011, así como hacer el seguimiento de los proyectos de la Comisión Europea en el ámbito de los puertos.

A través de su participación en el **Comité de Pasajeros** y el **Comité de Análisis Económico y Estadístico de la ESPO**, el Port ha formado parte del proyecto europeo PPRISM. Este tiene como objetivo identificar un grupo de indicadores para medir el rendimiento de los puertos europeos y conocer así el impacto del sistema portuario en la sociedad, el medio ambiente y la economía.

El Port también participa activamente en la **Asociación Internacional de Puertos** (IAPH, International Association of Ports and Harbors). Esta asociación integra 230 puertos de más de 90 países –que representan el 80% del tráfico mundial de contenedores– y tiene como principal objetivo representar a los puertos en las organizaciones marítimas internacionales y servir de plataforma de intercambio de conocimientos. El mes de mayo se ha celebrado la 27ª conferencia bianual de esta organización en Busan, Corea, con la asistencia de 700 delegados de la industria marítimo-portuaria, organizaciones internacionales y autoridades nacionales. Durante la conferencia, el Port de Barcelona ha accedido a la **segunda vicepresidencia** del organismo y se prevé que pueda acceder a la presidencia a partir del 2015.

En la **IAPH**, el Port también mantiene la **vicepresidencia** del **Comité de Facilitación del Comercio y los Port Community Systems** (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems). Este comité tiene como objetivo informar de los últimos desarrollos en medidas de facilitación del movimiento de la carga y de los buques, especialmente en el ámbito de la mejora de los procesos documentales en las plataformas de comercio electrónico de los puertos. Uno de los hitos más importantes de este comité el 2011 ha sido la presentación del informe *Port Community Systems benchmarking survey*. Desarrollado con el apoyo financiero de la IAPH, este informe analiza trece *port community systems* (PCS) de diferentes países para identificar los casos de éxito y los obstáculos comunes en su establecimiento y funcionamiento.

Además, el Port de Barcelona es miembro fundador y del máximo órgano ejecutivo de **Medcruise**, la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo, que tiene como principal misión la de promover la industria del crucero en el Mediterráneo y las áreas cercanas. La asociación ha celebrado este año su aniversario con un acto conmemorativo durante la asamblea general celebrada en Sète, Francia.

Relaciones con organismos vinculados al mercado chino

La importancia del comercio marítimo mundial y de los intercambios comerciales Europa-Asia, han situado el Mediterráneo y sus puertos (Barcelona es un ejemplo de ello) como enclaves estratégicos desde los cuales configurar nuevas cadenas logísticas eficientes y competitivas hacia Europa y el norte de África.

La estrecha colaboración con **Casa Asia** ha permitido al Port de Barcelona aprovechar el conocimiento y contactos institucionales y empresariales de este organismo y colaborar en la promoción y realización de actividades orientadas al mejor conocimiento y relaciones entre ambos continentes.

El Port de Barcelona ha continuado patrocinando la **cátedra de Logística de la China Europe International Business School de Xangai (CEIBS)**, fruto del convenio de colaboración vigente entre ambas entidades. La CEIBS ha sido considerada durante los últimos seis años como una de las tres mejores escuelas de negocios de Asia y la 17ª del mundo, según la clasificación del *Financial Times*. El principal objetivo de la presencia del Port de Barcelona en el

CEIBS es profundizar en los conocimientos sobre el mercado chino a través de la impartición de seminarios y trabajos de investigación relacionados con la gestión, el funcionamiento y las prácticas de innovación de la cadena de suministro en los flujos de comercio entre Asia y Europa. También pretende promover el diálogo entre los diferentes agentes de la cadena.

En relación con esto último, este año la **escuela de negocios IESE** de Barcelona ha acogido la presentación en Europa de los resultados de la investigación realizada por la cátedra de Logística Port de Barcelona sobre *Proposición del valor de los diferentes agentes en la cadena de suministro (supply chain): el caso de los flujos logísticos entre China y España*. La jornada de presentación finalizó con una mesa redonda integrada por una amplia representación del sector de la logística: navieras, transitarios, consignatarios, operadores logísticos, empresas importadoras y exportadoras, la Aduana y el Port de Barcelona.

En las sedes del CEIBS en Shanghái y en Beijing, la cátedra de Logística ha impartido durante este curso diversos *workshops* dirigidos a profesionales de la logística del país y estudiantes del CEIBS, en las cuales se les ha podido hacer partícipes de los trabajos de investigación y acercarlos al conocimiento de la cadena de suministro Europa-China.

www.ceibs.edu/barcelona/research/projects/index.shtml

> DIRECCIÓN DE DESARROLLO DE NEGOCIO

La Dirección de Desarrollo de Negocio (DDN) dirige sus esfuerzos a dar a conocer a los clientes y usuarios del Port de Barcelona los servicios y las herramientas disponibles para mejorar su logística, así como la fiabilidad y trazabilidad del paso de las mercancías por las instalaciones portuarias.

El objetivo es ofrecer servicios, productos y acciones promocionales y formativas de un modo personalizado, directo y próximo. Mientras los servicios de información y formación aportan transparencia y conocimiento a los clientes, los servicios de asesoramiento permiten analizar sus necesidades logísticas para ofrecerles soluciones a medida que mejoren su eficiencia.

SAC: punto de información, atención y gestión de reclamaciones

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) ofrece a los usuarios un punto de información y de atención para las reclamaciones sobre el funcionamiento de la logística, el transporte de mercancías, las infraestructuras, los circuitos documentales y los procesos físicos en la Comunidad Portuaria de Barcelona. Los canales más utilizados son el teléfono (línea 902 22 28 58) y el correo electrónico (sac@portdebarcelona.es).

Durante este ejercicio, el SAC ha atendido un total de 866 consultas y reclamaciones, un 69% más que el año anterior.

En cuanto a la tipología de las consultas, de las 491 recibidas, el 48% solicitaba información sobre huelgas y paros, un 19% sobre el paso de la mercancía, un 10% sobre conceptos tarifarios, un 4% sobre procedimientos, otro 4% sobre documentación, un 3% sobre inspecciones, otro 3% sobre análisis de coste y un 9% sobre conceptos varios.

Por su parte, de las 375 reclamaciones registradas, un 21% se refería a la integridad de la mercancía, un 19% a la operativa del transporte terrestre, un 15% a la operativa portuaria, otro 15% a inspecciones, un 13% al coste portuario, un 7% al proceso documental, un 6% a paradas de servicios, un 2% al servicio de ferrocarril y el 2% restante, a otras cuestiones.

Cadenas Logísticas

La herramienta Cadenas Logísticas ha realizado en 2011 un 25% más de visitas a empresas clientes (exportadoras, importadoras, fabricantes y/o distribuidoras) que en el año anterior. Entre los servicios ofertados por esta herramienta han destacado: el asesoramiento y las consultorías sobre temas aduaneros, los estudios de emisiones de CO_2 a través de SIMPORT para una cadena logística determinada, los estudios de coste de la factura portuaria, la información sobre la marca de calidad Efficiency Network y las acciones formativas específicas.

Igualmente relevante ha sido la tarea de promoción, información y, en algunos casos de comercialización, de los servicios ferroviarios de contenedores del Port de Barcelona (BarceLyon, Zaragoza, Madrid, Burgos, Tarragona, etc.).

Durante este ejercicio se han aplicado las nuevas bonificaciones a cliente final de la T3. En este sentido, la DDN ha hecho un importante esfuerzo al asesorar a los clientes finales y ha realizado el seguimiento en todo el proceso de registro de altas en la intranet.

Formación al cliente

El Port de Barcelona ofrece a los clientes importadores y/o exportadores una formación específica dirigida a mejorar sus conocimientos en internacionalización y logística. Tanto las acciones formativas como las de información y promoción se plantean como una herramienta privilegiada para contribuir a la competitividad de los clientes del Port.

Durante el 2011 la DDN ha organizado trece visitas comerciales a las instalaciones portuarias y veinte jornadas formativas e informativas. Las jornadas han contado con la participación de 467 profesionales de 176 empresas, que las han valorado con una media de 4,4 puntos sobre 5.

Principales acciones formativas del ejercicio:

- El crédito documentario: su utilidad en pagos y cobros internacionales. Tres ediciones anuales con un total de 140 asistentes.
- Creatividad y soluciones a problemas: los siete principios de Leonardo da Vinci. Una edición con 47 asistentes.
- Jornada Incoterms 2010: su correcta utilización. Tres sesiones con una asistencia de 175 personas.
- Jornadas *In company* de Incoterms.
- Workshops en las cámaras de comercio de Barcelona, Mataró y Lleida, bajo el título "Reinventamos el Port", una presentación de los servicios de importación y exportación del Port y los compromisos de la marca de calidad Efficiency Network.

- Jornada de Logística Marítima, a bordo de uno de los *ferrys* de Grimaldi Lines, dirigida a perfiles directivos y responsables de logística de los principales clientes del Port.

> PROMOCIÓN COMERCIAL

El ejercicio 2011 ha significado la continuidad de una suave recuperación, aún lenta, debido a la situación económica mundial, y que aún posiciona el Port de Barcelona en cifras correspondientes al año 2006. En este marco, la estrategia de impulsar los diferentes productos mediante la promoción –con herramientas como las ferias comerciales, conferencias y encuentros específicos del sector marítimo y portuario– ha significado una evolución positiva de la mayoría de estos.

El Departamento Comercial del Port de Barcelona ha trabajado en la línea marcada el ejercicio anterior de apoyo a los clientes y en especial a los que se consideran más estratégicos. Con este objetivo se ha reforzado la estructura del departamento y así se ha podido garantizar un contacto más eficiente y una mayor proximidad a armadores, consignatarios, transitarios y usuarios finales. De esta manera se puede conocer de primera mano su evolución y las perspectivas de futuro para diseñar acciones que faciliten y mejoren su actividad. En el ámbito promocional, el Port pretende dar cobertura a todos sus operadores para que estos puedan desarrollar su tarea comercial en sus mejores condiciones.

Ha seguido vigente la estructura del ejercicio anterior en cuanto a las acciones comerciales, que se han dividido en dos tipos: por una parte, las que han repercutido directamente sobre los clientes, caso de los convenios para la bonificación a volúmenes y clientes por la aplicación de la nueva ley; por otra, las actuaciones propias de promoción comercial, caso de la presencia en ferias y congresos y de la participación en foros y conferencias especializadas.

Presencia en ferias y congresos

La decisión sobre la presencia del Port de Barcelona en las diferentes citas del panorama ferial se toma después de una cuidadosa valoración de la oferta global. La selección final se focaliza en los ámbitos más propios de la Comunidad Portuaria, pero a la vez también los más genéricos de negocio portuario, como la logística, el transporte y el *shipping*. La restricción presupuestaria ha sido, pero, de nuevo decisiva a la hora de dimensionar la participación con *stand*.

La gran cita europea de la logística en el ámbito ferial es la **Transport Logistic**, que se celebra cada dos años en Múnich (Alemania). Esta vez el Port ha participado con un *stand* compartido con Puertos del Estado, que ha sido atendido por responsables del Departamento Comercial. Y por primera vez han participado también las dos terminales de contenedores TerCat y TCB, que han presentado su propuesta de servicios a los principales armadores y grandes operadores logísticos europeos.

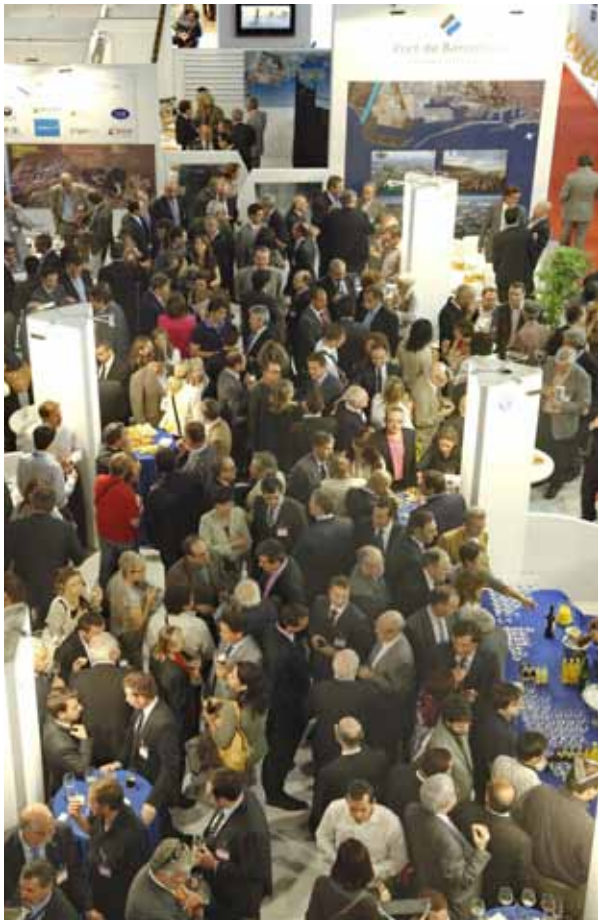
En esta feria se ha potenciado especialmente el *short sea shipping*, en continuo crecimiento y avalado por la capacidad del Port de Barcelona para llegar a los países de la cuenca mediterránea, con solvencia, es decir, en tiempo y calidad adecuados. Y los servicios ferroviarios, especialmente las conexiones en ancho de vía europeo, con tres servicios semanales a Lyon.

En el continente americano, el Port de Barcelona ha participado por tercera vez consecutiva en la feria **Intermodal,** de Sao Paulo (Brasil), en la cual se han consolidado contactos –especialmente con armadores y puertos– en un mercado en que prácticamente no se ha notado la crisis, y se han propuesto convenios de colaboración con los principales puertos brasileños para desarrollar tráficos estratégicos. Destaca también la presencia en la feria de TerCat Hutchison, que ha dado apoyo a la oferta de servicios del Port de Barcelona y ha promocionado su futura nueva terminal.

Las reuniones con armadores y operadores logísticos, además, han mostrado una perspectiva de crecimiento continuado en Brasil para los próximos años, ligado a actos de especial relevancia como el Mundial de Fútbol del 2014 y los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro, el 2016.

El mercado chino ha continuado siendo uno de los principales focos de atención del Port de Barcelona, ya que supone su mayor volumen de negocio. La estrategia del Port en cuanto a actuaciones dirigidas al mercado asiático, y en concreto al chino, ha tenido su continuidad con la aplicación del convenio de colaboración con la WCA Family y la China International Freight Forwarders Association (CIFA). Este año destaca la participación en la conferencia de la red de la WCA, celebrada en Vietnam, otro país con un enorme potencial y sobre el cual el Port de Barcelona está desarrollando acciones estratégicas.

Como ya es habitual, en el mes de junio la atención ferial se ha centrado en la gran cita de Barcelona, que es el **Salón Internacional de la Logística (SIL)**. Por primera vez en la historia de este certamen el Port de Barcelona ha sido capaz de reunir en un solo *stand* a toda su Comunidad Portuaria, representada por las cuatro asociaciones: la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA), el Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona (COACAB), la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona (AEEPB) y la Asociación de Agentes



Consignatarios de Buques de Barcelona. Esta fórmula ha sido considerada un éxito, ya que permite concentrar en un solo espacio los principales servicios que se ofrecen en el entorno portuario.

El Port de Barcelona ha liderado de nuevo la presencia y participación a los diferentes encuentros y conferencias que se celebran en el marco del salón, en especial en el Fórum de la Mediterránea.

En lo que respecta a productos específicos, destaca la habitual presencia del Port de Barcelona en la feria internacional más importante del sector de cruceros, la **Seatrade Cruise Convention**, de Miami (Estados Unidos), y también en la **Seatrade Europe**, de Hamburgo (Alemania). Además, como miembro del Comité de Dirección de esta organización, el Port de Barcelona ha participado en las asambleas generales celebradas en el Pireo y en Montpellier.

Por otra parte **Fruitlogistica**, la principal cita del sector de la fruta, que tiene lugar en Berlín (Alemania), se ha convertido en un clásico al cual el Port de Barcelona asiste todos los años. En el 2011 ha vuelto a tomar parte en ella, con un *stand* propio, bajo el paraguas de PRODECA y compartido con la Barcelona Reefer Terminal (BRT).

El encuentro anual del sector cafetero ha sido el **Día del Café**, celebrado en Madrid. En esta ocasión las charlas se han desarrollado alrededor de la crisis económica y la afectación para las empresas cafeteras. La representación del Port de Barcelona en la **European Coffee Federation** se ha centrado en su participación en la reunión celebrada en Ginebra, en la sede de la naviera MSC.

El Departamento Comercial también ha desarrollado acciones promocionales específicas en ámbitos como los de los graneles sólidos y líquidos, el SSS, los contenedores y los servicios ferroviarios.

1.6. Empresas participadas

> CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

Centro Intermodal de Logística, S.A. (CILSA) es la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas del Port de Barcelona (ZAL). Puesta en funcionamiento en 1992, la ZAL ha sido pionera en el desarrollo de servicios logísticos vinculados a la actividad portuaria, sirviendo de modelo para puertos de todo el mundo: su nombre se ha convertido en un genérico para este tipo de plataformas. Además, ha sido factor clave en el crecimiento y el posicionamiento internacional conseguido en los últimos años por el Port de Barcelona, para el cual ha liderado el desarrollo de proyectos de responsabilidad social corporativa (RSC).

La misión de esta plataforma logística multimodal es ayudar el Port de Barcelona a generar más tráfico marítimo, ofertando servicios logísticos de valor añadido a la mercancía. Con la mayor concentración de operadores logísticos, transitarios, servicios de transportistas nacionales e internacionales y cargadores finales, la ZAL constituye un auténtico clúster logístico y favorece relevantes economías de escala para sus empresas.

CILSA ha cerrado el 2011 con un 85% del territorio de la ZAL comercializado; con su cercana culminación, el Port habrá generado el espacio y las condiciones que le permitirán situarse entre los primeros de Europa, además de consolidarse como la puerta sur de mercancías de origen asiático.

El éxito de todos los proyectos que se han realizado a través de la ZAL radica en que se han desarrollado bajo criterios de eficiencia, añadiendo y dando valor a su actividad. Se trata, pues, de actuaciones que dan servicios a personas y empresas a la vez que generan sensibilidades de carácter social, laboral y medioambiental. Esto la convierte en ejemplo de "ciudad logística", al servicio de 6.000 trabajadores directos y cuya oferta se diferencia de la de otras plataformas logísticas en que aúna los siguientes vectores:

- Multimodalidad: modo marítimo, aéreo, terrestre y ferroviario con servicios logísticos y aduaneros.
- Tecnología: red propia de telecomunicaciones de banda ancha, red fibra óptica y Portic, la plataforma de comercio electrónico de la Comunidad Portuaria de Barcelona.
- Seguridad: condición de las naves logísticas y prevención de riesgos laborales, control de accesos, vigilancia y circuito cerrado de TV.
- Social y medioambiental: conciliación de la vida laboral, familiar y personal; diseño de naves con criterios bioclimáticos.
- Servicios: destinados a la carga (gestión de almacenes, transporte interno, infraestructuras telemáticas, servicios aduaneros…), a la empresa (mantenimiento, control de accesos, telecomunicaciones, seguridad, centro de formación y reuniones…) y a las personas (guardería, galería comercial, restaurantes, transporte público, gimnasio…, casi todos en el Service Center).

En el ámbito de los servicios a la mercancía en la ZAL habrá que tener en cuenta las próximas inauguraciones del Punto de Inspección en Frontera (PIF) del Port de Barcelona, de la terminal de contenedores de Hutchison y de un *depot* de contenedores llenos, en los cuales se ha estado trabajando.

En cuanto a los servicios a empresas, este año 2011 ha seguido la implantación del Plan de Eficiencia Energética de la ZAL, que promueve el ahorro de consumo energético y, a su vez, potencia la generación de energía con la instalación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de naves. Hasta la fecha existe una potencia instalada de 5 MWp, que generan unos 6,7 GWh anuales de electricidad, lo que supone un ahorro de emisión de 2.000 toneladas de CO_2 cada año. El Plan se ha reforzado con la firma de un convenio de colaboración con el Instituto Catalán de la Energía (Icaen) para profundizar más en este tipo de estrategias.

En este capítulo también figura el inicio del servicio ferroviario que conecta las dos plataformas ZAL Barcelona y ZAL Toulouse.

Las novedades para mejorar el servicio a las personas incluyen la nueva estación de servicio de Petrozal, con descuentos en carburante, y un supermercado de la marca Consum, además del afianzamiento de la cátedra formativa de CILSA y seminarios especializados en *coaching*.

En otro orden de cosas, CILSA ha continuado representando la ZAL en la Mesa de Movilidad del Delta que, conjuntamente con las otras entidades de esta área geográfica, promueve actuaciones encaminadas a la mejora de la movilidad de personas, vehículos y mercancías.

> CONSULTORÍA ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

El ejercicio 2011 ha supuesto para ILI Logística Internacional un salto cualitativo por lo que se refiere a la naturaleza de los proyectos que ha ido consolidando. Así, si bien ILI ha seguido manteniendo su actividad en el ámbito de la consultoría de plataformas logísticas y transporte, que hasta ahora habían constituido la base de su actividad, ha empezado a involucrarse también en acciones con mayor proyección. Esto ha supuesto dirigir, coordinar y participar en proyectos con un componente de gestión adicional.

Los mejores ejemplos de esta nueva actividad de ILI son los proyectos en Panamá, Kazajstán y Guatemala, que se detallan a continuación.

En Panamá ILI está diseñando un nuevo puerto para gestionar básicamente contenedores y graneles líquidos y una zona logística adyacente y tiene la responsabilidad de atraer empresas interesadas en las diferentes concesiones que se ubicarán en estos espacios. Además, la coordinación de todo el plan por parte de ILI facilitará y reforzará la influencia del puerto y la Comunidad Portuaria de Barcelona en la zona.

En Kazajstán se ha iniciado durante la última parte del año un proyecto de logística de producto perecedero, a desarrollar fundamentalmente durante el 2012 y 2013. Este implica no únicamente la realización del proyecto, sino, sobre todo, la aportación de nuevas fuentes de suministro y cadenas logísticas de fruta y hortaliza para su distribución en el país, así como la dirección de todo el proceso hasta su puesta en marcha.

Respecto a la actividad de Guatemala, establecer un puente interoceánico, en la que ILI lleva trabajando varios años, se han finalizado todos los estudios previos y se ha entrado en la fase de estructuración financiera a través de la participación de fondos de inversión y entidades bancarias locales. También se ha iniciado la búsqueda de concesionarios de las terminales de contenedores y otras infraestructuras para el almacenamiento y transporte de graneles líquidos de costa a costa. Dicho proyecto cuenta con el apoyo decidido del nuevo presidente del país, que se plasmó de forma explícita en un acto multitudinario en el cual intervino.

Este tipo de actividades reafirma que los servicios de ILI se orientan cada vez más hacia la materialización efectiva y puesta en marcha de infraestructuras logísticas de diversa naturaleza.

> FORMACIÓN ILI

En el capítulo formativo, durante este ejercicio ILI ha desarrollado las siguientes acciones:

- Tres módulos de Logística, impartidos en la Universidad Anáhuac México Sur, en México D.F.
- Un módulo de Logística para la Universidad Anáhuac México Sur, impartido en el Service Center de la ZAL del Port de Barcelona.
- Un curso Autoritas de *short sea shipping* para alumnos de Anáhuac, en septiembre de 2011.
- Dos ediciones del Máster en Logística y Comercio Internacional ILI–Universitat Abat Oliba CEU, en febrero y en octubre de 2011. En el máster han participado cinco alumnos de intercambio del Institut d'Administration des Enterprises (IAE) de Burdeos.

Además se ha preparado la memoria justificativa del Máster en Logística y Comercio Internacional ILI–Abat Oliba CEU, para su certificación en el Espacio Europeo de Educación Superior, y la documentación para el Máster en Logística y Comercio Internacional de doble titulación entre ILI-UAO y el IAE-Université Montesquiex Bordeaux IV.

> FUNDACIÓN CARES

La Fundación Cares (Centros de Alto Rendimiento Empresarial y Social) es una entidad para la inserción laboral de colectivos discapacitados y en riesgo de exclusión, a través de la realización de operaciones de apoyo logístico y productivo para otras empresas.

Tiene como patrones el Port de Barcelona (APB), el Centro Intermodal de Logística, SA (CILSA), CTC–Business Process Outsourcing, Asociación para el Desarrollo de la Economía Social (ADES), Prosegur y Concatel–Vanture, así como diversas personas procedentes del mundo empresarial.

A finales del ejercicio Cares contaba con 232 puestos de trabajo, un 1,75% más que el año anterior, y 41 en la Empresa de Inserción Codec (empresa de inserción de otros colectivos con riesgo de exclusión, participada y gestionada por Cares). Las personas con discapacidad que trabajan en la fundación tienen principalmente retraso mental o enfermedad mental. Cabe destacar que este año se ha mantenido el proyecto Atención Personal y Social, que implica 30 puestos de trabajo para personas discapacitadas en empresa ordinaria, en la localidad valenciana de Aldaia.

En el 2011 se ha registrado una estabilización de la gestión de operaciones, como las de *picking* en almacenes de temperatura controlada, en los proyectos de Barcelona y Madrid. Por otra parte, el acuerdo con la fundación ASPROSEAT para la gestión conjunta de un proyecto de manipulaciones ha permitido triplicar casi el volumen de este para las dos entidades.

Las actividades predominantes de Cares siguen siendo las de apoyo logístico –almacenaje, *picking*, manipulaciones para embalaje y logística inversa–, que representan el 88% del total, además de las de apoyo productivo, como el ensamblaje. La fundación ha gestionado directamente 70.000 m^2 de instalaciones, 18.200 de los cuales en la ZAL Barcelona y la ZAL Prat.

Codec y la Fundación Cares han obtenido en conjunto unos ingresos totales de 9,88 millones de euros, un 1,3% por debajo del año anterior, según los datos provisionales pendientes de cierre. Esta diferencia ha sido generada por las puntas estacionales registradas en 2010, pero el resultado final del ejercicio resulta positivo dado que para 2011 se había presupuestado un descenso del 9,4% y ambas entidades registran un excedente.

Respecto a la **promoción**, destacan las siguientes actuaciones:

- Edición trimestral de la revista *Infocares*
- Promoción de la participación de discapacitados en la IV Edición de los Premios Antárticos de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente para jóvenes científicos, convocados por la Universidad Internacional de Catalunya (UIC)
- Acuerdos de colaboración con el Departamento de Desarollo de Negocio de la APB
- Participación en el Salón Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona
- Presencia en la guía y el portal Logisnet
- Actualización del catálogo de la Fundación Cares
- Organización de la visita de representantes de CIMALSA a la fundación
- Participación en el Máster de Economía Social de la Universidad de Barcelona, con la ponencia "Economía y empresa, ejemplos de colaboración"
- Asistencia a reuniones de la Asociación Española de Dirección y Desarrollo de Personas (Aedipe).

La oferta formativa en el marco de la fundación incluye un abanico muy amplio de acciones: curso de risoterapia para 30 personas; cursos de encargado de almacén, en el ICIL; manipulador de alimentos y puntos críticos de alimentos (para estructura y jefes de servicio); de conductor de carretillas elevadoras; extinción de incendios; ofimática y herramientas de navegación por Internet, para trabajadores de Codec, y sobre riesgos. En este último sentido se ha creado el proyecto Vigía sobre riesgos, que marca objetivos y plan de prevención.

La entidad ha sido igualmente muy activa en cuanto a **acciones sociales**, entre las que destacan las charlas sobre trastornos de conducta y sobre futuro y tutela, para los padres de personas con discapacidad, así como la participación en el desarrollo de la Fundación Logística Justa y el patronato de FUSEAT (Fundación Privada Servicios de Atención Tutelar). Además, en el tradicional acto de Navidad se entregaron las placas conmemorativas a los trabajadores que han cumplido 10 años vinculados a la Fundación Cares.

En el **capítulo deportivo**, el equipo de fútbol sala del Club Deportivo Cares ha jugado un año más en la segunda división de la Liga Catalana de Acell (Federación Catalana de Deportes para Disminuidos Psíquicos). Hay que destacar que un jugador del equipo ha participado con la selección catalana en los Special Olympics internacionales, celebrados en Andorra. Además, el equipo de petanca ha jugado en la primera división de Acell, diversos trabajadores de la fundación se han inscrito en las escuelas de baloncesto y natación de esta federación y se han celebrado dos sesiones de entrenamiento al aire libre para los trabajadores de Cares y Codec, en Barcelona y en Madrid.

> FUNDACIÓN LOGÍSTICA JUSTA

La Fundación Logística Justa (FLJ) tiene por finalidad la cooperación internacional para el desarrollo y fomento económico del comercio justo y la economía social, optimizando el proceso logístico. Con ello se pretende potenciar la sostenibilidad de los productores de las comunidades de los países más desfavorecidos.

OBJETIVOS

- Favorecer el acceso de productos de comercio justo y economía social de los países más desfavorecidos al mercado español y europeo, mediante la optimización de las diferentes actividades de la cadena de valor hasta llegar al consumidor.
- Facilitar el envío de excedentes que se generan en los mercados de occidente a los países con mayores carencias y necesidades.
- Dar apoyo a las entidades de cooperación internacional y ayuda humanitaria para mejorar su gestión logística y las labores de respuesta inmediata en casos de catástrofes humanitarias o naturales.
- Sensibilizar el mundo empresarial de la necesidad de la implantación de políticas de responsabilidad social corporativa (RSC).

En el año 2011 la FLJ ha ampliado su patronato con la colaboración de nuevas organizaciones de referencia en el sector: ACTE (Asociación de Centros de Transporte de España), Alfil Logistics, Atlantic Forwarding, CIMALSA (Centros Logísticos de Catalunya), MACS (Marcelo Abbad Consultoría Social), Transglory y UBK correduría de seguros.

La Fundación también ha firmado acuerdos de colaboración con varias entidades, entre ellas la ONG catalana Mans x Món, con la cual ha colaborado en la formación de una red de bibliotecas en Guatemala, a través del proyecto EnLíbrate. En 2012 se prevé la segunda fase del proyecto para ampliar la acción en destino.

Logística solidaria

Durante este ejercicio la FLJ ha gestionado los siguientes envíos solidarios:

- Dos camiones a San Juan de Nonualco (El Salvador), a través de la donación de Fomento de Construcciones y Contratas, S.A.
- Material educativo y de equipamiento para el orfanato y el colegio de niños de Carmelitas, en Bobo Dioulasso (Burkina Faso), a través de un proyecto de la Fundación Jigi Seme.
- Material deportivo y escolar a Dakar para la ejecución de varios proyectos en Senegal, a cargo de la ONG Barcelona Acción Solidaria.
- Juguetes, material educativo y doméstico destinado a la Compañía María de Tirana (Albania), través de la Fundación Internacional de Solidaridad Compañía de María (FISC).
- Material escolar y didáctico destinado a la ONG Cáritas (Nicaragua), a través de la Fundación Internacional de Solidaridad Compañía de María (FISC).

- Libros y material escolar para la Asociación Fe y Alegría, destinada a las diferentes escuelas de la región de El Progreso (Honduras), a partir de la donación realizada por Caixa Asturias, con la colaboración de la ONG Entreculturas.
- Un contenedor de 20 pies con libros destinados a distintos municipios de la Mancomunidad de Nororiente de Guatemala, dentro del proyecto EnLíbrate y en colaboración con la ONG catalana Mans x Món.
- Cinco equipos hospitalarios para la Unidad Clínico-Docente de Ciudad Sandino de Managua (Nicaragua), por medio de la Fundación SEMG Solidaria de Ourense.
- Material deportivo a cargo de la Fundación Futbol Club Barcelona a tres sedes de la Fundación Pies Descalzos de Colombia, con la que colabora.

- Un contenedor con material de equipamiento para el Centro Médico Comunitario Emanuel, en Guinea Bissau. Envío propiciado a partir de las sinergias generadas entre Fundación SYLO y la Fundación Privada Dr. Iván Mañero.
- Dos contenedores de 40 pies a Callao (Perú) con material donado para proveer un quirófano de hospital destinado a la capacitación del municipio provincial de Chucuito, a cargo de FAPCI (Fundación de Ayuda y Promoción de las Culturas Indígenas).
- Un ecógrafo y una autoclave destinados al centro médico de Rehema Healthcare Organization, a través de Fundación África Digna.
- Cuatro camiones (uno de basura, un portacoches, un doble cabina y uno cisterna) a Mauritania, destinados al proyecto de capacitación en gestión de residuos urbanos en la ciudad de Nouadhibou, desarrollado por BAS (Barcelona Acción Solidaria).
- Segundo envío del proyecto EnLíbrate –promovido por Fundación Seur, Círculo de Lectores y Fundación Logística Justa– consistente en 11.796 libros para la formación de una red de bibliotecas en Guatemala. Se ha contado con la colaboración de la ONG Mans x Món, que ha dado seguimiento del proyecto en campo, tanto desde origen como en destino.

Comercio social

Según las pautas marcadas desde la constitución de la fundación, Logística Justa continúa incorporando proveedores en sus actividades de comercio social, con el objetivo de dar a otros grupos artesanales de los países del sur la posibilidad de comercializar sus productos en los mercados occidentales en condiciones justas de mercado. Así, además de seguir trabajando con Colombia, Bangladesh, Bolivia, Nepal, Vietnam, Camboya, India y Ruanda, en 2011 se ha incorporado Tailandia, con la entidad Kiddytoys.

Kiddytoys es una cooperativa tailandesa situada en Tambol Yuwa que se dedica a la producción de juguetes y juegos de mesa destinados a todos los públicos y hechos con madera de hevea. La cooperativa está formada por más de 100 familias que trabajan de forma artesanal y ofrece artículos de alta calidad con una producción sostenible.

Un hecho destacable y diferencial para reforzar aún más la cadena de valor del comercio justo es que Logística Justa realiza todos sus trabajos de manipulación y embalaje con centros especiales de empleo (CEE) para personas con discapacidad, con el objeto de favorecer su integración laboral y conseguir sensibilizar las administraciones públicas y privadas sobre las posibilidades de desarrollo de los colectivos con más dificultades.

En esta área, la FLJ ha contado durante este año con la colaboración de nuevos CEE y centros ocupacionales en su cadena de producción:

La Calaixera es un CEE integrado por personas con enfermedad mental, en la ciudad de Barcelona. Presta servicios como papelería, encuadernación, mensajería, material de oficinas y manipulados.

Jabones AFIM es un CEE ubicado en Málaga. Se trata de un taller artesano en el cual personas con discapacidad elaboran jabones mediante técnicas artesanales y materia prima 100% natural.

1.6. > PORT 2000

Consciente del momento en que se encuentra el desarrollo del Port Vell y con la voluntad de ofrecer servicios mejores y renovados a los ciudadanos, el Port de Barcelona trabaja para planificar y ejecutar nuevos proyectos. El más importante de estos, tanto por su significación económica como por los cambios territoriales que comporta, es la urbanización de los espacios públicos de la bocana Nord y la creación de una nueva marina, proyectos que marcarán el futuro de toda la zona.

Barcelona, los ciudadanos, las instituciones y el tejido empresarial instalado en este territorio son básicos para el Port Vell y las sinergias y la complicidad entre todos ellos y su entorno son capitales para seguir siendo un modelo de referencia internacional. Por ello los concesionarios han apostado por definir sus proyectos con la absoluta certeza de que en la mejora de la oferta y de los servicios está la clave del éxito.

El atractivo de los espacios del Port Vell y su dinámica oferta cultural, de ocio y de servicios ha permitido que –a pesar del entorno de crisis económica– las actividades temporales y las actuaciones promocionales privadas no sólo se hayan mantenido, sino que han aumentado. En este sentido, pues, el año 2011 ha sido excepcional y ha consolidado la apuesta por el puerto ciudadano como un espacio de referencia.

Por una parte, durante este ejercicio el Port Vell se ha convertido en escenario mundial privilegiado para el mercado automovilístico: las marcas Audi, Seat, Mercedes y Citroën han presentado nuevos modelos en estos espacios, en los cuales también se han grabado varios anuncios publicitarios y se han realizado sesiones fotográficas relacionadas con este sector industrial.

Por otra parte, la vela ha tenido de nuevo un papel fundamental como elemento dinamizador y de proyección internacional del puerto y la ciudad. El Portal de la Pau ha recibido la llegada de los tripulantes de las embarcaciones de la Barcelona World Race, que habían salido el 31 de diciembre de 2010 y que durante tres meses navegaron dando la vuelta al mundo. Además, el muelle Bosch i Alsina ha alojado durante el mes de septiembre las embarcaciones participantes en la regata Audi Med Cup.

En el ámbito de la divulgación y promoción de costumbres, cultura, solidaridad y economía de diferentes países, el Port Vell ha acogido las celebraciones del año nuevo chino, de la mano de las asociaciones chinas de Barcelona; la actividad Un Día para la Esperanza, organizada por Intermón; la cuarta edición del festival Barnàfrika, organizada por la asociación Kafu Bá; la Mostra Italiana di Turismo; la celebración de la ceremonia oficial El Grito de la Independencia de México, y la muestra de artesanía, gastronomía y cultura "Argentina en Barcelona".

De nuevo se ha contado con actividades incondicionales como la Feria del Vino y el Cava, el Circo Raluy, la Travesía a Nado del Port de Barcelona, El Liceu en la Playa, la Copa Nadal, la tradicional llegada de los Reyes Magos, la cantada de habaneras, diversas actividades durante las fiestas de la Mercè, el Busker's Festival, el mercado Lost & Found y el festival La Plaça Odissea, organizado por el Maremagnum.

El puerto ciudadano ha acogido también muchos otros actos que posicionan sus espacios como garantía de éxito y de participación, como es el caso de la celebración de la victoria de la Champions League de fútbol por parte del FC Barcelona y el desarrollo de una nueva edición del certamen de moda 080 Barcelona Fashion.

CIFRAS 2011	
Club Natación Atlétic Barceloneta	834.466 usos registrados en el recinto
Museo de Historia de Cataluña	241.711 visitantes
Marina Port Vell	1.930 embarcaciones de 6 a 120 metros
Las Golondrinas	279.279 pasajeros
Imax Port Vell	117.857 espectadores
Maremagnum	10.965.818 visitantes

> WORLD TRADE CENTER BARCELONA

En el año 2011 el World Trade Center (WTC) Barcelona ha seguido trabajando para ser un referente del mercado inmobiliario y del sector congresual de Barcelona y Cataluña.

El centro de negocios ha acabado el ejercicio 2011 con una ocupación del 90% de los 40.000 m² de oficinas de alquiler de que dispone. La operación inmobiliaria más destacada ha sido la prórroga y ampliación del contrato firmado con Agilent, que ocupa unos 5.600 m² en el edificio. Otras empresas que también han mostrado la confianza en el WTC Barcelona, en este caso ampliando espacios, son Vacaciones EDreams, Accord Intas, Innuo y la propia Autoridad Portuaria de Barcelona. Por otra parte, en el capítulo de nuevas incorporaciones figuran EG Telecom, Universal Beverage SL, EB4iT, Bestin Supply, Tuto4PC Com International y Celexon Spain.

En cuanto al área comercial y a los servicios dentro del complejo, a la oferta complementaria a los usuarios se ha añadido un nuevo restaurante gestionado por Serhs Restauració y el gimnasio The Corporate Gym.

El Centro de Congresos ha acogido cerca de 300 actos empresariales, el mismo número que en 2010, con una cifra total de 50.000 asistentes (+15%). Entre las novedades destaca que se ha renovado la decoración de las 12 salas de reuniones ubicadas en la primera planta del edificio Sur.

El acto más relevante que se han celebrado en las instalaciones del WTC Barcelona ha sido el organizado por Nokia, en el marco del Mobile World Congress. En el complejo también han tenido lugar el XI Congreso Nacional de Enfermería Dermat, las XVII Jornadas Científicas de Podología, el XXIII Congreso de la Sociedad Catalana de Cardiología, el V International Congress on Centrosomes y el II Congreso Europeo del Voluntariado. Además, entre las empresas que han escogido estos espacios para organizar reuniones o encuentros empresariales destacan el Parlamento Europeo, la Fundación Puigvert, Invensys, Mark Ecko, Danone y Schwarzkopf.

En línea con la política de WTC Barcelona de trabajar de la mano de la eficiencia energética y del desarrollo sostenible, a lo largo de 2011 el complejo ha realizado una auditoría energética de todas sus instalaciones. También se ha ejecutado y adjudicado un concurso público para la modernización del sistema de control de climatización del edificio.

2

Evolución del tráfico

53 Contenedores

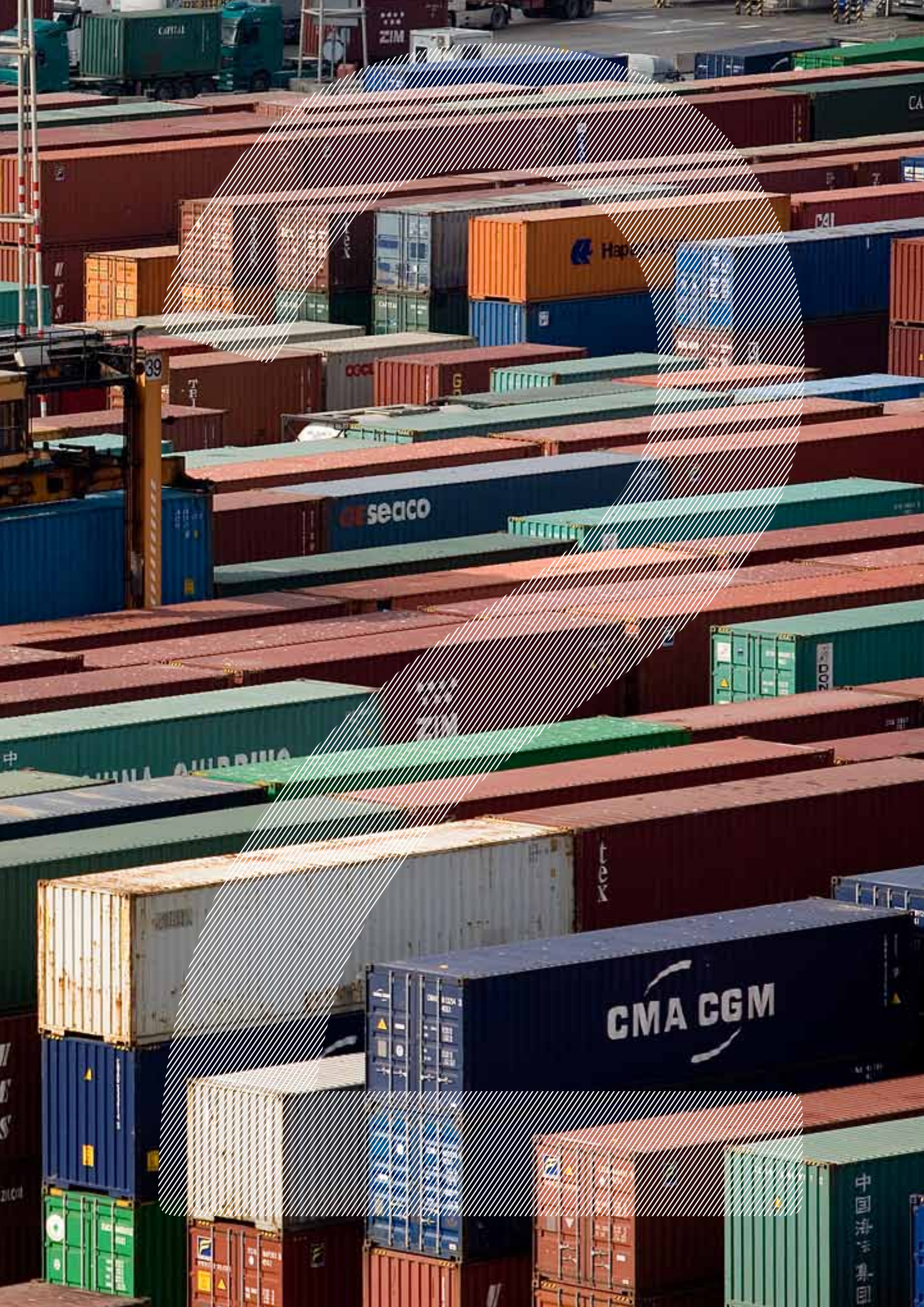
Mercancías a granel

56 Vehículos

57 Transporte ferroviario

Short sea shiping

Pasajeros


ZIM
seaco
CMA CGM

2. Evolución del tráfico

El volumen de tráfico total del Port de Barcelona el ejercicio 2011 ha sumado 44,2 millones de toneladas y ha significado un ligero aumento del 0,4% respecto del año anterior. El incremento de tráfico se ha concentrado sobre todo en el primer semestre, mientras que durante la segunda parte del año se ha registrado una ralentización de la actividad portuaria, reflejada en el resultado final. A pesar de todo, el crecimiento moderado de los flujos de comercio internacional –y en especial de las exportaciones– ha permitido superar la cifra de los dos millones de contenedores (+4%) y que el tráfico de vehículos nuevos haya experimentado un incremento muy positivo del 14%.

Mientras los graneles líquidos han caído, los tráficos restantes han tenido, en general, una evolución positiva. La cifra de pasajeros ha registrado nuevos récords, impulsada especialmente por el incremento del 13% de los cruceristas.

Impulso de las exportaciones

Los resultados de tráfico han estado marcados de manera muy significativa por las exportaciones. El notable impulso experimentado por el tráfico exterior demuestra el creciente esfuerzo que las empresas catalanas están realizando para competir internacionalmente y posicionar sus productos en el mercado global. A parte de la China, los Emiratos Árabes y Turquía, los principales receptores de estas mercancías de exportación, otras destinaciones de peso de las mercancías vehiculadas por el Port de Barcelona son Argelia, Estados Unidos, Brasil, Arabia Saudita, Marruecos, Singapur, México, Corea del Sur e India. Esta variedad de mercados constata el dinamismo de las empresas del país, así como su estrategia de diversificar al máximo el alcance de sus ventas.

Escalas

Durante el 2011 el Port de Barcelona ha recibido un total de 8.007 escalas de barcos, tanto mercantes como de pasaje. La mayor proporción de escalas corresponde a los ferries (31% del total), los portacontenedores (28%), los cruceros (11%) y los petroleros (11%). Los buques que atracan en el Port de Barcelona son cada vez de mayores dimensiones: el arqueo medio (capacidad comercial de carga de barcos) aumentó en 2011 un 6% respecto del año anterior.

El Port de Barcelona está conectado con 825 puertos de todo el mundo, a través de los 169 servicios regulares ofrecidos por 71 armadores.

> CONTENEDORES

Según los datos acumulados hasta el mes de diciembre, este año las terminales de contenedores del Port de Barcelona han manipulado en total 2.033.549 TEU, un incremento del 4%, favorecido por la evolución de los tráficos de exportación. Una cuarta parte del total, es decir, 511.096 TEU, ha ida destinada al mercado exterior, una cifra que representa un incremento del 15% respecto del año anterior y confirma la tendencia a la recuperación respecto de los registros obtenidos en 2009 y 2010. China, los Emiratos Árabes y Turquía han sido los principales receptores de estas mercancías. Hay que destacar que se trata de mercancía de alto valor añadido, con importantes cantidades de LCL (carga de grupaje), productos químicos y CKD (material desarmado para ensamble).

Por áreas geográficas, el dinamismo en los intercambios comerciales ha estado marcado por el buen comportamiento de Extremo Oriente y Japón, de África del Norte (que ha incrementado su carga con el Port en un 8%), del Mediterráneo Oriental, el mar Negro y el Próximo Oriente, de Italia y Francia (+22%) y del golfo Pérsico y mar Arábigo (+38%).

En términos absolutos de volumen de carga, China se consolida un año más como el principal socio comercial del puerto barcelonés, con un 22% de la cuota de mercado de contenedores. Esto significa que prácticamente uno de cada cuatro contenedores que pasan por el Port tiene el país asiático como origen o destino; y a continuación se sitúan los Emiratos Árabes y Turquía.

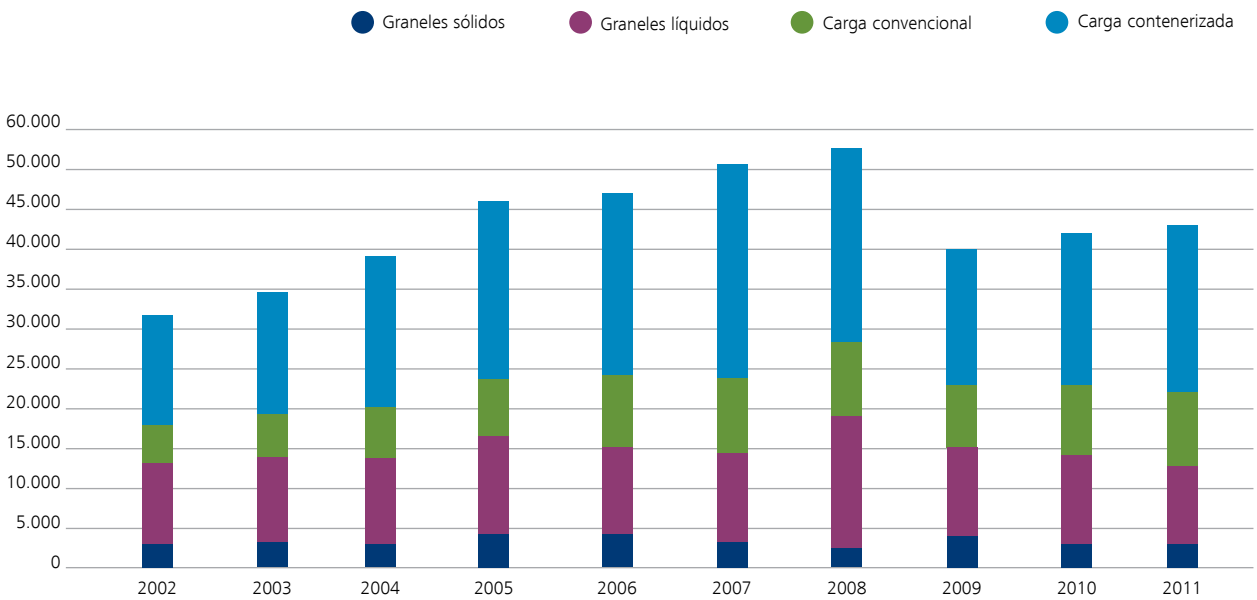
> MERCANCÍAS A GRANEL

Este año se han podido mantener las cifras de graneles sólidos, con 3,5 millones de toneladas, y se ha registrado una caída de cerca del 7% en la cifra total de los graneles líquidos, provocada por la bajada de consumo general de productos petrolíferos, y que se sitúa en un volumen de 10.761.502 toneladas.

Graneles sólidos

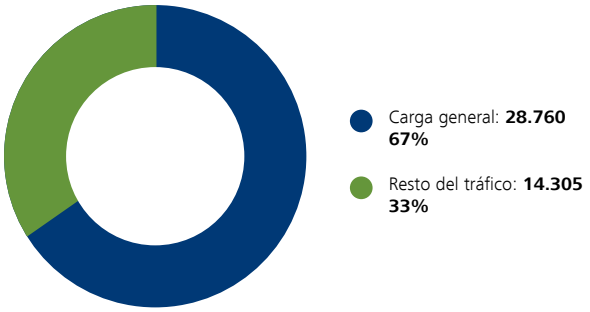
Dentro del capítulo de sólidos, ha habido un ligero descenso de las importaciones de haba de soja, ligada a una menor demanda de piensos para alimentación animal. En cambio, los cereales destinados principalmente al consumo humano han aumentado significativamente gracias al mantenimiento de la actividad de las fábricas de harinas panificables y de pastas alimenticias.

ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS, 2002-2011 (En miles de toneladas)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Carga contenerizada	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625	19.187	19.857
Carga convencional	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768	9.778	8.491	8.589	8.903
Graneles líquidos	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991	12.105	11.756	11.558	10,761
Graneles sólidos	3.383	3.698	3.468	4.052	4.108	3.870	3.506	3.921	3.542	3.544
Total	**32.608**	**34.775**	**39.320**	**43.837**	**46.407**	**50.046**	**50.545**	**41.794**	**42.877**	**43.065**

PARTICIPACIÓN DE LA CARGA GENERAL EN EL TRÁFICO TOTAL 2011 (En miles de toneladas)



El tráfico de exportación de fertilizantes (potasa) se ha incrementado un 74%, que en números absolutos también representa un valor importante ya que pasa de 323.000 a 561.000 toneladas. Esta variación ha ido ligada a aumentos de producción y una política eficiente de comercialización internacional del producto. En cambio, la sal común, producto residual del anterior, ha caído un 9% debido a un invierno no especialmente crudo en el norte de Europa, pero se ha podido mantener por encima de las 100.000 toneladas.

Otro apartado que ha presentado un balance positivo destacable es el de importación de chatarra: un aumento del 22%, que resulta muy satisfactorio porque se trata de un producto que va finalmente dirigido a los materiales de construcción en un sector que genera muchos puestos de trabajo en la zona. El resto de productos presentan evoluciones variables, pero siempre dentro de un rango mucho menor de volúmenes.

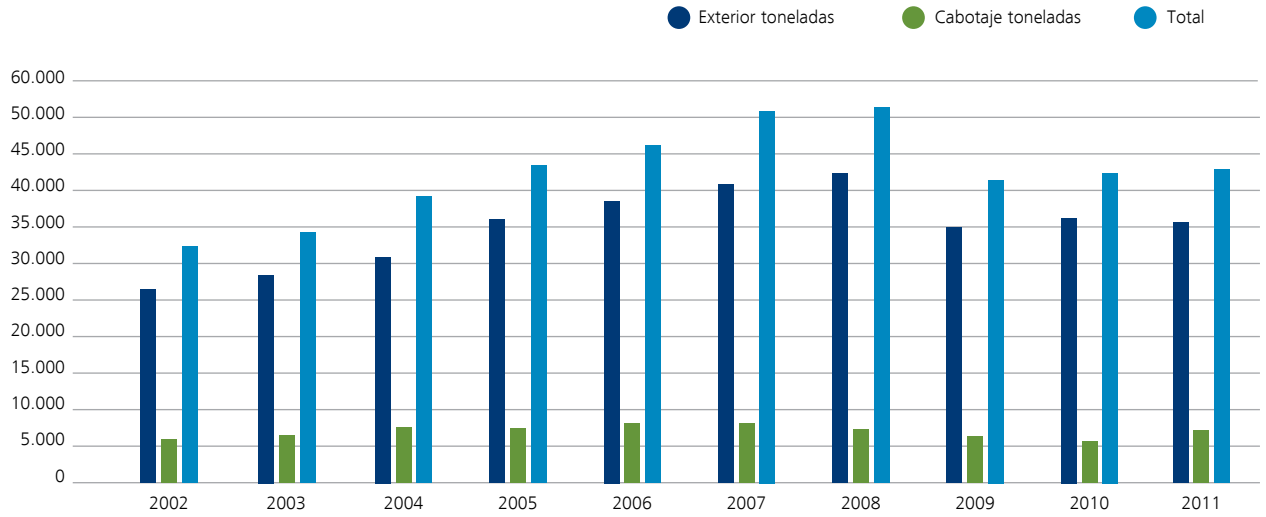
Graneles líquidos

En cuanto a los graneles líquidos que se manipulan en las terminales especializadas del Port, ha influido en su evolución el descenso de un 19% de las importaciones de gas natural, provocado tanto por el menor consumo doméstico y empresarial como por la entrada en funcionamiento del nuevo gaseoducto Medgas, que llega a Almería desde Argelia y se suma al ya existente en Algeciras. Estas nuevas infraestructuras dan acceso a la compra de grandes volúmenes de producto que llegan de manera constante y van en detrimento de los tráficos marítimos.

En los hidrocarburos líquidos que se utilizan como combustibles se registran dos comportamientos diferenciados. Por una parte, la gasolina aumenta unas 350.000 toneladas (+30%) y el fueloil en casi 200.000 toneladas (también +30%), esto último ligado sobre todo al suministro de combustibles de buques dentro del puerto. Contrariamente, el tráfico de gasóleo para motores diésel ha descendido significativamente (-12%), muy en relación con el consumo del parque automovilístico y el gasto en calefacción registrados. Dado el mayor peso que tiene en el volumen global de este tipo de producto, ha influido más en la caída global de los hidrocarburos, un 8%.

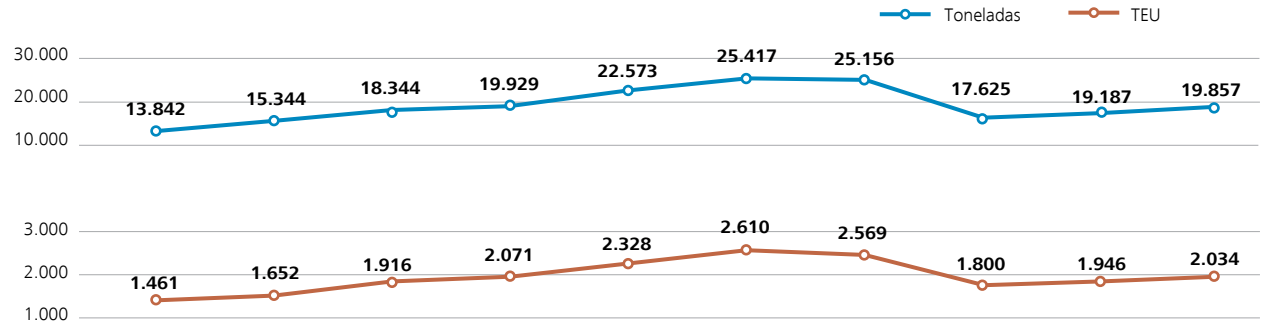
En cualquier caso, la caída glogal de los hidrocarburos ha quedado en parte compensado por los productos químicos, materia prima de muchas empresas elaboradoras y reexportadoras que constituyen un buen indicador de la capacidad de producción de la industria local. En la línea de los años anteriores, se ha registrado un incremento del 15%.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPO DE NAVEGACIÓN 2002-2011 (En miles de toneladas)



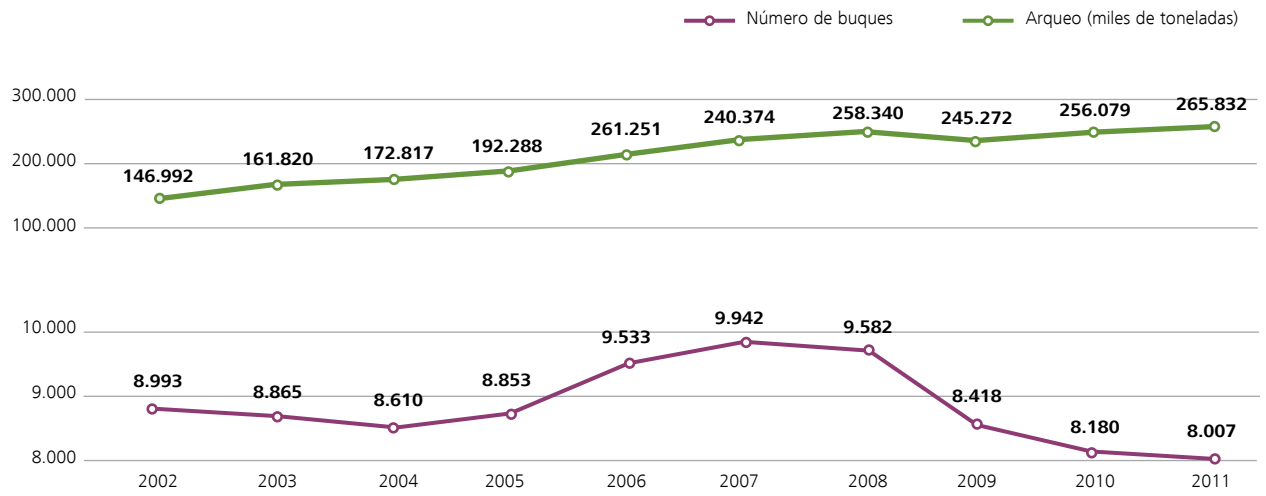
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Exterior	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474	35.151	36.761	36.371
Cabotaje	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071	6.642	6.116	6.695
Total	**32.608**	**34.775**	**39.321**	**43.837**	**46.406**	**50.046**	**50.545**	**41.794**	**42.877**	**43.066**

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL CONTENERIZADA 2002-2011 (Miles TEU y miles de toneladas)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Toneladas	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625	19.187	19.857
TEU	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610	2.569	1.800	1.946	2.034

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES 2002-2011



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Número de buques	8.993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582	8.418	8.180	8.007
Arqueo (miles de toneladas)	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340	245.272	256.079	265.832

2. > VEHÍCULOS

El tráfico de vehículos en las terminales especializadas del Port ha presentado un aumento considerable de casi el 14%, que ha permitido llegar a 630.102 unidades y se basa también muy especialmente en el impulso de las exportaciones.

Esto se explica por el liderazgo del Estado español en la producción europea de automóviles, con diversos fabricantes establecidos muy establemente. A medida que los modelos de automóvil se hacen más globales, con cadenas de montaje de alto rendimiento especializadas en determinados modelos, se observa un aumento del tráfico de este producto, así como del número de destinos, incluidos nuevos mercados en países emergentes. Así, el año pasado el Port canalizó cerca de 350.000 vehículos nuevos a diversos mercados exteriores (principalmente Europa, Mediterráneo Oriental, África y América), un 25% más que en el 2010.

Por otra parte, a pesar del estancamiento del mercado interior, el tráfico de automóviles de importación se situó en 134.720 unidades en 2011, ocho puntos porcentuales sobre el año anterior. Este fenómeno viene también provocado por la situación geográfica y las ventajas operativas que presenta Barcelona: permite utilizar el Port como plataforma de distribución hacia Europa, el centro de la península Ibérica o toda la zona del Mediterráneo y norte de África a través de conexiones marítimas y terrestres de alta eficiencia. Hoy ya se dispone de la infraestructura necesaria para acceder a la red ferroviaria europea directamente desde las terminales de vehículos del Port.

Actualmente Asia es el principal origen de los vehículos que llegan a las terminales de Barcelona; aunque África, con un incremento del 150% y un valor absoluto aún por debajo de las 7.750 unidades, ya apunta como un nuevo foco de producción de marcas que han seguido procesos de deslocalización.

TRÁFICO DE AUTOMÓVILES POR NAVEGACIÓN

	2010	2011
Cabotaje	61.947	70.259
Internacional	488.927	559.843

TRÁFICO INTERNACIONAL DE AUTOMÓVILES

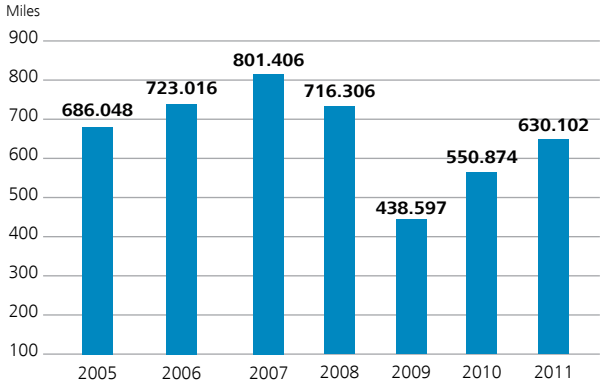
	2010	2011
Importación	124.441	134.720
Exportación	278.179	348.332
Tránsito	86.307	76.791

TRÁFICO DE UTI* (U) POR NAVEGACIÓN

	2010	2011
Importación	171.421	169.794
Exportación	164.213	160.387
Tránsito	21	1
Total	**335.655**	**330.182**

*UTI: todo medio, autopropulsado o no, que se utiliza directa o indirectamente como medio de transporte terrestre. (Ej: remolques, plataformas, camiones, furgones frigoríficos…). No incluye los contenedores.

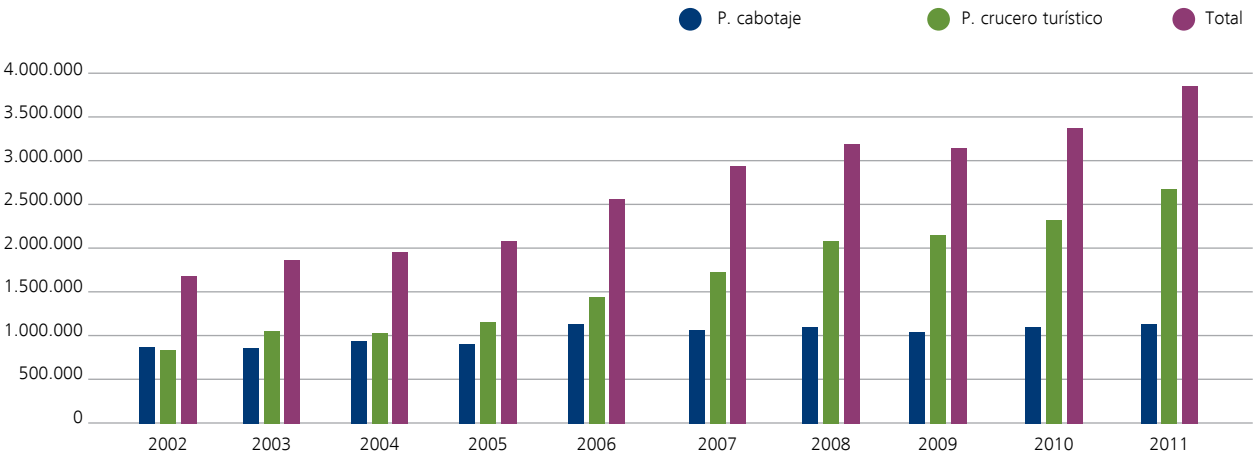
VEHÍCULOS



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES 2005-2011 (En número de unidades)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vehículos	686.048	723.0 16	801.406	716.306	438.597	550.874	630.102

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS 2002-2011



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
P. cabotaje	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026	1.162.422	1.050.231	1.096.515	1.169.818
P. crucero turístico	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838	2.074.554	2.151.465	2.347.976	2.657.244
Total	**1.690.524**	**1.869.967**	**1.968.193**	**2.208.330**	**2.538.751**	**2.879.864**	**3.236.976**	**3.201.696**	**3.444.491**	**3.837.062**

> TRANSPORTE FERROVIARIO

Este año ha sido clave para el impulso definitivo del tráfico ferroviario del Port de Barcelona. El crecimiento registrado en el flujo de mercancías transportadas por tren, en las diferentes tipologías de carga, confirma el acierto de la apuesta estratégica realizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona en los últimos años. Se han transportado por este medio un total de 146.685 TEU, un 41% más que los 103.898 TEU transportados en 2010, cuando se experimentó un aumento del 75%.

Los principales destinos ferroviarios de contenedores son Zaragoza (tmZ y Plaza), Tarragona (Constantí), Lleida, Madrid (Azuqueca) y Selgua (Huesca). Los flujos de entrada y salida –o carga y descarga– se han mantenido en buen equilibrio ya que del total de contenedores transportados en modo ferroviario, un 51,2% han llegado al Port para ser transferidos a un barco y un 48,8% han llegado por vía marítima para ser redistribuidos vía tren. Significativos son también el aumento de las frecuencias de servicio ferroviario a Lyon y la puesta en marcha del nuevo servicio a Toulouse, hechos que indican el buen avance en la consecución del comercio del *hinterland*.

El transporte ferroviario de vehículos nuevos ha seguido igualmente la tendencia creciente del 2010 (+22%) y las 165.247 unidades registradas durante este ejercicio han supuesto un incremento del 29%.

> *SHORT SEA SHIPPING*

Los servicios de *short sea shipping* (SSS) alternativos a la carretera para el transporte de mercancías y pasaje se han mantenido estables. Barcelona sigue siendo el puerto líder en este tipo de tráfico y el mejor posicionado para el desarrollo de las autopistas del mar en el Mediterráneo. Los principales puertos con los que mantiene líneas de SSS con una frecuencia destacada son Génova, Livorno, Porto Torres, Civitavecchia, Tanger Med, Argel y Túnez.

El año ha cerrado con un registro de 112.182 UTI (unidades de transporte intermodal), volumen para el cual este modo de transporte se ha consolidado como más económico, más rápido y, sobre todo, más sostenible medioambientalmente. De este modo el Port de Barcelona contribuye a la reducción de las emisiones contaminantes en la atmósfera.

Estos servicios han contribuido, además, al incremento del tráfico de automóviles nuevos en el Port de Barcelona. Solo a través de las líneas de SSS mencionadas antes, este año se han movido 86.068 coches nuevos (+6,9%), cifra que supone aproximadamente el 13,6% del total de vehículos que han pasado por el Port.

> PASAJEROS

Durante el 2011 un total de 3,8 millones de pasajeros han utilizado el Port de Barcelona como punto de origen o destino de sus viajes, a bordo de cruceros y de ferries de línea regular. La cifra establece un nuevo récord global en el recinto portuario y supone un incremento del 10,7% respecte del año anterior.

Los usuarios de las líneas regulares –con las islas Baleares, puertos italianos o norte de África– han ascendido a 1,2 millones (+5,6%); los otros 2,6 millones registrados han sido pasajeros de crucero.

Cruceros

El tráfico de cruceros del Port de Barcelona bate desde hace años su propio record, en esta ocasión gracias a un incremento del 13% respecto de 2010. Las 881 escalas de crucero registradas han aportado un total de 2.657.244 cruceristas, que suponen un nuevo máximo histórico y más de la mitad de los cuales (un 56%) han iniciado y/o terminado su viaje en Barcelona, lo que demuestra su consolidación como puerto base.

Las estadísticas, además, revalidan el Port de Barcelona como líder europeo en este tipo de tráfico, así como su cuarta posición mundial en número de pasajeros totales y como puerto base.

El Port de Barcelona cuenta hoy en día con siete terminales especializadas que disponen de los más elevados estándares de seguridad y siguen estrictamente la norma internacional ISPS (International Ship and Port Security Code). En este ámbito destaca también que las instalaciones barcelonesas han superado la inspección de la nueva regulación de la Unión Europea (CE) 2005/65, que sistematiza la aplicación de medidas que el ISPS consideraba meras recomendaciones para los puertos europeos.

Uno de los puntos clave, tanto en el aspecto medioambiental como en el operativo, es la recogida de residuos que generan los cruceros. El Port de Barcelona está equipado con instalaciones especializadas en este sentido, como se detalla en capítulo 5 de esta memoria.

Por otra parte, la Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona-El Prat continúa contribuyendo a aumentar la capacidad para atraer pasajeros de crucero de los Estados Unidos, con la consolidación de vuelos internacionales, especialmente a través de conexiones directas con ciudades como Miami, Filadelfia, Nueva York, Atlanta o Chicago. Igualmente destaca la puesta en marcha de nuevas rutas con Canadá, como es el caso de las conexiones con Montreal y Toronto.

Entre otros, argumentos como los mencionados han contribuido a que durante este ejercicio diversas compañías hayan repetido la decisión de mantener sus barcos operativos en el Mediterráneo durante el invierno. Ha sido el caso de Norwegian Cruise Line y Royal Caribbean, que han ofrecido itinerarios por la zona con origen en Barcelona, siguiendo el ejemplo de algunas compañías europeas.

Finalmente, cabe destacar que esta temporada el Port de Barcelona ha asumido y superado el reto de acoger los tres cruceros más grandes que operan en el Mediterráneo: el *Liberty of the Seas*, el *Norwegian Epic* y el *Carnival Magic*.

3

Ejercicio económico y financiero

60 Ejercicio económico y financiero

66 Balance de situación

67 Cuenta de pérdidas y ganancias

68 Cuadro de financiación
Recursos procedentes de las operaciones

69 Estado de flujos de efectivo

EVANTE

3. Ejercicio económico y financiero

Según datos pendientes de auditar, el importe neto de la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha registrado una disminución anual del 6% en el 2011, un ejercicio marcado por una recuperación de la actividad portuaria durante el primer semestre y por un nuevo descenso en el transcurso del segundo semestre.

La entrada en vigor, el 1 de enero del 2011, de la Ley 33/2010 de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, sumada a los efectos de la política comercial de la entidad, destinada a disminuir los costes de los operadores portuarios, han significado un descenso del 9% de los ingresos de las tasas portuarias respecto del año anterior.

El volumen total de tráfico del Port de Barcelona ha sumado 43,1 millones de toneladas al cierre del ejercicio y se ha situado al mismo nivel del año anterior, mientras que el tráfico de contenedores ha ascendido un 4%, hasta los 2.033.549 TEU, gracias al buen ritmo de las exportaciones. El tráfico de automóviles ha aumentado un 14% y se han contabilizado 630.102 unidades; no obstante, el conjunto de la carga general convencional ha crecido un 3%.

El número de pasajeros, por otra parte, ha registrado un crecimiento del 11% y ha alcanzado un nuevo récord histórico de 3,8 millones, gracias al aumento del 13% en el pasaje de cruceros turísticos y de un 6% en los *ferrys* de línea regular.

La disminución de los ingresos de las tasas portuarias ha quedado compensada por un incremento considerable de los otros ingresos de negocio, producido por la aplicación de la nueva regulación del servicio de recepción de basura y residuos procedentes de los buques.

Aunque se ha saldado con un beneficio de 60,3 millones de euros, el resultado de explotación ha disminuido un 23% respecto del año anterior.

A los 9,5 millones de disminución del volumen de negocio se ha añadido un aumento de 6,7 millones de gastos de explotación. Esto último ha sido motivado principalmente por la imputación de 10 millones del nuevo gasto derivado de la regulación del servicio de recogida de basura y residuos de los buques, dentro del capítulo de conservación del medio ambiente. Sin embargo, una parte se ha podido compensar con la repercusión del coste de este servicio y ha supuesto unos ingresos de 6,2 millones, que se incluyen en la cifra de negocio.

En el capítulo de los gastos de personal, la partida de sueldos y salarios se ha reducido un 3% por las medidas del Real Decreto 8/2010, iniciadas en el mes de junio del año anterior.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (SEGÚN LA CUENTA DE RESULTADOS) (Miles de euros)

	2011	2010	Var	% Var
Tasas portuarias	**146.752**	**160.631**	**(13.879)**	**-9%**
Tasas de ocupación	55.146	58.867	(3.721)	-6%
Tasas de utilización	74.658	82.539	(7.881)	-10%
Tasa del buque	26.176	29.536	(3.360)	-11%
Tasa de las embarcaciones deportivas	400	603	(203)	-34%
Tasa del pasaje	8.608	7.871	737	9%
Tasa de la mercancía	39.202	44.333	(5.131)	-12%
Tasa de la pesca fresca	155	196	(41)	-21%
Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito	117	-	117	-
Tasa de actividad	15.915	18.371	(2.456)	-13%
Tasa de ayudas a la navegación	1.033	854	179	21%
Otros ingresos de negocio	**11.087**	**6.729**	**4.358**	**65%**
Importes adicionales a las tasas	3.225	2.342	883	38%
Tarifas y otros	7.862	4.387	3.475	79%
	157.839	**167.360**	**(9.521)**	**-6%**

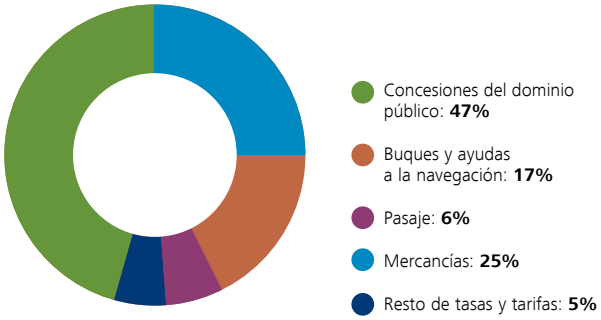
La partida de otros resultados se refiere a los ingresos excepcionales meritados de la aportación del Ministerio de Hacienda para el cumplimiento de las sentencias judiciales firmes anulatorias sobre las liquidaciones de las tarifas portuarias aprobadas por el Consejo de Ministros a finales del ejercicio. Estos importes corresponden a la deuda principal de las reclamaciones y han contabilizado un total de 11,4 millones de euros, mientras que el año anterior fueron de 12,3 millones.

A pesar de la política de contención de los gastos, la ratio de absorción de ingresos tan solo ha disminuido un punto a causa de la reducción de los ingresos de las ventas.

El resultado financiero se ha saldado con una pérdida de 4,3 millones de euros, que en términos absolutos significa una variación negativa de 7,9 respecto del 2010.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO 2011

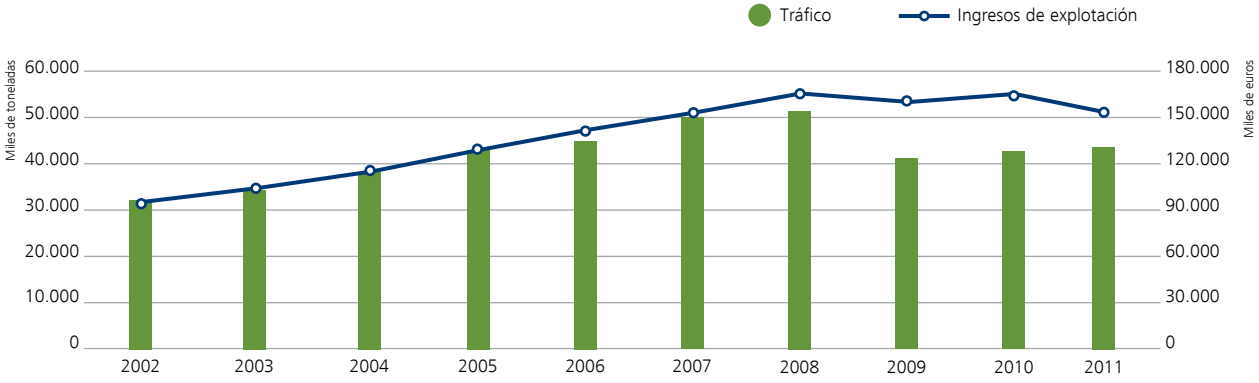
157.839 miles de euros



IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO POR LÍNEAS DE NEGOCIO (Miles de euros)

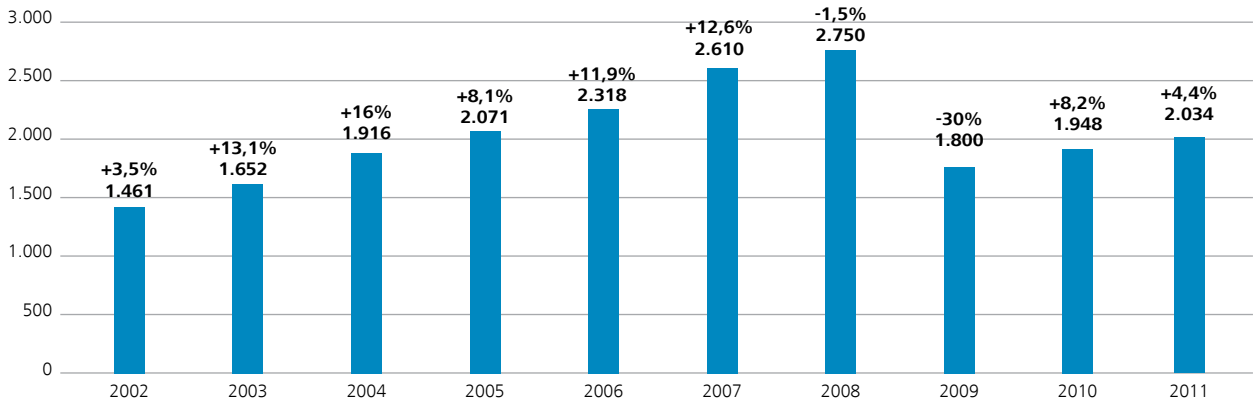
	2011	2010	Var	% Var
Tasas portuarias e importes adicionales	**149.977**	**162.973**	**(12.996)**	**-8%**
Buques y ayudas a la navegación	27.209	30.390	(3.181)	-10%
Mercancías	39.202	44.333	(5.131)	-12%
Pasaje	8.608	7.871	737	9%
Pesca fresca	155	196	(41)	-21%
Embarcaciones deportivas	400	603	(203)	-34%
Concesiones del dominio público	74.190	79.485	(5.295)	-7%
Otras tasas por el aprovechamiento del dominio público	96	95	1	1%
Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito	117	-	117	-
Tarifas de los servicios comerciales	**7.862**	**4.387**	**3.475**	**79%**
Miles de euros	**157.839**	**167.360**	**(9.521)**	**-6%**

EVOLUCIÓN DE LA CIFRA DE NEGOCIO Y DEL VOLÚMEN DE TRÁFICO



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tráfico (Miles de toneladas)	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.552	41.794	42.878	43.065
Cifra de negocio (Miles de euros)	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	159.107	166.620	162.197	167.360	157.839

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TEU (Miles)



Durante este ejercicio la entidad no ha suscrito ningún préstamo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para financiar las inversiones. El incremento de los gastos financieros se ha producido por la subida de los tipos de interés medio variable, que ha pasado del 0,89% en el 2010 al 1,44% en el 2011. Hay que sumarle también el efecto de la última disposición de 50 millones de la línea de préstamos del BEI, que tuvo lugar en diciembre del 2010 y ha sido de 0,8 millones de euros.

La aplicación del fondo de contingencia, para el cumplimiento de las sentencias judiciales sobre las reclamaciones por las liquidaciones de las tarifas portuarias, ha significado un derecho de cobro de 7,2 millones en concepto de intereses de demora. Este importe se ha contabilizado en el capítulo de los ingresos financieros.

En el ejercicio anterior la APB contabilizó un ingreso de 5,1 millones de euros, de la plusvalía de las acciones que la empresa participada CILSA aportó a la empresa asociada Consorci de Plataformes Logístiques, SL. Este importe ha significado una disminución neta en el resultado de este año, compensada solo por 0,6 millones de la venta de la participación que la entidad tenía de la sociedad Marina Port Vell, SA.

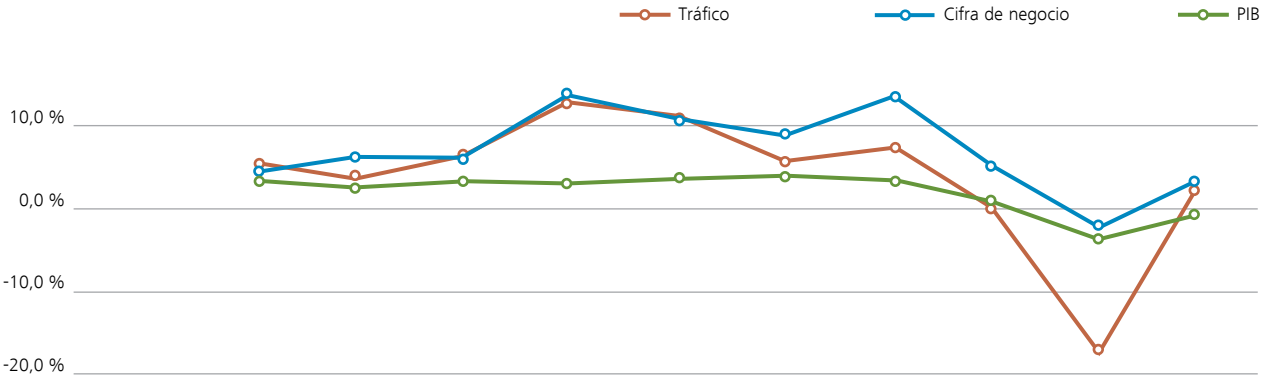
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (Miles de euros)

	2011	2010	Variación	% Var
Importe neto de la cifra de negocio	157.839	167.361	(9.522)	-6%
Otros ingresos de explotación	7.447	6.925	522	8%
Gastos de personal	(32.353)	(34.360)	2.007	-6%
Otros gastos de explotación	(47.972)	(41.299)	(6.673)	16%
Amortizaciones del inmovilizado	(43.504)	(40.750)	(2.754)	7%
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	6.810	5.694	1.116	20%
Exceso de provisiones	312	1.422	(1.110)	-
Deterioro y resultado por alienaciones de inmobilizado	301	(3.774)	4.075	-
Otros resultados	11.433	16.628	(5.195)	-31%
Total	**60.313**	**77.847**	**(17.534)**	**-23%**

RESULTADO FINANCIERO (Miles de euros)

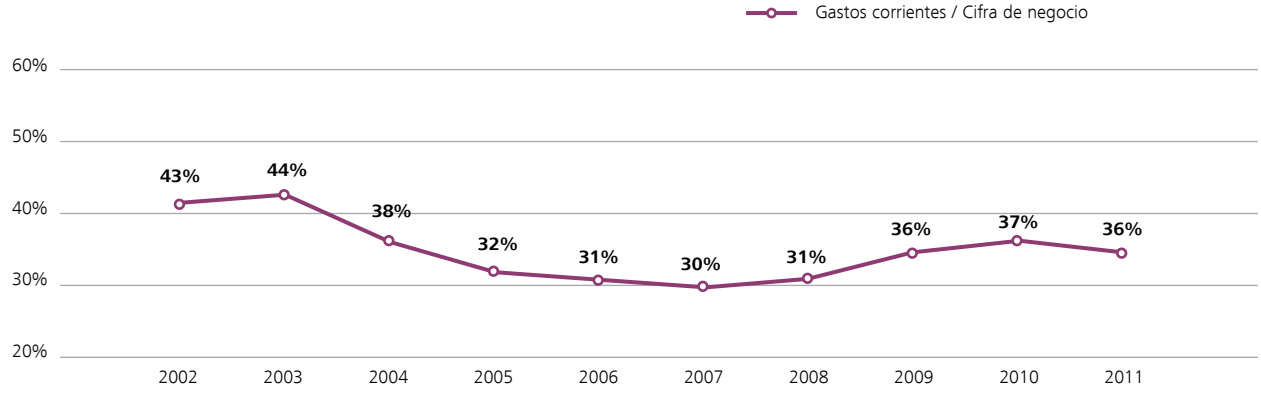
	2011	2010	Variación	% Var
Ingresos financieros	12.726	12.981	(255)	-2%
Gastos financieros	(14.263)	(12.479)	(1.784)	14%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(3.420)	(2.028)	(1.392)	69%
Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros	674	5.124	(4.450)	-87%
	(4.283)	**3.598**	**(7.881)**	

EVOLUCIÓN DE LAS VARIACIONES INTERANUALES DEL TRÁFICO Y DE LOS INGRESOS EN RELACIÓN CON EL PIB (%)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tráfico	3,6%	6,6%	13,1%	11,5%	5,9%	7,8%	1,0%	-17,3%	2,8%	0,2%
Cifra de negocio	6,5%	6,4%	14,6%	11,4%	8,9%	13,5%	5,4%	-2,7%	3,2%	-5,7%
PIB	2,7%	3,1%	3,3%	3,6%	3,9%	3,8%	0,9%	-3,6%	-0,1%	0,7%

RATIOS DE ABSORCIÓN DE INGRESOS



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

En el año 2011 se excluyen los ingresos y los gastos del servicio de recogida de basura y residuos de barcos

El resultado del ejercicio ha totalizado finalmente 56 millones de euros, casi una tercera parte menos que en el año anterior.

Los recursos procedentes de las operaciones han generado un *cash flow* de 78,3 millones de euros, un 17% menos respecto de los 93,9 millones del ejercicio anterior.

Este año la Autoridad Portuaria ha ejecutado un volumen de inversiones de 105,4 millones de euros que han sido destinados a:

- Adquisiciones de inmovilizado intangible: 3,4 millones
- Adquisiciones de inmovilizado material: 87,6 millones
  - Oficinas World Trade Center: 21,1 millones
  - Dique del Est: 28,0 millones
  - Muelle Prat: 9,6 millones
  - Muelle Sud: 5,3 millones
  - Edificio PIF (Punto de Inspección en Frontera): 3,5 millones
- Inversiones financieras: 14,4 millones

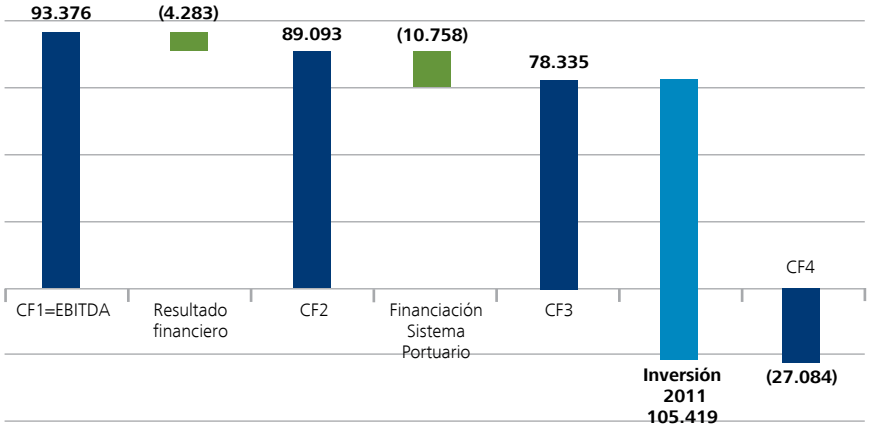
En el ámbito de las sociedades participadas, y con el objetivo de consolidar la presencia del Port de Barcelona en su *hinterland*, la APB ha ejecutado las siguientes operaciones en dos sociedades encargadas de la construcción y la explotación de terminales ferroviarias intermodales en la zona del centro peninsular:

- En el mes de mayo se ha constituido la Terminal Intermodal Marítima Centro, SL y en diciembre se ha concurrido en la ampliación del capital social de la compañía, mediante el desembolso conjunto y con una aportación dineraria de 3,9 millones de euros por parte de la APB, que supone una participación del 49% del capital social.
- También en el mes de mayo ha adquirido una participación del 36,73% de la sociedad Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA, anteriormente participada por CILSA en un 10,73%. La operación ha supuesto una inversión financiera de 4,1 millones de euros.

RESULTADO DE EL EJERCICIO (Miles de euros)

	2011	2010	Variación	% Var
Resultado de explotación	60.313	77.845	(17.532)	-23%
Resultado financiero	(4.283)	3.598	(7.881)	
Total	**56.030**	**81.443**	**(25.413)**	**-31%**

RECURSOS GENERADOS Y CAPACIDAD DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)



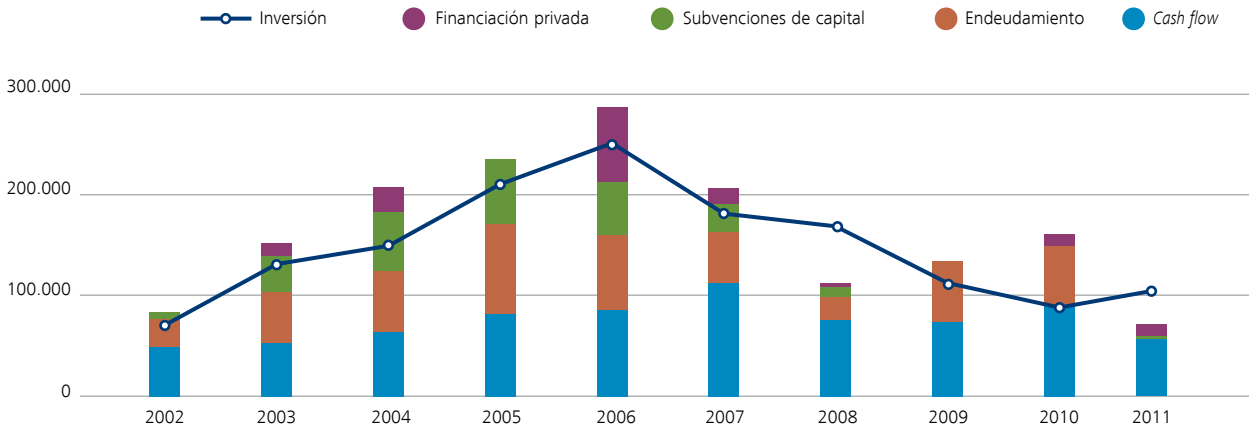
CF1: *Cash flow* antes del resultado financiero y de la aportación al Sistema portuario

CF2: *Cash flow* antes del resultado financiero y de la aportación al Sistema portuario

CF3: *Cash flow* neto

CF4: Necesidades de financiación de las inversiones con otros orígenes de fondos

FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES (Miles de euros)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Inversión	72.472	132.953	151.433	213.602	245.214	186.758	161.209	115.131	92.541	105.419
Financiación privada	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350	4.000	0	9.722	16.258
Subvenciones de capital	7.316	36.776	61.196	61.848	56.448	38.744	10.012	0	0	1
Endeudamiento	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000	20.000	50.000	50.000	0
Cash flow	49.549	53.807	63.716	82.000	83.868	104.103	77.987	75.353	93.922	78.335

Por otra parte, con el objetivo de potenciar el desarrollo de la concesión administrativa de la sociedad Marina Port Vell, SA, en el mes de marzo la APB vendió su participación del 14,98% por 0,6 millones de euros al titular actual de la sociedad.

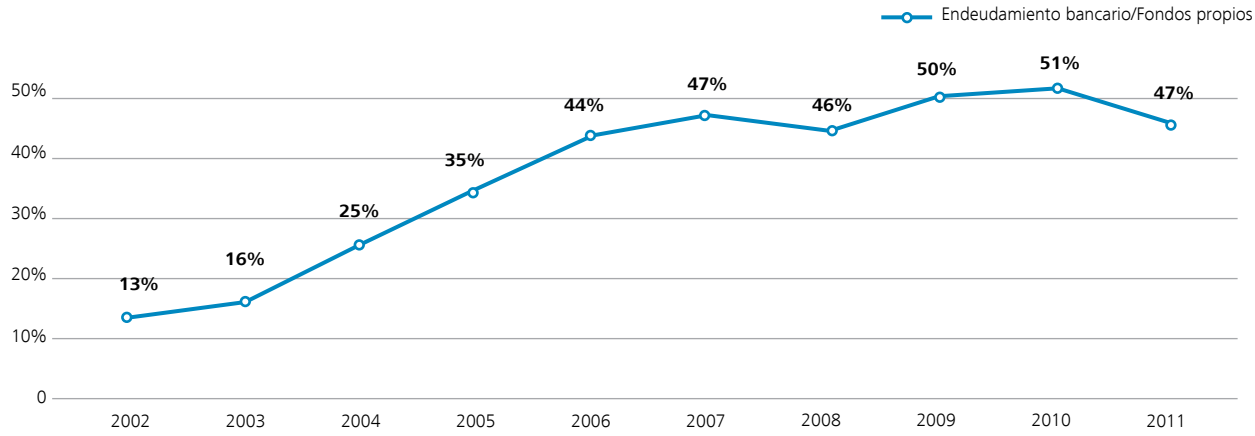
La Autoridad Portuaria ha alcanzado el porcentaje objetivo del 20% del capital de la sociedad Consorci de Parcs Logístics, SL y se ha ejecutado así la totalidad de las aportaciones previstas en la constitución de esta sociedad. El ajuste de este porcentaje responde a la dilución de la participación de la APB con motivo de la ampliación de capital desembolsada en su totalidad por per SABA Parques Logísticos, SAU, en septiembre del 2011.

Finalmente, y en cumplimiento de los pactos del contrato del préstamo participativo concedido a CILSA en diciembre de 2008, la Autoridad Portuaria ha capitalizado los intereses meritados, cosa que ha supuesto una inversión financiera de 500.000 euros.

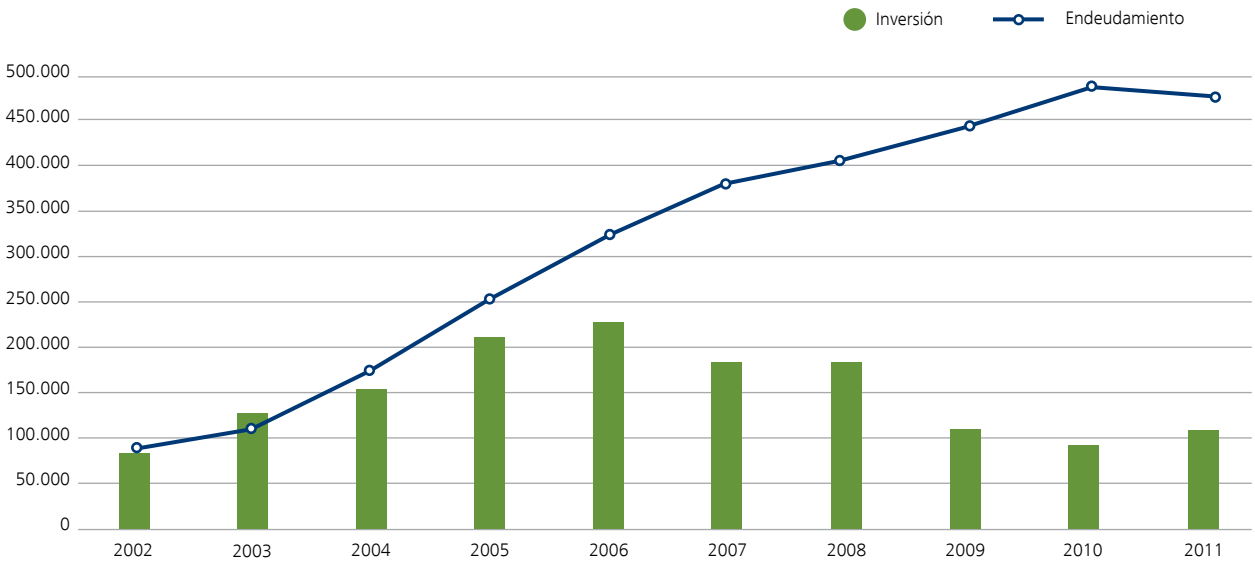
SOCIEDADES PARTICIPADAS A 31/12/2011

Empresas del grupo	
Gerencia Urbanística Port 2000 de la APB	100,00%
Centro Intermodal de Logística, SA	51,00%
World Trade Center Barcelona, SA	52,28%
Empresas asociadas	
Catalana d'Infraestructures Portuàries, SL	49,00%
Terminal Intermodal Marítima Centro, SL	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, SL	47,32%
Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA	36,73%
Portic Barcelona, SA	25,18%
Barcelona Strategical Urban Systems, AIE	25,00%
Terminal Marítima de Zaragoza, SL	21,55%
Consorci de Parcs Logístics, SL	20,00%
Creuers del Port de Barcelona, SA	20,00%
Otras participaciones	
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	11,77%
Puerto Seco de Madrid, SA	10,20%
Marina Barcelona 92, SA	8,07%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	5,00%

EVOLUCIÓN DE LA RATIO DE ENDEUDAMIENTO

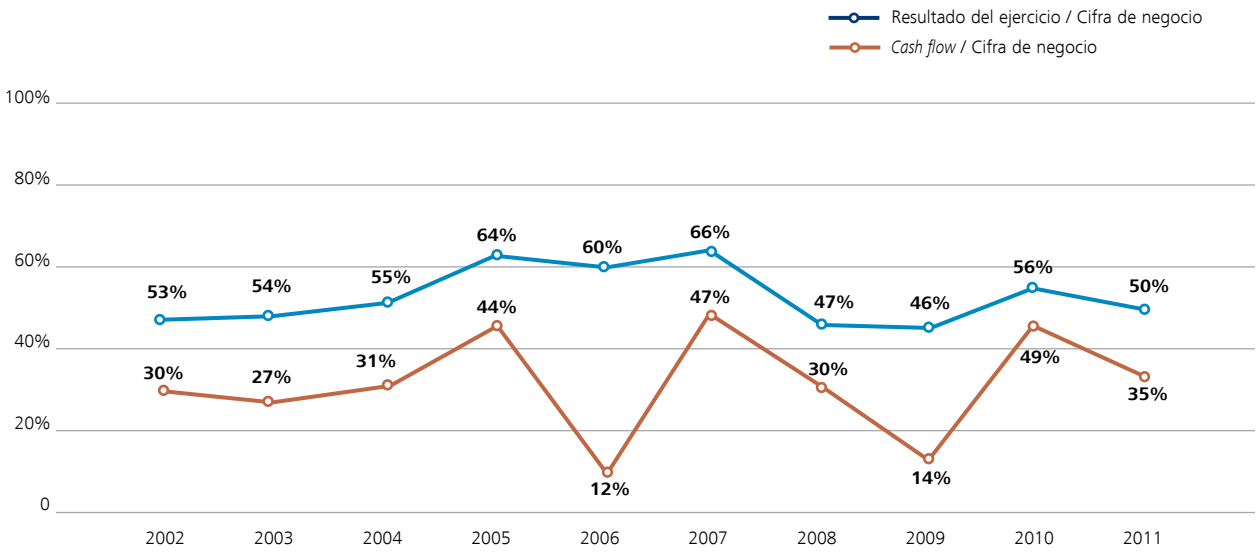


EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN ANUAL Y DEL ENDEUDAMIENTO BANCARIO A LARGO PLAZO (Miles de euros)

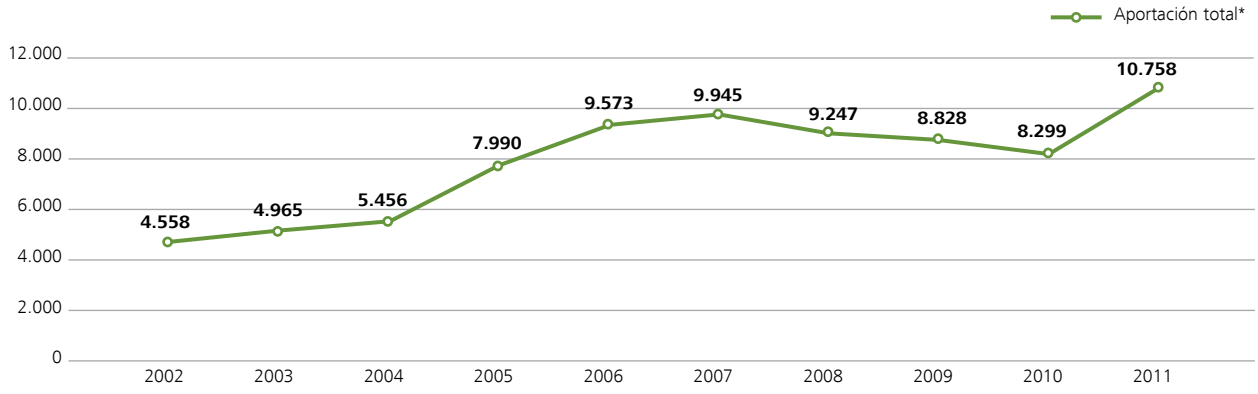


	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Inversión	72.472	132.953	151.433	213.602	245.214	186.758	161.209	115.131	95.541	105.419
Endeudamiento	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601	401.667	449.222	494.000	486.000

RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS

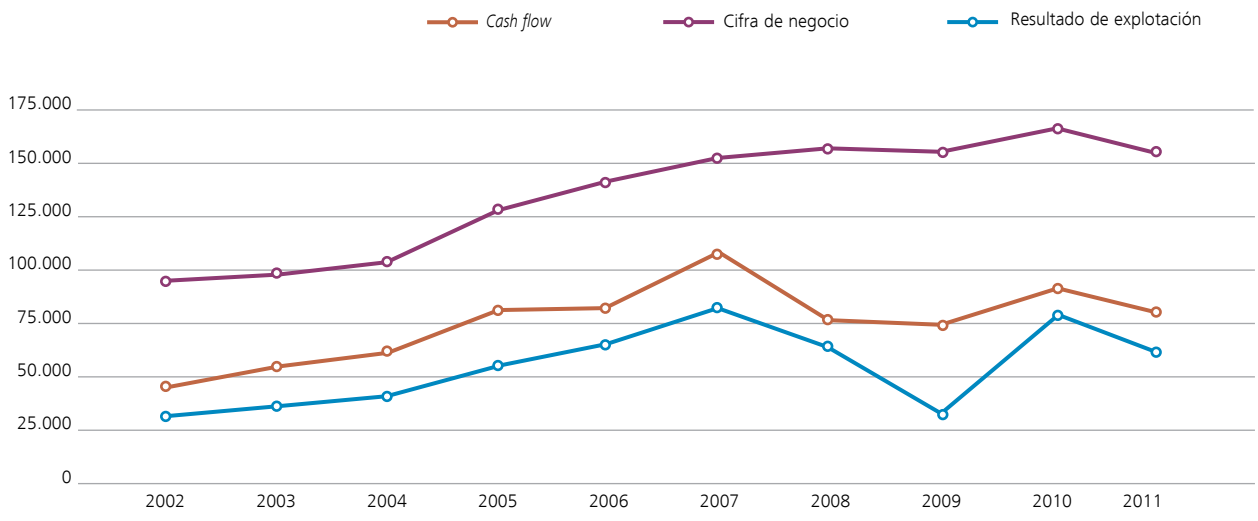


APORTACIÓN APB AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL (Miles de euros)



*Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuaria + Financiación OPPE (Ley 33/2010)

EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS (Miles de euros)



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cash flow	49.549	53.807	63.716	82.000	83.868	104.102	77.987	75.353	93.922	78.335
Cifra de negocio	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.620	162.197	167.360	157.839
Resultado de explotación	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949	29.816	77.845	60.313

BALANCE DE SITUACIÓN (Miles de euros)

	31-12-2011	31-12-2010
ACTIVO NO CORRIENTE	**1.790.208**	**1.785.139**
I. Inmovilizado intangible	**17.942**	**16.641**
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	10.121	10.389
2. Aplicaciones informáticas	7.821	6.252
II. Inmovilizado material	**1.467.054**	**1.418.176**
1. Terrenos y bienes naturales	196.384	193.142
2. Construcciones	1.021.002	968.513
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	1.661	1.867
4. Inmovilizado en curso y anticipos	237.153	243.594
5. Otro inmovilizado	10.854	11.060
III. Inversiones inmobiliarias	**202.739**	**205.079**
1. Terrenos	178.248	177.928
2. Construcciones	24.491	27.151
IV. Inversiones en empresas grupo y asociadas a largo plazo	**92.212**	**84.937**
1. Instrumentos de patrimonio	81.255	74.447
2. Créditos a empresas	10.957	10.490
V. Inversiones financieras a largo plazo	**6.069**	**60.214**
1. Instrumentos de patrimonio	2.090	2.090
2. Créditos a terceros	3.033	1.499
3. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	55.441
4. Otros activos financieros	946	1.184
VI. Activos por impuestos diferidos	**-**	**-**
VII. Deudores comerciales no corrientes	**4.192**	**92**
ACTIVO CORRIENTE	**240.923**	**212.765**
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	**-**	**-**
II. Existencias	**220**	**225**
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	**110.412**	**60.205**
1. Clientes para ventas y prestaciones de servicios	30.168	35.454
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	20.877	21.772
3. Deudores diversos	1.155	557
4. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	55.441	-
5. Otros créditos con las administraciones públicas	2.771	2.422
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**-**	**-**
V. Inversiones financieras a corto plazo	**123**	**125**
1. Instrumentos de patrimonio	-	-
2. Créditos a empresas	123	125
3. Otros activos financieros	-	-
VI. Periodificaciones	**980**	**823**
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	**129.188**	**151.387**
1. Tesorería	18.188	14.887
2. Otros activos líquidos equivalentes	111.000	136.500
TOTAL ACTIVO	**2.031.131**	**1.997.904**

	31-12-2011	31-12-2010
PATRIMONIO NETO	**1.322.016**	**1.272.997**
A1. Fondo propio	**1.034.072**	**978.042**
I. Patrimonio	512.743	512.743
III. Resultados acumulados	465.299	383.854
VII. Resultado del ejercicio	56.030	81.445
A2. Ajustes por cambio de valor	**-**	**-**
A3. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	**287.944**	**294.955**
1. Subvenciones oficiales de capital	275.302	281.279
2. Donaciones y legados de capital	20	20
3. Otras subvenciones, donaciones y legados	12.622	13.656
PASIVO NO CORRIENTE	**651.014**	**661.764**
I. Provisiones a largo plazo	**5.262**	**22.680**
1. Obligaciones por prestaciones al personal a largo plazo	-	-
2. Provisiones para responsabilidades	5.262	22.680
3. Otras provisiones	-	-
II. Deudas a largo plazo	**492.947**	**497.527**
1. Deudas con entitades de crédito	486.000	494.000
2. Proveedores de immobilizado a largo plazo	-	-
3. Otros	6.947	3.527
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	**-**	**-**
IV. Pasivos por impuestos diferidos	**-**	**-**
V. Periodificaciones a largo plazo	**152.805**	**141.557**
PASIVO CORRIENTE	**58.101**	**63.143**
II. Provisiones a corto plazo	**-**	**-**
III. Deudas a corto plazo	**22.370**	**23.281**
1. Deudas con entidades de crédito	8.806	6.053
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	11.644	14.729
3. Otros pasivos financieros	1.920	2.499
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	**625**	**647**
1. Deudas con empresas del grupo	440	410
2. Deudas con empresas asociadas	185	237
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	**35.101**	**39.205**
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	25.988	29.835
2. Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	-	-
3. Otras deudas con las administraciones públicas	9.113	9.370
VI. Periodificaciones	**5**	**10**
TOTAL PASIVO	**2.031.131**	**1.997.904**

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Miles de euros)

	2011	2010	Variación	% Var
Importe neto de la cifra de negocio	**157.839**	**167.360**	**(9.521)**	**-6%**
Tasas portuarias	**146.752**	**160.631**	**(13.879)**	**-9%**
Tasa de ocupación	55.146	58.867	(3.721)	-6%
Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	74.658	82.539	(7.881)	-10%
Tasa del buque	26.176	29.536	(3.360)	-11%
Tasa de las embarcaciones deportivas	400	603	(203)	-34%
Tasa del pasaje	8.608	7.871	737	9%
Tasa de la mercancía	39.202	44.333	(5.131)	-12%
Tasa de la pesca fresca	155	196	(41)	-21%
Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito	117	-	117	-
Tasa de actividad	15.915	18.371	(2.456)	-13%
Tasas por servicios no comerciales	1.033	854	179	21%
Otros ingresos de negocio	**11.087**	**6.729**	**4.358**	**65%**
Importes adicionales a las tasas	3.225	2.342	883	38%
Tarifas y otros	7.862	4.387	3.475	79%
Otros ingresos de explotación	**7.447**	**6.925**	**522**	**8%**
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	3.754	3.068	686	22%
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	117	140	(23)	-16%
Ingresos de reversión de concesiones	1.027	835	192	23%
Fondo de Compensación Interportuario recibido	2.549	2.882	(333)	-12%
Gastos de personal	**(32.353)**	**(34.361)**	**2.008**	**-6%**
Sueldos, salarios y asimilados	(21.533)	(22.080)	547	-2%
Indemnizaciones	(1.093)	(2.698)	1.605	-59%
Cargas sociales	(9.727)	(9.583)	(144)	2%
Provisiones	-	-	-	-
Otros gastos de explotación	**(47.972)**	**(41.299)**	**(6.673)**	**16%**
Servicios exteriores	(30.929)	(24.020)	(6.909)	29%
Reparaciones y conservación	(15.769)	(8.844)	(6.925)	78%
Servicios de profesionales independentes	(4.638)	(4.136)	(502)	12%
Suministros y consumos	(2.028)	(1.511)	(517)	34%
Otros servicios exteriores	(8.494)	(9.529)	1.035	-11%
Tributos	(1.610)	(1.250)	(360)	29%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones para operaciones comerciales	(1.205)	(1.060)	(145)	14%
Otros gastos de gestión corriente	(921)	(3.788)	2.867	-76%
Aportación a Puertos del Estado	(6.425)	(6.068)	(357)	6%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	(6.882)	(5.113)	(1.769)	35%
Amortizaciones del inmovilizado	**(43.504)**	**(40.750)**	**(2.754)**	**7%**
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	**6.810**	**5.694**	**1.116**	**20%**
Exceso de provisiones	**312**	**1.422**	**(1.110)**	**-78%**
Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	**301**	**(3.774)**	**4.075**	**-108%**
Deterioro y pérdidas	260	(3.650)	3.910	-107%
Resultados de alienaciones y de otros	41	(124)	165	-133%
Otros resultados	**11.433**	**16.628**	**(5.195)**	**-31%**
Ingresos excepcionales	11.433	16.628	(5.195)	-31%
Gastos excepcionales	-	-	-	-
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**60.313**	**77.845**	**(17.532)**	**-23%**
Ingresos financieros	**12.726**	**12.981**	**(255)**	**-2%**
De participaciones en instrumentos de patrimonio	756	288	468	163%
De valores negociables y otros instrumentos financieros	11.006	11.337	(331)	-3%
Incorporación de gastos financieros al activo	964	1.356	(392)	-29%
Gastos financieros	**(14.263)**	**(12.479)**	**(1.784)**	**14%**
Por deudas con terceros	(13.375)	(11.232)	(2.143)	19%
Por actualización de provisiones	(888)	(1.247)	359	-29%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	**(3.420)**	**(2.028)**	**(1.392)**	**69%**
Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros	**674**	**5.124**	**(4.450)**	**-87%**
RESULTADO FINANCIERO	**(4.283)**	**3.598**	**(7.881)**	**-**
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**56.030**	**81.443**	**(25.413)**	**-31%**
Impuesto sobre beneficios	-	-	-	-
RESULTADO DEL EJERCICIO	**56.030**	**81.443**	**(25.413)**	**-31%**

CUADRO DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)

	2011
APLICACIONES	**141.577**
Altas de activo no corriente	**105.419**
Adquisiciones de inmovilizado y otras inversiones	101.285
Subvenciones para cobrar a largo plazo	-
Deudores comerciales no corrientes y otras actividades de explotación	4.134
Inmobilizado por concesiones revertidas	-
Transferencias de activos de otros organismos públicos	-
Fondos de Compensación Interportuario aportado	**6.882**
Bajas de pasivo no corriente	**29.276**
Cancelación/Traspaso de deudas con entidades de crédito	8.000
Cancelación/Traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado	-
Cancelación/Traspaso de deudas con empresas del grupo/asociadas	3.284
Aplicación de provisiones a largo plazo	17.992
ORÍGENES	**174.777**
Recursos procedentes de las operaciones	**78.335**
Fondo de Compensación Interportuario recibido	**2.549**
Subvenciones de capital meritadas	**826**
Altas de pasivo no corriente	**16.258**
Deudas a largo plazo con entidades de crédito	-
Deudas a largo plazo con proveedores de inmovilizado	-
Deudas a largo plazo con empresas del grupo/asociadas y otras	-
Avances recibidos por ventas o prestación de servicios	16.258
Bajas de activo no corriente	**58.785**
Alienación de inmovilizado y de instrumentos de patrimonio	2.821
Cancelación/Traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras a largo plazo	490
Cancelación/Traspaso a corto plazo de subvenciones a cobrar a largo plazo	55.441
Cancelación/Traspaso de deudores comerciales no corrientes y otros	33
Transferencias de activos de otros organismos públicos	-
Otros orígenes	**18.024**
Exceso de orígenes sobre aplicaciones	**33.200**
Exceso de aplicaciones sobre orígenes	**-**

RECURSOS PROCEDENTS DE LAS OPERACIONES (Miles de euros)

	2011	2010	Variación	% Var
Resultado del periodo	**56.030**	**81.443**	**(25.413)**	**-31%**
Más	**56.663**	**53.526**	**3.137**	**6%**
Amortización del inmovilizado	43.504	40.750	2.754	7%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	6.882	5.113	1.769	35%
Dotación de provisiones para riesgos y gastos	886	633	253	40%
Pérdidas procedentes del inmovilizado	472	129	343	266%
Pérdidas por el deterioro del activo no corriente	3.420	5.770	(2.350)	-41%
Pérdidas por actuaciones financieras	1.499	1.107	392	35%
Otras	-	24	(24)	-100%
Menos	**34.358**	**41.047**	**(6.689)**	**-16%**
Reversión del deterioro del activo no corriente	260	91	169	186%
Fondo de Compensación Interportuario recibido	2.549	2.882	(333)	-12%
Exceso de provisiones para riesgos y gastos	312	1.422	(1.110)	-78%
Beneficios procedentes del inmobilizado	1.188	5.129	(3.941)	-77%
Subvenciones de capital y reversiones traspasadas al resultado	7.837	6.529	1.308	20%
Imputación a resultados de adelantos recibidos por ventas o servicios	3.225	2.342	883	38%
Incorporación de gastos financieros al activo	964	1.356	(392)	-29%
Ingreso de actualizaciones financieras	-	35	(35)	-100%
Otras	18.023	21.261	(3.238)	-15%
Total	**78.335**	**93.922**	**(15.587)**	**-17%**

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO (Miles de euros)

	2011	2010
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación	**70.715**	**86.804**
Resultado del ejercicio antes de impuestos	**56.030**	**81.443**
Ajustes del resultado	**25.193**	**18.399**
Amortización del inmovilizado (+)	43.504	40.750
Correcciones valorativas por deterioro	(260)	3.650
Variación de provisiones	(312)	(1.422)
Imputación de subvenciones (-)	(6.810)	(5.694)
Resultados de las bajas y alienaciones de inmovilizado	(42)	124
Resultados de las bajas y alienaciones de instrumentos financieros	(674)	(5.124)
Ingresos financieros (-)	(12.726)	(12.981)
Gastos financieros (+)	14.263	12.479
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	3.420	2.028
Ingresos de reversión de concesiones (-)	(1.027)	(835)
Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	(3.225)	(2.342)
Otros ingresos y gastos	(10.918)	(12.234)
Cambios en el capital corriente	**(1.998)**	**(6.684)**
Existencias	5	26
Deudores y otras cuentas a cobrar	2.606	(8.663)
Otros activos corrientes	136	286
Acreedores y otras cuentas a pagar	(3.995)	5.333
Otros pasivos corrientes	(583)	(7.803)
Otros activos y pasivos no corrientes	(167)	4.137
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	**(8.510)**	**(6.354)**
Pagos de intereses (-)	(11.847)	(9.951)
Cobros de dividendos (+)	756	288
Cobros de intereses (+)	3.228	1.431
Pagos de intereses de demora por litigios tarifarios (-)	(19.219)	(442)
Cobros de subvenciones de intereses de demora por litigios tarifarios (+)	18.894	2.312
Cobros / Pagos por el impuesto sobre los beneficios	(322)	8
Otros cobros / pagos	-	-
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión	**(100.071)**	**(98.237)**
Pagos de inversiones (-)	**(119.431)**	**(114.246)**
Empresas del grupo y asociadas	(8.034)	(7.697)
Inmovilizado intangible	(3.834)	(2.831)
Inmovilizado material	(106.563)	(103.229)
Inversiones inmobiliarias	-	-
Otros activos financieros	(1.000)	(489)
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
Otros activos	-	-
Cobros de desinversiones (+)	**19.360**	**16.009**
Empresas del grupo y asociadas	1.899	384
Inmovilizado intangible	-	-
Inmovilizado material	942	13
Inversiones inmobiliarias	-	-
Otros activos financieros	-	-
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
Otros activos	16.519	15.612
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación	**7.157**	**47.153**
Cobros y pagos de instrumentos de patrimonio	**826**	**-**
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	826	-
Cobros y pagos de instrumentos del pasivo financiero	**6.331**	**47.153**
Emisión	14.837	52.000
Deudas con entidadess de crédito (+)	-	50.000
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-
Otras deudas (+)	14.837	2.000
Devolución y amortización de:	(8.506)	(4.847)
Deudas con entidades de crédito (-)	(5.222)	(2.444)
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	-	-
Otras deudas (-)	(3.284)	(2.403)
AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (A+B+C)	**(22.199)**	**35.720**
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	**151.387**	**115.667**
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	**129.188**	**151.387**

4

Ámbito social

72 La estrategia para las personas

Estructura, igualdad y diversidad

73 Acción social

74 Desarrollo y Comunicación Interna

75 Servicios Médicos y Prevención de Riesgos laborales

4. Ámbito social

> LA ESTRATEGIA PARA LAS PERSONAS

Durante los últimos años la actuación de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) se ha caracterizado por impulsar un proceso de transformación dirigido a implantar una estrategia compleja como es la del Port de Barcelona. En el ámbito de las personas esto se ha traducido en el desarrollo de unos procesos de gestión orientados a adecuar las aptitudes y actitudes de los trabajadores de la organización hacia una cultura de mayor eficiencia y competitividad. El año 2011 ha sido de consolidación de las políticas de personas, desde la constatación de que los cambios del entorno incrementan el nivel de exigencia y exigen profesionales cada vez más capacitados, adaptables y comprometidos con los retos de la organización.

Para incidir en este compromiso, y como desarrollo de la encuesta de opinión interna del año 2010, se han realizado acciones concretas, encaminadas a mejorar el clima laboral y la motivación y que han contado con la participación de todo el personal.

Actualmente se dispone de información relevante y una base sólida para definir un paso más en la estrategia para las personas.

> ESTRUCTURA, IGUALDAD Y DIVERSIDAD

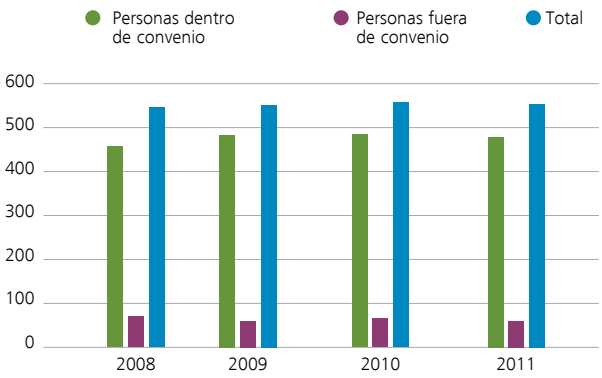
Características de la plantilla

La evolución de la plantilla muestra que no ha habido una gran variación respecto de los años anteriores en cuanto al número de personas que la componen, pero sí que se ha consolidado un relevo generacional en la estructura de mandos y una leve disminución de estos, tanto de dentro de convenio como de fuera (directivos).

Otras características destacables de la plantilla de la APB a finales del ejercicio 2011 son:

- La proporción entre hombres y mujeres es del 71% frente al 29%.
- El colectivo de hombres tiene su mayor representación en los rangos de edad de 41 a 60 años, mientras que la mayor parte de mujeres trabajadoras se concentra en los rangos de 31 a 50 años.
- Una cuarta parte de la plantilla tiene una antigüedad inferior a 6 años; pero la mayoría del personal hace más de 10 años que trabaja en la APB.

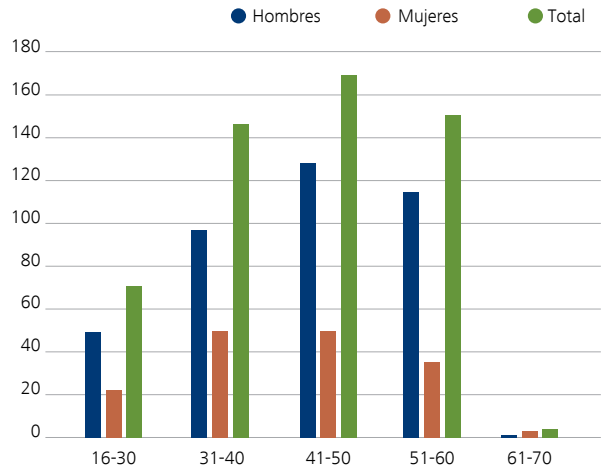
EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA, DENTRO Y FUERA DE CONVENIO



	2008	2009	2010	2011
Personas dentro de convenio	465	481	486	484
Personas fuera de convenio (directivos)	75	70	72	69
TOTAL	**540**	**551**	**558**	**553**

Personas plantilla al 31.12.2011

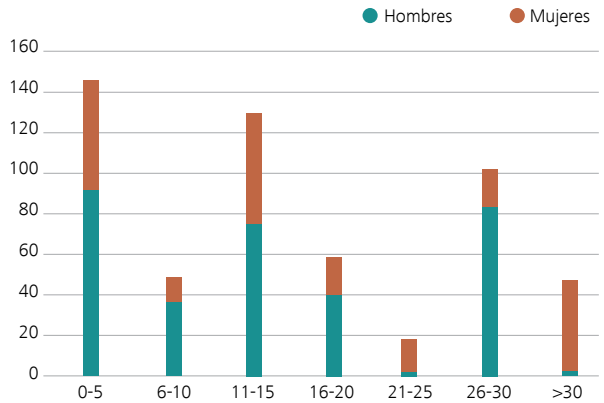
PLANTILLA POR RANGOS DE EDAD – 2011



AÑOS	16-30	31-40	41-50	51-60	61-70
Hombres	49	97	128	117	3
Mujeres	22	50	50	36	1
TOTAL	**71**	**147**	**178**	**153**	**4**

Personas plantilla al 31.12.2011

PLANTILLA POR ANTIGÜEDAD – 2011



	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	>30
Hombres	93	38	77	40	16	85	45
Mujeres	54	11	54	19	2	16	3
TOTAL	**147**	**49**	**131**	**59**	**18**	**101**	**48**

Personas plantilla al 31.12.2011

Igualdad y diversidad

Durante el 2011 el Comité Permanente de Igualdad ha aprobado el Protocolo de acoso de la APB, con la intención de garantizar un entorno de trabajo productivo, seguro y respetuoso para todos los miembros de la organización. Parte de la base que el respeto a la dignidad personal es un derecho y una obligación de todas las personas, también en el ámbito laboral.

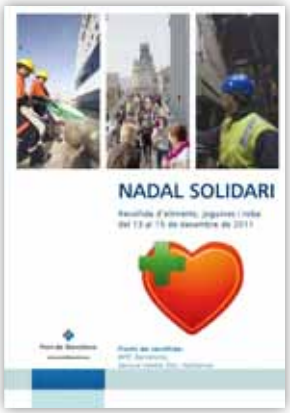
Beneficios sociales

A pesar de la situación económica, la APB ha mantenido el conjunto de beneficios sociales y es muy consciente de la importancia que tienen para las personas de la organización.

> ACCIÓN SOCIAL

A continuación se detallan algunos de los principales actos que configuran la acción social de la APB en el año 2011.

- Bajo el lema "Conciénciate, el Alzheimer no distingue entre familias ni estatus sociales", el 9 de abril se celebró en el polideportivo del Port de Barcelona, la segunda edición del **Almuerzo Solidario contra el Alzheimer**. El objetivo de la campaña, que contó con la participación de diversas entidades y asociaciones de la Comunidad Portuaria, era recaudar fondos para la investigación sobre el Alzheimer y las enfermedades neurodegenerativas. El almuerzo contó con la asistencia de más de 400 personas, entre ellas Pasqual Maragall, en representación de su fundación contra el Alzheimer, y José Alberto Carbonell, director general del Port de Barcelona. Gracias a las aportaciones de las entidades colaboradoras y al dinero obtenido por la venta de tiques del almuerzo, se recaudaron 17.000 euros, que se destinaran al proyecto científico de la fundación.
- Durante la semana del 18 al 22 del mes de julio tuvo lugar la campaña de recogida de móviles **"MOVILízate por la selva"**, para reciclar o alargar la vida útil de los terminales móviles y proteger así los ecosistemas africanos. La campaña ha sido impulsada por el Instituto Jane Goodall España y ha contado con el apoyo de la propia etóloga y la colaboración de la APB, que instaló diferentes puntos de recogida en el ámbito portuario y realizó las acciones comunicativas pertinentes mediante las asociaciones profesionales y organismos públicos del Port. En total se han recogido 480 móviles, que Movilbank reciclará o reutilizará para aportar una parte de su valor a la institución mencionada.
- Para conocer las emisiones de dióxido de carbono generadas por los trabajadores, en función del medio de transporte que usan para ir a trabajar, el Departamento de Responsabilidad Social Corporativa ha llevado a cabo la encuesta **"¿Cómo vienes a trabajar? (cálculo de CO_2)"**.
- Junto con la Sociedad de prevención FREMAP, el Port de Barcelona ha organizado la **IX Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria**. A parte de abordar cuestiones como el *teaming*, los riesgos psicosociales, la ergonomía en el sector laboral o el síndrome del edificio enfermo, los 105 asistentes al



encuentro han podido debatir y ponerse al día sobre la relación entre la prevención de riesgos y la responsabilidad social, los criterios a favor del capital humano y la situación actual de prevención dentro de la Comunidad Portuaria.

- Por sexto año consecutivo, la APB ha colaborado y promovido la campaña **"Navidad solidaria"**, que ha recogido 316 juguetes, 449 piezas de ropa, 24 pares de zapatos y 422 kg de alimentos. Las donaciones recibidas se han distribuido entre el Banco de los Alimentos (alimentos), la Fundación IRES (juguetes) y la Fundación Arrels (ropa).

> DESARROLLO Y COMUNICACIÓN INTERNA

El 2011 se puede considerar como el año de consolidación del modelo de gestión por competencias, basado en tres ejes de gestión fundamentales: la selección, la formación y la promoción del personal.

Siguiendo los criterios de igualdad, mérito y capacidad, estos procesos han permitido cubrir las necesidades de personal en un puerto cada vez más tecnificado y que requiere de una plantilla más cualificada y con una visión más amplia del negocio. Este sistema permite anticiparse a las necesidades de futuro y, a la vez, avanzar en el desarrollo de las personas y la gestión del desempeño.

Además de las políticas relacionadas con el desarrollo de las personas, la transformación de la organización necesita el apoyo de dos elementos clave como son la formación y la comunicación interna, que serán palancas de la evolución futura de la organización.

Finalmente, hay que destacar la fuerte apuesta del Port de Barcelona por la colaboración entre universidad y empresa. Fruto de la cooperación con universidades como la UPC, la UAB y otras instituciones académicas, diversos departamentos de la APB han acogido a estudiantes, que han participado en la realización de estudios de nuevos mercados, logísticos y de infraestructuras, entre otros.

Formación

El Port de Barcelona pone a la disposición de sus trabajadores y trabajadoras diversos planes y programas de formación, con el propósito de que adquieran los conocimientos técnicos necesarios y mejoren sus aptitudes y habilidades. En total, a lo largo del 2011 se han realizado 181 acciones formativas colectivas y más de 70 de desarrollo individual.

El proyecto de formación en competencias técnicas se ha potenciado este año en la modalidad a distancia, con una importante implicación y colaboración de los formadores internos en la revisión de los contenidos. Especialmente la oferta de inglés *on line* ha permitido una mayor accesibilidad en la adquisición de esta competencia. Además, la formación en idiomas –tanto inglés como francés– se ha reorientado con un enfoque más a medida de las necesidades técnicas del los departamentos.

En relación con el Plan de Igualdad que se implantó en 2010, durante este ejercicio se ha llevado a cabo una formación en materia de sensibilización, dirigida al Comité de Ética del Port de Barcelona. Por otra parte, se ha continuado con el proyecto "La voz del Port!", que tiene como principal finalidad unificar los sistemas de atención al cliente en cuanto a la asistencia presencial, telefónica y telemática. De esta formación, en la cual han participado todos los trabajadores del Servicio de Acceso Unificado y de la Dirección de Desarrollo de Negocio, se desprenden unos objetivos muy ambiciosos de mejora de atención al cliente, que servirán de modelo para el resto de la organización.

En cuanto al ámbito de la Prevención de Riesgos Laborales, se ha realizado una formación específica para la Policía Portuaria, relacionada con la conducción para profesionales (de coches y motos), con el objetivo de aumentar las condiciones de seguridad en su puesto de trabajo.

Destaca también la formación del cuerpo de la Policía Portuaria en colaboración con todos los cuerpos de seguridad y emergencias en Cataluña (Mossos d'Esquadra, Bomberos, Servicio de Emergencias Médicas, Protección Civil y el 112).

Comunicación interna

Este ha sido un año de transformación de las herramientas vigentes de comunicación interna, a la vez que se han definido las líneas estratégicas de futuro que contribuirán a dar a esta actividad un papel protagonista en la implantación de nuevas maneras de hacer en la organización. Así, por una parte se han rediseñado conceptualmente y visualmente la intranet corporativa ePORTal y el boletín interno *Fem Port*; por otra, se ha llevado a cabo un profundo análisis de la comunicación interna para orientarla hacia la lógica social, aplicada al ámbito profesional, que demandan los nuevos entornos.

Igualmente se han dedicado esfuerzos a promover determinados comportamientos y actitudes en el sí de

la organización a través, por ejemplo, del diseño de un decálogo para reuniones eficientes o el desarrollo de una campaña para el buen uso de los *office*, las zonas de ocio del personal.

Se valoran muy positivamente las casi 300.000 visitas que ha recibido la intranet corporativa y el récord de participación y buena acogida de la Jornada Anual APB, en la cual el presidente y el director general comparten con el resto de la plantilla los resultados del año anterior y los hitos futuros de la organización.

> SERVICIOS MÉDICOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Servicios Médicos

Los centros de Bosch i Alsina y del edificio WTC Barcelona mantienen su línea de trabajo y objetivos, que supone un amplio abanico de opciones sanitarias y sociales para el personal activo, sus familiares y sus trabajadores jubilados, un colectivo de unas 3.000 personas.

Durante el 2011 el personal facultativo de la APB ha atendido un total de 15.947 **visitas médicas**, entre el personal activo (9.340) y el pasivo (6.607). La rehabilitación de la patología de traumatología mantiene los mismos niveles asistenciales, con un servicio de alta calidad. Los procedimientos y protocolos necesarios para unificar las pautas de actuación de los profesionales de la medicina asistencial y laboral de la APB se basan en el Plan de salud de Cataluña y los protocolos específicos del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud.

En el marco de este plan, ha continuado la labor informativa sobre hábitos de la vida saludables, con el objetivo de concienciar sobre los factores de riesgo coronario, así como sobre la minimización de la incidencia de las drogas de abuso, con la intención de mejorar las condiciones laborales del personal y del entorno. También se ha llevado a cabo la determinación analítica para la detección precoz del cáncer de colon y se ha mantenido la administración farmacéutica con la dosis adecuada para cada paciente, para mejorar el seguimiento de la salud y el control del gasto en el consumo de fármacos.

En el transcurso del año, además, se ha elaborado y publicado un protocolo de confidencialidad, con el objetivo de unificar criterios que permitan salvaguardar con garantías todos los datos de alta sensibilidad referentes a la salud.

En el ámbito de la **vigilancia de la salud** destaca la realización de 216 exámenes de salud, que representan el 38,8% de la plantilla, concretamente 143 hombres (35,7%) y 73 mujeres (46,8%). Estos reconocimientos completos incorporan los protocolos sanitarios oficiales y las directrices de los planes de salud actuales de Cataluña y de la APB.

Prevención de Riesgos Laborales

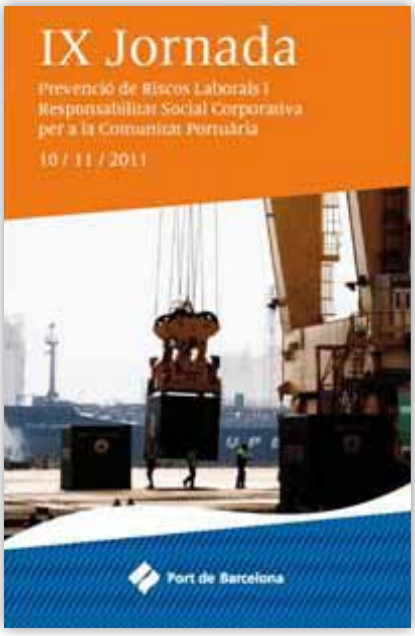
El Plan Anual de Actividades Preventivas de la APB se ha centrado fundamentalmente en dar respuesta a las indicaciones y orientaciones surgidas a raíz de la auditoría preventiva del 2010. Durante este ejercicio se han resuelto más del 85% de los problemas detectados, siempre en colaboración con los delegados de prevención, representantes de los trabajadores en el sí del Comité de Seguridad y Salud.

El Servicio de Prevención también han organizado y participado en la IX Jornada de Prevención de Riesgos Laborales del Port, promovida por el Grupo de Trabajo de Prevención del Consejo Rector de Promoción de la Comunidad Portuaria y por la Sociedad de prevención FREMAP, y realizada en colaboración con el servicio de Responsabilidad Social Corporativa de la APB. El director de los Servicios Territoriales de Empresa y Ocupación en Barcelona, de la Generalitat de Cataluña, Eliseu Oriol Pagès, fue el encargado de clausurar el acto.

Desde el año 2007 este servicio participa en las reuniones del subgrupo de trabajo de Emergencias Sanitarias del Consejo Rector, con el SEM (Sistema de Emergencias Médicas), la mutua FREMAP y la Policía Portuaria. De esta colaboración ha resultado que los casos de asistencia sanitaria urgente que se han resuelto en menos de quince minutos en el Port y en la ZAL han pasado de representar el 47% del total en el año 2007 al 60% en el 2011.

Durante este ejercicio se han producido un total de veintiún accidentes, todos leves, de los cuales doce han provocado baja. Sobre una plantilla mediana estimada de 555 personas, el índice de incidencia total (que vincula el número total de accidentes de trabajo en relación con el número de trabajadores) se ha situado en 3,8, tres puntos por debajo del año anterior, que había sido de 6,8. Destaca que durante este periodo se ha producido un solo accidente *in itinere* y no ha supuesto baja.

Se ha realizado una nueva evaluación de riesgos psicosociales, en la cual ha participado el 60% de la plantilla. Después de la presentación de resultados en el Comité de Seguridad y Salud, se ha planificado la adopción de medidas correctoras para el próximo año.



5

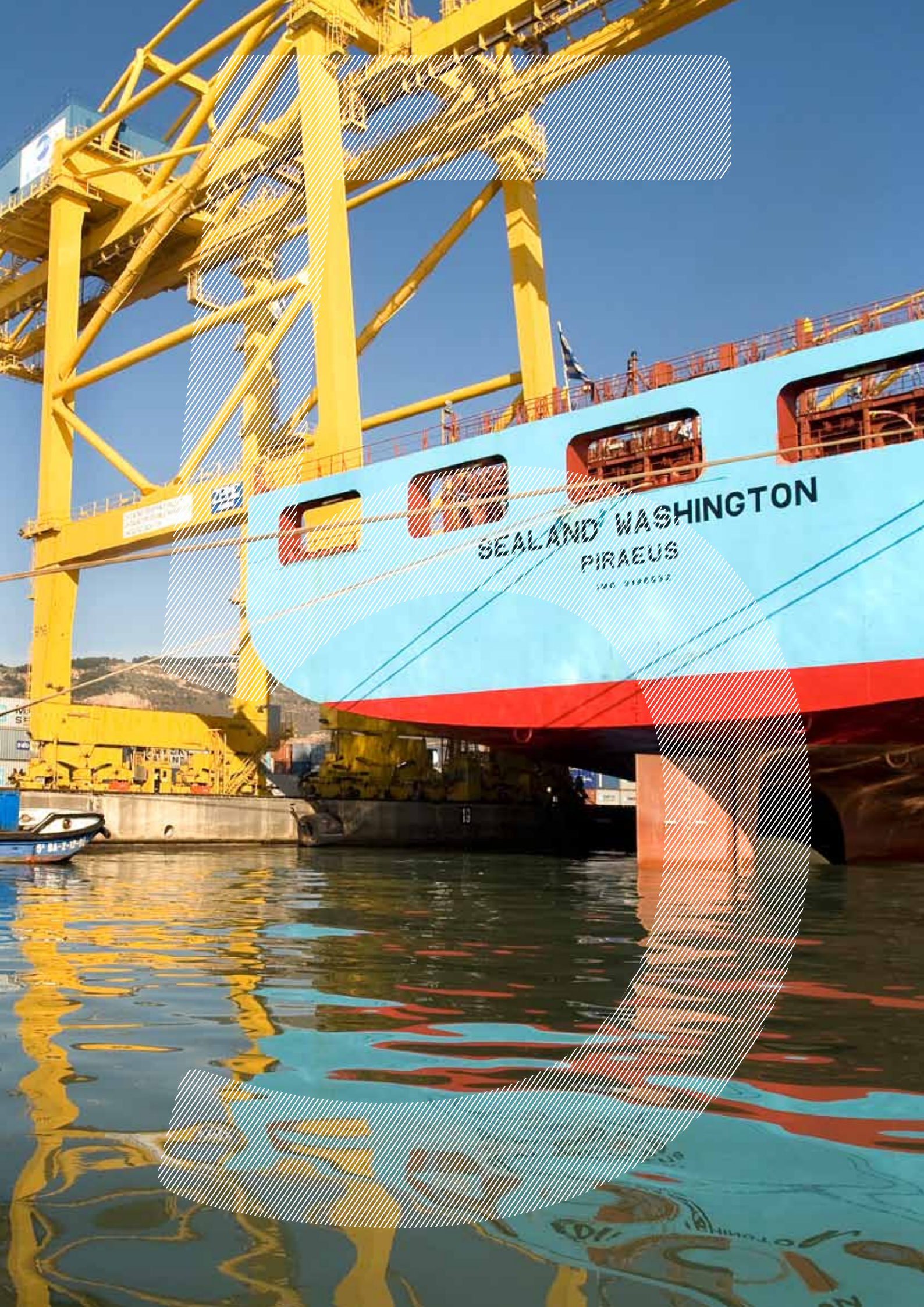
Ámbito de medio ambiente

78 Principios de gestión ambiental

Vigilancia y gestión ambiental

81 Eficiencia energética e hídrica

82 Comprometidos frente al cambio climático


SEALAND WASHINGTON
PIRAEUS

5. Ámbito de medio ambiente

> PRINCIPIOS DE GESTIÓN AMBIENTAL

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) aprobó en 2003 la Declaración de Política Ambiental del Port de Barcelona, en la cual asumía que las consideraciones ambientales debían ocupar un lugar preferente en la adopción de sus estrategias, políticas y actuaciones.

Esta declaración va más allá del cumplimiento de la normativa ambiental que le sea de aplicación, y hace especial énfasis en la utilización racional de los recursos naturales, la integración de la variable ambiental en el proceso de contratación de obras, servicios y suministros, y el fomento entre los miembros de la Comunidad Portuaria de las actuaciones que significan una mejora o una ventaja desde el punto de vista medioambiental.

La política medioambiental del Port de Barcelona se estructura en cuatro ejes:

1. **Medir**, con precisión y mediante indicadores de gestión, **el impacto de la actividad que la instalación portuaria** genera en su entorno y en el medio ambiente.
2. **Optimizar la gestión medioambiental** para minimizar los impactos negativos, involucrando a las empresas de la Comunidad Portuaria, tanto en la medida y diagnóstico como en la acción coordinada.
3. **Posicionar activamente el Port de Barcelona en los foros y organismos** locales, nacionales e internacionales y participar en proyectos e iniciativas coincidentes con los hitos y los objetivos estratégicos.
4. **Impulsar la innovación y la participación** de las personas que trabajan en el Port de Barcelona para promover ideas, iniciativas y proyectos que le hagan crecer en eficiencia y sostenibilidad, calidad y responsabilidad, y en reputación social.

> VIGILANCIA Y GESTIÓN AMBIENTAL

El Port de Barcelona mide el impacto ambiental de las actividades portuarias y desarrolla herramientas de gestión medioambiental en el ámbito de los residuos, el aire, el agua y el suelo. También coordina y facilita las acciones propias de la organización y las iniciativas generadas por la actividad de las instalaciones portuarias.

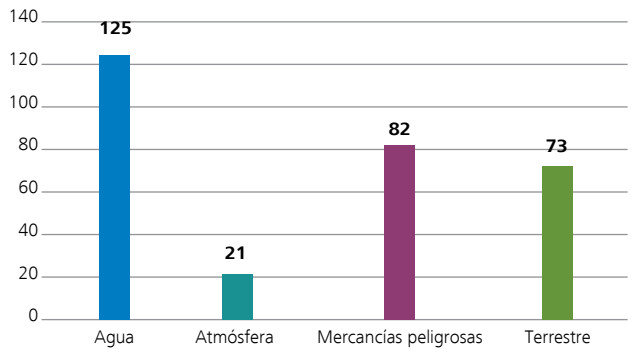
Una de las principales herramientas de gestión para el control de las incidencias ambientales es la activación de los procedimientos específicos del Centro de Control de la Policía Portuaria, al detectar o recibir noticia de cada incidente. En 2011 se han activado 301 procedimientos: 125 en relación con el medio marino, 73 relativos al medio terrestre, 21 relacionados con la atmósfera y 83 de autorización de mercancías peligrosas.

Limpieza de las aguas, vertidos y accidentes

El servicio portuario ambiental de limpieza de las aguas ha recogido el 2011 un total de 128.954 kg de residuos flotantes, que suponen un volumen de 764,87 m^3, la composición de los cuales ha sido de: 29% de plásticos,

ACTIVACIONES PROCEDIMIENTOS CC 2011

Número de actuaciones de los procedimientos del Centro de Contro (CC), por medio receptor



22% de madera, 21% de materia orgánica y 28% del resto de las fracciones.

La mayoría de observaciones e intervenciones del servicio de limpieza de las aguas se han producido por residuos flotantes (115, el 46% del total), un 26% han tenido como origen el sistema de saneamiento (66) y el 23% de las intervenciones puntuales han sido producidos por vertidos de hidrocarburos (57 observaciones). Los tipos de hidrocarburos vertidos a las aguas portuarias han sido mayoritariamente gasóleo (17%) y a continuación aceites usados, fuel y sentinas (14% cada tipo).

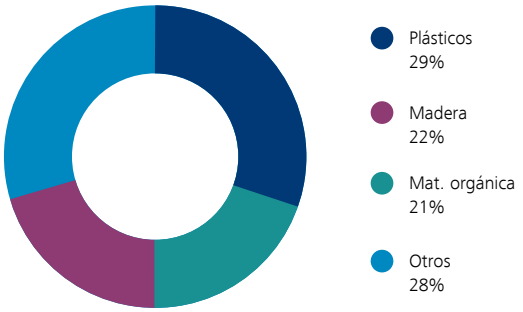
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE INCIDENTES POR TIPOLOGÍA

	2009	2010	2011
Gasóleo	4	16	6
Aceites usados	3	8	5
Aceites hidráulicos	3	3	3
Aceites vegetales	1	4	1
Sentinas	2	8	5
Hollín	1	1	1
Fuel	4	4	5
Otros		7	10

Residuos MARPOL

La proximidad a la ciudad hace especialmente necesario cuidar los aspectos medioambientales. El Port está preparado y equipado con instalaciones dedicadas a recoger diversos tipos de residuos de los cruceros: cuenta con una planta certificada de tratamiento de residuos situada en el área portuaria (MARPOL I, II y IV) y con una instalación específica para MARPOL V.

PORCENTAJE DE FLOTANTES RECOGIDOS EN EL 2011



Este año 2011 se han llevado a cabo 8.248 servicios de recepción de residuos de los barcos MARPOL I (residuos líquidos con hidrocarburos), MARPOL II (residuos químicos), MARPOL IV (aguas grises y sanitarias) y MARPOL V (residuos sólidos), con los siguientes volúmenes:

CANTIDADES RECOGIDAS (m^3)

	2009	2010	2011
MARPOL I	41.242	49.993	53.813
MARPOL II	934	430	537
MARPOL IV	8.072	4.474	445
MARPOL V	28.807	50.319	76.718

Todos los servicios han aumentado las cantidades recogidas en relación con el año anterior, exceptuando MARPOL IV, que ha disminuido por el hecho de que los barcos de crucero son cada vez más autosuficientes en la gestión de sus residuos.

Limpieza viaria y gestión de residuos

El servicio de limpieza viaria ha atendido un total de 417 actuaciones fuera de la programación habitual, de las cuales más de un tercio corresponden a las categorías de vertidos sólidos a la vía (5), vertidos líquidos a la vía (24), retirada de restos de accidentes de tráfico (12), retirada de hierbas y residuos (77), refuerzo de barrido (11) y refuerzo de recogida (9). El resto corresponde a servicios extraordinarios para la entrada en funcionamiento de nuevas áreas portuarias que no han podido ser cubiertas con el servicio ordinario (caso de la calle 100-114) o por la constatación de que ciertas operativas portuarias necesitaban una limpieza extra (caso de las operativas de cruceros durante las tardes de los fines de semana).

Por otra parte, la APB ha gestionado directamente hasta 650 toneladas de residuos, un 22% más que en el 2010. De estas, 392 toneladas corresponden a residuos recogidos selectivamente –tanto no especiales (pilas, defensas, escombros, etc.) como especiales (papel, envases, vidrio)–, un incremento del 29%, y 258 toneladas a la fracción banal depositada en vertedero (+13%).

A estas cantidades hay que sumarles los volúmenes gestionados a través de los circuitos de recogida de los residuos generados por las empresas concesionarias adscritas, que han llegado a las 1.040 toneladas de banales, papel y cartón, chatarra y madera.

TONELADAS DE RESIDUOS (RECOGIDA SELECTIVA Y BANALES)			
Residuos (t)	**2009**	**2010**	**2011**
No especiales (r. selectiva)	289	260	358
Especiales (r. selectiva)	9	17	34
TOTAL recogida selectiva	298	278	392
No especiales (banales)	687	227	258
TOTAL	**985**	**505**	**650**

Gestión de la calidad del aire

El Port y el Plan de mejora de la calidad del aire de Barcelona

A pesar de la aplicación del Plan de actuaciones para la mejora de calidad del aire 2007-2009 (Decreto 152/2007), durante los años 2010 y 2011 en el área de Barcelona se han seguido superando los límites permitidos de los contaminantes de dióxido de nitrógeno (NO_2) y partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 µm (PM10). Mediante el Decreto 203/2009, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña prorrogó indefinidamente la aplicación del mencionado plan, mientras se elaboraba uno nuevo.

El Port de Barcelona ha seguido colaborando en la mejora de la calidad del aire en Barcelona a través de su implicación en las medidas de reducción de las emisiones portuarias incluidas en el plan prorrogado (anteriormente mencionado), así como en la redacción de las medidas a incluir en el nuevo plan 2010-2015, que permitirá alcanzar los objetivos deseados.

Red de vigilancia atmosférica

El Port de Barcelona dispone de su propia red de equipos de medida de la contaminación atmosférica de las variables meteorológicas. La Red Meteorológica y de Vigilancia de la Calidad del Aire (XMVQA, según sus siglas en catalán) consta de diversos equipos manuales de medida de partículas en suspensión y de varias estaciones automáticas equipadas con sensores meteorológicos y analizadores de medida de la contaminación atmosférica así como de una unidad móvil. El objetivo de la red es, por una parte, proporcionar una información fidedigna del estado del medio atmosférico portuario, que permita valorar los niveles de contaminación existentes y determinar su origen; y por otra parte, obtener una información meteorológica de apoyo a las diversas

actividades que se desarrollan en el puerto, como la navegación de los buques o las operativas de tierra.

Este año se ha procedido a racionalizar los equipos de la red: se han mejorado las ubicaciones de algunos de ellos, renovado sensores y se han dado de baja los analizadores obsoletos como el automático de partículas y el de los contaminantes menos significativos, como el monóxido de carbono y los hidrocarburos.

Zonificación acústica

El Decreto 176/2009 de la Generalitat de Cataluña fija los criterios para la realización de los mapas de capacidad acústica, que tienen en cuenta los objetivos de calidad acústica y los diferentes usos del suelo. El Port de Barcelona elaboró en el 2010 su mapa de capacidad acústica del territorio portuario, que abarca tanto la zona del puerto comercial como la del Port Vell.

Emisiones de gases de efecto invernadero

COMBUSTIBLES FÓSILES: EMISIONES DIRECTAS DE CO_2 (t)	2009	2010	2011
Caldera de gas	67	68	66
Tráfico de vehículos	251	252	254
Otros motores diésel	226	287	147
TOTAL	**544**	**607**	**467**

ELECTRICIDAD: EMISIONES INDIRECTAS DE CO_2 (t)	2009	2010	2011
Energía eléctrica	1.264	1.370	1.993

La APB se basa en el indicador de cumplimiento ambiental EN16 de la Global Reporting Initiative (GRI) para hacer una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero que produce su actividad, para poder controlarlas y reducirlas. En primer lugar, se han identificado las fuentes generadores de emisiones directas e indirectas procedentes de las obras, como son las derivadas de los procesos de producción de los materiales utilizados en la ejecución de los proyectos de ampliación del Port de Barcelona. Y, en segundo lugar, una vez identificadas, se ha realizado una estimación de las emisiones que ha generado cada fuente.

PRODUCCIÓN DE MATERIALES DE OBRA: EMISIONES DIRECTAS E INDIRECTAS DE CO_2 (t)			
Material	**2009**	**2010**	**2011**
Todo en uno	171.581	46.354	2.346
Escollera	45.153	12	114.032
Hormigón	11.758	5.475	47.096
Pavimento	737.246	10.249	6.748
Acero	5.245	1,90	2.267
TOTAL	**970.983**	**62.092**	**172.489**

Como consecuencia del aumento de la utilización de escollera y de acero en las obras del 2011 se han incrementado las emisiones de gases de efecto invernadero.

EMISIONES TOTALES CO_2 (t)	2009	2010	2011
Obras	970.983	62.092	172.489
Energía eléctrica	1.264	1.370	1.993
Combustibles fósiles	544	607	467
TOTAL	**972.791**	**64.069**	**174.949**

Otras emisiones contaminantes

Se calculan las emisiones de los contaminantes controlados por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad, a través del Decreto 152/2007 de la Generalitat de Cataluña: dióxido de nitrógeno (NO_2) y partículas de diámetro inferior a 10 µm (PM10).

PARTÍCULAS EN SUSPENSIÓN, PM10 (t)	2009	2010	2011
Caldera de gas	0,001	0,001	0,001
Tráfico de vehículos	0,05	0,04	0,04
Otros motores diésel	0,009	0,012	0,006
TOTAL	**0,060**	**0,053**	**0,047**

DIÓXIDO DE NITRÓGENO, NO_2 (t)	2009	2010	2011
Caldera de gas	0,08	0,08	0,08
Tráfico de vehículos	0,52	0,54	0,49
Otros motores diésel	1,23	1,57	0,80
Energía eléctrica	1,7	1,8	2,90
TOTAL	**3,53**	**3,99**	**4,27**

El aumento de las emisiones de dióxido de nitrógeno y de dióxido de carbono es debido al incremento del consumo eléctrico y al aumento del porcentaje de combustibles fósiles en el mix eléctrico 2011 (porcentaje del origen de la electricidad).

> EFICIENCIA ENERGÉTICA E HÍDRICA

Consumo de energía

ENERGÍA ELÉCTRICA	2009	2010	2011
APB (GJ*)	27.414	29.716	32.315
PORT 2000 (GJ*)	4.374	4.096	4.210
TOTAL	**31.788**	**33.813**	**36.525**
Ratio de mejora anual (ahorro)	1.473	-2.024	-2.712

** Los datos se presentan en GJ considerando que 1 kWh equivale a 0,0036 GJ*

Esta tabla agrega los datos del edificio de portal de la Pau, la zona deportiva, el edificio ASTA, el dispensario, el WTCB, la iluminación pública, las garitas, la estación marítima Drassanes, el edificio TIR, el edificio TERSACO y otras instalaciones y servicios del Puerto de Barcelona.

Origen de la producción de energía eléctrica que consume la organización:

Renovables	27,5 %
Cogeneración de alta eficiencia	1,5 %
Cogeneración	10,3 %
CC Gas Natural	23,7 %
Fuel / Gas	3,5 %
Nuclear	22,8 %
Otros	1,3 %

Datos facilitadas por el proveedor Endesa Energía, SAU.

GAS (m^3)	2009	2010	2011
	31.074,60	31.477	30.704

Los datos referentes a estos consumos incluyen datos de la zona deportiva y el edificio ASTA.

COMBUSTIBLES (L)			
	2009	**2010**	**2011**
Gasolina (vehículos)	10.915	9.528	8.777
Gasóleo A (vehículos)	86.122	87.675	89.329
Gasóleo B (embarcaciones)	1.729	6.751	15.095
Gasóleo B (generadores)	87.773	103.080	41.043
TOTAL	**183.539**	**207.034**	**154.244**

La disminución significativa en el consumo global de combustibles fósiles y el aumento del consumo eléctrico se debe, principalmente, a las inversiones dirigidas a sustituir algunos de los generadores existentes el año 2010 por conexiones de servicio con la red de suministro eléctrico.

Iniciativas de mejora

Flota de vehículos

La APB ha optado por una flota de vehículos más eficientes y menos contaminantes. No obstante, el resultado del cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero (CO_2) no refleja este esfuerzo, básicamente a causa del aumento del consumo total de diésel.

Eficiencia energética

A pesar del incremento de consumo eléctrico global debido a la expansión del puerto y la existencia de nuevas conexiones de servicio, se ha conseguido reducir el consumo de las instalaciones del alumbrado exterior mediante equipos de reducción del flujo. Estos equipos se han instalado con la finalidad de reducir el voltaje de las líneas de alumbrado exterior, disminuyendo el flujo lumínico y, consecuentemente, el consumo.

La eficiencia de la medida se incrementa, además, mediante un sistema de telegestión que permite supervisar y controlar estos equipos, así como los horarios de encendido y cierre del alumbrado exterior.

Por otra parte, se han comenzado a ejecutar algunas nuevas instalaciones de alumbrado público con tecnología LED.

Promoción del transporte público a los desplazamientos internos

La organización continúa promoviendo dentro del recinto portuario el servicio de autobús, que está adscrito en la red del transporte público de Barcelona. Además, entrega trimestralmente una tarjeta de transporte público integrado (T-Trimestre) a las personas de su plantilla que optan por una opción más sostenible y alternativa al transporte privado.

NÚMERO DE TARJETAS DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO			
	2009	**2010**	**2011**
Número usuarios T-Trimestre	144	160	208

Consumo de recursos

CONSUMO DE AGUA (m^3)			
	2009	**2010**	**2011**
APB	225.558	235.796	341.841
Port 2000	28.000	22.300	41.000
TOTAL	**253.558**	**258.096**	**382.841**

PORCENTAJE DE CONSUMO DE AGUA (%)			
Por procedencia	**2009**	**2010**	**2011**
Red municipal	100	100	100
Acuíferos y otras fuentes renovables	0	0	0
Agua reciclada	0	0	0
Ratio de mejora anual (ahorro)	59.138	-4.538	-124.745

Estas tablas agregan los datos del edificio TIR, el edificio ASTA, TERSACO, el Portal de la Pau, los faros, la zona deportiva, el dispensario y las nuevas urbanizaciones de la zona de ampliación sur del puerto. Estas últimas zonas, finalizadas durante el año 2011, son la causa principal del incremento del consumo de agua de la APB.

Por otro lado, el aumento del consumo del agua en el Port Vell se debe a la recuperación de mucha extensión de parterres de césped en la zona del mirador, a la replantación de nuevo arbolado y a limpiezas extra efectuadas para dejar el pavimento en condiciones.

La fuente de captación de agua consumida en el Port de Barcelona procede íntegramente de la red pública, es decir, la subministrada por Aigües de Barcelona y Aigües del Prat, ya que no existen pozos de agua subterránea. En los datos facilitados se incluye también el consumo de suministro a buques.

CONSUMO DE PAPEL (Kg)			
	2009	**2010**	**2011**
Consumo de papel	17.971	17.083	18.974
% sobre total de papel reciclado	21	23	19
Ratio de mejora anual		**2%**	**-4%**

Materiales de las obras

En este apartado se han calculado dos indicadores GRI:

- EN1, que expresa la contribución de la APB a la conservación de la base de recursos y sus esfuerzos para reducir la intensidad de uso de materiales e incrementar la eficiencia económica.
- EN2, que expresa la capacidad de la APB para utilizar materiales valorizados que contribuyen a reducir la demanda de materiales vírgenes y a la conservación de la base global de recursos.

INDICADOR EN1: MATERIALES UTILIZADOS EN LAS OBRAS EJECUTADAS (PESO O VOLUMEN)				
Material	**unidad**	**Peso o volumen**		
		2009	**2010**	**2011**
Todo uno + escollera	t	1.328.024	359.041	18.171
Hormigón	m^3	45.504	21.188	182.259
Acero	t	3.496.540	1.232	1.511.280
Pavimentos	m^3	289.116	6280	4.135
Aglomerado	t	7.873	19.519	6.889
Materiales dragados	m^3	2.070.072	679.687	216.134
Materiales de relleno	m^3	4.003.402	835.562	1.313.123

Los materiales que más han aumentado respecto del año anterior han sido el hormigón y el acero.

> COMPROMETIDOS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO

El Port de Barcelona promueve el desarrollo de cadenas logísticas multimodales que contribuyan a la reducción de emisiones de gases contaminantes y hagan más eficiente y sostenible el sistema logístico europeo.

Tal y como recoge la política europea de transportes, el sector del transporte es una fuente relevante y en continuo crecimiento de gases de efecto invernadero y en el año 2050 debería haber reducido estas emisiones al menos un 60% respecto de los niveles de 1990. Las principales propuestas de la Comisión Europea para conseguir este objetivo son el uso de vehículos y combustibles menos contaminantes, una mayor intermodalidad ferroviaria, una red de corredores de transporte multimodal más eficiente y la introducción de sistemas de información y criterios de "quien contamina, paga."

Para cuantificar el impacto medioambiental de las cadenas de transporte en términos de emisiones de gases de efecto invernadero y poder promover actuaciones para reducirlo, el Port de Barcelona cuenta con el SIMPORT, sistema de información de mercado del Port de Barcelona. Se trata de un sistema de información geográfica de alcance europeo que dispone de herramientas para el análisis y modelización de los flujos de mercancías en diferentes escalas geográficas. La base de datos de precios y costes y de las características de las redes de transporte del sistema permiten modelizar diferentes modos de transporte e intercambios modales: carretera, ferrocarril, vías navegables, *short sea shipping* y navegación oceánica. Este sistema, que se desarrolló inicialmente para analizar el *hinterland* potencial del Port, se ha ampliado con la incorporación de un módulo de cálculo de emisiones que permiten obtener el CO_2 asociado a las diferentes cadenas de transporte modelizadas. Se tienen en cuenta la distancia, el tipo de buque y vehículo empleado y el consumo de combustible, y se aplican los factores de emisión de gases más reconocidos.

Sin embargo, no existe una metodología general ni estándares internacionales de cálculo, motivo por el cual el Port ha encargado a un organismo independiente, la Universidad Politécnica de Catalunya, su validación.

Con esta herramienta el Port de Barcelona ha podido aportar una sólida argumentación al debate sobre la red de transportes europea y a través de diversos ejercicios de simulación demuestra que, si no se toman las medidas necesarias para reequilibrar los flujos de transporte en el comercio entre Asia y los puertos del sur, en el año 2020 las emisiones de gases contaminantes aumentaran hasta un 200%, en lugar de reducirlos como quiere la Comisión. En cambio, si las medidas de reducción de emisiones se convierten en una verdadera prioridad –con la internalización de sus costes– y las infraestructuras del sur se convierten en una alternativa real –con un ferrocarril competitivo- este incremento puede limitarse a ser del 50%.

Lo cierto es que, para los tráficos entre Europa y Asia, los puertos mediterráneos son medioambientalmente más eficientes, con un ahorro estimado de hasta el 15% en las emisiones de CO_2, respecto de la opción portuaria del norte. Suponen tres o cuatro días menos de navegación, con necesidad de menos buques y el consecuente ahorro de tiempo en la llegada de la mercancía a su destino europeo y, por tanto, de las emisiones asociadas. Además, contribuyen a reducir la congestión de las redes de transporte viario del norte, pueden servir al gran potencial del mercado euromediterráneo y reducen los costes logísticos (menor inversión en buques, menor consumo de combustible, mejora de los tiempos de entrega...) a favor de la competitividad de las empresas europeas.

Conseguir un transporte más sostenible medioambientalmente también implica desviar una mayor proporción de tráficos hacia modos de transporte menos contaminantes y favorecer, así, el uso del transporte ferroviario, fluvial y/o marítimo (caso del *short sea shipping*) en esos recorridos en los cuales pueda ser alternativa a la carretera.

En este sentido, el Port de Barcelona ha podido cuantificar el ahorro en emisiones que ha supuesto su estrategia intermodal a favor del tráfico ferroviario y de los servicios de *short sea shipping*. Del 2008 al 2011 el conjunto de estos servicios ha permitido un ahorro anual de entre 114.000 y 139.000 toneladas de CO_2 respecto de las emisiones que habría supuesto el mismo volumen de carga por carretera, es decir, entre un 60% y un 65% menos de emisiones.

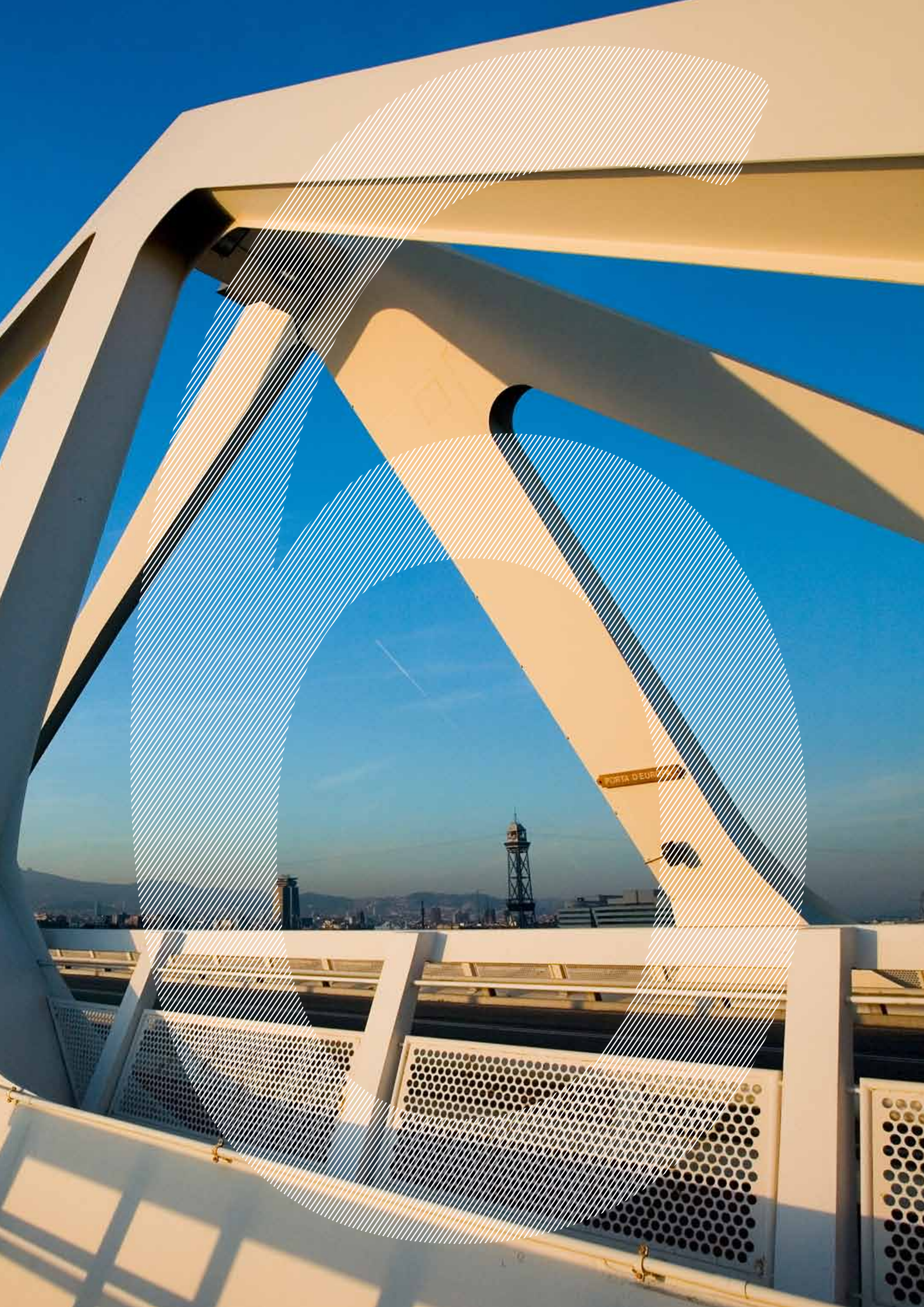
Los cargadores también quieren mejorar su gestión medioambiental y cada vez están más interesados en conocer las emisiones atribuidas a sus servicios y productos y dar un valor comercial a su opción sostenible. Con esta motivación, y para hacer más transparentes las cadenas logísticas de los clientes, el Port ha puesto en marcha un servicio de información sobre el CO_2 de estas cadenas y de asesoramiento sobre alternativas más eficientes desde el punto de vista ambiental. Durante el 2011 se han hecho varios análisis en profundidad para algunos clientes, que han implicado evaluar cadenas de transporte complejas y explorar soluciones de reducción de emisiones.

Ahora este servicio se quiere ampliar con una herramienta accesible para todos los clientes, vía web, a través de la cual estos puedan obtener una primera aproximación del impacto ambiental de sus rutas de transporte y ofrecer comparativas con otros puertos. Se prevé que esté operativa a mediados de 2012.

Con estas actuaciones, el Port de Barcelona promueve servicios de información y de transporte respetuosos con el medio ambiente y participa activamente en la política europea de transportes. El objetivo es conseguir reequilibrar el sistema logístico y de transporte europeo –actualmente congestionado en el norte y con carencias de infraestructuras en el sur, especialmente ferroviarias–, que responda a la lógica de los flujos de mercancías presente y futura y que asegure la competitividad del gran mercado euromediterráneo

6

Directorio del Port de Barcelona


PORTA D'EUR

6. Directorio del Port de Barcelona

Autoridad Portuaria de Barcelona
World Trade Center Barcelona
Edificio Est
Muelle de Barcelona
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 306 88 00
Fax: +34 93 306 88 11
www.portdebarcelona.es

SAU (Servicio de Acceso Unificado)
Tel.: +34 93 298 60 00
sau@portdebarcelona.es

SAC (Servicio de Atención al Cliente)
Tel.: 902 22 28 58
sac@portdebarcelona.es

Representación del Port de Barcelona en Japón
Takeshi Suzuki
DE TO K LTD. 1-34-1505,
Toranomon 4 - Chome Minato Ku
Tokio 105-0001 – Japón
Tel.: +81 3 3436 11 17
Fax: +81 3 3436 11 19
Suzuki@detokltd.jp

Representación del Port de Barcelona en China
Joan Dedeu
CHINA CONSULTANTS
Room 101 1/F, Chung Nam Bldg 1,
Lockhart Road,
Wan Chai Hong Kong
Tel.: +852 2866 88 41
Fax: +852 2866 75 54
jdedeu@netvigator.com

Representación del Port de Barcelona en Argentina
Hugo Norberto Lejtman
Charcas 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires – Argentina
Telefax:+54 11 4824 36 01
h.l@abaconet.com.ar

Representación del Port de Barcelona en Madrid
Miguel Ángel Palomero
C. Jorge Juan, 19, 6º
28001 Madrid
Tel.: +34 91 781 54 45
Fax: +34 91 781 54 48
mapalomero@portdebarcelona.es

Representación del Port de Barcelona en Ródano-Alpes
Claire Perez
Tel. + 33 668 25 70 38
N.VERT 0 800 800 160
claire_perez@portdebarcelona.es
inforfrance@portdebarcelona.es

Port Vell Gerencia Urbanística Port 2000
C. Josep Anselm Clavé, 27
08002 Barcelona
Tel.: +34 93 317 61 35
Fax: +34 93 317 41 48
info@portvellbcn.com
www.portvellbcn.com

ZAL (Zona de Actividades Logísticas)
CILSA (Centre Intermodal de Logística, SA)
Avda. Ports de Europa, 100, 4ª pl., Ed. Service Center
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 552 58 00
Fax: +34 93 552 58 01
info@zal.es
www.zal.es

World Trade Center Barcelona, SA
Muelle de Barcelona, s/n, Edificio Est, 1ª pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 80 00
Fax: +34 93 508 80 10
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA
Avda. del Vidrio, 18, Pol. Ind. Garona
19200 Azuqueca de Henares (Guadalajara)
Tel.: +34 949 261 207
Fax: + 34 949 247 216
grupo@graneuropa.com
www.graneuropa.com

Portic Barcelona, SA
World Trade Center, Edificio Est, 6ª pl.
Muelle de Barcelona
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 82 82
Fax: +34 93 508 82 92
comercial@portic.net
www.portic.net

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)
Silvia Martínez
Ctra. de la Cogullada, 65. Mercazaragoza
50014 Zaragoza
Tel.: +34 976 479 658
Fax: +34 976 449 108
silvia_martinez@portdebarcelona.es
www.tmzaragoza.com

Terminal Maritime Toulouse (tmT)
Nathalie Thomas
82, Chemin de la Plaine
31790 Saint-Jory – França
Tel.: +33 561 357 389
Fax: +33 534 275 764
nathalie_thomas@portdebarcelona.es
www.tmtoulouse.com

Capitanía Marítima de Barcelona
Ronda del Port, sector 6
Torre de Control
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 53 94
Fax: +34 93 223 46 12

Centro de Asistencia Técnica e Inspección Comercio Exterior (CATICE)
Muelle Sud, 1 (salida TCB)
Ronda del Port, sector 4, Edif. PIF, 2ª pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 441 65 36
Fax: +34 93 442 30 05
buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Barcelona
Ronda del Port, sector 6
Edificio Torre de Salvament, 9ª pl.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 47 33
Fax: +34 93 223 46 13
barcelon@sasemar.es
www.salvamentomaritimo.es

Corporación de Prácticos del Port, SLP
C. Ports de Ningbó, muelle Contradic, s/n
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 221 95 67
Fax: +34 93 221 38 95
admin@barcelonapilots.com
www.practicos-bcn.es

Aduana de Barcelona
Pº. Josep Carner, 27
08004 Barcelona
Tel.: +34 93 443 30 08
Fax: +34 93 443 19 83

ESTIBARNA – APIE
Ronda del Port, sector 5
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 223 18 22
Fax: +34 93 223 17 33
info@estibarna.es
www.estibarna.es

Punto de Inspección en Frontera (PIF)
Ronda del Port, sector 4, Edificio PIF
08039 Barcelona
Sanidad Exterior Tel.: +34 93 520 91 80
Fax: +34 93 441 72 76
Equipo de Calidad (EQ) Tel.: +34 93 306 88 23

Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona
Avda. Drassanes, 6-8,
Ed. Colón, plta.13, p. 1
08001 Barcelona
Tel.: +34 93 270 27 88
Fax: +34 93 676 21 15
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona
Ronda del Port, s/n, sector 6
Edificio Gregal, 1ª pl.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 442 88 24
Fax: +34 93 223 41 84
aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLT)
Vía Laietana, 32-34, 2º
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 315 09 03
Fax: +34 93 310 62 47
ateia@bcn.ateia.com
www.ateia.com

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona
C. Diputació, 295, bajos
08009 Barcelona
Tel.: +34 93 329 27 54
Fax: +34 93 441 51 08
coacab@coacab.com
www.coacab.com

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona
Avda. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 93 00
Fax: +34 93 416 93 01
cambra@cambrabcn.org
www.cambrabcn.org

Consejo de Usuarios del Transporte de Catalunya
Avda. Diagonal, 452-454, 4a pl.
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 94 84

Port de Barcelona

World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00
Fax: 93 306 88 11
www.portdebarcelona.es

© Autoritat Portuària de Barcelona

Producción y diseño gráfico
El taller interactivo, SL

Fotografías
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Mariona Pintado
Christiane von Enzberg
Autoritat Portuària de Barcelona