

MEMORIA 2009

Responsabilidad Social Corporativa Autoridad Portuaria de Barcelona



Port de Barcelona



# Sumario

<b>1. Mensaje del presidente</b>	<b>4</b>
<b>2. Estrategia y análisis</b>	<b>7</b>
2.1. Introducción	7
2.2. Principales impactos para la sostenibilidad y cálculo de indicadores	8
2.2.1. Método para el cálculo de los indicadores de CO <sub>2</sub>	9
2.2.2. Principales obras e impacto ambiental	12
2.2.3. Principales fuentes generadoras de emisiones derivadas de la actividad directa	20
2.2.4. Principales residuos	22
2.2.5. Consumo de recursos	24
2.2.6. Multas y sanciones	25
2.2.7. Cuadro resumen de emisiones y consumos	26
<b>3. Plan y estructura de la Responsabilidad Social</b>	<b>28</b>
3.1. Estrategia de Responsabilidad Social	29
3.2. Estructura y dinámica de gestión de la Responsabilidad Social	33
<b>4. Principales iniciativas, actuaciones e impactos en el año 2009</b>	<b>36</b>
4.1. Perspectiva financiera	38
4.1.1. Principales impactos económicos	40
4.1.2. Resultados económicos	40
4.1.3. Tráficos	45
4.1.4. Proveedores	58
4.1.5. Auditorías y controles	58
4.2. Perspectiva medioambiental	60
4.2.1. Obras sostenibles	61
4.2.2. El seguimiento y control de las obras	64
4.2.3. Seguridad	65
4.2.4. Gestión medioambiental	66
4.2.5. Productos y servicios sostenibles	68
4.2.6. Iniciativas innovadoras para una mayor ecoeficiencia de los servicios	75

<b>4.3. Perspectiva social .....</b>	<b>76</b>
4.3.1. Las personas en la gestión de la organización .....	77
4.3.2. Aportación social .....	85
4.3.3. Servicio de Prevención y Riesgos Laborales .....	89
4.3.4. Representación social.....	91
4.3.5. Los clientes y usuarios del Port.....	91
4.3.6. Política pública.....	105
4.3.7. El Port y la ciudad .....	112
4.3.8. Logística sostenible .....	117
4.3.9. Otras iniciativas responsables .....	119
<b>5. Perfil de la organización .....</b>	<b>124</b>
5.1. Órganos de gobierno .....	126
5.2. Órganos de gestión .....	127
5.3. Órganos de asistencia .....	127
5.4. Organigrama .....	129
5.5. La instalación portuaria.....	131
5.6. Principales accesos e instalaciones del Port.....	131
5.7. Breve descripción de las instalaciones por tráficoes específicos.....	144
5.8. Productos y servicios del Port de Barcelona .....	146
5.9. Empresas participadas .....	147
5.10. Grupos de interés .....	150
5.10.1. Definición de los grupos de interés o <i>stakeholders</i> .....	150
5.10.2. Principales interlocutores y mecanismos de relación con los grupos de interés.....	152
<b>6. Perfil de memoria y anexos .....</b>	<b>154</b>
6.1. Perfil de la Memoria .....	155
6.2. Indicadores GRI: tabla de control.....	158

# Mensaje del presidente



El Port de Barcelona ha sido uno de los pioneros en el sistema portuario español en la implantación de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC). La actividad desarrollada a lo largo de los últimos años ha pretendido tanto impulsar y poner en marcha nuevas políticas sociales o ambientales como detectar, documentar y poner en valor el compromiso en materia de RSC que el Port y la Comunidad Portuaria de Barcelona vienen desarrollando desde hace tiempo.

En el 2009 el Port ha seguido impulsando iniciativas al objeto de incorporar los valores de RSC en la gestión diaria. Entre las herramientas concebidas para dar difusión a las buenas prácticas sociales y laborales se encuentra la jornada "Hacia una gestión integrada: responsabilidad social y prevención de riesgos laborales". Organizada conjuntamente por el Port de Barcelona y la Sociedad de Prevención FREMAP, se ha confirmado como un espacio privilegiado de debate con expertos y un punto de encuentro en el que poder compartir conocimientos sobre la materia bajo una visión que integra la dimensión social de la sostenibilidad empresarial.

Los puertos, y el Port de Barcelona también, son infraestructuras pesadas con un impacto importante sobre el territorio en términos de contaminación, movilidad, etc. Por esta razón es importante dar a conocer a los ciudadanos lo que el Port aporta a la sociedad, incluidas las acciones concretas de mejora social y ambiental. Barcelona, Cataluña y España



deben en gran medida su grado de desarrollo y bienestar actual a las infraestructuras, de entre las cuales destaca el Port de Barcelona. A pesar que los barceloneses conocen cada vez más su puerto, se puede afirmar que Barcelona es percibida todavía como una “ciudad con puerto”, pero no como una “ciudad portuaria”; es decir, como una ciudad que crece, trabaja y se desarrolla conjuntamente con su puerto. La RSC ha de ser una herramienta clave para modificar esta percepción.

Buena parte de la actividad portuaria lleva implícito un compromiso ambiental y social. Así, por ejemplo, el Port de Barcelona está trabajando para incrementar el cabotaje de corta distancia, o *short sea shipping*, uno de los tráficos que ha crecido más durante los últimos años y que presenta mayores perspectivas de desarrollo en el futuro. Este tipo de tráfico no solo está retirando de las carreteras europeas cerca de 200.000 trayectos de camión cada año –con la mejora ambiental que supone–, sino que está ayudando también a articular el tráfico marítimo en el Mediterráneo, poniendo en servicio nuevas líneas regulares para mercancías y pasajeros entre Europa y África y entre Oriente y Occidente.

De la misma manera, la inminente puesta en marcha de la nueva central de ciclo combinado, con una potencia de 800 megavatios (MW), además de llevar implícito un importante paquete de medidas compensatorias –como la renovación de la flota de autobuses de Barcelona y proporcionar conexión

eléctrica a los buques cuando amarren en el Port–, garantizará el suministro eléctrico en un punto crítico de demanda en Cataluña.

El Port de Barcelona trabaja para identificar todas aquellas acciones del ámbito de RSC que se realizan desde la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y el conjunto de la Comunidad Portuaria. La **Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009 de la Autoridad Portuaria de Barcelona** tiene el objetivo de compilar, documentar y dar a conocer esta actividad. La capacidad de comunicar a nuestros diversos grupos de interés –ciudadanía, Comunidad Portuaria, proveedores de servicios, administraciones e instituciones, clientes, medios de comunicación, personas de la entidad, ...– las iniciativas y actividades desarrolladas por el Port en los ámbitos de medioambiente, economía y sociedad determinarán, sin duda, el modo en que las siguientes generaciones percibirán nuestra infraestructura.

Jordi Valls

## Estrategia y análisis

El desarrollo y la actividad de un puerto como el de Barcelona, inmerso en el mayor proyecto de ampliación de sus más de 600 años de historia, implica notables impactos ecológicos, además de económicos y sociales, tanto positivos como negativos. La estrategia sostenible persigue el valor económico y de negocio al tiempo que genera las iniciativas necesarias para minimizar o contrarrestar totalmente las consecuencias adversas para la sociedad inmediata, el planeta y las generaciones futuras.





## 2.1. Introducción

En las dos últimas décadas el valor de lo intangible se ha multiplicado exponencialmente. El Port de Barcelona no es una excepción y en su realidad hay cada vez más factores determinantes que no necesariamente se reflejan en su cuenta de resultados. La confianza de sus grupos de interés, la reputación corporativa, la calidad o la satisfacción de los clientes, la complicitad de la Comunidad Portuaria, el conocimiento y la innovación, entre otros, juegan un rol decisivo en el desarrollo de políticas, planes y proyectos del Port de Barcelona.

El desarrollo y la actividad de un puerto como el de Barcelona, inmerso en el mayor proyecto de ampliación de sus más de 600 años de historia, implica notables impactos ecológicos, además de económicos y sociales, tanto positivos como negativos. La estrategia sostenible persigue el valor económico y de negocio al tiempo que genera las iniciativas necesarias para minimizar o contrarrestar totalmente las consecuencias adversas para la sociedad inmediata, el planeta y las generaciones futuras.

Durante el 2009 ha continuado el esfuerzo para sentar las bases de los indicadores clave y realizar una aproximación suficientemente exacta de los principales impactos y riesgos medioambientales de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB). En el otro lado de la balanza, se ha estructurado el importante capital en valor medioambiental, social y económico que genera el Port de Barcelona. Pero,



sobre todo, ha avanzado el proceso de reflexión estratégica para integrar la sostenibilidad en la gestión de la APB y en la conciencia colectiva de la Comunidad Portuaria.

Consciente de la necesidad y la importancia de diferenciarse significativamente y de las oportunidades que ofrece la sostenibilidad, la APB se ha comprometido a dinamizar y extender la responsabilidad social hacia toda la Comunidad Portuaria.

## **2.2. Principales impactos para la sostenibilidad y cálculo de indicadores**

El punto de partida de una estrategia sostenible es la identificación de los principales impactos que la actividad del Port de Barcelona y el desarrollo y mantenimiento de sus infraestructuras generan en el medioambiente, en la economía y en la sociedad.

Los principales impactos del Port de Barcelona, desde el punto de vista de la sostenibilidad, se centran en la cantidad de recursos naturales utilizados; en especial cemento, piedra de cantera y resto de materiales necesarios para ejecutar las importantes obras de ampliación. También hay que considerar el impacto generado por las actividades de mantenimiento de muelles e instalaciones; el dragado de las dársenas; la gestión de mercancías peligrosas o de las empresas responsables de la operativa portuaria, que conlleva movimiento

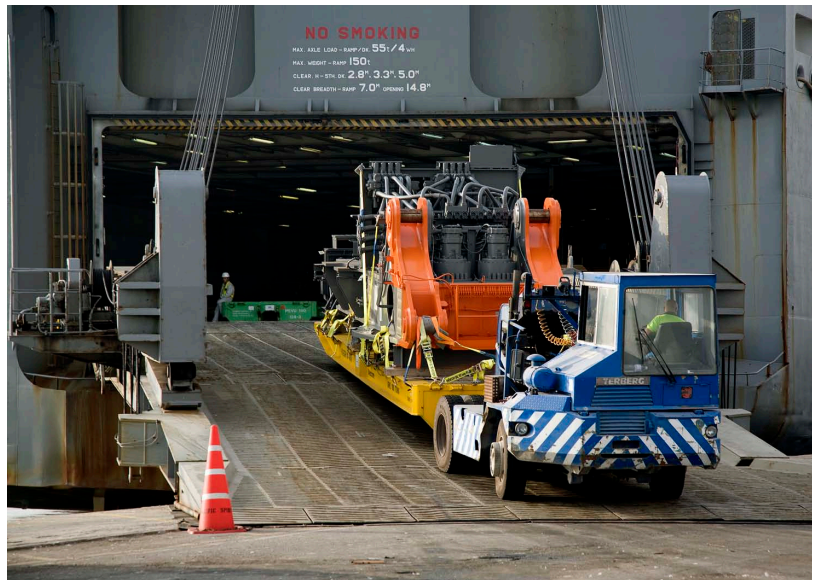
de buques, uso de maquinaria pesada para carga y descarga, movimiento de camiones, etc. Finalmente, se debe tener en cuenta el consumo directo de energía (electricidad, gas...) y de agua en los edificios e instalaciones de la APB (oficinas, estaciones marítimas...) y la que se suministra a los buques, así como el consumo de materias primas tanto para las actividades de mantenimiento (disolventes, pinturas...) como para las funciones administrativas (papel, tóner y demás material de oficina).

A pesar de que la APB es responsable directa de algunos de estos impactos, dentro del recinto portuario operan una gran cantidad de empresas que contribuyen notablemente al impacto global de la actividad logístico-portuaria.

Para afrontar los retos futuros resulta muy útil la definición de objetivos específicos que permitan evaluar el desempeño medioambiental o la mejora real producida. Actualmente se utiliza la comparativa de resultados con años anteriores.

Los sistemas de gestión medioambiental compartidos, la afinada definición de indicadores de gestión y de control comparables con otros puertos y la integración del desempeño medioambiental en el Sistema de Calidad del Port de Barcelona son probablemente los retos futuros de mayor calado estratégico.





### 2.2.1. Método para el cálculo de los indicadores de CO<sub>2</sub>

#### Para materiales de obra

En el caso de las obras en estudio, las fuentes de emisiones son numerosas y pueden tener procedencia directa (gases derivados del uso de vehículos y embarcaciones en la ejecución del proyecto) o indirectas (relacionadas con el consumo de energía).

Debido al elevado volumen de materiales utilizados en el proyecto de ampliación del Port de Barcelona, se puede considerar que la fuente principal de emisiones de gas de efecto invernadero se relaciona con los procesos de producción de los materiales empleados en la ejecución de las obras.

Se trata de una fuente indirecta de emisiones cuantificable sólo en parte y de forma aproximativa, a causa de la diversidad de los materiales empleados y la definición de los indicadores ambientales de referencia.

Para el cálculo del indicador de desempeño ambiental EN16 se han analizado los materiales empleados en las principales obras a lo largo del año 2009, los cuales se presentan en el apartado 2.2.2. de este documento para determinar el indicador de desempeño ambiental EN1. La mayor parte de los materiales utilizados en las obras del Port están compuestos por cemento, tal y como se observa en el siguiente cuadro:

MATERIAL	DEFINICIÓN
Todo-uno	En los rellenos todo-uno se distinguen las siguientes zonas: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transición: formada por la parte superior del relleno todo-uno.</li> <li>• Núcleo: parte del relleno todo-uno comprendida entre el cimiento y la zona de transición.</li> <li>• Cimiento: formada por la parte inferior del relleno todo-uno en contacto con la superficie de apoyo.</li> <li>• Espaldones: partes exteriores del relleno todo-uno que ocasionalmente constituyen o forman parte de los taludes del mismo.</li> <li>• Zonas especiales: zonas del relleno todo-uno con características especiales, tales como zonas inundables, etc.</li> </ul>
Escollera	Construcción realizada con grandes rocas o bloques de cemento que se arrojan al fondo del mar hasta levantar una especie de muro o rompeolas que sirve de protección contra la acción del mar.
Hormigón	Mezcla compuesta de piedras menudas, cemento y arena que se emplea en la construcción por su gran dureza y resistencia.
Acero	Aleación de hierro y carbono, en diferentes proporciones, que con el temple adquiere gran dureza y elasticidad.
Pavimentos	Materiales utilizados para pavimentar, como cemento, asfalto, madera, etc.

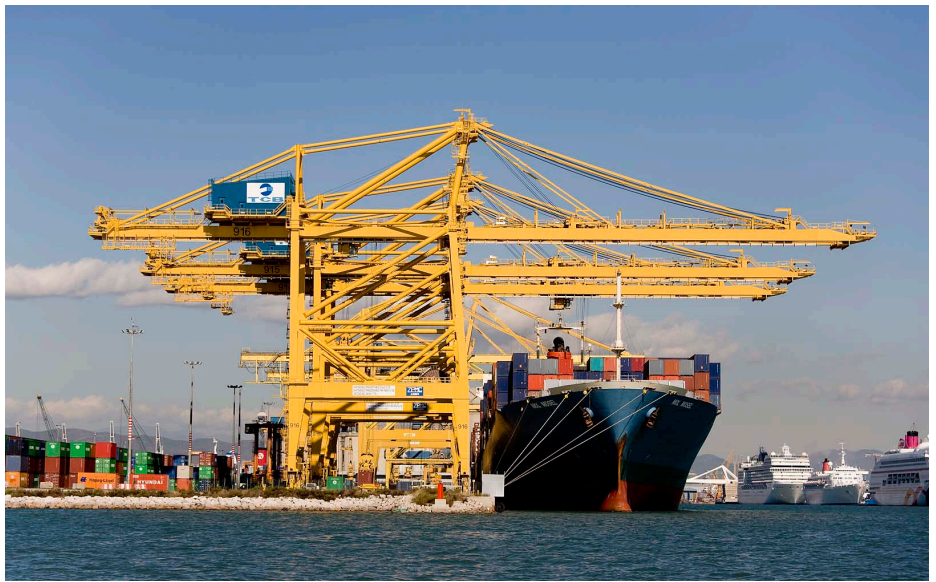


Así, para calcular el indicador de desempeño ambiental EN16 se ha realizado una estimación aproximada de las emisiones derivadas de las obras, a partir de las generadas en los procesos de producción de cemento en el caso del todo-uno, escollera, hormigón y pavimentos.

No todos los gases ejercen el mismo efecto sobre la temperatura atmosférica, por lo que sus valores de emisión no son directamente comparables en términos de calentamiento global. Para hacerlos comparables, la cantidad de emisiones se expresa en toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>, unidad de medida que se obtiene al multiplicar la masa emitida por el potencial de calentamiento global correspondiente a cada gas. Esto permite que se puedan sumar todas las emisiones para obtener un único valor total.

En la fabricación de cemento aproximadamente un 60% del CO<sub>2</sub> generado se origina en el proceso de disociación del carbonato cálcico de la caliza en óxido de calcio y CO<sub>2</sub> (proceso denominado *descarbonatación o calcinación de la caliza*). El 40% del CO<sub>2</sub> restante procede de los combustibles fósiles que se utilizan para generar las temperaturas necesarias para realizar el proceso.

A partir de la información contenida en el *CO<sub>2</sub> Accounting and Reporting Standard for Cement Industry* del World Business Council for Sustainable Development (2005) y en la *Memoria de Sostenibilidad de CEMEX en España* (2006), las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de los procesos de producción del cemento son de aproximadamente 0,68 toneladas (t) de CO<sub>2</sub> por tonelada de cemento.



En referencia al acero, se ha considerado el proceso HYL, que utiliza una mezcla rica en H<sub>2</sub> y CO para extraer el oxígeno del mineral de hierro. La mezcla de gases se genera a partir de gas natural y vapor de agua en un reformador a altas temperaturas y con la ayuda de catalizadores que se ponen en el interior de los tubos.

El hidrógeno y el monóxido de carbono, agentes reductores sumamente efectivos, salen del reformador acompañados de pequeñas cantidades de gas natural y CO<sub>2</sub>. En una segunda etapa, el hierro reducido en los altos hornos se mezcla con carbón e insumos básicos para formar acero líquido en un convertidor de oxígeno.

Según los estudios llevados a cabo por el Instituto Nacional de Ecología, las emisiones debidas a estos procesos de producción se cuantifican en 1,5 kilogramos de CO<sub>2</sub> por tonelada acero, valor que se utilizará para llevar a cabo el cálculo del indicador de desempeño ambiental EN16.

Por último, para el cálculo de las emisiones de CO<sub>2</sub> se han considerado las siguientes simplificaciones:

- Cada metro cúbico (m<sup>3</sup>) de hormigón contiene aproximadamente 380 kilogramos (kg) de cemento.
- Una quinta parte de todo-uno está compuesta por cemento.
- La escollera está compuesta por cemento en su totalidad.
- En los datos de todo-uno + escollera, un 5% se corresponde con la escollera.
- Los pavimentos están compuestos en su 80% por cemento y la densidad del cemento es de 3.000 kg/m<sup>3</sup> (CEMEX).

#### Para fuentes de energía

El método para el cálculo se ha basado en la estimación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de las diferentes tecnologías de producción de electricidad y quema de combustibles, ponderadas a través de sus factores de emisión específicos.

#### FACTORES DE CONVERSIÓN PARA EL CÁLCULO DE LOS CONSUMOS ENERGÉTICOS DE LOS COMBUSTIBLES

Carbón	GJ	Crudo	GJ	Gasolina	GJ	Gas natural	GJ	Electricidad	GJ
t	26,00	t	44,80	t	44,80	1000 m <sup>3</sup>	39,01	kWh	0,0036
				Gasóleo					
				t	43,33				
				Fuel					
				t	40,19				



## CÁLCULO EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

Combustión gas natural	CO <sub>2</sub> directo	56t CO <sub>2</sub> /TJGN
	CH <sub>4</sub>	2,5 kg CO <sub>2</sub> eq/TJGN*
	N <sub>2</sub> O	0,9 kg CO <sub>2</sub> eq/TJGN
Tráfico	Gasolina	3,183 kg CO <sub>2</sub> /kg gasolina
	Gasóleo	3,138 kgCO <sub>2</sub> /kg gasóleo
Electricidad		0,429 kg CO <sub>2</sub> /kWh

Referencia: GUÍA EMEPICORINAIR

\* Tera Joules de gas natural

### Para viajes y desplazamientos

El cálculo de CO<sub>2</sub> para los viajes aéreos variará en función del tipo de avión utilizado, tipo de tarifa, carga adicional, velocidad, distancia del viaje... Por ejemplo, para un determinado viaje, un pasaje en clase económica generará menos de la mitad de CO<sub>2</sub> que uno en primera clase. De la misma manera, un modelo actual de bajo consumo generará menos de 1.000 kg/persona frente a los casi 4.000 kg/persona que generará un avión de los menos ecológicos para la misma distancia. El consumo medio por combustible y persona también será sensiblemente superior en distancias cortas que para larga distancia.

Estos datos ofrecen una idea de lo extremadamente complejo que resultaría realizar una estimación fiable de las emisiones correspondientes a los desplazamientos y viajes. Sin embargo, sí es posible hacer una comparativa anual respecto al uso del medio más amigable con el medio ambiente, el ferrocarril. Comparativamente, para una ocupación

real del 66% y una distancia de 250 kilómetros (km), el consumo medio en avión es de 10,5 litros de combustible por pasajero cada 100 km mientras que, para el mismo ratio de ocupación y trayecto, el consumo por pasajero cada 100 km en ferrocarril podría variar entre 1,7 y 2,2 litros de combustible.

### 2.2.2. Principales obras e impacto ambiental

Las infraestructuras que se están construyendo en el Port de Barcelona originarán importantes impactos socioeconómicos positivos pero, por otro lado, también causarán una alteración de su entorno medioambiental.

El impacto de la ejecución de obras se relaciona directamente con el volumen de recursos naturales utilizados y con las emisiones de gases debidas a las actuaciones que llevan implícitas. La organización Global Reporting Initiative (GRI) define los indicadores



principales EN1, EN2 y EN16 para informar al respecto.

El territorio del Port de Barcelona linda con el río Llobregat, cuyo cauce ha sido desviado más de 2 km en su desembocadura. En el delta del río hay un importante conjunto de lagunas y zonas húmedas vinculadas a un significativo grupo de especies de aves, por lo que está calificada como zona de especial protección para las aves (ZEPA). La zona marítima y el mismo litoral han sido puntos de relevancia medioambiental afectados también por las obras, lo que ha generado importantes medidas correctoras para paliar los efectos negativos e incluso mejorar la situación de este pequeño pero importante conglomerado de biodiversidad.

Así, en resumen, los principales impactos con especial riesgo para la biodiversidad se dan en:

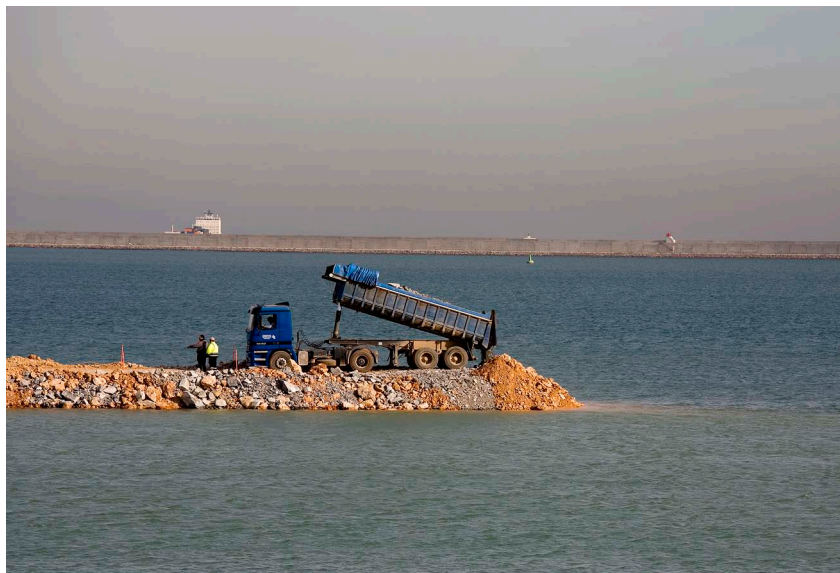
- El delta del Llobregat y la zona marítima
- Los acuíferos del delta del Llobregat
- El litoral próximo
- La proximidad de espacios de protección especial
- Las especies protegidas

Considerando todos los datos expuestos en el apartado anterior (2.2.1.), se han podido calcular de forma aproximada las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas en los procesos de producción de los materiales empleados en las obras (EN16), tal y como aparecen en la siguiente tabla:

#### MATERIALES UTILIZADOS EN LAS OBRAS EJECUTADAS (PESO O VOLUMEN)

MATERIAL	UNIDAD	PESO o VOLUMEN 2008	PESO o VOLUMEN 2009
Todo-uno de cantera	t	1.614.919,00	1.328.024,00
Todo-uno artificial	t	248.315,00	
Escollera	t	87.515,02	
Hormigón	m <sup>3</sup>	99.080,00	45.504,00
Acero	t	1.909,00	3.496.540,00
Pavimentos	m <sup>3</sup>	11.125,00	289.116,00
Aglomerado	t	8.384,00	7.873,00

MATERIAL	UNIDAD	PESO o VOLUMEN 2008	PESO o VOLUMEN 2009
Materiales de dragado	m <sup>3</sup>	1.384.652,52	2.070.072,00
Materiales de relleno	m <sup>3</sup>	4.487.862,00	4.003.402,00
<b>TOTAL</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>5.872.514,52</b>	<b>6.073.474,00</b>



A partir de estos datos se puede afirmar que, para la mayor parte de los materiales, el consumo ha sido inferior en 2009 respecto al 2008. En los casos en que el consumo de material ha sido superior en

2009 (acero y pavimentos) el incremento ha sido significativo.

De esta cantidad se ha identificado el peso y volumen de los materiales reciclados utilizados:

#### MATERIALES RECICLADOS (VALORIZADOS) UTILIZADOS EN LAS OBRAS EJECUTADAS

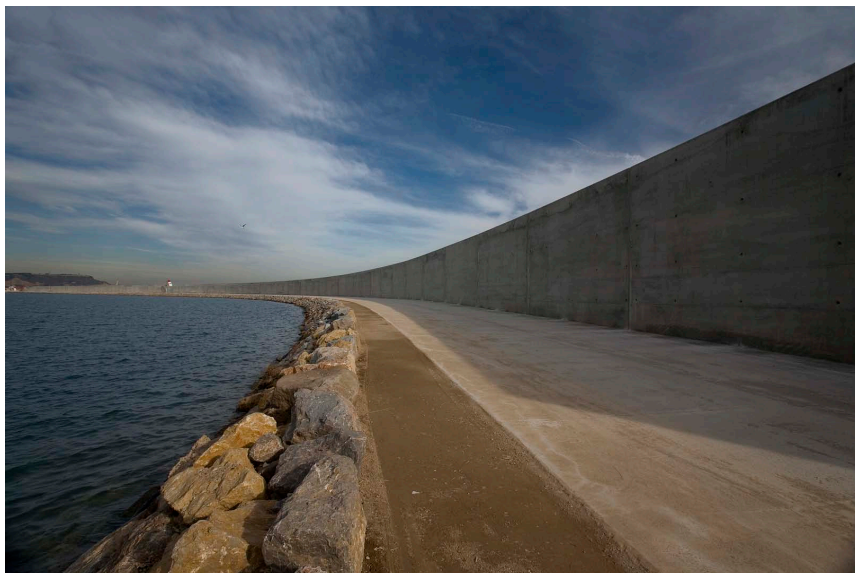
MATERIAL	UNIDAD	PESO o VOLUMEN 2008	% RECICLADO	PESO o VOLUMEN 2009	% RECICLADO
Todo-uno + escollera	t	207.479,00	10,58	271.710,40	5,62
Materiales de relleno	m <sup>3</sup>			2.107.527,60	32,89
Pavimentos	m <sup>3</sup>	223.250,00	3,73	-	-

Agrupando los materiales según las unidades de medida utilizadas (t ó m<sup>3</sup>), se han calculado los porcentajes de material reciclado en relación al total de recursos utilizados, lo que proporciona un 5,62% en toneladas (t) y un 32,89% en metros cúbicos (m<sup>3</sup>).

A partir del cálculo de la media aritmética se puede afirmar que el porcentaje de materiales reciclados utilizados en las obras ejecutadas en el 2009 ha sido de 19,26%, cantidad que se ha doblado respecto al año anterior (7,16%).

#### EMISIONES TOTALES, DIRECTAS E INDIRECTAS, DE GASES DE EFECTO INVERNADERO, EN PESO

Material	Unidad	2008		2009	
		Cantidad utilizada	Emisiones CO <sub>2</sub> (t)	Cantidad utilizada	Emisiones CO <sub>2</sub> (t)
Todo-uno	t	1.863.234,00	253.399,80	1.261.622,60	171.580,70
Escollera	t	87.515,02	59.510,20	66.401,20	45.152,80
Hormigón	m <sup>3</sup>	99.080,00	25.602,30	45.504,40	11.758,20
Pavimentos	m <sup>3</sup>	11.125,00	18.156,00	289.116,10	471.837,47
Acero	t	1.909,00	2,90	3.496.540,40	5.244,80
<b>TOTAL</b>			<b>356.671,20</b>		<b>705.574,00</b>



A partir de la suma de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas en los procesos de producción de los materiales empleados en las obras de ampliación del Port, se puede estimar que las emisiones totales de gases de efecto invernadero han aumentado respecto al año 2008.

### Información destacada

El conjunto de obras y actuaciones para la ampliación de la instalación portuaria que abarca el periodo 2007-2011 genera un relevante impacto medioambiental. Este deberá prorratearse en el tiempo de vida útil (amortización) y, además, corresponde repartirlo subsidiariamente entre todas las empresas y organizaciones que, junto a las administraciones, están directamente involucradas en la explotación de estas infraestructuras.

Los datos concretos que muestra esta memoria recogen exclusivamente las grandes obras, relevantes por su impacto ambiental. Pero es sin duda un reto esencial alcanzar la máxima precisión en todos los indicadores, para poder determinar objetivos de calidad que permitan mejorar el rendimiento medioambiental en todas las dimensiones del Port, sobre todo una vez finalizado el proyecto de ampliación.

Algunos de los principales impactos sobre el medio ambiente asociados a la ejecución de las obras de ampliación del Port se relacionan con el volumen de recursos naturales utilizados para la realización

de las mismas, con las emisiones de gases de efecto invernadero debidas a las actuaciones llevadas a cabo y con la alteración de la biodiversidad del medio en el cual se han ejecutados los proyectos. En este sentido, siguiendo las indicaciones del GRI, se identifican indicadores de desempeño ambiental que valoran cada uno de los impactos nombrados anteriormente.

### Breve descripción de las principales obras

#### Ampliación hacia el sur

La actuación que ha concentrado la mayor parte de la inversión de la APB en este ejercicio es la que concierne al proyecto *Rehabilitación del muelle Prat*. Su finalidad es la completa rehabilitación de la parte averiada del muelle Prat Fase I, es decir, la zona relativa a los cajones del número 10 al 25.

Las obras incluyen la reconstrucción de 660 metros de línea de muelle con cajones reflotados y/o cajones de nueva ejecución, la demolición y vertido de los cajones no reflotados, el dragado de la dársena y el relleno hasta cota +3,50 de la explanada con material procedente del dragado complementado con material aportado por vía terrestre.

También se contempla la ejecución de motas de todo-uno y escollera para la creación de recintos auxiliares en los cuales depositar material excedente o aquel que, por exigencias del programa constructivo, no pueda ser vertido en el recinto del propio muelle.

En este ejercicio ha comenzado la *Habilitación de la línea de atraque del muelle Prat*, que supone



la ejecución de la viga cantil o superestructura de este muelle Prat, dotándola de las instalaciones necesarias para el amarre y atraque de los buques portacontenedores de última generación, así como de los elementos necesarios para el funcionamiento de las grúas y equipos.

El proyecto abarca la habilitación de la línea de atraque relativa a los 1.000 metros más hacia el sur, es decir, doce cajones de la Fase II y otros trece cajones de la Fase I. La superestructura proyectada sobre la Fase I está formada por la viga cantil que apoya sobre los cajones abarcando sus dos primeras filas de celdas. Sobre los cajones de la Fase II, además de esta viga cantil, en la superestructura se proyecta una losa de cierre de los cajones de hormigón armado sobre las dos siguientes filas de celdas.

Otras actuaciones que se enmarcan en el proceso de ampliación hacia el sur del Port de Barcelona son las que se detallan a continuación.

Durante el 2009 ha finalizado la obra *Proyecto de movimiento de precargas (actuación 5). Terminal Prat*, cuyo objeto ha sido retirar los materiales integrantes de las precargas existentes en la terminal Prat (sobre las explanadas situadas en el trasdós de la Fase II y los cajones número 1 a 7 de la Fase I). El material procedente de dichas precargas se ha vertido y extendido en un recinto cerrado al efecto, ubicado al sur de dicha terminal.

La obra *Ampliación de la explanada hacia el sur. Terminal Prat*, ha comenzado en este ejercicio y comprende la retirada (carga, transporte y extendido) de los materiales constitutivos de las precargas de

la explanada correspondiente a la ampliación hacia el sur del muelle Prat, así como la regularización y formación de la explanada tipo E2 en una zona y la terminación con todo-uno de cantera en la zona destinada a las grúas de patio (*automatic stacking cranes, ASC*).

### **Habilitación de espacios**

Respecto a las obras relacionadas con la habilitación de espacios ya existentes, para dar respuesta a la demanda generada por el tráfico de cruceros ha finalizado la obra *Refuerzo del dique Bocana Nord*, que posibilita el uso del tramo del dique vertical de esta bocana como muelle de cruceros durante la época estival. Las actuaciones que se han llevado a cabo comprenden, por una parte, el cierre del tramo norte, que comporta la construcción de un espaldón de anchura en cimentación variable de 4,45 a 2,80 y con coronación variable entre las cotas + 11,75 y + 4,75, protegido de los esfuerzos dinámicos del oleaje por un manto principal de bloques cúbicos de hormigón, en el tramo oriental y por escollera en el resto. Por otra, se ha ejecutado la superestructura del dique vertical.

En ejecución se encuentra la obra *Habilitación de la pasarela de la estación marítima C*, del muelle Adossat. Los trabajos de reforma de esta terminal destinada a los cruceros han comenzado a finales del año 2009, época en que este tráfico es menor, y estarán acabadas durante la primavera del año 2010.

La remodelación de la terminal C consiste en la construcción de un módulo de elevación, adosado



a la fachada sur del actual edificio. Este módulo, de casi 100 metros cuadrados de superficie, contará con una escalera mecánica, una escalera de obra y un ascensor para personas discapacitadas. El primer piso de la terminal conectará con una pasarela fija que se instalará paralela a la fachada del edificio y al muelle y permitirá a los pasajeros acceder y abandonar el buque a través de *fingers* sobre railes.

El aumento creciente de la manipulación de líquidos a granel en el Port de Barcelona y las previsiones de futuras demandas han impulsado la construcción de un nuevo atraque para este tipo de tráfico. El proyecto *Atraque para buques de granel líquido* concibe una estructura para la transferencia de productos refinados de barco a tierra en la cara noroeste del muelle de la Energía (Inflamables).

En el ámbito de la reordenación de las terminales de contenedores que se está llevando a cabo en el Port de Barcelona, se inscribe la *Ampliación del muelle Adossat 2ª fase B*. El proyecto forma parte del Plan Director del Port de Barcelona y contempla la creación de un muelle destinado a una terminal mixta de contenedores de 1.000 metros de longitud y 16 metros de calado, adosado al dique del Est. La solución adoptada es un muelle de gravedad de cajones de hormigón armado, incluyendo la construcción de un tacón en el extremo sur para permitir el atraque de buques ro-ro y la ejecución de una mota de cierre perpendicular a la alineación del muelle.

Con el propósito de posibilitar el atraque de cruceros y buques portacontenedores en la zona





sur del muelle Adossat, el Port de Barcelona ha impulsado el proyecto *Reposición alineación módulo 1 del muelle Adossat*. Su objeto es el diseño y definición constructivos de las obras necesarias para la demolición del tacón ro-ro situado en la zona sur del mencionado muelle, así como el cierre de la dársena de prácticos adyacente, con la finalidad de habilitar una línea de atraque que proporcione continuidad a los dos tramos de Adossat con su reciente prolongación.

Continúan ejecutándose las obras de *Ampliación del muelle Sud*, que comportan la construcción de un atraque de 623 metros y una explanada de 18 hectáreas. También se suprimirá el pantalán de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), con lo que se mejorará la maniobrabilidad de la dársena situada entre los muelles Sud, Adossat y Energía (Inflamables). En esta zona reviran actualmente los barcos y con esta obra se logrará un incremento de las distancias y del calado de la dársena. En el muelle Sud, la línea de atraque aumentará un 10% y la nueva superficie que se obtendrá aumentará la capacidad de la terminal de contenedores de este muelle.

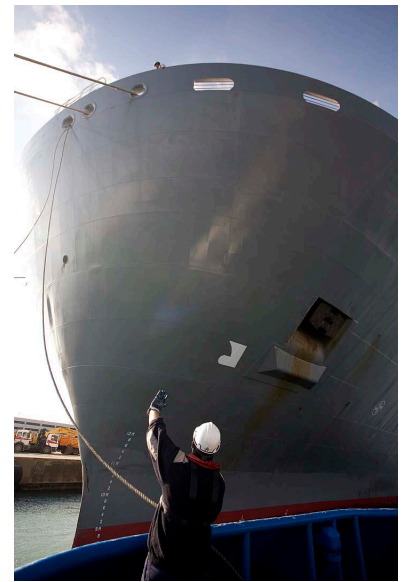
### **Remodelación de muelles existentes**

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

En este año ha concluido la obra *Relleno, explanada y precarga para la consolidación del relleno del muelle Costa*, a la cota +2 entre la antigua

alineación del muelle y la nueva, para la formación de una explanada. Las obras también han incluido la prolongación de un aliviadero, situado en el extremo sur del actual muelle, y la de un colector de 800 milímetros de diámetro, que se encuentra aproximadamente en la mitad del muelle. Durante el transcurso del relleno se han extraído los fangos y se han acopiado en zonas de explanada realizada hasta su desecación.

Se está ejecutando el proyecto *Testero del muelle Contradic – Ergransa*, con la finalidad de remodelar el tramo de bloques de hormigón de la parte delantera (testero) del muelle del Contradic. Este se emplea para la descarga de buques graneleros y la carga se almacena en el contiguo silo de la empresa Ergransa. Las obras comprenden la demolición de parte de la superestructura existente; el refuerzo estructural de unos 149 metros de muelle dispuesto en dos alineaciones (116 metros en el extremo norte de la alineación este y los 33 metros contiguos de la alineación norte); la ejecución de la superestructura, consistente en una viga de hormigón armado, corrida a lo largo del muelle, de 3,2 metros de anchura, 2,6 metros de altura y vuelo variable respecto del muro de bloques y la sustitución y avance de las defensas existentes hasta la nueva alineación (en el tramo de Contradic Est, que no ha sido reforzado), además del traslado de los bolardos. Se utilizarán defensas tipo escudo.



### Accesos viarios

La construcción de infraestructuras viarias contribuye a la agilidad y rapidez en la entrada y salida de mercancías del recinto portuario.

En este contexto se enmarca el proyecto de *Urbanización calle 100* que forma parte de los trabajos de urbanización de los accesos a la terminal Prat. El sistema viario en el ámbito del proyecto es el vial principal (calle 100), al que confluyen diferentes vías secundarias de la zona concesionada a la Zona de Actividades Logísticas, incluidas la depuradora y la desalinizadora.

La calle 100 tiene una longitud de 1.040 metros y se extiende entre el cruce con la calle 114 y la conexión con el futuro vial Prat. En el trazado se considera la parcelación existente y el límite territorial entre la AP-8 y el municipio del Prat de Llobregat.

### Actuaciones singulares

Se han licitado las obras del *Nuevo edificio del Punto de Inspección Fronterizo (PIF)*, que complementará al existente y dotará al Port de Barcelona de una única instalación destinada al control e inspección, tanto física como documental, de mercancías que llegan a la Unión Europea.

El nuevo edificio PIF se construirá en una parcela de 11.800 metros cuadrados (m<sup>2</sup>) en la zona sur portuaria y próximo a la puerta número 29, uno de sus accesos principales. El interior del inmueble, de unos 4.480 m<sup>2</sup>, constará de espacios reservados al área de sanidad exterior para productos de origen vegetal y animal destinados al consumo humano, las

áreas de sanidad animal y sanidad vegetal, así como oficinas, cámaras, almacenes, etc.

Uno de los componentes utilizados para la ejecución de la capa drenante de la explanada del muelle Prat ha sido un material granular seleccionado y con una granulometría muy poco regular. La contratación de *Suministro de material granular proveniente del reciclado de la construcción* se refiere al abastecimiento de dicho material para su uso en diferentes obras de la terminal Prat.

El reciclado de los residuos que generan las obras supone un beneficio ambiental importante, ya que se traduce en un ahorro en la extracción de recursos naturales y un alivio del problema ambiental que origina la eliminación de los residuos.

En mayo de 2008 se inició el traslado del personal de la Autoridad Portuaria de Barcelona al edificio Este del World Trade Center (WTC) Barcelona, que ahora acoge a las personas que trabajaban en el edificio ASTA y en la sede de la organización en el Portal de la Pau. El proyecto *Habilitación de oficinas* contempla la remodelación de los espacios que albergan las distintas dependencias y cuya segunda fase ha concluido en 2009.

### 2.2.3. Principales fuentes generadoras de emisiones derivadas de la actividad directa

A continuación se especifica el consumo de energía eléctrica, gas y combustibles bajo la gestión directa de la APB:

<b>ENERGÍA ELÉCTRICA (kWh)</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
	35.004	31.057	28.435	27.414
Ahorro de energía eléctrica			2.622	1.021

<b>Port Vell (kWh)</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
	265.022	265.374	283.765	273.288
Ahorro de energía eléctrica				10.477

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Origen combustibles primarios	31.057	28.435	27.414
Origen fuentes renovables	-	-	-
Ratio de mejora anual	-	-	-

La reducción del consumo en relación a 2008 se corresponde con el traslado definitivo de las oficinas de la plantilla técnico-administrativa al WTC Barcelona.

<b>GAS (m³)</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
	1.654	1.622	2.031	1.211

<b>COMBUSTIBLES (l)</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Gasóleo	2.617	2.822	2.970	3.480
Gasolina	568	520	416	362
<b>TOTAL</b>	<b>3.185</b>	<b>3.342</b>	<b>3.386</b>	<b>3.842</b>

<b>DESPLAZAMIENTOS INTERNOS</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Desplazamientos internos (km)	-	1.088.555
Ratio de mejora anual	-	-

<b>DESGLOSE DE DESPLAZAMIENTOS INTERNOS 2009 (km)</b>	
Vehículos <i>pool</i>	437.241
Vehículos Conservación	230.825
Vehículos Policía Portuaria	420.489

#### DESGLOSE DE DESPLAZAMIENTOS (VIAJES)

	<b>2008</b>		<b>2009</b>		<b>Diferencia</b>
	<b>Total km</b>	<b>%</b>	<b>Total km</b>	<b>%</b>	
<b>Medio transporte</b>					
Automóvil	18.000	2,18	29.104	3,81	1,63
Ferrocarril	54.100	6,56	112.438	14,72	8,16
Avión	753.044	91,26	622.098	81,46	-9,80
<b>TOTAL</b>	<b>825.144</b>	<b>100</b>	<b>763.640</b>	<b>100</b>	<b>-61.504</b>

En 2009 ya es posible realizar la comparativa respecto al año anterior, tanto en lo relativo al total de kilómetros (61.504 menos que en 2008) como en relación a los medios de transporte usados, donde cabe destacar un aumento del ferrocarril en 8,16 puntos en detrimento del uso del avión, que pasa de representar el 91,26 % en 2008 al 81,46% en 2009.

<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub> (t)</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Energía eléctrica (t)	3.652	4.171	3.701	3.388	3.267
Gas (t)	112,42	92,62	90,83	113,77	67,82
<b>Combustibles (t)</b>					
Gasóleo	147,70	189,50	204,36	215,09	217,45
Gasolina	102,39	40,39	36,97	29,59	25,75
<b>TOTAL</b>	<b>4.015</b>	<b>4.494</b>	<b>4.033</b>	<b>3.747</b>	<b>3.578</b>

Fuente: EMEP/CORINAIR

#### EMISIONES DE OTROS CONTAMINANTES

<b>MONÓXIDO DE CARBONO, CO (kg)</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Tráfico	204,95	103,34	118,90	112,14	106,16
Calefacción	250,92	206,73	202,74	253,93	151,37
<b>TOTAL</b>	<b>455,87</b>	<b>310,07</b>	<b>321,64</b>	<b>366,07</b>	<b>257,53</b>

<b>COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES, COV (kg)</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Tráfico	23,21	11,05	13,13	12,68	11,99
Calefacción	10,04	8,27	8,11	10,16	6,05
<b>TOTAL</b>	<b>33,25</b>	<b>19,32</b>	<b>21,24</b>	<b>22,84</b>	<b>12,35</b>

<b>DIÓXIDO DE AZUFRE, SO<sub>2</sub> (kg)</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Tráfico	4,70	4,07	4,82	4,89	4,38
Calefacción	0,60	0,50	0,49	0,61	0,36
<b>TOTAL</b>	<b>5,30</b>	<b>4,57</b>	<b>5,31</b>	<b>5,5</b>	<b>4,74</b>

<b>PARTÍCULAS EN SUSPENSIÓN, PM<sub>10</sub> (kg)</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Tráfico	43,72	47,10	55,02	56,7	53,13
Calefacción	5,82	4,80	4,70	5,89	3,51
<b>TOTAL</b>	<b>49,54</b>	<b>51,90</b>	<b>59,72</b>	<b>62,59</b>	<b>56,64</b>

<b>ÓXIDOS DE NITRÓGENO, NO<sub>x</sub> (kg)</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Tráfico	402,13	453,00	558,72	552,81	522,23
Calefacción	100,37	82,69	81,10	101,57	60,55
<b>TOTAL</b>	<b>502,50</b>	<b>535,69</b>	<b>639,82</b>	<b>654,38</b>	<b>582,78</b>

Fuente: EMEP/CORINAIR

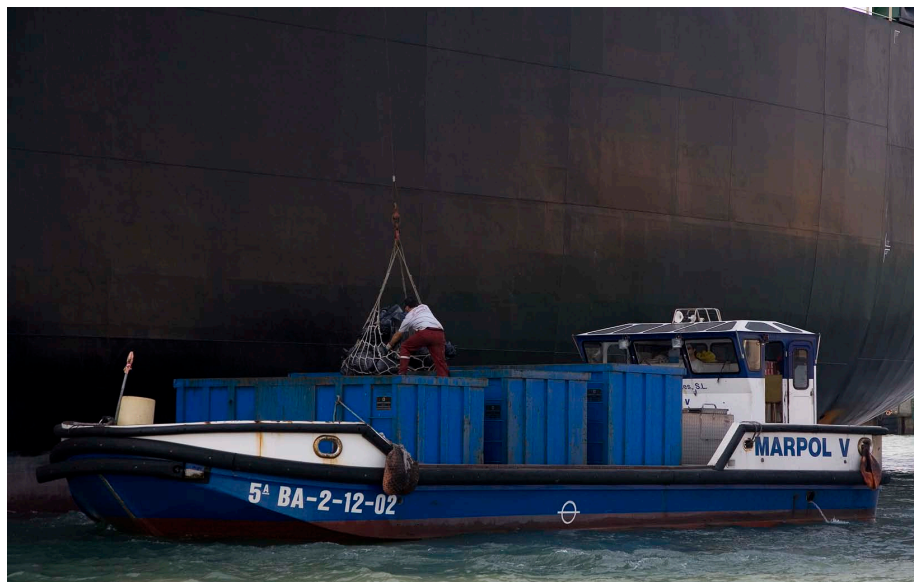


#### 2.2.4. Principales residuos

Se trata tanto de residuos peligrosos (disolventes, baterías,...) como de residuos no peligrosos (papel, envases ligeros, vidrio,...).

<b>RESIDUOS (t)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Papel / Cartón	104,62	69,33
Envases ligeros	22,31	14,45
Vidrio	65,56	12,36
Chatarra	19,62	15,96
Escombros de obra menor	194,40	129,60
Defensas	13,40	1,84
Pilas	0,09	0,09
Fluorescentes	0,44	0,16
Residuos informáticos	6,72	1,55
Tóners	0,76	1,39
Baterías	0,23	-
Refuerzo Trinijove	2,08	1,42
Absorbentes	12,54	1,00
Residuos no especiales	35,85	43,59
Residuos especiales	0,17	3,15
Residuos PIF	0,80	2,82
<b>TOTAL</b>	<b>479,59</b>	<b>298,71</b>

<b>Otros residuos (l)</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Sanitarios	620	489



## Residuos MARPOL

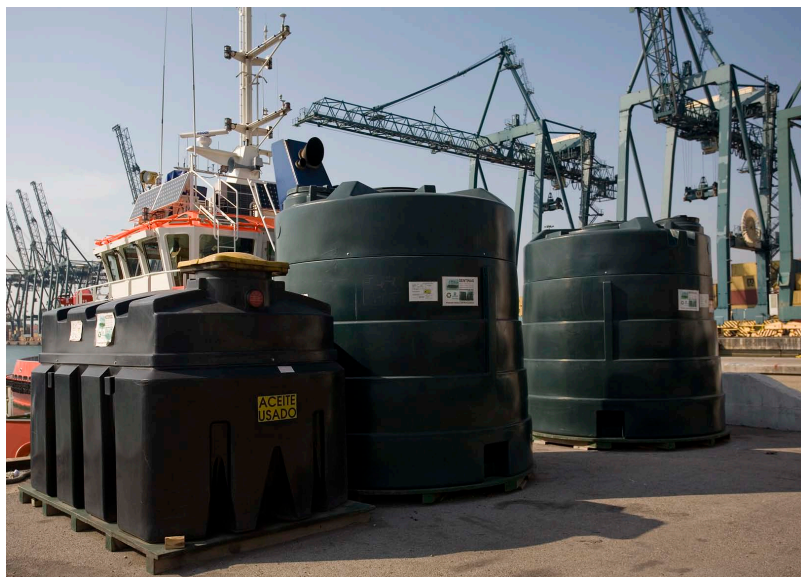
MARPOL: convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques, elaborado por la Organización Marítima Internacional. Tiene por objetivo preservar el ecosistema marino mediante la eliminación completa de la polución generada por los hidrocarburos y otras sustancias nocivas.

La APB ha redactado en 2009 el segundo Plan de Recepción de Residuos de Buques, tras evaluar la experiencia del primero y escuchar a las administraciones competentes y a la Comunidad Portuaria.

Servicio recepción de residuos de buque	2008		2009	
	Cantidades recogidas (m³)	Número de servicios	Cantidades recogidas (m³)	Número de servicios
Residuos oleosos (MARPOL I)	51.647	2.585	41.241,6	1.881
Residuos químicos (MARPOL II)			933,5	46
Aguas sucias (MARPOL IV)	913	9	8.072	55
Residuos sólidos (MARPOL V)	40.216	9.046	28.807	7.455
<b>TOTAL SERVICIOS</b>		<b>11.640</b>		<b>9.437</b>

Para realizar los servicios de protección del medio marino, la APB cuenta con cinco embarcaciones que operan todos los días del año.

	2008			2009		
	Acciones	Cantidad	Unidad	Acciones	Cantidad	Unidad
Presencia de hidrocarburos	62 acciones	6.270 l		43 acciones	9.605 kg	
Notificaciones de flotantes	56 acciones	940 m³	132 t	198 acciones	145.856 kg	864,3 m³
Barreras absorbentes	280 m	4		200 m		
Incidentes respondidos	118			245		



## 2.2.5. Consumo de recursos

CONSUMO DE AGUA APB (m³)	2006	2007	2008	2009
	257.709	301.295	284.696	225.558
			2008	2009
Porcentaje de agua obtenida de la red municipal			100%	100%
Porcentaje de agua obtenida de acuíferos y otras fuentes renovables			0%	0%
Porcentaje de agua reciclada			0%	0%
Ratio de mejora anual				

La fuente de captación de agua procede de la red pública, es decir, la que suministra Aguas de Barcelona, ya que no existen pozos de agua subterránea.

PORT VELL (m³)	2006	2007	2008	2009
	22.655	27.182	28.000	28.000
			2008	2009
Porcentaje de agua obtenida de la red municipal			69%	69%
Porcentaje de agua obtenida de acuíferos y otras fuentes renovables			21%	21%
Porcentaje de agua reciclada			-	-
Ratio de mejora anual				

CONSUMO DE PAPEL APB (kg)	2006	2007	2008	2009
	20.722,46	23.345,39	22.690,96	17.971,12
Porcentaje sobre total de papel reciclado				20,63
Ratio de mejora anual				

Un total de 3.708 kg corresponde a papel reciclado (folios,...).





Durante este año 2009 se ha producido una significativa reducción del consumo de papel, en concreto un 20,80% sobre el total consumido el año anterior. Esta disminución se ha debido fundamentalmente a tres factores: la formulación de este como uno de los objetivos generales de todo el personal para 2009 (fijado en un 5% de reducción en relación al año anterior), la política de compras alineada a los ajustes presupuestarios y, sobre todo, la sensibilización de las personas de la organización impulsada por el proyecto Oficina Verde.

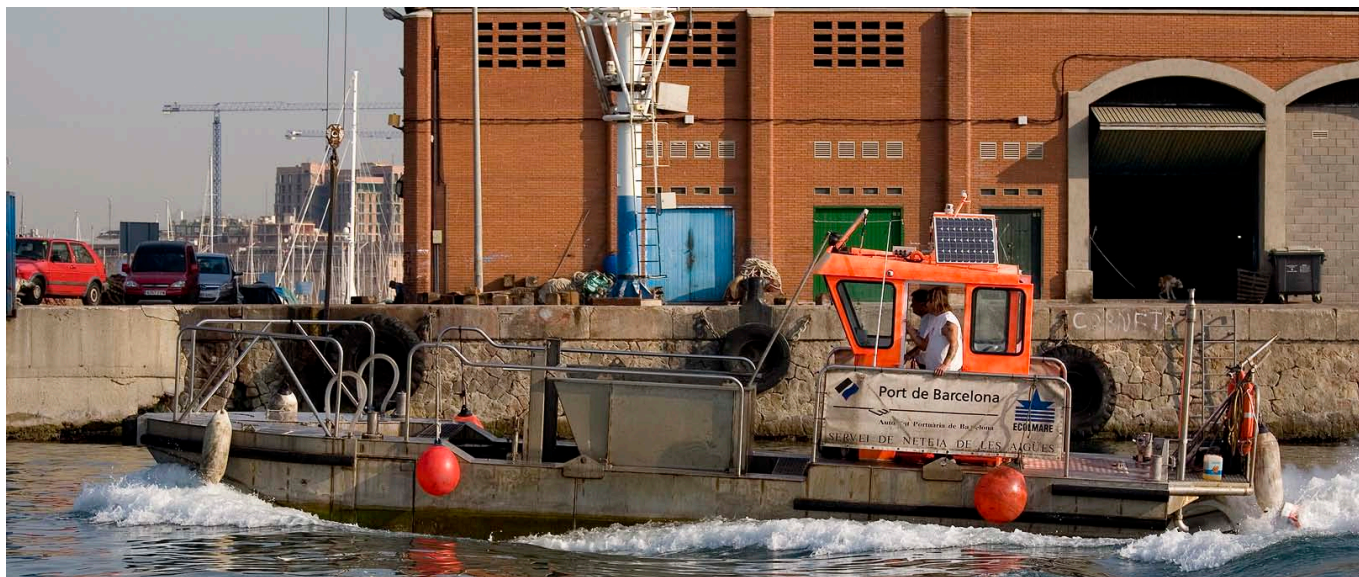
Port Vell (kg)	2006	2007	2008	2009
	21	20,80	19,20	16

CONSUMO DE PINTURAS, ACEITES Y OTROS FUNGIBLES DE MANTENIMIENTO (m³)				
	2006	2007	2008	2009
			0	0

El material de mantenimiento –disolventes, pinturas, bombillas, aceites, etc.– entendido como consumo propio de la APB es nulo. Por un lado, los espacios concesionados quedan fuera de este cómputo y, por otro, los trabajos que se realizan son contratados a empresas externas que facturan por trabajo realizado y, por lo tanto, no se tiene constancia de las cantidades consumidas.

### 2.2.6. Multas y sanciones

- No se tiene conocimiento de sanciones significativas (ni administrativas ni judiciales) en 2009 por incumplimiento de la normativa ambiental vigente.
- Respecto a los concesionarios, la APB exige el cumplimiento de los requerimientos y condiciones establecidas en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, y la orden FOM/938/2008, de 27 de marzo. Por lo demás, en todas sus licitaciones la APB exige el cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 49.1 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre. No se tiene conocimiento de casos de corrupción que hayan podido suponer la no renovación de una concesión (APB).
- No se tiene constancia de la existencia de archivos de casos de corrupción detectados en 2009.
- En fecha 2 de marzo de 2009 la Comisión Nacional de la Competencia incoó expediente sancionador a la Autoridad Portuaria de Barcelona y resto de participantes en Proatrans. El 30 de diciembre de 2009 se instó terminación convencional del expediente.
- No se tiene constancia en 2009 de sanciones ni multas significativas ni tampoco de sanciones no monetarias derivadas del incumplimiento de declaraciones, convenciones o tratados internacionales, locales, regionales o nacionales.
- No se tiene constancia en 2009 de sanciones ni multas significativas ni tampoco de sanciones no monetarias derivadas de acciones llevadas a cabo contra la organización mediante el uso



de mecanismos internacionales de disputa supervisados por autoridades gubernamentales.

- En fecha 15 de septiembre de 2009 la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social resolvió declarar la existencia de falta de medidas de seguridad en el accidente acaecido durante el temporal de 26 de diciembre de 2008 y establecer un recargo del 30% en todas las prestaciones que se deriven, haciendo responsable del pago a la APB (RS-36-1-2009/425.705-05). Dicha resolución ha sido impugnada.
- No se tiene conocimiento de que se hayan producido debates públicos o cuestionamientos relativos al cumplimiento de las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios mencionados en comunicaciones de marketing, incluidas la publicidad, otras actividades promocionales y los patrocinios.
- No se tiene conocimiento de sanciones o multas en relación con el respeto a la privacidad y la fuga de datos personales de clientes durante el ejercicio.
- No se tiene conocimiento de sanciones administrativas o judiciales impuestas a la APB por incumplimiento de leyes o regulaciones relacionadas con la prestación y uso de sus servicios en 2009.

#### OTROS PAGOS RELACIONADOS (EUROS)

	2008	2009
Pago de intereses de demora por litigios tarifarios	41.120,65	2.579.604,30
Pago de indemnizaciones de otros litigios	674,67	0

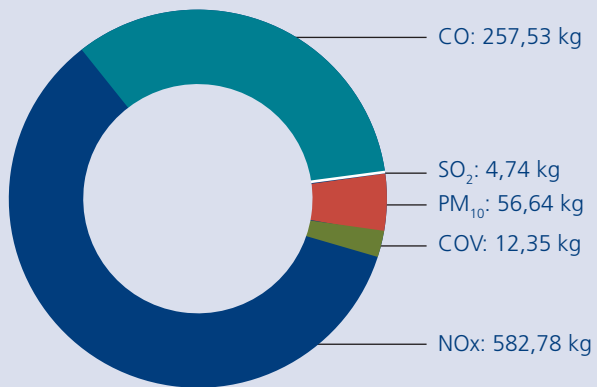
Los pagos de intereses hacen referencia a sentencias sobre litigios que diversos usuarios del Port de Barcelona han presentado ante el actual Ministerio de Fomento y otros organismos por las liquidaciones por la tarifa T-3 practicadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona a partir de la entrada en vigor de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

#### 2.2.7. Cuadro resumen de emisiones y consumos

##### EMISIONES CO<sub>2</sub> (t)

Obras	2008	2009
Todo-uno	253.399,80	171.580,70
Escollera	59.510,20	45.152,80
Hormigón	25.602,30	11.758,20
Pavimentos	18.156,00	471.837,47
Acero	2,90	5.244,80
<b>Energía eléctrica</b>	3.388,00	3.267,00
Gas	113,77	67,82
<b>Combustibles</b>		
Gasóleo	215,09	217,45
Gasolina	29,59	25,75
<b>Otros contaminantes</b>	1,11	0,91
<b>Total emisiones CO<sub>2</sub> (t)</b>	<b>360.418,76</b>	<b>709.152,90</b>

**DESGLOSE DE OTROS CONTAMINANTES: 914,04 kg**



**Consumo de recursos**

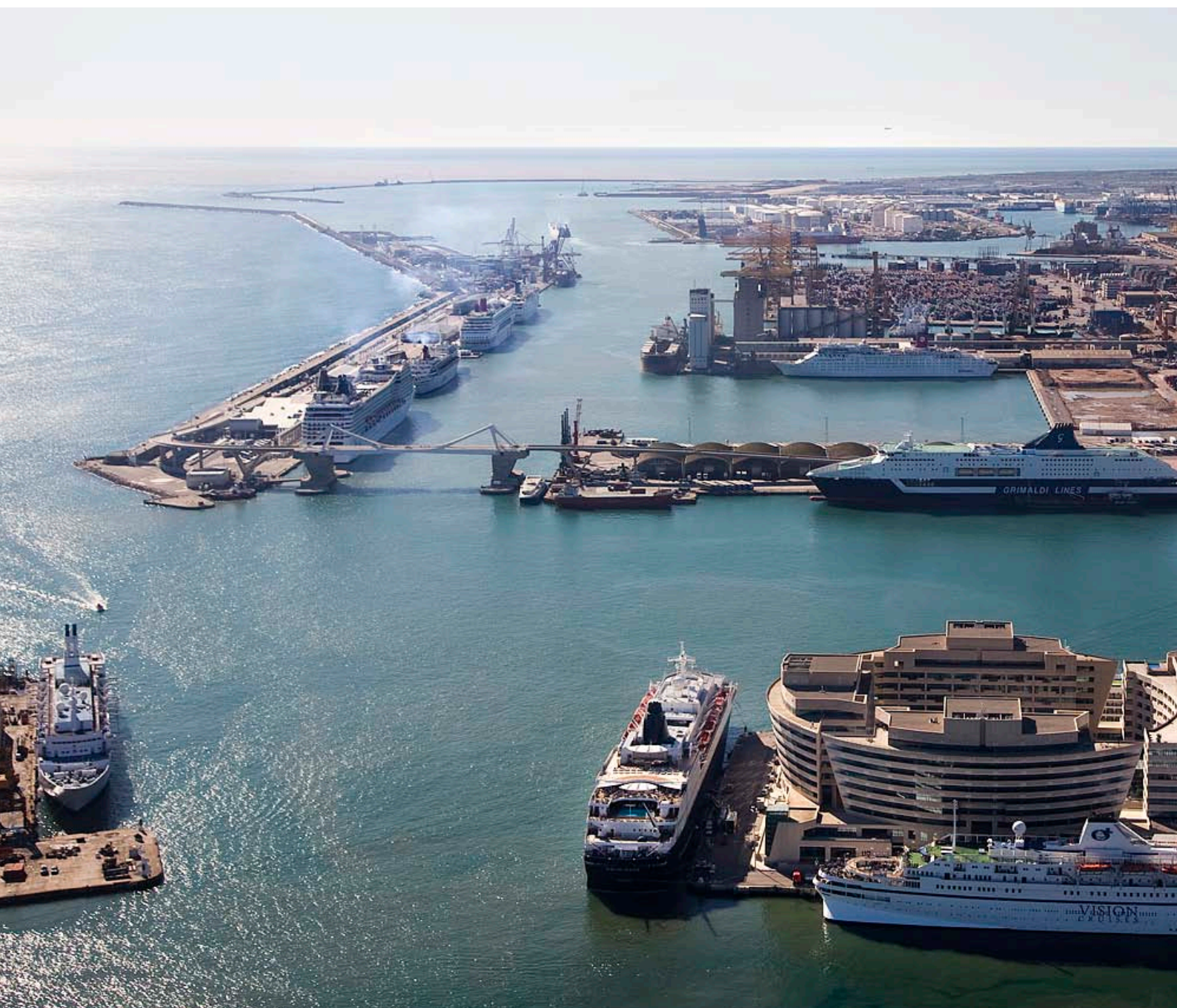
Se han integrado los consumos de la APB y de la Gerencia Urbanística Port 2000 (Port Vell), empresa participada al 100% por la APB.

	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Energía eléctrica (kWh)	312.200,00	300.702,00
Consumo de agua (m <sup>3</sup> )	312.696,00	253.558,00
Consumo de papel (kg)	22.710,16	17.987,12



# Plan y estructura de la Responsabilidad Social

Dado que uno de los puntos clave es integrar la responsabilidad social en la estrategia global de la organización, se han mantenido reuniones de trabajo con el equipo que formuló el Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona y se han analizado y definido los puntos principales de actuación para unir sinergias y dar respuesta a las necesidades y expectativas de los grupos de interés.





### **3.1. Estrategia de Responsabilidad Social**

A lo largo del año 2009 se ha seguido avanzando en la integración de la responsabilidad social (RS) en la estrategia de la organización.

Cabe destacar la consolidación del Comité de Responsabilidad Social, que a lo largo del 2009 se ha reunido en tres ocasiones: en mayo, julio y noviembre. Se trata del órgano encargado de gestionar y ejecutar los planes y proyectos que incorporan de manera integral y gradual la RS en la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), entendiéndose como tal la consideración voluntaria en la gestión de la organización de las preocupaciones sociales, económicas y medioambientales y las relaciones con los grupos de interés. Creado en 2006, el comité está liderado por el presidente de la APB y formado por los máximos responsables de las áreas de Gabinete de Presidencia, Comunicación y Relaciones Institucionales, Medio Ambiente, Promoción de la Comunidad Portuaria, Gerencia Urbanística Port 2000 (Port Vell) y Personas y Organización (integra Calidad y Responsabilidad Social Corporativas).

En mayo del 2009 se presentó al Comité de RS la estructura para configurar el Plan de Responsabilidad Social como elemento de diferenciación y refuerzo de la reputación y del posicionamiento del Port.

Dado que uno de los puntos clave es integrar la responsabilidad social en la estrategia global de la organización, se han mantenido reuniones de trabajo con el equipo que formuló el Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona (pendiente de aprobación



al finalizar el ejercicio 2009), y se han analizado y definido los puntos principales de actuación para unir sinergias y dar respuesta a las necesidades y expectativas de los grupos de interés. Ello favorecerá el establecimiento de un marco estratégico "Port de Barcelona" que guiará la actuación en el futuro.

### **Misión, visión y valores de la APB**

En la situación de crisis global, la misión y visión de la organización representan todavía un valor mayor.

#### **Misión**

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.

#### **Visión**

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo

Con ellas, la Autoridad Portuaria pretende aportar el máximo valor como puerto y generar confianza a sus diferentes grupos de interés. A pesar de que se trate de definiciones sencillas en un principio, implican: ampliar la capacidad portuaria, establecer un puerto en red, desplegar una fuerte política de alianzas, actuar como promotora del negocio portuario, impulsar un cambio cultural tanto de la APB como de la Comunidad Portuaria y desplegar una política de responsabilidad social corporativa adecuada.

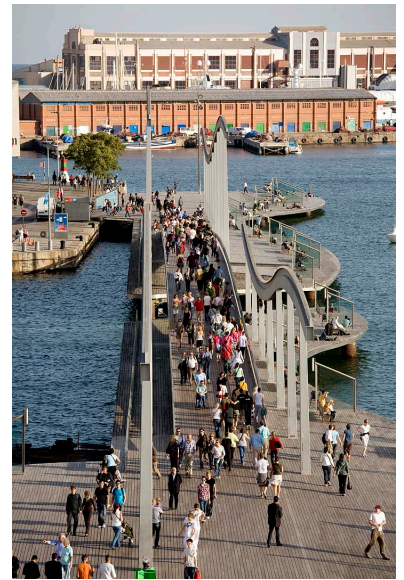
La forma de guiar la actuación y entender el papel de la organización ante los grupos de interés constituye la cultura corporativa de la APB.

#### **Valores**

- **Valoración y compromiso de las personas.** La empresa valorará a las personas, pero estas también se comprometerán; se enfatiza la idea de la transmisión en doble dirección (empresa – personas y viceversa).
- **Gestión ética y profesional.** Promover actitudes individuales en este sentido para que el conjunto de la gestión merezca este calificativo.
- **Orientación al cliente.** Pensar en el cliente final, interno o externo, al realizar las actividades que corresponden a la APB.
- **Responsabilidad social.** Ser conscientes que la naturaleza específica de la APB exige una atención constante al impacto en la sociedad.
- **Innovación.** Inquietud constante de la APB para mejorar lo que realiza y cómo lo realiza.

El enfoque de responsabilidad social queda reflejado en la misión y los valores de la organización y se recoge, por primera vez, en la décima línea estratégica de actuación del Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona, que define la estrategia a seguir por el Port de Barcelona liderada por la APB:

**L10. Fomentar el desarrollo del Port de Barcelona destacando las tres dimensiones de sostenibilidad: económica, medioambiental y social.**



Para desarrollar una **política económica** que favorezca la competitividad en el *hinterland* es necesario actuar en:

- Adecuar la política tarifaria y de servicios a las necesidades de los clientes.
- Fomentar la libre competencia en la prestación de servicios portuarios.
- Adecuar las condiciones de servicios y las tarifas de los operadores, en especial las de los servicios portuarios básicos.
- Promover la transparencia en la prestación de servicios portuarios.
- Fomentar las relaciones con el mercado.
- Poner en relieve las aportaciones económicas en temas culturales, ambientales y sociales.

Para desarrollar una **política ambiental** que minimice el impacto es necesario actuar en tres ejes:

- Optimizar la gestión ambiental.
- Disminuir las disfunciones ambientales.
- Desarrollar un puerto innovador e ir por delante en la promoción planteamientos en relación al medio ambiente.

Para desarrollar una **política social** (confianza, imagen y reputación, conocimiento compartido, transparencia, buenas prácticas,...) es necesario mantener un equilibrio en las tres dimensiones de la responsabilidad social:

- Promover campañas y actividades solidarias.
- Fomentar la participación social y el voluntariado.

- Establecer acuerdos.
- Impulsar políticas de relevancia social (igualdad de oportunidades).
- Fomentar la formación.
- Fortalecer los vínculos con la ciudad de Barcelona.
- Desarrollar un proyecto cultural propio.
- Fomentar el dialogo y la colaboración.

La Autoridad Portuaria ya se encuentra inmersa en proyectos de sostenibilidad, pero, además –como Administración pública que dispone de un territorio en el que se encuentran ubicados los agentes que intervienen en la operativa portuaria–, se compromete voluntariamente a **dinamizar la responsabilidad social en la Comunidad Portuaria** trabajando en tres ámbitos:

- Informar – formar.
- Promover proyectos e iniciativas conjuntos.
- Comunicar.

Siguen vigentes los atributos de los valores esenciales, definidos en 2008, que marcarán el futuro desarrollo en el Port de Barcelona y que han dado lugar a un documento participado y aprobado en el seno del Comité de Responsabilidad Social:

**Puerto ético:** fomentar el buen gobierno de la organización mediante un sistema de valores formales (código ético y compromisos con las partes interesadas).

**Puerto transparente:** establecer procesos que faciliten la transmisión de información a los grupos de interés promoviendo la reputación corporativa.

**Puerto sostenible:** minimizar el impacto ambiental e integrar el principio de sostenibilidad y de precaución en las diferentes actuaciones de la organización.

**Puerto ciudad:** implicación con la ciudad.

**Puerto solidario:** facilitar las condiciones a los grupos desfavorecidos y la cooperación internacional.

**Puerto cercano:** mantener una estrecha relación con los grupos de interés, fomentando y sistematizando los canales de diálogo y respuesta a sus necesidades e intereses.

**Puerto de las personas:** cohesión y proyecto común. Motivar e implicar a las personas, favoreciendo un ambiente de participación,

compromiso y calidad de vida de todos los colectivos vinculados con el Port.

**Puerto innovador:** favorecer la investigación y la innovación mediante la gestión del conocimiento y la adquisición de las mejores prácticas.

Las iniciativas para cada una de estas líneas estratégicas son competencia de las diferentes áreas de la APB y su definición se enmarca en el Plan de Empresa, en los objetivos evaluables y en acciones concretas previstas en el Plan de Acción de Responsabilidad Social 2008-2010.

## Objetivos de responsabilidad social 2009

El grado de cumplimiento de los objetivos establecidos para el ejercicio 2009 ha sido:

OBJETIVO	EVALUACIÓN
Revisar la misión, visión y valores de la APB	Revisión realizada en el marco del Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona. Siguen vigentes los existentes y se encuentran alineados con los de la APB.
Definir funciones/responsabilidades del personal de la APB.	Iniciado el proceso de planificación para la definición a través de los Grupos de Mejora de Cambio Cultural.
Plan Estratégico Ambiental.	Elaborado y pendiente aprobación.
Desarrollar el Plan Anual del Proyecto Cultural Port de Barcelona – Museo Marítimo.	Realizadas las acciones 2009 contempladas en el plan.
Desarrollar los proyectos Red Logística Humanitaria, Banco de los Alimentos y Cruz Roja.	Se desestima el proyecto Red Logística Humanitaria. <b>Banco de los Alimentos:</b> realizada la colaboración en la campaña Gran recolecta de alimentos en Cataluña e iniciado el proyecto Protocolo de actuación en el PIF. <b>Cruz Roja:</b> la APB ha cedido las instalaciones para almacenar los materiales de alojamientos temporales, en colaboración con Fundación Logística Justa, que se encargará de la gestión del espacio y del servicio logístico de la nave.
Ratificar, analizar y priorizar los grupos de interés de la APB – Port de Barcelona.	Realizadas la identificación, la definición del método de diálogo existente, la clasificación según su relación con la APB, la priorización y el mapa de los grupos de interés.
Desarrollar el Plan de Igualdad y proyecto de microdonaciones <i>Teaming</i> .	Elaborado el Plan de Igualdad de la APB (pendiente de aprobación).
Constituir el clúster de Innovación.	Presentada propuesta a Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y concedida la subvención para la elaboración del plan estratégico.



## Objetivos de responsabilidad social 2010

Algunos de los objetivos fijados en 2009 tienen continuidad en el ejercicio 2010, sea porque su temporalidad es superior a un año o porque su realización no ha sido viable.

Código ético de la APB.
Implantación de acciones prioritarias del Plan Estratégico Ambiental.
Desarrollar el Plan Anual del Proyecto Cultural Port de Barcelona – Museo Marítimo.
Definir las funciones/responsabilidades del personal de la APB.
Desarrollar el Plan de Igualdad.
Proyecto de microdonaciones Teaming.
Elaborar el Plan Estratégico y crear la Agrupación de Empresas Innovadoras que constituirá el clúster de Innovación.
Campaña de acción solidaria.
Implantar el proyecto Protocolo de actuación en el PIF.

### 3.2. Estructura y dinámica de gestión de la responsabilidad social

La responsabilidad social se ha gestionado desde dos enfoques:

**1. Responsabilidad social en el ámbito de la Autoridad Portuaria de Barcelona.** A continuación se resumen los aspectos principales:

- Integración de la responsabilidad social en el Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona. Visión compartida.
- Fijación de objetivos anuales específicos de responsabilidad social.
- Fijación de objetivos específicos de responsabilidad social en el Plan de Empresa.
- Fijación de objetivos de participación de personas en la mejora continua en el cuadro de mando integral (CMI).
- Fijación de un objetivo general remunerable de disminución de consumo de papel a toda la organización.
- Consolidación del Comité de Responsabilidad Social.
- Revisión del método para canalizar el suministro de información.
- Fomento de la formación para sensibilizar a las

personas en materia de responsabilidad social y en igualdad de oportunidades.

- Difusión y comunicación de los proyectos e iniciativas realizadas.
- Participación interdepartamental en el proyecto compartido por toda la organización: grupos de mejora.

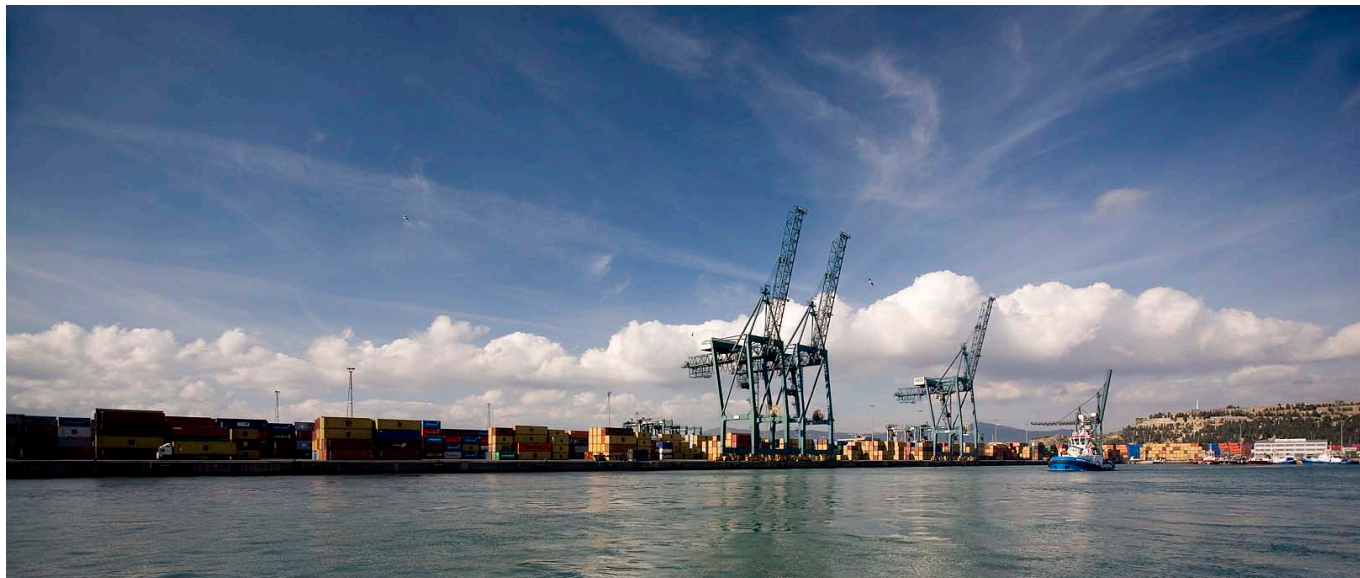
**2. Responsabilidad social en el ámbito de la Comunidad Portuaria.** Como consecuencia del compromiso de dinamizar la responsabilidad social en el ámbito del Port a lo largo de 2009, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha impulsado diferentes iniciativas en la línea de:

- Informar - formar: celebración en el mes de noviembre de la jornada “Hacia una gestión integrada: responsabilidad social y prevención de riesgos laborales” y diseño del programa de formación sobre “Integración y gestión de la responsabilidad social en la empresa”, que no se ha podido realizar por no haber alcanzado el número de inscripciones mínimas requeridas.
- Promover: realización de 2 campañas solidarias (Gran recolecta de alimentos en Cataluña y Navidad solidaria con la infancia).

La dinámica que se ha seguido ha sido totalmente participativa, ya que las decisiones se han tomado en el Grupo de Trabajo de Responsabilidad Social que emana del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria y está integrado por personas pertenecientes a diversas áreas la Autoridad Portuaria (Medio Ambiente, Servicios Médicos y Prevención de Riesgos Laborales, Comunicación y Relaciones Institucionales, Estrategia y Desarrollo, y Responsabilidad Social Corporativa) y a la Comunidad Portuaria (Centro Intermodal de Logística, estibadores, consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, fundaciones –Cares y Logística Justa–, Gerencia Urbanística Port 2000, Stella Maris, Consejo de Usuarios y Cruz Roja).

### Grupos de mejora vinculados directamente con la responsabilidad social

**Oficina Verde**, dependiente del Comité de Responsabilidad Social, nace con la voluntad de



elaborar una “Guía de buenas prácticas” con el objetivo de sensibilizar sobre temas ambientales y canalizar las iniciativas de consumo responsable en el ámbito del puesto de trabajo.

En el proceso de elaboración de la guía surgieron cuestiones que condujeron a la elaboración de cinco documentos:

- “Marco de referencia”. Especifica los aspectos que juegan un rol importante en el momento de elaborar la guía (misión y visión, líneas estratégicas, plan de acción RS, los indicadores GRI –EN1 y EN2- y el objetivo general de la organización en cuanto al ahorro de papel).
- “Guía de buenas prácticas”. Se dirige a todo el personal de la APB y contiene las recomendaciones sobre la utilización del material de oficina de la organización con el objetivo de reducir, reutilizar y reciclar.
- “Propuesta de acciones”. Se dirige al Comité de Dirección para la toma de decisión ya que incluye aquellas acciones que pueden ayudar a optimizar el uso de material de oficina. Por ejemplo, la unificación del pie de página de un correo electrónico que sale al exterior (para su puesta en marcha han intervenido Comunicación y Relaciones Institucionales, Sistemas de Información y Auditoría Interna).
- “Guía de material recomendado”. Especifica cuáles y cómo deben ser los materiales que la organización puede adquirir para tender a la sostenibilidad.

- “Instrucción de reciclaje”. Muestra cómo deben reciclarse en la oficina las fracciones valorizables, haciendo un especial hincapié en los productos mixtos (por ejemplo, un bolígrafo puede contener plástico, tinta y metal).

El grupo está integrado por personas de los departamentos de Medio Ambiente, Compras, Sistemas de Información, Centro de Documentación y Responsabilidad Social y ha coordinado su actividad en ocho sesiones de trabajo.

**Comisión Noxus**, con el objetivo de desarrollar un conjunto de medidas para la reducción significativa de NOx y PM<sub>10</sub> (partículas) en el medio atmosférico. La integran el presidente, el director general, el subdirector general de Explotación y Planificación Portuaria, el director de Infraestructuras y el jefe de Seguridad Industrial y Medio Ambiente de la APB.

Se ha reunido en dos ocasiones a lo largo de 2009, en el seno del Comité Ejecutivo. Su actividad se inició a raíz del Decreto 152/2007, de 10 de julio, de aprobación del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico, mediante el Decreto 226/2006, de 23 de mayo (página 23.837).

El principal proyecto desarrollado en el ejercicio 2009 ha sido el estudio de la viabilidad técnica y económica para realizar la conexión eléctrica en los buques atracados en puerto y reducir así las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) y partículas



generadas por los motores auxiliares de los buques que generan dicha electricidad.

**Comisión viaria y ferroviaria**, con el objetivo de desarrollar y promover el transporte de mercancías desde todos los ámbitos de conocimiento: infraestructuras, organización, servicios, operadores... Se encuentra integrada por personas pertenecientes a Explotación y Planificación Portuaria, Estrategia y Comercial y Infraestructuras y Conservación.

En 2009 se ha reunido en tres ocasiones y como hechos más relevantes cabe destacar:

- Desarrollo de la propuesta ferroviaria de la Autoridad Portuaria de Barcelona para la conexión por ferrocarril de ancho mixto (internacional + ibérico) para el transporte de mercancías por el corredor mediterráneo y del Ebro con la frontera francesa (junio 2009).
- Presentación del acuerdo entre la APB y ADIF para la gestión de operaciones ferroviarias en la red interior del Port de Barcelona (firmado en diciembre de 2009).
- Desarrollo de servicios comerciales (Port de Barcelona-Lyon) y estudio y planificación de futuros corredores.

### **Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria**

El Consejo Rector es el órgano impulsado por la APB con la finalidad de proyectar y promocionar nacional e internacionalmente la imagen y servicios del Port de Barcelona, al tiempo que coordinar los proyectos

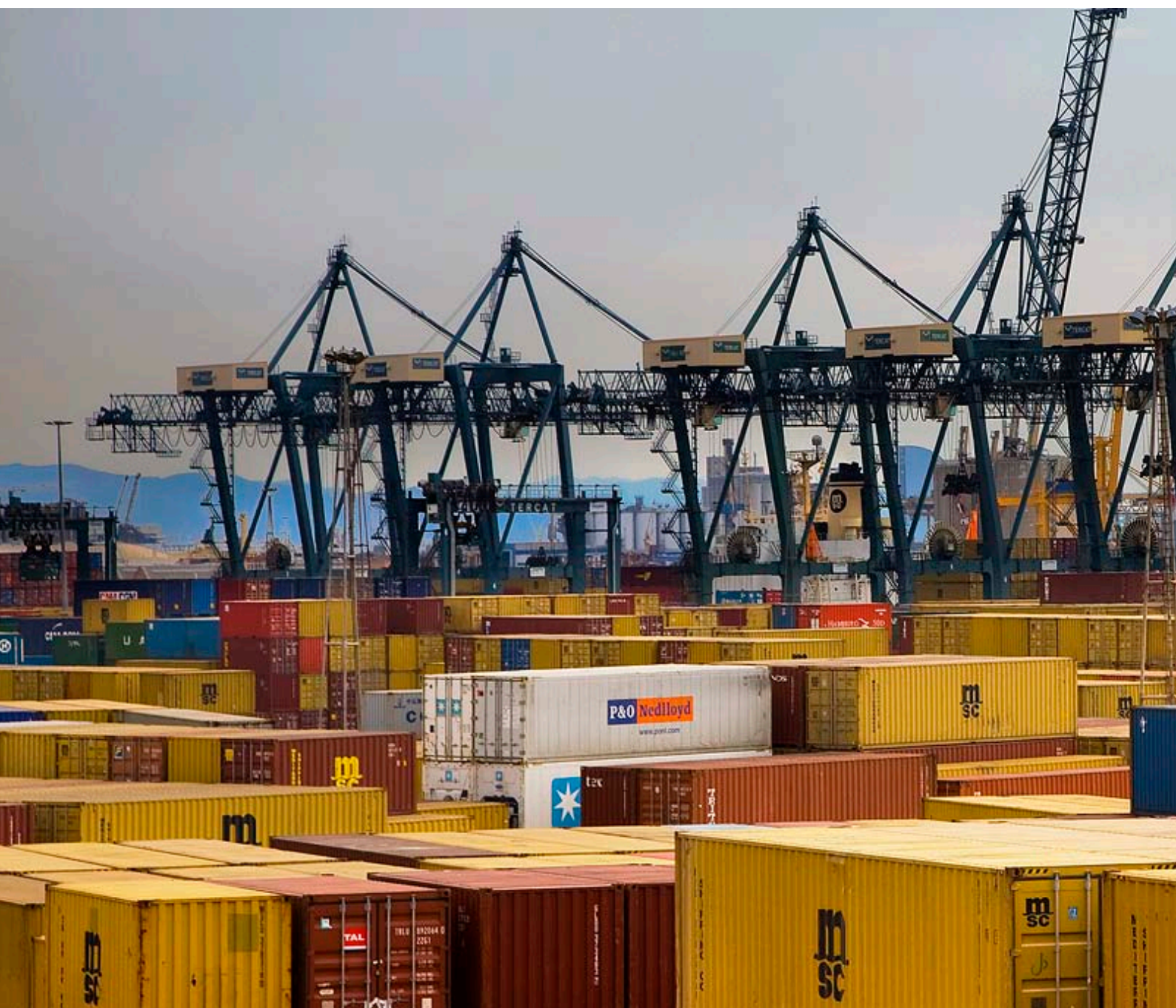
que emprende la Comunidad Portuaria con diversas organizaciones.

Este Consejo Rector consta de un Comité Ejecutivo que se reúne periódicamente para aprobar e impulsar iniciativas o hacer el seguimiento de las acciones que se desarrollan a través de sus 11 grupos de trabajo, entre ellos el de Responsabilidad Social. A lo largo de 2009, los 52 miembros que lo integran se han reunido en una ocasión (24 abril) y su comité ejecutivo en dos (24 abril y 9 de octubre).

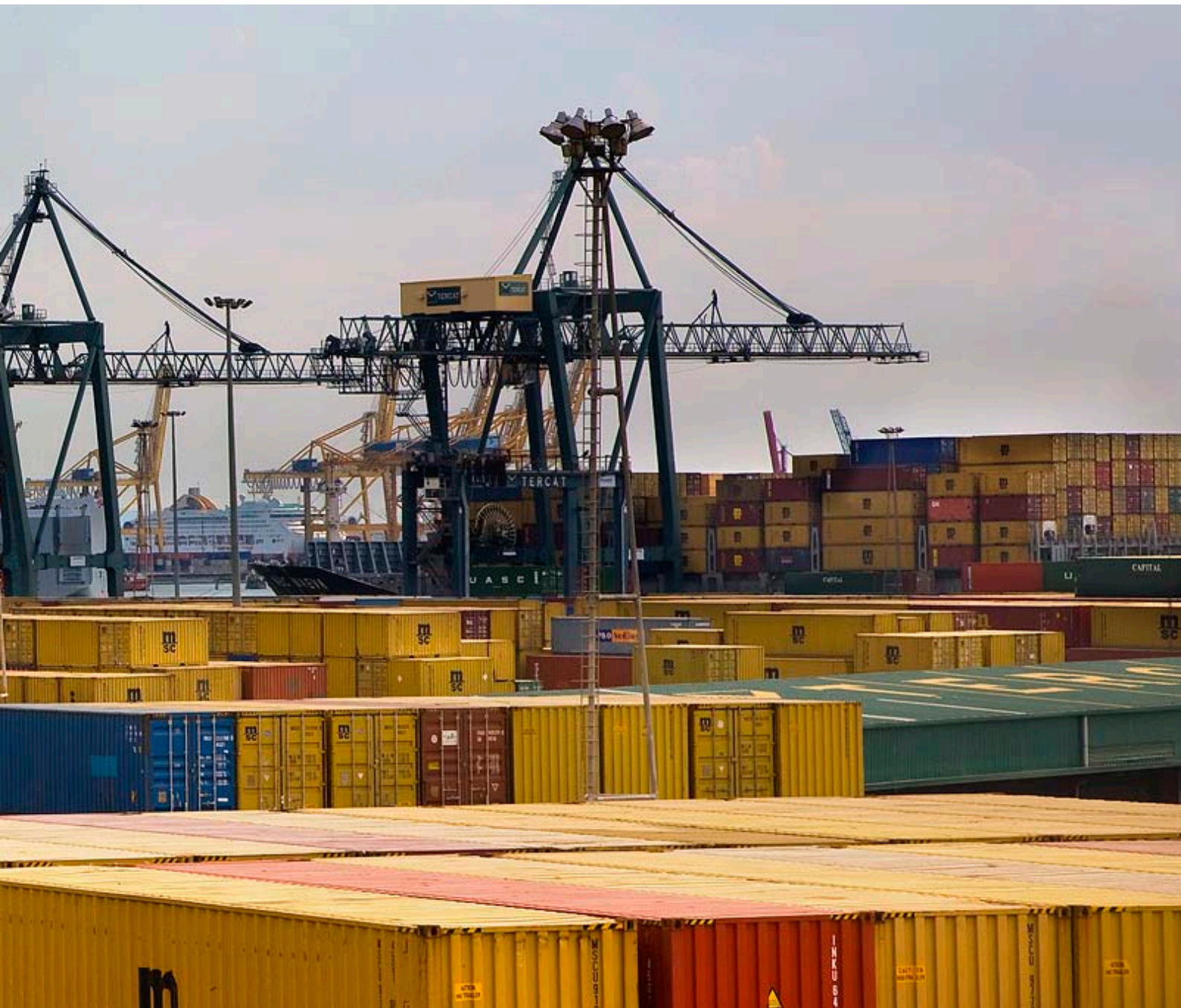
Los grupos están configurados por miembros de distintos niveles correspondientes a los diferentes actores del Port involucrados en cada proyecto. Están organizados por escenarios estratégicos y, junto al impulso de mejoras y sugerencias, mantienen un continuo debate sobre la evolución del escenario en el futuro.

Comunidad Portuaria: es el conjunto de actores (empresas, organismos, instituciones y administraciones) que operan en o para la instalación portuaria. Cuando el concepto se amplía a Comunidad Logística Portuaria incluye también a los operadores logísticos del *hinterland*. Se calcula que en la Comunidad Portuaria de Barcelona trabajan alrededor de 16.000 personas en casi 500 empresas.

# Principales iniciativas, actuaciones e impactos en el año 2009



# 04



## 4.1. Perspectiva financiera

Actualmente el Port de Barcelona está inmerso en un proceso de ampliación que prácticamente triplicará su anterior superficie, llegando a las 1200 hectáreas y más de 10 kilómetros de línea de atraque. Además, el proyecto incluye la consecuente dotación



de accesos y conexiones con la península Ibérica y el resto de Europa, tanto por carretera como por ferrocarril, así como la correspondiente ampliación de la zona de actividades logísticas que sobrepasará los 250.000 metros cuadrados de naves y almacenes.



El Port de Barcelona está situado en Cataluña, el núcleo de mayor actividad económica de España y una de las cuatro regiones motor del continente europeo. El Port de Barcelona es un potente *hub* logístico que proyecta su influencia en todo el Mediterráneo, la Europa continental y el norte de África, al tiempo que trabaja para seguir ampliando su radio de actividad y negocio.

Es el primer puerto de España en facturación y también en valor de las mercancías transportadas. Está orientado al tráfico de alto valor añadido (contenedores), es el principal puerto del Mediterráneo en cruceros y dispone de 30 terminales especializadas que abarcan tráfico de graneles sólidos y líquidos, vehículos, productos perecederos o mercancía general no contenerizada, diversificando su negocio de una manera equilibrada.

Actualmente el Port de Barcelona está inmerso en un proceso de ampliación que prácticamente triplicará su anterior superficie, llegando a las 1.200 hectáreas y más de 10 kilómetros de línea de atraque. Además, el proyecto incluye la consecuente dotación de accesos y conexiones con la península Ibérica y el resto de Europa, tanto por carretera como por ferrocarril, así como la correspondiente ampliación de la zona de actividades logísticas que sobrepasará los 250.000 metros cuadrados de naves y almacenes.

Cuando finalice este proceso de ampliación, el Port de Barcelona tendrá capacidad para 5,2 millones de contenedores y podrá competir con los puertos del norte de Europa por los tráficos procedentes principalmente de Asia, cuyo comercio ha



experimentado incrementos del 25% anual durante los últimos años.

Las inversiones privadas superarán los 500 millones de euros y hay que destacar el esfuerzo estratégico complementario para articular la red de terminales terrestres o puertos secos que vertebrarán la distribución logística.

Esta red de infraestructuras configura una oferta diferenciada de servicios logísticos de transporte y distribución de productos, tanto de importación como de exportación. Funcionan como operadores neutrales y garantizan que cualquier profesional que use el transporte marítimo pueda planificar, organizar y realizar el seguimiento de su mercancía (movimientos) durante su paso por el Port de Barcelona.

#### 4.1.1. Principales impactos económicos

El Port de Barcelona es una infraestructura esencial para la economía catalana y para el conjunto de España. En 2009 este puerto ha canalizado el 73% del comercio exterior marítimo de Cataluña y el 21% de España expresados en valor. Concretamente, el valor de las mercancías que han pasado por el Port de Barcelona en 2009 ha ascendido a 50.393 millones de euros<sup>1</sup>.

La renta o riqueza generada por la actividad comercial del Port de Barcelona supone en términos

de valor añadido bruto 2.291 millones de euros, que representan un 1,3% del PIB de Cataluña.

En términos de ocupación, el Port de Barcelona genera un total 13.365 puestos de trabajo directos y 18.739 indirectos, que en conjunto suponen un 0,85% del empleo total de Cataluña.

Relacionado con lo anterior, la dimensión económica del Port va más allá de la propia actividad comercial desarrollada en las instalaciones portuarias: como sector productor de valor añadido el Port tiene una repercusión positiva sobre el resto de sectores industriales y comerciales de la economía. En consecuencia:

- Por cada 100 euros de renta o riqueza que genera directamente el Port de Barcelona se generan 57 euros adicionales en la economía.
- Por cada 2 empleos portuarios se generan 3 empleos adicionales en el resto de sectores económicos.

#### 4.1.2. Resultados económicos

El volumen de tráfico del Port de Barcelona en el 2009 ha alcanzado 41,8 millones de toneladas y el tráfico de contenedores se ha situado en 1.800.213 TEU (*twenty-feet equivalent unit*, unidad de medida del transporte marítimo equivalente a un contenedor de veinte pies), un 30% por debajo del registro de 2008. La contracción de la actividad económica se

(1) No se han contabilizado los tránsitos, en cuyo caso el valor de las mercancías ascendería a 77.186 millones de euros.





ha manifestado en una disminución del 17% del volumen total de tráfico y un descenso del 12 % en el número de escalas. Al cierre del ejercicio, el importe neto de la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) se ha reducido un 3%, respecto del año anterior.

#### INFORMACIÓN DESTACADA

	2008	2009
Importe neto de la cifra de negocio (€)	166.620.221,62	162.196.443,93
Resultado de explotación (€)	68.949.087,90	29.816.103,02
Resultado del ejercicio (€)	50.775.781,80	22.071.728,35
Cash flow (recursos generados por las operaciones) (€)	77.987.653,89	75.352.517,84
Rentabilidad (ROA)	3,9%	1,6%
Rentabilidad (ROE)	6,0%	2,5%
Inversiones materiales (€)	144.274.047,81	105.214.840,85
	2008	2009
Inversiones intangibles (€)	2.049.036,33	2.284.642,10
Inversiones financieras (€)	19.980.182,33	7.631.119,49
EBITDA (€)	93.544.617,36	91.739.366,55

El motivo principal de la gran disminución del resultado de explotación ha sido la contabilización de un gasto extraordinario de 25,2 millones de euros para la provisión de las reclamaciones por las demandas interpuestas contra las liquidaciones

de las tarifas portuarias. La provisión se realiza a raíz de una sentencia del Tribunal Constitucional, que anula las medidas fiscales y administrativas sobre las cuales se amparaban las autoridades portuarias en el momento de refacturar las tarifas reclamadas.

Como continuidad al conjunto de acciones anticrisis acordadas por el Consejo de Administración del Port desde diciembre de 2008, en noviembre de 2009 el Consejo decide rebajar las tasas portuarias (tanto de operativa portuaria como de ocupación de terreno) para estimular la actividad portuaria en el 2010.

## ESTADOS FINANCIEROS

### BALANCE DE SITUACIÓN

	Miles de euros		Miles de euros		
	31/12/2009	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2008	
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.746.508</b>	<b>1.673.862</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>1.194.795</b>	<b>1.181.684</b>
<b>I. Inmovilizado intangible</b>	<b>16.174</b>	<b>15.181</b>	<b>Fondos propios</b>	<b>896.598</b>	<b>874.526</b>
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	10.657	10.925	Patrimonio	512.743	512.743
2. Aplicaciones informáticas	5.517	4.256	Resultados acumulados	361.783	311.007
			Resultado del ejercicio	22.072	50.776
<b>II. Inmovilizado material</b>	<b>1.365.304</b>	<b>1.310.969</b>	<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>298.197</b>	<b>307.158</b>
1. Terrenos y medios naturales	170.733	175.425	Subvenciones oficiales de capital	286.966	295.085
2. Construcciones	931.204	949.058	Donaciones y legados de capital	20	20
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	2.857	2.630	Otras subvenciones, donaciones y legados	11.211	12.053
4. Inmovilizado en curso y anticipos	247.459	171.089			
5. Otro inmovilizado	13.051	12.767			
			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>628.322</b>	<b>570.173</b>
<b>III. Inversiones inmobiliarias</b>	<b>230.263</b>	<b>219.576</b>			
1. Terrenos	200.337	189.419	<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>42.418</b>	<b>16.953</b>
2. Construcciones	29.926	30.157	Obligaciones por prestaciones al personal a largo plazo	0	0
			Provisiones para responsabilidades	42.418	16.953
<b>IV. Inversiones en empresas grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>71.622</b>	<b>69.956</b>	Otras provisiones	0	0
1. Instrumentos de patrimonio	61.580	60.112			
2. Créditos a empresas	10.042	9.844	<b>Deudas a largo plazo</b>	<b>450.720</b>	<b>409.291</b>
			Deudas con entidades de crédito	449.222	401.667
<b>V. Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>59.874</b>	<b>58.021</b>	Proveedores de inmovilizado a largo plazo	0	0
1. Instrumentos de patrimonio	1.646	1.601	Otras	1.498	7.624
2. Créditos a terceros	1.638	233			
3. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	55.441	55.441	<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a l. plazo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
4. Otros activos financieros	1.149	746			
			<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>VI. Activos por impuestos diferidos</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
			<b>Periodificaciones a largo plazo</b>	<b>135.184</b>	<b>143.929</b>
<b>VII. Deudores comerciales no corrientes</b>	<b>3.271</b>	<b>159</b>			
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>150.730</b>	<b>151.086</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>74.121</b>	<b>73.091</b>
<b>I. Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>II. Existencias</b>	<b>251</b>	<b>251</b>	<b>Deudas a corto plazo</b>	<b>58.079</b>	<b>52.988</b>
			Deudas con entidades de crédito	3.202	2.928
<b>III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>33.613</b>	<b>47.350</b>	Proveedores de inmovilizado a corto plazo	45.788	42.822
1. Clientes para ventas y prestaciones de servicios	21.109	32.272	Otros pasivos financieros	9.089	7.238
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	3.479	3.611			
3. Deudores diversos	969	398	<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a c. plazo</b>	<b>570</b>	<b>836</b>
4. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	0	67	Deudas con empresas del grupo	422	482

	Miles de euros			Miles de euros	
	31/12/2009	31/12/2008		31/12/2009	31/12/2008
5. Otros créditos con las administraciones públicas	8.056	11.002	Deudas con empresas asociadas	148	354
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a ct</b>	<b>383</b>	<b>590</b>	<b>Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>15.457</b>	<b>19.084</b>
			Acreeedores y otras cuentas a pagar	7.622	8.662
<b>V. Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>127</b>	<b>162</b>	Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	0	0
1. Instrumentos de patrimonio	0	0	Otras deudas con las administraciones públicas	7.835	10.422
2. Créditos a empresas	127	135			
3. Otros activos financieros	0	27	<b>Periodificaciones</b>	<b>15</b>	<b>183</b>
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>689</b>	<b>506</b>			
<b>VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>115.667</b>	<b>102.227</b>			
1. Tesorería	8.667	8.227			
2. Otros activos líquidos equivalentes	107.000	94.000			
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1.897.238</b>	<b>1.824.948</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>1.897.238</b>	<b>1.824.948</b>

## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

(Miles de Euros)	2009	2008	Variación	%Var
<b>Importe neto de la cifra de negocio</b>	<b>162.197</b>	<b>166.620</b>	<b>-4.423</b>	<b>-3%</b>
<b>Tasas portuarias</b>	<b>151.688</b>	<b>161.493</b>	<b>-9.805</b>	<b>-6%</b>
Tasa por la ocupación privativa del dominio público portuario	57.858	57.782	76	0%
Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	77.340	88.481	-11.141	-13%
Tasa del buque	29.304	31.165	-1.861	-6%
Tasade las embarcaciones deportivas	565	504	61	12%
Tasa del pasaje	6.797	7.165	-368	-5%
Tasa de la mercancía	40.465	49.446	-8.981	-18%
Tasa de la pesca fresca	209	201	8	4%
Tasa por el aprovechamiento especial del dominio público portuario	15.690	14.378	1.312	9%
Tasas por servicios no comerciales	800	852	-52	-6%
<b>Otros ingresos de negocio</b>	<b>10.509</b>	<b>5.127</b>	<b>5.382</b>	<b>105%</b>
Importes adicionales a las tasas	7.891	2.168	5.723	264%
Tarifas y otros	2.618	2.959	-341	-12%
<b>Otros ingresos de explotación</b>	<b>6.624</b>	<b>6.914</b>	<b>-290</b>	<b>-4%</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.721	2.960	-239	-8%
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	126	115	11	10%
Ingresos de reversión de concesiones	835	1.042	-207	-20%
Fondos de Compensación Interportuario recibido	2.942	2.797	145	5%
<b>Gastos de personal</b>	<b>-34.213</b>	<b>-31.397</b>	<b>-2.816</b>	<b>9%</b>
Sueldos, salarios y asimilados	-22.278	-21.385	-893	4%
Indemnizaciones	-2.292	-1.016	-1.276	126%
Cargas sociales	-9.643	-8.996	-647	7%
Provisiones	0	0	0	-
<b>Otros gastos de explotación</b>	<b>-48.041</b>	<b>-48.598</b>	<b>557</b>	<b>-1%</b>
Servicios exteriores	-21.263	-19.543	-1.720	9%
Reparaciones y conservación	-5.047	-3.493	-1.554	44%
Servicios de profesionales independientes	-4.127	-4.529	402	-9%
Suministros y consumos	-1.624	-1.484	-140	9%
Otros servicios exteriores	-10.465	-10.037	-428	4%
Tributos	-1.396	-1.664	268	-16%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones para operaciones comerciales	-5.173	6	-5.179	

(Miles de Euros)	2009	2008	Variación	%Var
Otros gastos de gestión corriente	-8.439	-15.353	6.914	-45%
Aportación a Puertos del Estado	-6.460	-6.183	-277	4%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	-5.310	-5.861	551	-9%
<b>Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>-40.594</b>	<b>-34.146</b>	<b>-6.448</b>	<b>19%</b>
<b>Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros</b>	<b>8.126</b>	<b>4.103</b>	<b>4.023</b>	<b>98%</b>
<b>Exceso de provisiones</b>	<b>0</b>	<b>6.488</b>	<b>-6.488</b>	<b>-100%</b>
<b>Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado</b>	<b>957</b>	<b>-1.035</b>	<b>1.992</b>	<b>-192%</b>
Deterioro y pérdidas	91	91	0	-
Resultados de alienaciones y de otros	866	-1.126	1.992	-177%
<b>Otros resultados</b>	<b>-25.240</b>	<b>0</b>	<b>-25.240</b>	<b>-</b>
Ingresos excepcionales	0	0	0	-
Gastos excepcionales	-25.240	0	-25.240	-
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>29.816</b>	<b>68.949</b>	<b>-39.133</b>	<b>-57%</b>
<b>Ingresos financieros</b>	<b>4.921</b>	<b>10.380</b>	<b>-5.459</b>	<b>-53%</b>
De participaciones en instrumentos de patrimonio	679	294	385	131%
De valores negociables y otros instrumentos financieros	3.391	4.992	-1.601	-32%
Incorporación de gastos financieros al activo	851	5.094	-4.243	-83%
<b>Gastos financieros</b>	<b>-11.583</b>	<b>-28.209</b>	<b>16.626</b>	<b>-59%</b>
Por deudas con terceros	-10.366	-20.401	10.035	-49%
Por actualización de provisiones	-1.217	-7.808	6.591	-84%
<b>Variación del valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>-2.904</b>	<b>0</b>	<b>-2.904</b>	<b>-</b>
<b>Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros</b>	<b>-31</b>	<b>2.611</b>	<b>-2.642</b>	<b>-101%</b>
Deterioro y pérdidas	-31	2.611	-2.642	-101%
Resultados de alienaciones y de otros	0	0	0	-
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-7.744</b>	<b>-18.122</b>	<b>10.378</b>	<b>-57%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>22.072</b>	<b>50.827</b>	<b>-28.755</b>	<b>-57%</b>
<b>Impuesto sobre beneficios</b>	<b>0</b>	<b>-51</b>	<b>51</b>	<b>-100%</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>22.072</b>	<b>50.776</b>	<b>-28.704</b>	<b>-57%</b>

## CUADRO DE FINANCIACIÓN

(Miles de Euros)	2009
<b>APLICACIONES</b>	<b>133.511</b>
<b>Otras activo no corriente</b>	<b>115.131</b>
Adquisiciones de inmovilizado intangible	2.285
Adquisiciones de inmovilizado material	105.215
Adquisiciones de inmovilizado financiero	7.631
<b>Reducciones de patrimonio</b>	<b>0</b>
<b>Fondos de Compensación Interportuario aportado</b>	<b>5.310</b>
<b>Bajas de pasivo no corriente</b>	<b>13.070</b>
Cancelación/Traspaso de deudas con entidades de crédito	2.444
Cancelación/Traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado	0
Cancelación/Traspaso de deudas con empresas del grupo/asociadas	8.046
Aplicación de provisiones a largo plazo	2.580
<b>ORÍGENES</b>	<b>132.125</b>
<b>Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>75.353</b>
<b>Ampliaciones de patrimonio</b>	<b>0</b>
<b>Fondo de Compensación Interportuario recibido</b>	<b>2.942</b>
<b>Subvenciones de capital meritadas</b>	<b>0</b>
<b>Altas de pasivo no corriente</b>	<b>50.395</b>
Deudas a largo plazo con entidades de crédito	50.000
Deudas a largo plazo con empresas del grupo/asociadas y otras	395
<b>Bajas de activo no corriente</b>	<b>3.435</b>
Alienación de inmovilizado y de instrumentos de patrimonio	2.283
Cancelación/Traspaso a ct de otras inversiones financieras a largo plazo	1.152
<b>Exceso de orígenes sobre aplicaciones</b>	<b>0</b>
<b>Exceso de aplicaciones sobre orígenes</b>	<b>1.386</b>

### 4.1.3. Tráficos

Los movimientos de mercancías han sufrido una importante disminución. A pesar de ello algunos tráfico del Port de Barcelona han tenido un crecimiento significativo, como los sólidos a granel con un crecimiento superior al 10% y los líquidos a granel, asociados con la energía de consumo, que ha crecido un 2%. Por otra parte, los automóviles han sufrido un descenso cercano al 40%.

Desde el punto de vista sostenible es importante el hecho de que la caída de la carga de *short sea shipping (SSS)* ha descendido solo un 8% frente a la caída del 17% de la carga total. Más destacable es el comportamiento del tráfico en ferrocarril, que ha crecido un 13% respecto al 2008.

## BUQUES MERCANTES DISTRIBUCIÓN POR TONELAJE

	Total	Hasta 3.000	3.001 a 5.000	5.001 a 10.000	10.001 a 25.000	25.001 a 50.000	más de 50.000
<b>ESPAÑOLES</b>							
Número	1.472	161	101	45	585	574	6
Gt	28.124.421	421.621	389.467	385.323	11.287.949	15.091.064	548.997
<b>EXTRANJEROS</b>							
Número	6.945	399	464	1.407	1.095	1.960	1.620
Gt	217.068.242	895.624	1.867.138	10.682.270	17.857.427	62.387.334	123.378.449
<b>TOTAL</b>							
<b>Número</b>	<b>8.417</b>	<b>560</b>	<b>565</b>	<b>1.452</b>	<b>1.680</b>	<b>2.534</b>	<b>1.626</b>
<b>Gt</b>	<b>245.192.663</b>	<b>1.317.245</b>	<b>2.256.605</b>	<b>11.067.593</b>	<b>29.145.376</b>	<b>77.478.398</b>	<b>123.927.446</b>
<b>Porcentaje sobre el total %</b>							
<b>Número</b>	<b>100,00%</b>	<b>6,65%</b>	<b>6,71%</b>	<b>17,25%</b>	<b>19,96%</b>	<b>30,11%</b>	<b>19,32%</b>
<b>GT</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,54%</b>	<b>0,92%</b>	<b>4,51%</b>	<b>11,89%</b>	<b>31,60%</b>	<b>50,54%</b>

## DISTRIBUCIÓN POR BANDERA

Bandera	Nº de buques	G.T.
ALEMANIA	159	5.858.657
ANTIGUA Y BARBUDA	400	3.115.677
ANTILLAS NEERLANDESAS	18	101.587
ARABIA SAUDÍ	16	607.859
ARGELIA	30	430.418
AUSTRIA	10	49.300
BAHAMAS	329	22.235.795
BAHRÁIN	1	48.154
BARBADOS	12	152.233
BÉLGICA	1	21.287
BELICE	13	63.633
BERMUDAS	116	7.843.407
BULGARIA	9	95.824
CHINA (EXCEPTO HONG KONG Y MACAO)	9	186.329
CHIPRE	217	3.445.438
COMORAS	2	5.966
COREA DEL NORTE	1	25.899
COREA DEL SUR	9	542.290
CROACIA	2	11.581
DINAMARCA	67	4.436.776
DOMINICA	2	3.178
EGIPTO	6	72.456
EMIRATOS ÁRABES	8	369.612
ESPAÑA	1.472	28.124.421
ESTADOS UNIDOS	1	49.821
ESTONIA	2	5.316
FED.RUSA	23	74.103
FILIPINAS	3	95.836
FINLANDIA	49	250.649
FRANCIA	67	1.839.128
GEORGIA	1	3.720
GIBRALTAR	92	594.755
GRECIA	28	901.640
HONG KONG	47	1.893.902
INDIA	17	691.809
IRÁN	13	129.441

Bandera	Nº de buques	G.T.
IRLANDA	13	86.496
ISLAS CAIMÁN	9	365.236
ISLAS MARSHALL	260	5.430.697
ISLAS WALLIS Y FUTUNA	2	29.966
ISRAEL	5	268.438
ITALIA	1.570	60.535.197
JAPÓN	27	1.443.943
KUWAIT	2	96.308
LETONIA	1	2.816
LÍBANO	2	32.564
LIBERIA	314	11.405.544
LITUANIA	32	266.742
LUXEMBURGO	1	4.425
MALASIA	1	22.254
MALTA	913	14.825.002
MARRUECOS	71	1.035.033
NORUEGA	62	2.120.111
PAISES BAJOS (HOLANDA)	185	2.692.155
PANAMÁ	655	34.441.163
POLONIA	2	3.893
PORTUGAL	58	1.832.596
QATAR	8	369.612
REINO UNIDO	624	15.980.398
RUMANIA	2	11.358
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	39	147.049
SIERRA LEONA	2	4.811
SINGAPUR	92	4.281.062
ESLOVAQUIA	4	12.109
SUECIA	27	801.600
SUIZA	2	19.158
THAILANDIA	1	11.474
TOGO	1	2.678
TÚNEZ	32	568.155
TURQUÍA	143	1.563.255
VANUATU	2	87.603
VIETNAM	1	13.865
<b>TOTAL</b>	<b>8.417</b>	<b>245.192.663</b>

## DISTRIBUCIÓN POR TIPOS DE BUQUES

Tipo de buques	Españoles		Extranjeros		Totals	
	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT
TANQUES	66	864.315	858	16.148.391	<b>924</b>	<b>17.012.706</b>
GRANELEROS	24	75.875	104	2.131.878	<b>128</b>	<b>2.207.753</b>
CARGA GENERAL	30	192.783	706	3.379.693	<b>736</b>	<b>3.572.476</b>
RO-RO MERCANCÍAS	97	1.374.807	625	18.342.708	<b>722</b>	<b>19.717.515</b>
RO-RO MIXTOS	1.166	24.355.081	1.541	48.244.202	<b>2.707</b>	<b>72.599.283</b>
SOLO DE PASAJE			798	59.504.402	<b>798</b>	<b>59.504.402</b>
PORTACONTENEDORES	89	1.261.560	2.297	68.948.488	<b>2.386</b>	<b>70.210.048</b>
FRIGORÍFICOS			4	45.068	<b>4</b>	<b>45.068</b>
PETROLEROS			12	323.412	<b>12</b>	<b>323.412</b>
<b>TOTAL TIPO BUQUE</b>	<b>1.472</b>	<b>28.124.421</b>	<b>6.945</b>	<b>217.068.242</b>	<b>8.417</b>	<b>245.192.663</b>

## BUQUES DE GUERRA

	Españoles	Extranjeros	Total
Número	8	16	24
Ton. Desplazamiento	2.623	119.787	122.410

## EMBARCACIONES DE PESCA FRESCA

Con base en el puerto

Número:**	43
GT:	n/d

\*\* Fuente Gerencia Port 2000

## EMBARCACIONES DE RECREO

Número:**	727
GT:	n/d

\*\* Fuente: Marina Port Vell, R.C. Náutico y R.C. Marítimo.

## BUQUES ENTRADOS PARA DESGUACE

No hay datos

## OTRAS EMBARCACIONES

Tipo	Número	G.T.
Barcaza	12	13.448
Bote prácticos	5	74
Buque escuela	3	868
Draga	19	55.757
Embarcación auxiliar	4	422
Ganguil	13	7.839
Lancha	13	2.841
Oceanográfico	22	34.464
Pontona	1	1.342
Remolcador	109	82.602
Suministro combustible	35	96.005
Yate/Velero	4	1.041
<b>TOTAL</b>	<b>240</b>	<b>296.703</b>





167

PORT 8 NO. 1



NO 712

APM

## TOTAL MERCANCÍAS POR PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO (POR PAÍSES)

País	Embarcadas	Desembarcadas	Total
Alemania	7.731	77.788	85.519
Arabia Saudí	273.496	314.803	588.300
Argelia	1.127.631	1.021.286	2.148.917
Argentina	102.262	176.920	279.182
Australia	60.663	30.817	91.480
Bangladesh	15.798	40.218	56.016
Bélgica	5.007	256.126	261.133
Brasil	445.825	1.429.656	1.875.481
Bulgaria	14.788	63.820	78.608
Camerún	31.344	9.245	40.589
Canadá	43.056	195.068	238.123
Chile	60.651	96.556	157.207
China	822.509	1.871.232	2.693.741
Chipre	82.078	10.755	92.833
Colombia	32.206	46.461	78.667
Corea (Sur)	87.915	177.114	265.029
Costa de Marfil	132.357	59.048	191.405
Cuba	63.709	13.225	76.934
Egipto	151.408	335.066	486.474
Emiratos Árabes Unidos	551.680	81.490	633.169
España	3.910.757	3.238.986	7.149.743
Estados Unidos	446.510	1.778.013	2.224.523
Filipinas	13.686	35.635	49.321
Francia	189.178	796.546	985.724
Ghana	29.399	21.941	51.340
Grecia	211.206	82.549	293.755
Holanda	173.496	375.132	548.627
Hong Kong	170.324	118.236	288.559
India	408.207	550.685	958.892
Indonesia	56.215	352.563	408.778
Iran	100.728	10.394	111.122
Israel	168.330	79.124	247.454
Italia	2.260.336	4.269.082	6.529.419
Japón	91.032	158.252	249.284
Kuwait	31.916	152.186	184.101
Líbano	118.943	4.599	123.542
Libia	40.353	304.634	344.987
Lituania	1.062	69.719	70.781
Malasia	39.066	146.953	186.019
Malta	54.468	125.227	179.695
Marruecos	549.718	171.313	721.031
México	227.619	190.980	418.599
Nigeria	105.878	938.314	1.044.192
Noruega	7.965	130.968	138.932
Omán	20.015	73.408	93.423
Pakistán	90.970	63.494	154.464
Papua Nueva Guinea	60	174.429	174.489
Perú	21.946	25.385	47.331
Polonia	1.803	79.693	81.495
Portugal	138.072	55.313	193.385
Puerto Rico	89.405	12.092	101.497
Qatar	18.729	1.726.192	1.744.921
Reino Unido	105.969	183.504	289.473
República Dominicana	25.397	18.522	43.919
Resto países (97)	416.982	458.495	875.478
Rumania	14.240	137.699	151.939
Rusia	37.335	326.846	364.181
Senegal	53.554	2.850	56.404
Singapur	147.519	165.047	312.565
Siria	179.849	11.408	191.258
Sri Lanka	24.638	28.407	53.045
Sudáfrica	93.422	76.308	169.730
Tailandia	27.701	110.092	137.793
Taiwán	53.582	127.689	181.271
Trinidad & Tobago	9.336	337.253	346.589
Túnez	422.584	96.149	518.733
Turquía	521.928	325.062	846.990
Ucrania	15.673	215.567	231.240
Venezuela	33.960	273.442	307.401
Vietnam	28.213	169.282	197.495
<b>TOTAL</b>	<b>16.111.385</b>	<b>25.682.349</b>	<b>41.793.734</b>

**TOTAL MERCANCÍAS POR PAÍSES DE ORIGEN Y DESTINO (POR TONELADAS)**

País	Embarcadas	Desembarcadas	Total
España	3.910.757	3.238.986	<b>7.149.743</b>
Italia	2.260.336	4.269.082	<b>6.529.419</b>
China	822.509	1.871.232	<b>2.693.741</b>
Estados Unidos	446.510	1.778.013	<b>2.224.523</b>
Argelia	1.127.631	1.021.286	<b>2.148.917</b>
Brasil	445.825	1.429.656	<b>1.875.481</b>
Qatar	18.729	1.726.192	<b>1.744.921</b>
Nigeria	105.878	938.314	<b>1.044.192</b>
Francia	189.178	796.546	<b>985.724</b>
India	408.207	550.685	<b>958.892</b>
Resto países (97)	416.982	458.495	<b>875.478</b>
Turquía	521.928	325.062	<b>846.990</b>
Marruecos	549.718	171.313	<b>721.031</b>
Emiratos Árabes Unidos	551.680	81.490	<b>633.169</b>
Arabia Saudí	273.496	314.803	<b>588.300</b>
Holanda	173.496	375.132	<b>548.627</b>
Túnez	422.584	96.149	<b>518.733</b>
Egipto	151.408	335.066	<b>486.474</b>
México	227.619	190.980	<b>418.599</b>
Indonesia	56.215	352.563	<b>408.778</b>
Rusia	37.335	326.846	<b>364.181</b>
Trinidad & Tobago	9.336	337.253	<b>346.589</b>
Libia	40.353	304.634	<b>344.987</b>
Singapur	147.519	165.047	<b>312.565</b>
Venezuela	33.960	273.442	<b>307.401</b>
Grecia	211.206	82.549	<b>293.755</b>
Reino Unido	105.969	183.504	<b>289.473</b>
Hong Kong	170.324	118.236	<b>288.559</b>
Argentina	102.262	176.920	<b>279.182</b>
Corea (Sur)	87.915	177.114	<b>265.029</b>
Bélgica	5.007	256.126	<b>261.133</b>
Japón	91.032	158.252	<b>249.284</b>
Israel	168.330	79.124	<b>247.454</b>
Canadá	43.056	195.068	<b>238.123</b>
Ucrania	15.673	215.567	<b>231.240</b>
Vietnam	28.213	169.282	<b>197.495</b>
Portugal	138.072	55.313	<b>193.385</b>
Costa de Marfil	132.357	59.048	<b>191.405</b>
Siria	179.849	11.408	<b>191.258</b>
Malasia	39.066	146.953	<b>186.019</b>
Kuwait	31.916	152.186	<b>184.101</b>
Taiwán	53.582	127.689	<b>181.271</b>
Malta	54.468	125.227	<b>179.695</b>
Papua Nueva Guinea	60	174.429	<b>174.489</b>
Sudáfrica	93.422	76.308	<b>169.730</b>
Chile	60.651	96.556	<b>157.207</b>
Pakistán	90.970	63.494	<b>154.464</b>
Rumania	14.240	137.699	<b>151.939</b>
Noruega	7.965	130.968	<b>138.932</b>
Tailandia	27.701	110.092	<b>137.793</b>
Líbano	118.943	4.599	<b>123.542</b>
Irán	100.728	10.394	<b>111.122</b>
Puerto Rico	89.405	12.092	<b>101.497</b>
Omán	20.015	73.408	<b>93.423</b>
Chipre	82.078	10.755	<b>92.833</b>
Australia	60.663	30.817	<b>91.480</b>
Alemania	7.731	77.788	<b>85.519</b>
Polonia	1.803	79.693	<b>81.495</b>
Colombia	32.206	46.461	<b>78.667</b>
Bulgaria	14.788	63.820	<b>78.608</b>
Cuba	63.709	13.225	<b>76.934</b>
Lituania	1.062	69.719	<b>70.781</b>
Senegal	53.554	2.850	<b>56.404</b>
Bangladesh	15.798	40.218	<b>56.016</b>
Sri Lanka	24.638	28.407	<b>53.045</b>
Ghana	29.399	21.941	<b>51.340</b>
Filipinas	13.686	35.635	<b>49.321</b>
Perú	21.946	25.385	<b>47.331</b>
República Dominicana	25.397	18.522	<b>43.919</b>
Camerún	31.344	9.245	<b>40.589</b>
<b>TOTAL</b>	<b>16.111.385</b>	<b>25.682.349</b>	<b>41.793.734</b>

## CLASIFICACIÓN DE MERCANCÍAS CLASIFICACIÓN SEGÚN SU NATURALEZA

Mercancía	Cabotaje			Exterior			Total		
	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total
1 CRUDO DE PETRÓLEO	60	80	<b>140</b>	1.333	1.060	<b>2.393</b>	<b>1.393</b>	<b>1.140</b>	<b>2.533</b>
2 FUEL-OIL	3.528	419.401	<b>422.929</b>	3.502	279.505	<b>283.007</b>	<b>7.029</b>	<b>698.906</b>	<b>705.936</b>
3 GASÓLEOS	35.046	91.366	<b>126.412</b>	126.420	2.744.618	<b>2.871.037</b>	<b>161.466</b>	<b>2.835.984</b>	<b>2.997.450</b>
4 GASOLINA	16.984	336.093	<b>353.076</b>	208.469	832.517	<b>1.040.986</b>	<b>225.453</b>	<b>1.168.610</b>	<b>1.394.063</b>
5 ASFALTO	999		<b>999</b>	673	618	<b>1.291</b>	<b>1.672</b>	<b>618</b>	<b>2.290</b>
6 OTROS PRODUCTOS PETROLÍFEROS	5.191	132	<b>5.323</b>	47.039	83.268	<b>130.307</b>	<b>52.230</b>	<b>83.400</b>	<b>135.630</b>
7 GASES ENERGETICOS DEL PETRÓLEO	27.071	13.773	<b>40.844</b>	8.277	132.151	<b>140.428</b>	<b>35.347</b>	<b>145.924</b>	<b>181.271</b>
8 MINERAL DE HIERRO	2.612	572	<b>3.184</b>	125	44.894	<b>45.020</b>	<b>2.738</b>	<b>45.466</b>	<b>48.204</b>
9 PIRITAS, PIRITAS CALCINADAS	26	35	<b>61</b>	929	3.515	<b>4.444</b>	<b>955</b>	<b>3.551</b>	<b>4.505</b>
10 OTROS MINERALES	26.247	2.930	<b>29.177</b>	223.739	287.430	<b>511.169</b>	<b>249.986</b>	<b>290.360</b>	<b>540.346</b>
11 CHATARRA	1.438	51.600	<b>53.038</b>	88.080	616.865	<b>704.944</b>	<b>89.517</b>	<b>668.465</b>	<b>757.982</b>
12 CARBONES	917	4.141	<b>5.059</b>	4.288	143.492	<b>147.780</b>	<b>5.206</b>	<b>147.633</b>	<b>152.839</b>
13 PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	52.212	1.907	<b>54.119</b>	669.790	615.378	<b>1.285.167</b>	<b>722.002</b>	<b>617.285</b>	<b>1.339.287</b>
14 FOSFATOS	347	31	<b>378</b>	1.551	2.653	<b>4.203</b>	<b>1.898</b>	<b>2.683</b>	<b>4.581</b>
15 POTASAS	4.165		<b>4.165</b>	230.091	3.043	<b>233.134</b>	<b>234.256</b>	<b>3.043</b>	<b>237.299</b>
16 ABONO NATURAL/ARTIFICIAL	9.989	306	<b>10.295</b>	26.797	15.633	<b>42.430</b>	<b>36.787</b>	<b>15.939</b>	<b>52.725</b>
17 PRODUCTOS QUÍMICOS	217.081	123.177	<b>340.258</b>	1.899.349	1.860.439	<b>3.759.788</b>	<b>2.116.430</b>	<b>1.983.616</b>	<b>4.100.046</b>
18 CEMENTO Y CLÍNKER	36.952	399.701	<b>436.653</b>	315.078	9.076	<b>324.154</b>	<b>352.030</b>	<b>408.777</b>	<b>760.807</b>
19 MADERAS	12.065	3.271	<b>15.336</b>	51.652	57.449	<b>109.101</b>	<b>63.717</b>	<b>60.720</b>	<b>124.436</b>
20 OTROS MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	94.872	7.387	<b>102.259</b>	313.152	321.772	<b>634.924</b>	<b>408.024</b>	<b>329.159</b>	<b>737.183</b>
21 CEREALES Y SUS HARINAS	24.872	66	<b>24.937</b>	64.580	665.732	<b>730.311</b>	<b>89.451</b>	<b>665.797</b>	<b>755.249</b>
22 HABA DE SOJA	451	25.000	<b>25.451</b>	477	1.346.058	<b>1.346.535</b>	<b>928</b>	<b>1.371.058</b>	<b>1.371.986</b>
23 FRUTAS, HORTALIZAS, LEGUMBRES	103.007	64.230	<b>167.237</b>	114.516	240.910	<b>355.426</b>	<b>217.523</b>	<b>305.140</b>	<b>522.663</b>
24 VINOS, BEBIDAS, ALCOHOLES Y DERIVAD	261.065	8.283	<b>269.349</b>	236.511	100.302	<b>336.813</b>	<b>497.576</b>	<b>108.585</b>	<b>606.161</b>
25 SAL COMÚN	1.946	83	<b>2.029</b>	77.413	35.866	<b>113.280</b>	<b>79.359</b>	<b>35.949</b>	<b>115.308</b>
26 PAPEL Y PASTA	160.831	41.577	<b>202.408</b>	927.855	357.844	<b>1.285.699</b>	<b>1.088.686</b>	<b>399.421</b>	<b>1.488.107</b>
27 CONSERVAS	8.369	58	<b>8.427</b>	39.974	60.603	<b>100.577</b>	<b>48.343</b>	<b>60.661</b>	<b>109.005</b>
28 TABACO, CAFE Y CACAO	11.611	463	<b>12.074</b>	117.727	348.922	<b>466.649</b>	<b>129.338</b>	<b>349.385</b>	<b>478.723</b>
29 ACEITES Y GRASAS	53.510	931	<b>54.441</b>	353.837	566.833	<b>920.670</b>	<b>407.346</b>	<b>567.764</b>	<b>975.110</b>
30 OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	417.218	30.310	<b>447.529</b>	513.625	308.751	<b>822.376</b>	<b>930.843</b>	<b>339.062</b>	<b>1.269.905</b>
31 MAQUINARIA Y REPUESTOS	66.617	21.730	<b>88.347</b>	574.217	614.835	<b>1.189.052</b>	<b>640.835</b>	<b>636.565</b>	<b>1.277.400</b>
32 AUTOMÓVILES Y PIEZAS	51.899	22.200	<b>74.099</b>	494.960	348.138	<b>843.099</b>	<b>546.860</b>	<b>370.338</b>	<b>917.198</b>
33 PESCA CONGELADA	2.039	774	<b>2.814</b>	17.587	31.461	<b>49.048</b>	<b>19.626</b>	<b>32.235</b>	<b>51.861</b>
34 RESTO MERCANCÍA SEGÚN SU NATURALEZA	452.048	80.032	<b>532.080</b>	1.783.748	2.303.511	<b>4.087.259</b>	<b>2.235.796</b>	<b>2.383.542</b>	<b>4.619.339</b>
35 GAS NATURAL	4.166	57	<b>4.223</b>	41	4.770.988	<b>4.771.029</b>	<b>4.207</b>	<b>4.771.046</b>	<b>4.775.252</b>

Mercancía	Cabotaje			Exterior			Total		
	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total
36 OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS	4.355	161	<b>4.516</b>	102.564	158.469	<b>261.032</b>	<b>106.919</b>	<b>158.630</b>	<b>265.548</b>
37 PIENSO Y FORRAJES	129.354	2.195	<b>131.549</b>	581.325	68.601	<b>649.926</b>	<b>710.679</b>	<b>70.796</b>	<b>781.475</b>
38 TARA DE PLATAFORMAS Y VAGONES (RO-RO)	1.069.119	1.101.743	<b>2.170.862</b>	714.810	621.428	<b>1.336.238</b>	<b>1.783.929</b>	<b>1.723.171</b>	<b>3.507.100</b>
39 TARA DE CONTENEDORES	220.548	195.663	<b>416.211</b>	1.584.457	1.626.262	<b>3.210.719</b>	<b>1.805.006</b>	<b>1.821.924</b>	<b>3.626.930</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3.590.829</b>	<b>3.051.457</b>	<b>6.642.287</b>	<b>12.520.556</b>	<b>22.630.891</b>	<b>35.151.447</b>	<b>16.111.385</b>	<b>25.682.349</b>	<b>41.793.734</b>

## CLASIFICACIÓN DE MERCANCÍAS EN TRÁNSITO SEGÚN SU NATURALEZA

Mercancía	Cabotaje			Exterior			Total		
	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total
1 CRUDO DE PETRÓLEO			<b>0</b>	1.020	1.020	<b>2.040</b>	<b>1.020</b>	<b>1.020</b>	<b>2.040</b>
2 FUEL-OIL			<b>0</b>	63	63	<b>127</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>127</b>
3 GASÓLEOS	32.883		<b>32.883</b>	110.496		<b>110.496</b>	<b>143.379</b>	<b>0</b>	<b>143.379</b>
4 GASOLINA	16.828		<b>16.828</b>	208.422	15	<b>208.438</b>	<b>225.250</b>	<b>15</b>	<b>225.265</b>
5 ASFALTO			<b>0</b>	634	616	<b>1.250</b>	<b>634</b>	<b>616</b>	<b>1.250</b>
6 OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS			<b>0</b>	32.305	20.460	<b>52.764</b>	<b>32.305</b>	<b>20.460</b>	<b>52.764</b>
7 GASES ENERGÉTICOS DEL PETRÓLEO			<b>0</b>	4.065	3.674	<b>7.739</b>	<b>4.065</b>	<b>3.674</b>	<b>7.739</b>
8 MINERAL DE HIERRO			<b>0</b>	89	89	<b>179</b>	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>179</b>
9 PIRITAS, PIRITAS CALCINADAS			<b>0</b>	241	241	<b>482</b>	<b>241</b>	<b>241</b>	<b>482</b>
10 OTROS MINERALES	66		<b>66</b>	113.844	111.290	<b>225.134</b>	<b>113.910</b>	<b>111.290</b>	<b>225.199</b>
11 CHATARRA			<b>0</b>	55.265	56.330	<b>111.595</b>	<b>55.265</b>	<b>56.330</b>	<b>111.595</b>
12 CARBONES			<b>0</b>	4.078	4.045	<b>8.123</b>	<b>4.078</b>	<b>4.045</b>	<b>8.123</b>
13 PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	0	0	<b>1</b>	186.850	188.155	<b>375.005</b>	<b>186.851</b>	<b>188.155</b>	<b>375.005</b>
14 FOSFATOS			<b>0</b>	1.120	1.120	<b>2.240</b>	<b>1.120</b>	<b>1.120</b>	<b>2.240</b>
15 POTASAS			<b>0</b>	1.357	1.357	<b>2.715</b>	<b>1.357</b>	<b>1.357</b>	<b>2.715</b>
16 ABONO NATURAL/ARTIFICIAL		12	<b>12</b>	6.601	6.825	<b>13.426</b>	<b>6.601</b>	<b>6.836</b>	<b>13.437</b>
17 PRODUCTOS QUIMICOS		14	<b>14</b>	603.809	560.559	<b>1.164.368</b>	<b>603.809</b>	<b>560.573</b>	<b>1.164.382</b>
18 CEMENTO Y CLÍNKER			<b>0</b>	4.215	6.105	<b>10.321</b>	<b>4.215</b>	<b>6.105</b>	<b>10.321</b>
19 MADERAS			<b>0</b>	42.570	41.438	<b>84.008</b>	<b>42.570</b>	<b>41.438</b>	<b>84.008</b>
20 OTROS MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	0	0	<b>1</b>	177.551	198.218	<b>375.768</b>	<b>177.551</b>	<b>198.218</b>	<b>375.769</b>
21 CEREALES Y SUS HARINAS			<b>0</b>	51.867	55.775	<b>107.642</b>	<b>51.867</b>	<b>55.775</b>	<b>107.642</b>
22 HABAS Y HARINA DE SOJA			<b>0</b>	477	497	<b>974</b>	<b>477</b>	<b>497</b>	<b>974</b>
23 FRUTAS, HORTALIZAS, LEGUMBRES			<b>0</b>	89.292	88.462	<b>177.754</b>	<b>89.292</b>	<b>88.462</b>	<b>177.754</b>
24 VINOS, BEBIDAS, ALCOHOLES Y DERIVADOS	247	257	<b>504</b>	59.264	58.527	<b>117.791</b>	<b>59.511</b>	<b>58.784</b>	<b>118.295</b>
25 SAL COMÚN	62	62	<b>124</b>	1.972	1.998	<b>3.970</b>	<b>2.034</b>	<b>2.060</b>	<b>4.094</b>
26 PAPEL Y PASTA			<b>0</b>	182.625	181.253	<b>363.878</b>	<b>182.625</b>	<b>181.253</b>	<b>363.878</b>
27 CONSERVAS	23	2	<b>26</b>	30.642	30.698	<b>61.340</b>	<b>30.666</b>	<b>30.700</b>	<b>61.366</b>
28 TABACO, CAFÉ Y CACAO			<b>0</b>	75.290	74.878	<b>150.167</b>	<b>75.290</b>	<b>74.878</b>	<b>150.167</b>
29 ACEITES Y GRASAS			<b>0</b>	95.176	42.774	<b>137.951</b>	<b>95.176</b>	<b>42.774</b>	<b>137.951</b>
30 OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	32	33	<b>66</b>	193.179	188.654	<b>381.833</b>	<b>193.211</b>	<b>188.688</b>	<b>381.899</b>
31 MAQUINARIA Y REPUESTOS	386	387	<b>773</b>	219.393	215.655	<b>435.049</b>	<b>219.779</b>	<b>216.042</b>	<b>435.821</b>
32 AUTOMÓVILES Y PIEZAS		2	<b>2</b>	118.393	109.374	<b>227.767</b>	<b>118.393</b>	<b>109.376</b>	<b>227.769</b>

Mercancía	Cabotaje			Exterior			Total		
	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total
33 PESCA CONGELADA	115		<b>115</b>	15.394	16.462	<b>31.856</b>	<b>15.509</b>	<b>16.462</b>	<b>31.971</b>
34 RESTO MERCANCÍA SEGÚN SU NATURALEZA	567	606	<b>1.173</b>	557.241	553.447	<b>1.110.688</b>	<b>557.808</b>	<b>554.053</b>	<b>1.111.861</b>
35 GAS NATURAL			<b>0</b>	31	31	<b>61</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>61</b>
36 OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS	0	0	<b>0</b>	64.230	63.444	<b>127.673</b>	<b>64.230</b>	<b>63.444</b>	<b>127.673</b>
37 PIENSO Y FORRAJES	20	20	<b>40</b>	39.543	39.922	<b>79.466</b>	<b>39.563</b>	<b>39.942</b>	<b>79.506</b>
38 TARA DE PLATAFORMAS Y VAGONES (RO-RO)	133	138	<b>272</b>	4.297	4.522	<b>8.819</b>	<b>4.430</b>	<b>4.660</b>	<b>9.091</b>
39 TARA DE CONTENEDORES	453	6.353	<b>6.806</b>	534.819	676.783	<b>1.211.602</b>	<b>535.272</b>	<b>683.136</b>	<b>1.218.408</b>
<b>TOTAL</b>	<b>51.816</b>	<b>7.887</b>	<b>59.703</b>	<b>3.887.722</b>	<b>3.604.777</b>	<b>7.492.499</b>	<b>3.939.537</b>	<b>3.612.664</b>	<b>7.552.202</b>

## AVITUALLAMIENTOS

Avituallamientos	Tones
Combustibles líquidos	826.022
Agua	306.693
Hielo	
Provisiones	51.961
Varios	
<b>TOTAL</b>	<b>1.184.676</b>

## PESCA CAPTURADA

	Peso ( kg )	Valor en 1ª venta ( € )
Moluscos	11.781	42.411
Crustáceos	126.436	2.883.956
Peces	2.170.738	5.332.901
<b>TOTAL PESCA FRESCA</b>	<b>2.308.955</b>	<b>8.259.268</b>
Bacalao verde		
<b>TOTAL PESCA CAPTURADA</b>	<b>2.308.955</b>	<b>8.259.268</b>

## TRÁFICO DE CONTENEDORES

### TOTAL CONTENEDORES EQUIVALENTES A 20 PIES (TEUS)

	Cabotaje		Exterior		Total	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
<b>EMBARCADOS</b>	<b>108.862</b>	<b>984.924</b>	<b>787.341</b>	<b>8.497.746</b>	<b>896.203</b>	<b>9.482.670</b>
Con carga	94.255	955.355	606.047	8.133.625	<b>700.301</b>	<b>9.088.980</b>
Vacios	14.608	29.569	181.294	364.121	<b>195.902</b>	<b>393.690</b>
<b>DESEMBARCADOS</b>	<b>97.419</b>	<b>305.416</b>	<b>806.592</b>	<b>7.837.406</b>	<b>904.011</b>	<b>8.142.823</b>
Con carga	19.468	148.874	609.397	7.440.610	<b>628.865</b>	<b>7.589.484</b>
Vacios	77.951	156.542	197.195	396.796	<b>275.146</b>	<b>553.338</b>
<b>TOTAL</b>	<b>206.281</b>	<b>1.290.341</b>	<b>1.593.932</b>	<b>16.335.152</b>	<b>1.800.213</b>	<b>17.625.493</b>
<b>Con carga</b>	<b>113.723</b>	<b>1.104.229</b>	<b>1.215.444</b>	<b>15.574.235</b>	<b>1.329.166</b>	<b>16.678.464</b>
<b>Vacios</b>	<b>92.559</b>	<b>186.112</b>	<b>378.489</b>	<b>760.917</b>	<b>471.047</b>	<b>947.028</b>

## CONTENEDORES EQUIVALENTES A 20 PIES (TEUS) EN TRÁNSITO

	Cabotaje		Exterior		Total	
	Número	Toneladas	Número	Toneladas	Número	Toneladas
<b>EMBARCADOS</b>	<b>225</b>	<b>1.889</b>	<b>265.930</b>	<b>3.386.292</b>	<b>266.155</b>	<b>3.388.181</b>
Con carga	159	1.753	234.802	3.323.667	234.960	3.325.420
Vacios	66	136	31.129	62.625	31.195	62.761
<b>DESEMBARCADOS</b>	<b>3.146</b>	<b>7.656</b>	<b>336.935</b>	<b>3.534.339</b>	<b>340.081</b>	<b>3.541.995</b>
Con carga	152	1.606	232.869	3.325.938	233.021	3.327.543
Vacios	2.994	6.050	104.066	208.401	107.060	214.451
<b>TOTAL</b>	<b>3.371</b>	<b>9.545</b>	<b>602.865</b>	<b>6.920.631</b>	<b>606.235</b>	<b>6.930.176</b>
<b>Con carga</b>	<b>311</b>	<b>3.359</b>	<b>467.670</b>	<b>6.649.604</b>	<b>467.981</b>	<b>6.652.963</b>
<b>Vacios</b>	<b>3.060</b>	<b>6.186</b>	<b>135.195</b>	<b>271.027</b>	<b>138.255</b>	<b>277.212</b>

## MERCANCIAS TRANSPORTADAS EN CONTENEDORES CLASIFICADOS SEGÚN SU NATURALEZA

Mercancía	Cabotaje			Exterior			Total		
	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total
1 CRUDO DE PETRÓLEO	28	22	50	1.333	1.060	2.393	1.361	1.082	2.443
2 FUEL-OIL	1.350	23	1.373	2.753	147	2.900	4.103	170	4.273
3 GASÓLEOS			0			0	0	0	0
4 GASOLINA	54	0	54	62	15	77	115	15	131
5 ASFALTO	12		12	673	618	1.291	685	618	1.303
6 OTROS PRODUCTOS PETROLÍFEROS	4.635	13	4.648	35.169	27.413	62.582	39.804	27.426	67.230
7 GASES ENERGÉTICOS DEL PETRÓLEO	1.864	33	1.897	8.277	12.551	20.828	10.141	12.584	22.725
8 MINERAL DE HIERRO	0	22	22	125	6.428	6.553	126	6.450	6.575
9 PIRITAS, PIRITAS CALCINADAS	1		1	341	1.223	1.564	342	1.223	1.565
10 OTROS MINERALES	9.557	1.464	11.021	214.489	214.675	429.164	224.046	216.139	440.185
11 CHATARRA	95	9.757	9.852	87.996	63.050	151.046	88.091	72.808	160.898
12 CARBONES	383	41	423	4.288	24.647	28.935	4.671	24.687	29.358
13 PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	25.846	799	26.645	265.476	348.289	613.764	291.322	349.088	640.410
14 FOSFATOS	109	30	139	1.551	2.653	4.203	1.660	2.682	4.342
15 POTASAS	98		98	1.758	3.043	4.801	1.856	3.043	4.899
16 ABONO NATURAL/ARTIFICIAL	3.645	14	3.659	26.723	10.906	37.629	30.368	10.920	41.288
17 PRODUCTOS QUÍMICOS	120.541	2.861	123.401	1.706.632	1.199.546	2.906.178	1.827.172	1.202.407	3.029.579
18 CEMENTO Y CLÍNKER	1.927	11	1.938	9.292	6.437	15.729	11.219	6.448	17.667
19 MADERAS	2.876	730	3.606	51.603	56.588	108.192	54.479	57.319	111.798
20 OTROS MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	26.084	922	27.007	307.926	315.096	623.022	334.011	316.018	650.029
21 CEREALES Y SUS HARINAS	8.443	6	8.449	61.906	70.278	132.184	70.349	70.284	140.633
22 HABA DE SOJA	27		27	477	4.600	5.077	504	4.600	5.104
23 FRUTAS, HORTALIZAS, LEGUMBRES	19.481	31.076	50.557	113.015	217.547	330.563	132.496	248.623	381.119
24 VINOS, BEBIDAS, ALCOHOLES Y DERIVADOS	95.596	4.361	99.957	233.302	95.873	329.175	328.897	100.235	429.132
25 SAL COMÚN	1.420	3	1.423	10.097	10.770	20.868	11.518	10.773	22.291
26 PAPEL Y PASTA	76.683	11.576	88.260	916.959	293.209	1.210.168	993.642	304.786	1.298.428

Mercancía	Cabotaje			Exterior			Total		
	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total	carga	descarga	Total
27 CONSERVAS	7.173	34	<b>7.207</b>	38.813	60.156	<b>98.969</b>	<b>45.986</b>	<b>60.190</b>	<b>106.176</b>
28 TABACO, CAFÉ Y CACAO	11.369	404	<b>11.772</b>	116.916	348.751	<b>465.667</b>	<b>128.285</b>	<b>349.155</b>	<b>477.440</b>
29 ACEITES Y GRASAS	4.767	449	<b>5.216</b>	103.064	40.059	<b>143.124</b>	<b>107.831</b>	<b>40.509</b>	<b>148.340</b>
30 OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	63.092	4.759	<b>67.850</b>	375.464	278.014	<b>653.477</b>	<b>438.555</b>	<b>282.772</b>	<b>721.328</b>
31 MAQUINARIA Y REPUESTOS	35.997	4.268	<b>40.265</b>	515.306	557.727	<b>1.073.033</b>	<b>551.303</b>	<b>561.995</b>	<b>1.113.298</b>
32 AUTOMÓVILES Y PIEZAS	4.497	461	<b>4.958</b>	159.175	138.641	<b>297.816</b>	<b>163.672</b>	<b>139.102</b>	<b>302.774</b>
33 PESCA CONGELADA	554	543	<b>1.097</b>	17.233	31.188	<b>48.420</b>	<b>17.787</b>	<b>31.731</b>	<b>49.518</b>
34 RESTO MERCANCIA SEGÚN SU NATURALEZA	158.107	34.789	<b>192.896</b>	921.169	1.562.677	<b>2.483.846</b>	<b>1.079.276</b>	<b>1.597.466</b>	<b>2.676.742</b>
35 GAS NATURAL	147	10	<b>157</b>	41	84	<b>125</b>	<b>188</b>	<b>94</b>	<b>282</b>
36 OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS	2.907	92	<b>2.999</b>	101.290	148.517	<b>249.806</b>	<b>104.197</b>	<b>148.609</b>	<b>252.806</b>
37 PIENSO Y FORRAJES	74.926	174	<b>75.100</b>	501.221	58.829	<b>560.050</b>	<b>576.147</b>	<b>59.003</b>	<b>635.150</b>
38 TARA DE PLATAFORMAS Y VAGONES (RO-RO)	86	5	<b>92</b>	1.588	859	<b>2.447</b>	<b>1.675</b>	<b>864</b>	<b>2.539</b>
39 TARA DE CONTENEDORES	220.548	195.663	<b>416.211</b>	1.584.242	1.625.242	<b>3.209.484</b>	<b>1.804.791</b>	<b>1.820.904</b>	<b>3.625.695</b>
<b>TOTAL</b>	<b>984.924</b>	<b>305.416</b>	<b>1.290.341</b>	<b>8.497.746</b>	<b>7.837.406</b>	<b>16.335.152</b>	<b>9.482.670</b>	<b>8.142.823</b>	<b>17.625.493</b>

## RESUMEN GENERAL DE TRÁFICO MARÍTIMO

### CUADRO GENERAL N° 1

Conceptos	Toneladas	
	Parciales	Totales
<b>GRANELES LÍQUIDOS</b>		<b>11.755.823</b>
Productos petrolíferos	5.419.172	
Gas natural	4.775.252	
Otros líquidos	1.561.399	
<b>GRANELES SÓLIDOS</b>		<b>3.921.099</b>
<b>MERCANCÍA GENERAL</b>		<b>26.116.812</b>
<b>TRÁFICO INTERIOR</b>		<b>-</b>
<b>AVITUALLAMIENTO</b>		<b>1.184.676</b>
Productos petrolíferos	826.022	
Resto	358.654	
<b>PESCA FRESCA</b>		<b>2.309</b>
<b>TOTAL</b>		<b>42.980.719</b>



## CUADRO GENERAL N° 2 (INCLUIDO EL TRÁFICO INTERIOR, AVITUALLAMIENTO Y PESCA FRESCA)

Conceptos	Toneladas	
	Parciales	Totales
Mercancías embarcadas		17.296.061
Mercancías desembarcadas		25.684.657
Mercancías transbordadas		-
<b>Total</b>		<b>42.980.719</b>

## CUADRO GENERAL N° 3

Conceptos	Toneladas	
	Parciales	Totales
<b>COMERCIO EXTERIOR</b>		35.151.447
Importación	22.630.891	
Exportación	12.520.556	
Trasbordo		-
<b>CABOTAJE</b>		6.642.287
<b>PESCA FRESCA, AVITUALLAMIENTO Y TRÁFICO INTERIOR</b>		1.186.985
<b>TOTAL</b>		<b>42.980.719</b>

## TRÁFICO TERRESTRE

Medio de transporte utilizado para la entrada o salida de la zona de servicio del puerto	Toneladas		
	Cargadas en barco	Descargadas en barco	Total
FERROCARRIL	536.298	192.355	<b>728.653</b>
CARRETERA	11.687.512	17.087.592	<b>28.775.103</b>
TUBERIA	306.693	4.792.046	<b>5.098.739</b>
OTROS MEDIOS	-	-	<b>0</b>
<b>TOTAL TRANSPORTE TERRESTRE</b>	<b>12.530.502</b>	<b>22.071.993</b>	<b>34.602.495</b>
SIN TRANSPORTE TERRESTRE	4.765.559	3.612.664	<b>8.378.224</b>
<b>TOTAL</b>	<b>17.296.061</b>	<b>25.684.657</b>	<b>42.980.719</b>

#### 4.1.4. Proveedores

Los proveedores y su gestión representan hoy en día una parte fundamental de la eficiencia y la calidad de la APB y del Port de Barcelona. Son, además, una fuente notable de generación de valor hacia el entorno empresarial de la ciudad, ya que todos pertenecen al ámbito local.

La selección y contratación de proveedores está regulada por la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público y por la Orden

FOM/4003/2008 de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Los procedimientos de adjudicación pueden ser de tipo abierto, restringido o negociado y tanto si es abierto como restringido, la adjudicación puede efectuarse por subasta o por concurso. Estos procedimientos son de aplicación a los contratos de obras, de suministros y de servicios.

INVERSIONES (€)	2006	2007	2008	2009
Inmovilizado material	224.475.785,42	132.459.341,19	144.274.047,81	105.214.840,85
Aplicaciones informáticas	1.465.209,42	1.001.306,77	2.049.036,33	2.284.642,10
TOTAL	225.940.994,84	133.460.647,96	146.323.084,14	107.499.482,95

GASTOS (€)	2006	2007	2008	2009
Reparación y conservación	3.015.067,16	3.400.482,80	3.492.959,14	5.046.979,69
Servicios profesionales independientes	3.567.612,68	2.927.670,61	4.528.990,28	4.127.183,99
Suministros y consumos	1.290.318,54	1.347.058,93	1.483.954,11	1.624.459,96
Otros servicios exteriores	6.906.997,86	6.943.783,46	10.037.350,65	10.464.643,21
TOTAL	14.779.996,24	14.618.995,80	19.543.254,18	21.262.281,36

El poder negociador de los proveedores depende de la cantidad, de la importancia que el sector logístico-portuario tenga para ellos, de los costes de cambio o, entre otras variables, de la existencia de servicios sustitutivos y grado de diferenciación de sus productos. En esta variable y en las anteriores los factores

medioambientales introducen cambios interesantes.

El grado de cumplimiento sostenible de los proveedores de la APB y el valor ecológico de productos y servicios que la organización consume son retos importantes en el ámbito de la mejora de la sostenibilidad.

#### PROVEEDORES PORT VELL (DATOS EXPRESADOS EN % DESTINADO A PROVEEDORES LOCALES)

GASTOS (%)	2006	2007	2008	2009
Reparación y conservación	73,98	70,84	71,74	71,97
Servicios profesionales independientes	1,85	0,58	2,40	0,97
Suministros y consumos	5,17	5,21	4,66	4,49
Otros servicios exteriores	2,40	7,66	3,46	2,92
Total	83,40	84,29	82,26	80,35

#### 4.1.5. Auditorías y controles

La APB está sujeta por obligación legal –y se somete también voluntariamente– a un conjunto

de auditorías y controles, así como a la remisión de información a determinados organismos públicos, con la finalidad de lograr la máxima transparencia en sus distintos niveles de gestión.

Auditoría financiera externa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuentas anuales</li> <li>• Informe de gestión</li> </ul>
Auditoría interna de la APB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedimientos / contrataciones</li> <li>• Control de ingresos</li> <li>• Control de gastos</li> <li>• Control de inversiones</li> <li>• Control de activos</li> <li>• Cumplimiento de la Ley Orgánica de Protección de Datos (LOPD)</li> <li>• Seguimiento del Plan de Empresa (CMI,...)</li> <li>• Otros</li> </ul>
Intervención General de la Administración del Estado (IGAE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Información trimestral (balance, pérdidas y ganancias, movimientos significativos)</li> <li>• Resumen anual</li> <li>• Auditoría de control anual: ingresos y gastos, contratación, recursos humanos</li> </ul>
Tribunal de Cuentas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resumen anual. Informe financiero</li> <li>• Resumen anual. Contratos efectuados</li> </ul>
Organismo Público Puertos del Estado (OPPE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Información mensual del cierre contable</li> <li>• Información anual contable</li> <li>• Auditorías diversas (no periódicas)</li> </ul>
Banco de España	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Información contable trimestral</li> <li>• Información anual</li> </ul>
Comisión Europea	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Información y seguimiento de inversiones financiadas con fondos europeos (Fondo de Cohesión/FEDER). Se remite por medio del Organismo Público Puertos del Estado</li> </ul>
Banco Europeo de Inversiones	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remisión de cuentas anuales</li> </ul>
Instituto Nacional de Estadística	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remisión de cuentas anuales</li> </ul>
Entidades financieras	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remisión de cuentas anuales</li> </ul>
Boletín Oficial del Estado	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remisión de cuentas anuales para su publicación</li> </ul>
Ministerio de Fomento	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auditorías de control (no periódicas)</li> </ul>

## AUDITORÍAS INTERNAS

<b>Riesgos relacionados con la corrupción</b>	
Unidades de riesgo auditadas	10
% Unidades de riesgo auditadas/TOTAL	83,33%
Núm. departamentos auditados	Todos  Se han realizado un total de nueve intervenciones, que corresponden al 100% de la muestra. Las auditorías incluyen desde los procedimientos de contratación, a la aplicación de tasas o temas sociales como la mutualidad.
<b>Auditorías relacionadas con la LOPD</b>	No hay ninguna reclamación o queja relativa a la LOPD realizada por clientes en el SAC (Servicio de Atención al Cliente).

## 4.2. Perspectiva medioambiental

El Plan Director del Port de Barcelona incorpora varias obras de relevancia especial que se tienen que ejecutar en el periodo 1997-2011, entre las cuales figuran la prolongación del dique Est, la construcción del dique Sud, la construcción de nuevas terminales, la ampliación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), un nuevo puente, una nueva



bocana, la ampliación de la zona de Inflamables, la ampliación del muelle Adossat, la incorporación de una nueva dársena de pesca, una terminal polivalente y una nueva terminal de contenedores.

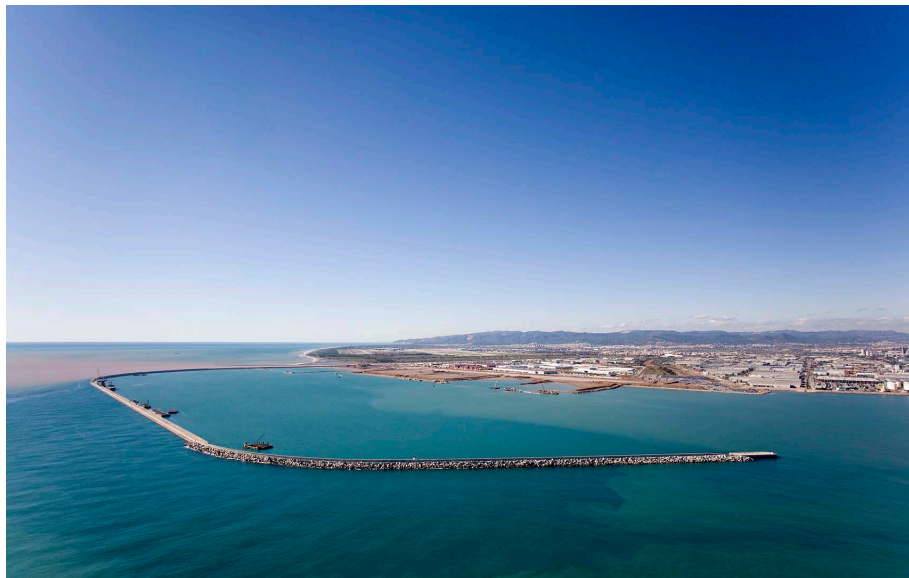


#### 4.2.1. Obras sostenibles

El Convenio de cooperación en infraestructuras y medio ambiente del delta del Llobregat, el Plan Delta incluye varias actuaciones destacadas, además de la ampliación del Port de Barcelona: la ampliación del aeropuerto, la construcción de la depuradora del Llobregat y la construcción de una nueva red viaria y ferroviaria que dé servicio a estas nuevas infraestructuras y mejore las comunicaciones de la zona. El desvío del río Llobregat era una condición indispensable para llevar a cabo el conjunto de las obras incluidas en Plan Delta.

**El Plan Director del Port de Barcelona incorpora varias obras de relevancia especial que se tienen que ejecutar en el periodo 1997-2011**, entre las cuales figuran la prolongación del dique Est, la construcción del dique Sud, la construcción de nuevas terminales, la ampliación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), un nuevo puente, una nueva bocana, la ampliación de la zona de Inflamables, la ampliación del muelle Adossat, la incorporación de una nueva dársena de pesca, una terminal polivalente y una nueva terminal de contenedores.

Desde su primera proyección, se consideró que llevar a cabo estas obras comportaría impactos socioeconómicos positivos importantes, y se adoptó el compromiso de tratar de manera adecuada su impacto medioambiental. **El factor ambiental ha sido esencial en la proyección de las obras.** La ampliación del Port de Barcelona hacia el sur, la única



alternativa posible, comporta necesariamente crecer en un entorno con un valor ecológico importante y una especial fragilidad.

**La ejecución del proyecto de evaluación de impacto en el medio ambiente de todas las obras se recogió en un único documento administrativo y se sometió a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental como si fuera una sola operación.** Este aspecto constituye un punto destacable en términos del derecho ambiental vigente y constituye un plus respecto del que era exigible en su momento.

**El Ministerio de Medio ambiente emitió la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), en la cual se considera que el proyecto de ampliación del Port es ambientalmente viable** si se atiende a lo que se expone en el Estudio de Impacto Ambiental y a los condicionantes adicionales que exige la Administración ambiental.

Para minimizar los principales impactos, se están llevando a cabo **medidas correctoras, preventivas y compensatorias**. Así por ejemplo:

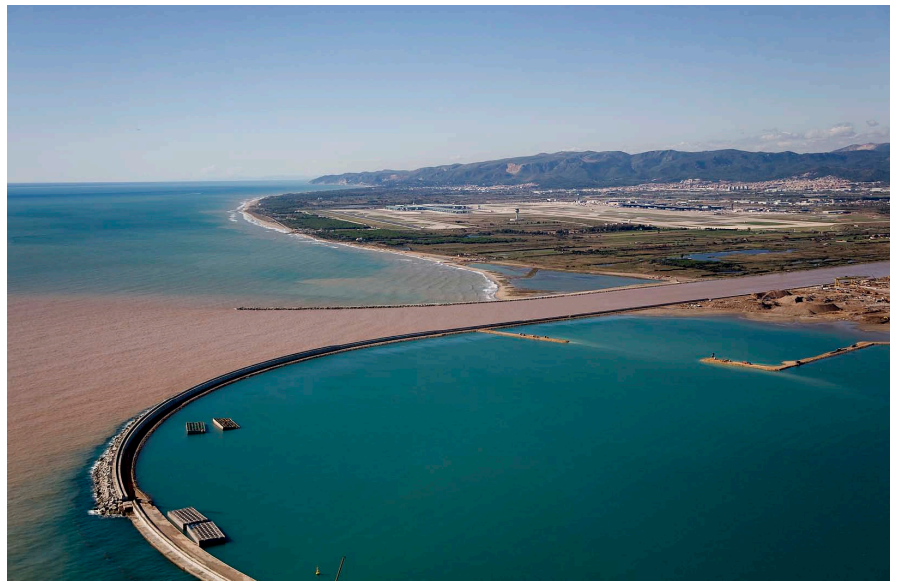
- El dragado portuario se ejecuta en circunstancias determinadas. Se dispone de las autorizaciones ambientales previas para cada una de estas operaciones y se aprovechan los materiales procedentes del dragado que sean adecuados para hacer rellenos portuarios. Con el uso de los productos de dragado se puede garantizar una gestión sostenible de los materiales, se evita que se exporten a aguas marítimas exteriores y se limita

el impacto físico que se podría causar en algunos recursos pesqueros.

- También se imponen límites a la aportación de materiales para la construcción por vía terrestre, con lo cual se favorece el transporte marítimo. De este modo se ha conseguido una reducción significativa de gases de efecto invernadero, como consecuencia directa de la retirada de un número alto de camiones de los viales de acceso al Port.
- Igualmente supone una aportación singular a la sostenibilidad de las obras portuarias la utilización de materiales de demolición de la construcción del entorno metropolitano, así como el excedente de excavación de túneles –como los de la línea 9 del metro–, para los rellenos portuarios. Esta opción de valorización de materiales útiles ha hecho innecesaria la explotación de otros recursos. En este sentido se ha trabajado muy directamente con la Entidad de Medio Ambiente y con la Agencia de Residuos de Cataluña (Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña).

La ampliación del Port de Barcelona y el desvío del río Llobregat han supuesto una inversión de 21 millones de euros (en diferentes fases) en medidas correctoras ambientales. Además de las mencionadas, destacan las siguientes:

- La APB ha proyectado una nueva zona húmeda, creada artificialmente, para compensar la pérdida de los restos de la laguna de la Podrida.



- La tutela de acuíferos y del agua al medio marino es otro aspecto a destacar de la actuación portuaria vinculado a la ampliación. En este sentido, paralelamente a los dragados, se llevan a cabo estudios para el seguimiento y el control de los efectos sobre los acuíferos superficial y subterráneo, con la colaboración de la Agencia Catalana del Agua perteneciente al Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya (DMAH). Concretamente, se ha suscrito un convenio con el órgano técnico especializado creado por esta agencia, conocido como Metal (Mesa Técnica de los Acuíferos del Llobregat).
- Con respecto al medio marino, en la DIA se determina como se tienen que hacer los rellenos y qué medios se tienen que utilizar para limpiar las aguas.
- El necesario desvío del Llobregat cambió la orientación de su desembocadura para evitar el retroceso del agua del mar por el río. Una playa quedó afectada y fue necesario reordenar todo el espacio natural. El Port de Barcelona ha construido una nueva playa en la desembocadura actual y ha realizado distintas correcciones ambientales para paliar el impacto de la obra.
- Anexado a la nueva playa se ha construido un dique (margen derecho de la nueva desembocadura del río Llobregat) con el fin de minimizar la erosión costera creciente y asegurar la aportación de arena a las playas del sur.
- Se han proyectado acciones para evitar las afecciones al acuífero superficial de la zona de la

ZAL y también se prevén varias acciones en relación con el sellado de los pozos y los piezómetros abandonados, el control de ruidos, los suelos contaminados, etc.

**En el delta del Llobregat se encuentra una zona especial de protección para las aves (ZEPA) que, con 573,96 hectáreas, es la más pequeña de las 6 que existen en Cataluña. En esta zona húmeda del delta se ubica una gran diversidad de especies, como la garcilla bueyera, el charrán, la gaviota, el avetorillo común, el chorlitejo patinegro, la polluela bastarda, polluela chica...**

La protección de la avifauna potencialmente afectada por la ejecución de las obras es otro aspecto especialmente remarcable:

- En la ejecución de las obras se está respetando la época de nidificación del chorlitejo patinegro, puesto que una gran parte de esta especie habita en la zona afectada, entre las obras y el desvío del río Llobregat. La APB suspende las actividades constructivas en la época de llegada y nidificación (entre marzo y junio), lo que supone una contribución muy significativa al comportamiento reproductor de esta especie. Sobre esta cuestión, además, ha realizado un seguimiento y estudio anual.
- Otra iniciativa complementaria desarrollada en estos últimos dos años ha consistido en el estudio y la implementación de actuaciones diversas que puedan incidir sobre una colonia de cuervos marinos que usan espacio portuario como dormitorio, para

compatibilizar su protección con el crecimiento portuario.

- Paralelamente, durante las obras de transvase, hubo fauna acuática que quedó atrapada en el antiguo cauce del río. Las especies fueron retiradas del agua y dispuestas en el nuevo cauce según su especie. Con esta actuación se trasladaron unos 27.000 peces, y permitió que un 99% de los seres vivos atrapados se salvaran.

#### 4.2.2. El seguimiento y control de las obras

Tal y como se ha comentado, el proyecto de ampliación del Port fue analizado rigurosamente por el Ministerio de Medio Ambiente en un procedimiento en que participaron todas las administraciones y las entidades implicadas y que finalizó con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la ampliación del Port de Barcelona, aprobada el año 2000.

A raíz de la citada declaración, se crearon cuatro importantes mecanismos para la coordinación del complejo seguimiento interinstitucional de las obras y proyectos:

- **Comisión Mixta de las Obras de Ampliación,** con el objetivo de integrar en un mismo equipo todos los organismos que participan en el seguimiento y el control ambiental de las obras. Esta comisión, en la cual están representadas todas las administraciones interesadas, controla adecuadamente los aspectos ambientales de la ampliación y aprueba los programas de vigilancia específicos para cada uno de los proyectos de las diversas actuaciones.

- **Comisión Ambiental de Infraestructuras del Delta,** que aprueba el programa de vigilancia ambiental global del Plan Director del Port de Barcelona que se incluye en cada proyecto de construcción. La Comisión está integrada por todos los técnicos de las administraciones implicadas.

- **Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras del Delta del Llobregat,** que se creó mediante un convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y DMAH. Se encarga de realizar el seguimiento medioambiental del conjunto de infraestructuras en el delta del río Llobregat y velar por que los promotores de los diversos proyectos apliquen los programas de vigilancia ambiental de acuerdo con lo que prescriben las declaraciones de impacto ambiental correspondientes. Asimismo, de conformidad con los programas de vigilancia ambiental, promueve las actuaciones previas de los promotores para preservar mejor el medio ambiente.

- **Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental del Desvío del Río Llobregat,** se creó también por convenio entre el Ministerio de Medio Ambiente y el DMAH. Integra en un solo equipo a todos los organismos que participan en el control ambiental de las obras, vigilando la aplicación y la eficacia de las medidas correctoras y proponiendo, si es necesario, la modificación de estas o bien medidas complementarias. Se constituye con anterioridad a la licitación de las obras y está integrada por técnicos de las administraciones implicadas. Entre otras cuestiones, debe aprobar la nueva programación de los trabajos e informar de los proyectos referentes a la ampliación de caminos de acceso y la creación de vertederos.

#### DESGLOSE DE LAS INVERSIONES EN MATERIA MEDIOAMBIENTAL (€)

	2008	2009
<b>Gastos destinados a la sostenibilidad medioambiental</b>	302.629,26	315.620,00
Mantenimiento de la red de saneamiento y aguas residuales	302.629,26	315.620,00
<b>Inversiones destinadas a la sostenibilidad medioambiental</b>	13.717.875,07	2.814.712,93
Aplicación de actuaciones medioambientales - Dique Sud	5.834.206,98	1.279,03
Aplicación de actuaciones medioambientales - Dique Est	7.521.467,80	2.758.662,35
Red de saneamiento y aguas residuales	149.131,29	21.676,57
Otras inversiones medioambientales	213.069,00	33.094,98



### 4.2.3. Seguridad

El puerto barcelonés, enclavado en una parte importante del perímetro de la costa de los municipios de Barcelona y el Prat de Llobregat, tiene presente los riesgos industriales y considera el control de la seguridad como uno de los elementos importantes de su gestión.

#### Tráfico de mercancías peligrosas

El tráfico de mercancías peligrosas contenerizadas ha descendido un 39% respecto al año 2008, registrando un volumen total de 576.080 toneladas. Por su parte, el tráfico de mercancías peligrosas a granel ha sumado un total de 11.028.491 toneladas, lo que supone un descenso del 2% respecto al año anterior.

#### Plan de Autoprotección (PAU)

Uno de los elementos de riesgo más significativo, sin menoscabar los que se derivan de la propia actividad portuaria, es el derivado del movimiento y la estancia de mercancías peligrosas, bien en contenedores y cisternas o a granel en terminales especializadas.

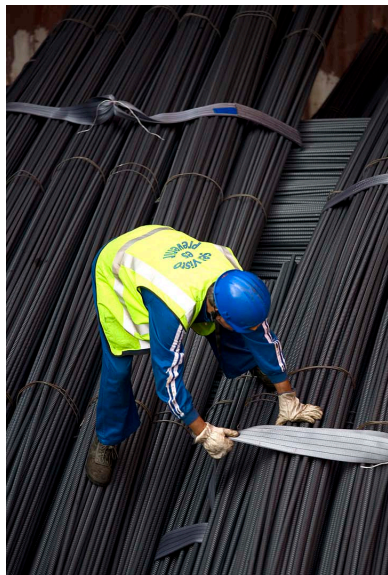
En el PAU se definen la estructura organizativa, los medios y los recursos para hacer frente a una emergencia de la forma más eficaz posible. A través de una serie de procedimientos y la aplicación de un determinado sistema de gestión se pretende reducir las consecuencias de cualquier accidente que pueda afectar a la zona de servicio portuaria, con el fin de:

- Proteger a las personas.
- Alertar a los servicios públicos y privados de emergencia.
- Asegurar la coordinación de los planes de autoprotección o emergencia interior de las concesiones.
- Minimizar las consecuencias sobre el medio ambiente y sobre los bienes (equipos, instalaciones, edificios).
- Asegurar la coordinación con los planes de emergencia exterior.
- Informar a las autoridades competentes.
- Entrenar y formar al personal.
- Restaurar lo antes posible la normalidad en la instalación.
- Informar a la población.

El PAU incorpora los planes de autoprotección de los sectores de Port Vell, Zona de Actividades Logísticas Barcelona (ZAL Barcelona) y Zona de Actividades Logísticas Prat (ZAL Prat) y una base de datos que contiene la ficha básica de los planes de autoprotección de las concesiones más significativas del Port.

Principales mecanismos relacionados con la seguridad y el PAU:

- **Centro de Control de la APB** es el centro receptor de alarmas del PAU encargado de activar el Plan de Emergencia del Port de Barcelona, bajo la dirección de la Jefatura de Emergencia. En la sala del Gabinete de Crisis de este centro se reúne la dirección del PAU. Habitualmente es el centro de la coordinación de Policía Portuaria y depende directamente de la APB.
- **Torre de Control Portuaria** es el centro receptor de alarmas del PAU encargado de movilizar los medios y recursos marítimos, bajo la dirección de la Jefatura de Emergencia. Habitualmente se encarga de la coordinación de las operaciones que implican movimientos de buques. Presta un servicio de 24 horas, 365 días al año, activando su plan de avisos en caso de emergencia y movilizando desde el primer momento a los grupos de actuación marítimos. Depende de la APB.
- **Centro Regional de Coordinación y Salvamento** es el centro receptor de alarmas del PAU encargado de movilizar los medios marítimos de salvamento y rescate. Habitualmente controla el tráfico marítimo de su zona de competencia y dispone de los medios y recursos de Salvamento Marítimo. Depende de la Capitanía Marítima.
- **Centro de Coordinación Portuaria (CECOPORT)** es, en situaciones de emergencia grave o extraordinaria, el centro de control y mando de mayor nivel del PAU y reúne a la Dirección General, el Gabinete de Comunicación y el Gabinete de Crisis del Port de Barcelona. El CECOPORT se ubica en la Sala de Crisis del Centro de Control de la APB y en él pueden intervenir también las personas representantes de las administraciones competentes de Protección Civil de la Generalitat de Catalunya, de los ayuntamientos de Barcelona y El Prat de Llobregat y de la Delegación del Gobierno.



Los ejercicios y simulacros que se planifican cada año sirven para poner en práctica las diferentes situaciones de emergencia. Suponen la oportunidad de entrenar y probar los mecanismos de actuación y coordinación de todas las personas que pertenecen a los organismos y empresas adscritos al plan, así como la incorporación de los avisos y la oportuna coordinación con los planes de ámbito superior desde el mismo inicio de la alerta.

#### 4.2.4. Gestión medioambiental

##### Calidad de las aguas

La construcción de una nueva depuradora del Prat de Llobregat, las inspecciones periódicas en las empresas concesionarias que lleva a cabo el Ayuntamiento de Barcelona o la construcción de la nueva red de saneamiento del Port son medidas importantes para minimizar los residuos en las aguas portuarias.

Adicionalmente, el Port lleva a cabo un programa de seguimiento de la calidad de las aguas que tiene en cuenta parámetros como el oxígeno disuelto, la temperatura, la salinidad y su nivel de transparencia. Las aguas residuales de la zona portuaria se canalizan hacia las plantas depuradoras del Besós y del Prat de Llobregat, con un volumen respectivo de 300.000 y 1.000.000 metros cúbicos.

##### Sedimentos

El grado de contaminación de los sedimentos superficiales del Port se debe básicamente

a los vertidos históricos de aguas residuales urbanas e industriales y a los provenientes de las actividades portuarias. El Port de Barcelona realiza periódicamente los dragados necesarios para garantizar la navegación de los barcos y llevar a cabo las obras de ampliación contemplando las rigurosas medidas medioambientales.

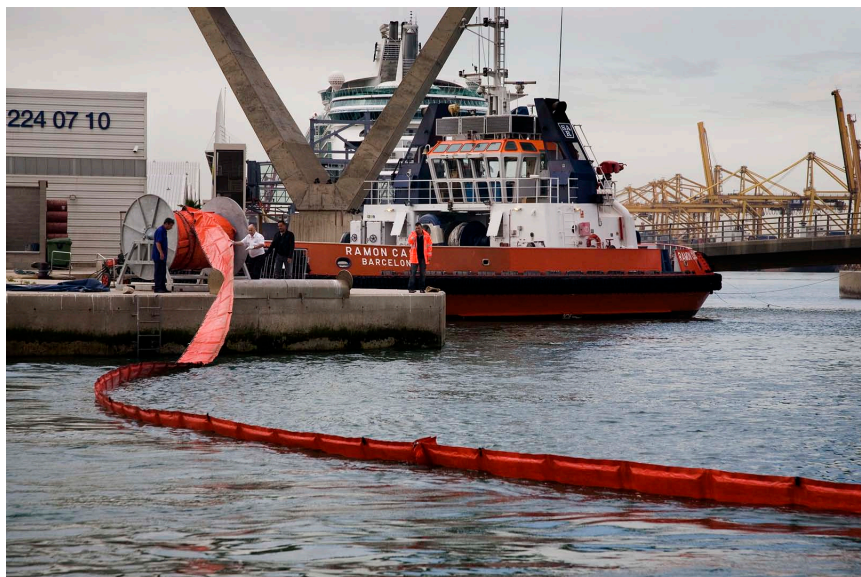
En estas tareas se puede producir la dispersión de productos muy contaminantes, por lo cual se elaboran previamente los estudios de impacto ambiental necesarios.

##### Calidad del aire y emisiones

Cataluña es la primera comunidad autónoma del Estado español en elaborar un plan de actuación, asociado a la declaración de zonas de protección especial del ambiente atmosférico, para reducir la contaminación atmosférica por óxidos de nitrógeno y partículas en suspensión de diámetro inferior a 10  $\mu\text{m}$ .

El plan hace referencia básicamente al Área Metropolitana de Barcelona y, por lo tanto, incluye también al puerto de la ciudad. Este establece medidas concretas para aumentar la calidad del aire progresivamente hasta el año 2010, con reducciones de las emisiones de hasta el 30%, y plantea el seguimiento en la aplicación de estas medidas.

Entre las medidas para reducir la contaminación asociada al transporte figuran la racionalización ambiental del transporte público, la reducción de la velocidad máxima de los vehículos a 80 kilómetros por hora en las vías rápidas y la implantación de carriles para vehículos de alta ocupación. También se



recopilan medidas concretas en los ámbitos industrial, energético y doméstico, además de favorecer la prevención y realizar tareas de sensibilización entre la ciudadanía.

Respecto a la actividad del Port de Barcelona, por las características propias de la instalación el plan propone medidas que le afectan específicamente:

- Exigencia de requerimientos ambientales a los camiones de transporte de contenedores que operan en el Port.
- Potenciación del transporte ferroviario de mercancías como alternativa para absorber el incremento de tráfico previsto para los próximos años.
- Renovación anticipada de la flota de embarcaciones interiores a unidades que tengan menores emisiones.
- Suministro eléctrico a buques durante el tiempo de atraque.
- Modificación del esquema de las tasas portuarias para ofrecer bonificaciones a los buques que modifiquen sus motores para reducir las emisiones.
- Introducción de mejoras en la manipulación de productos polvorientos a granel en las terminales públicas del Port.
- Renovación de la maquinaria auxiliar de carga y descarga de las terminales, especialmente de las de contenedores.
- Establecimiento de una estrategia para la reducción de las emisiones en el recinto portuario.

Destaca la medida Proatrans: STP01, que introduce requerimientos ambientales para el transporte de contenedores dentro del recinto portuario y obliga a los camiones a disponer de la homologación Euro 2 o superior (a partir de 2010 se requerirá la homologación Euro 3 o superior).

El Port de Barcelona dispone de una red propia para medir la concentración de los contaminantes atmosféricos principales. La Red Meteorológica y de Vigilancia de la Calidad del Aire –formada por estaciones meteorológicas, captadores manuales de partículas en suspensión, analizadores automáticos y una unidad móvil de vigilancia ambiental– permite proporcionar información sobre el medio atmosférico en tiempo real.

La APB y los operadores o usuarios del Port toman continuamente medidas para minimizar las emisiones durante las operaciones con mercancías a granel. Ejemplos de ello son la acequia de la superficie de la zona de carga y descarga, las mejoras en la transferencia de vehículo a vehículo, la limitación de velocidad en la explanada o la instalación de pantallas perimetrales y *software* específico de control de descarga de mercancías sensibles en condiciones meteorológicas adversas.

Por lo que se refiere a los concesionarios, la APB exige el cumplimiento de los requerimientos y condiciones establecidas en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre y la orden FOM/938/2008, de 27 de marzo. Por lo demás, en todas sus licitaciones la APB exige el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 49.1 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre.



#### 4.2.5. Productos y servicios sostenibles

Los productos que la APB entrega a sus clientes directos son las infraestructuras, en la modalidad de concesión administrativa. La APB se ajusta al cumplimiento que le exige la ley para elaborar la información sobre las especificaciones y características técnicas de estas infraestructuras. Y dispone de mecanismos, tanto en su máximo órgano de gobierno como en el área de negocio, para mantener el diálogo y suministrar información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa.

##### **Ferrocarril**

La nueva terminal de ferrocarril prevista en el Port podrá acoger hasta 250 trenes diarios. El salto cualitativo de la conectividad ferroviaria, así como la conexión a través del canal de Suez, consolidará las opciones del Port de Barcelona como puerta de entrada a Europa de las mercancías provenientes del continente asiático. La apuesta decidida por el ferrocarril es coincidente y complementaria a la opción para la sostenibilidad.

Según cálculos de la APB, las mejoras de la red ferroviaria podrían suponer en breve una disminución de cerca de 200.000 camiones en la carretera, lo que equivaldría a 8.000 toneladas menos de emisiones de CO<sub>2</sub>.

##### **Short sea shipping (SSS)**

El Port de Barcelona continúa potenciando el tráfico

de *short sea shipping* (transporte marítimo de corta distancia), y consolidando la gran apuesta del Port de Barcelona por la sostenibilidad medioambiental. Este tipo de tráfico ofrece, cada vez, más y mejores conexiones marítimas mediante servicios que contribuyen a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Los crecimientos sostenidos entorno al 20% anual en los últimos años prueban la eficiencia de este tipo de transporte de pasajeros y mercancías.

El SSS es hoy una realidad en el Port de Barcelona, que cuenta con dos terminales específicas y diversas líneas en servicio adaptadas a este tipo de tráfico, y se ha convertido en el puerto español con mejor oferta de líneas de transporte marítimo de corta distancia, especialmente con Italia y el norte de África. Las características de estas líneas configuran al de Barcelona como puerto de origen de las autopistas del mar impulsadas por la Unión Europea. Actualmente se está trabajando significativamente para ampliar estos servicios hacia al este del Mediterráneo y seguir incrementando frecuencias de los servicios existentes. En paralelo avanza la ampliación de infraestructuras para poder disponer de más terminales dedicadas a este tipo de tráfico.

##### **La Escola Europea de Short Sea Shipping**

Con el apoyo financiero de la Comisión Europea, la Escola Europea de Short Sea Shipping tiene como objetivo de sensibilizar a las diferentes administraciones y a los operadores presentes y futuros sobre las ventajas y beneficios del transporte intermodal, organizando cursos de formación para su difusión y conocimiento.



Los cursos dan a conocer los ahorros que –tanto en costes como en riesgos– se pueden obtener con la utilización del SSS y del ferrocarril, ofrecen información sobre las diferentes líneas en servicio y presentan los elementos básicos a tener en cuenta para considerar nuevas conexiones marítimas y ferroviarias. De esta manera los profesionales pueden aproximarse al entorno y las operaciones propias del transporte intermodal y entrar en contacto con las personas vinculadas a la prestación de estos servicios.

Este año 2009 ha sido muy positivo para la escuela, ya que se han podido realizar los cursos del proyecto formativo creado en el 2008 y denominado GLAD con un módulo marítimo (MOST) y otro ferroviario (SURCO).

En total se han impartido 12 cursos MOST (Gloss, Autoritas, Numina) y 2 cursos SURCO, con un total de asistentes de 690 alumnos.

### Transporte por carretera

En el marco del plan Proatrans, el Foro del Transporte Terrestre ha trabajado en el 2009 con la misión de organizar las actuaciones conjuntas de toda la Comunidad Logística vinculadas al transporte terrestre del Port de Barcelona con la máxima seguridad, calidad, protección del medio ambiente, además de conseguir la integración y la regulación de este sector.

Para 2009 se marcaron los siguientes objetivos:

1. La seguridad como objetivo explícito en todas las redes y servicios del transporte de mercancías por carretera.

<b>GLAD</b>	Green Logistics Action & Deployment ofrece formación potenciando dos conceptos básicos asociados al transporte de mercancías: la comodidad y la sostenibilidad ambiental.
<b>MOST</b>	<p>Motorways of the Sea Training amplía la temática de los cursos taller realizados hasta ahora por la Escola Europea de SSS (Gloss, Autoritas y Numina), introduciendo tres nuevos aspectos: la comodidad, los aspectos medioambientales y los costes externos al puerto.</p> <p>Numina: 2 ediciones y 110 alumnos.</p> <p>Autoritas: 6 ediciones y 352 alumnos.</p> <p>Gloss: 4 ediciones y 173 alumnos.</p>
<b>SURCO</b>	<p>Simple Use of Railway Connections es un curso que pretende potenciar el conocimiento y el uso de la intermodalidad marítimo-ferroviaria y la logística sostenible.</p> <p>SURCO: 2 ediciones y 55 alumnos.</p>



2. La calidad como compromiso para mejorar la satisfacción de las necesidades de todos los sectores de la economía relacionados con el transporte.
3. La protección del entorno natural en el que se desarrolla la operativa.
4. La integración del sector del transporte por carretera dentro de la visión general del sector del transporte.

Para el logro de estos objetivos se han realizado las acciones siguientes:

- Actualización del Plan de Calidad del Port de Barcelona.
- Establecimiento de los requisitos para la homologación de los equipos telemáticos en cabina.
- Innovaciones en los equipos Transportic.
- Presentación de los programas de formación: "La estructura del sector del transporte: aspectos jurídicos" y "Servicios de transporte: aspectos formales y régimen sancionador".
- Elaboración de informes bimensuales de variación de precios del combustible en base a las informaciones publicadas por el Ministerio de Fomento.
- Formación Proatrans: durante el año 2009 se han desarrollado 4 cursos de formación dirigidos a conductores de vehículos portacontenedores, que han contado con la presencia de 204 alumnos. Estos cursos, dirigidos mayoritariamente a nuevos profesionales del sector del transporte terrestre del Port de Barcelona, permiten adquirir conocimientos en materia de riegos laborales específicos de las terminales de contenedores, transmisiones de

equipos telemáticos en cabina, al margen de la dimensión actual del transporte terrestre y su correlación con la ampliación del Port.

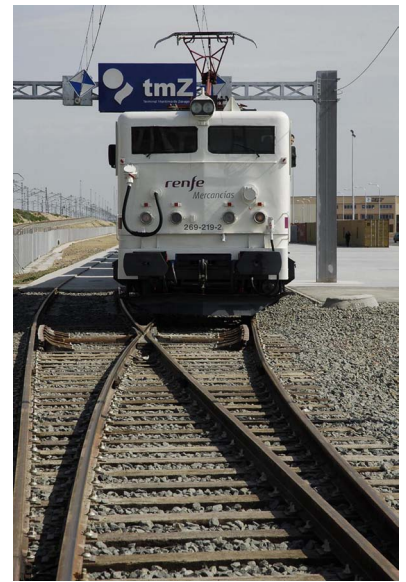
- Potenciación de los cursos de Conducción ecológica.
- Publicación de los boletines semestrales de Proatrans, que informan a los conductores sobre todas las acciones relacionadas con el transporte terrestre de contenedores en el Port de Barcelona.

En diciembre de 2009 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona aprobó la disolución del Foro del Transporte Terrestre constituido en el ámbito de Proatrans (Plan de regulación y ordenación de acceso al transporte vinculado al Port de Barcelona).

### **Desarrollo del Port en red**

Durante 2009 la Autoridad Portuaria de Barcelona ha continuado materializando su estrategia de crecimiento basada en la distribución de los servicios portuarios y logísticos en red. Se trata de acercar los servicios de los operadores marítimos de Barcelona y de los locales a los clientes del *hinterland* a través de diferentes centros de servicios adaptados a las necesidades de los clientes de cada mercado, forman la red del Port de Barcelona.

La idea es que en estas instalaciones los operadores del comercio exterior locales (importadores y exportadores) tengan acceso a la misma gama de servicios de manipulación, de transporte, logísticos y de valor añadido de que disponen los que están próximos al Port de Barcelona.



A través de los gestores de las instalaciones y las delegaciones de atención al cliente se ofrecen servicios de marca del Port de Barcelona, como la plataforma telemática Portic, los estándares de servicio y las garantías, además de facilitar a los cargadores el seguimiento del tráfico de las mercancías.

Se han seguido reforzando y diseñando diferentes tipos de centros de servicio –zonas logísticas, terminales marítimas interiores, terminales intermodales, *depots*...–, pero principalmente los esfuerzos se han dedicado a desarrollar los servicios de los corredores de transporte multimodales que conectan con el Port de Barcelona.

### **La terminal marítima de Zaragoza**

La terminal marítima de Zaragoza (tmZ), operativa desde el 2001, es hoy día la plataforma más cercana que da servicio a las importaciones y exportaciones de Aragón, Navarra y la Rioja. Pone a disposición de los usuarios profesionales (consignatarios, transitarios, operadores logísticos, etc.) y, en consecuencia, de los importadores y exportadores, una oferta diferenciada y completa que abarca los servicios logísticos a las cargas –consolidación y desconsolidación de contenedores, almacenamiento y servicios complementarios, y depósito aduanero– y la logística de contenedores –depósito para contenedores vacíos, almacenamiento, manipulación, limpieza y reparación, manipulación de contenedores llenos y área de transbordo a los vehículos de transporte por carretera. También facilita el acceso a los servicios de transporte entre Barcelona y

Zaragoza, así como la recogida y distribución local. La terminal actúa como un operador neutral, de manera que cualquier cargador o profesional tiene la garantía de la confidencialidad y puede planificar, organizar y/o realizar el seguimiento de una importación y exportación que pase por el Port de Barcelona.

Las instalaciones de tmZ en Mercazaragoza disponen de una superficie de 120.000 metros cuadrados (m<sup>2</sup>), con una nave logística de 6.000 m<sup>2</sup> y un *depot* de contenedores llenos y vacíos de 8.000 m<sup>2</sup> en fase de ampliación hasta 41.000 m<sup>2</sup>. En 2009 estas instalaciones han tenido un tráfico de 45.894 TEU, que ha supuesto multiplicar por 1,64 el tráfico del 2008.

También dispone de una terminal ferroviaria de 50.000 m<sup>2</sup> que, conectada con la red ferroviaria principal, ofrece un servicio regular, competitivo y de calidad a los operadores ferroviarios y, por extensión, a los cargadores de Aragón y de las 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, hacen de la terminal ferroviaria de tmZ origen, destino y terminal intermedia para tráficos del Port de Barcelona con el resto de España y Portugal. En este ejercicio el tráfico de contenedores de la terminal ferroviaria ha sido de 23.864 TEU con 224 trenes (112 entradas y 112 salidas), lo que supone multiplicar por 3,6 la cifra conseguida el año anterior. La terminal ferroviaria confiere a la plataforma logística de tmZ más accesibilidad y agilidad en la entrada y salida de mercancías.



### La terminal marítima de Toulouse

El Port de Barcelona dispone de una iniciativa similar en el sur de Francia. La terminal marítima de Toulouse (tmT), en marcha desde el 2002, tiene la función de acercar los servicios del Port de Barcelona hasta los cargadores ubicados en el norte de los Pirineos y, en definitiva, el objetivo de conseguir nuevos tráficos con origen y/o destino en los departamentos franceses de Midi-Pyrénées y Aquitania.

CILSA, la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port de Barcelona, es la encargada de desarrollar el proyecto de tmT en las nuevas instalaciones de la plataforma logística de Eurocentre, a 20 kilómetros de Toulouse. La terminal dispondrá de un área de actividades logísticas de 17 hectáreas en la cual se instalarán operadores locales y del Port de Barcelona vinculados al comercio marítimo internacional, y un área dedicada a *depot* y gestión de contenedores (*container freight station*) a las 3 hectáreas restantes. A principios del 2010 estarán disponibles las primeras naves logísticas.

### Futura terminal marítima de Perpiñán

Perpiñán, a 187 kilómetros de Barcelona, es otro nodo logístico y de comunicaciones importante por su situación en dos de los corredores de transporte terrestre estratégicos para el Port de Barcelona: el de Toulouse–Bordeaux y el de Montpellier–Lyon–sur de Alemania–norte de Italia. Se trata de un punto inmejorable para las conexiones intermodales de los tráficos franceses y europeos hacia Barcelona y con esta motivación el Port ha iniciado el proceso para

establecer una terminal marítima en Perpiñán. El primer paso ha sido la participación en un 5% de las acciones de la Sociedad Anónima de Economía Mixta Local Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal. Esta terminal ferroviaria está situada junto al mercado de Saint Charles, uno de los principales centros logísticos y de distribución de verduras y productos frescos del sur de Europa, aunque por la terminal ferroviaria pasan todo tipo de mercancías. El Port de Barcelona trabaja para la implantación de tráficos marítimos complementarios a la terminal ferroviaria y a tal efecto se ha firmado un acuerdo para desarrollar un zona de actividades logísticas (ZAL) de aproximadamente 30 hectáreas.

### Centro de servicios para Francia

El servicio del Port de Barcelona en el mercado marítimo de Francia va más allá de las implantaciones a Toulouse, Perpiñán y las proyectadas en un futuro en Lyon y norte de Francia. Durante el año 2009 se han creado diversos servicios especializados para clientes franceses que han sido agrupados bajo la denominación de Centro de servicios para Francia. Para reforzar el servicio de las terminales mencionadas en Francia y el de las de Zaragoza y Madrid en España, el Port de Barcelona ofrece un acompañamiento personalizado y gratuito de las operaciones físicas y documentales del pasaje portuario, el apoyo de consultores especializados en logística y transporte –facilitadores– que proporcionan un consejo individualizado y gratuito en el desarrollo de cadenas logísticas eficientes a través del Port, y un equipo





dedicado al desarrollo de servicios ferroviarios con una especial dedicación al mercado de Francia.

Se han abierto, a su vez, nuevos canales de comunicación adaptados al mercado francés: un número de teléfono gratuito, una dirección de correo electrónico (*infofrance@apb.es*), una newsletter mensual exclusiva para Francia y los servicios web en francés del Port de Barcelona (*www.barcelone-port.fr*).

Por el Port de Barcelona transitan flujos significativos de mercancías con origen o destino en Francia. Esto ha sido posible gracias a los esfuerzos de muchos operadores de la Comunidad Portuaria y Logística de Barcelona; a la armonización de procedimientos aduaneros de la Unión Europea, que hacen innecesario recurrir a la figura del representante fiscal; y, sobre todo, a la apertura del transporte terrestre de contenedores, que permite que todos los transportistas puedan retirar o entregar contenedores en el Port de Barcelona.

### **Puertos secos de Azuqueca de Henares y Coslada**

Dos iniciativas con el mismo fin que tmZ y tmT son los puertos secos ubicados en Coslada y en Azuqueca de Henares, desde los cuales el Port de Barcelona da servicio al importante *pool* logístico y de consumo que constituye el área de Madrid, y desde donde se conecta con el resto de mercados de la península Ibérica.

En el puerto seco de Azuqueca de Henares opera la terminal ferroviaria y dispone de *depot* de contenedores, un almacén para el despacho aduanero

y un almacén con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores. Realiza también operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores.

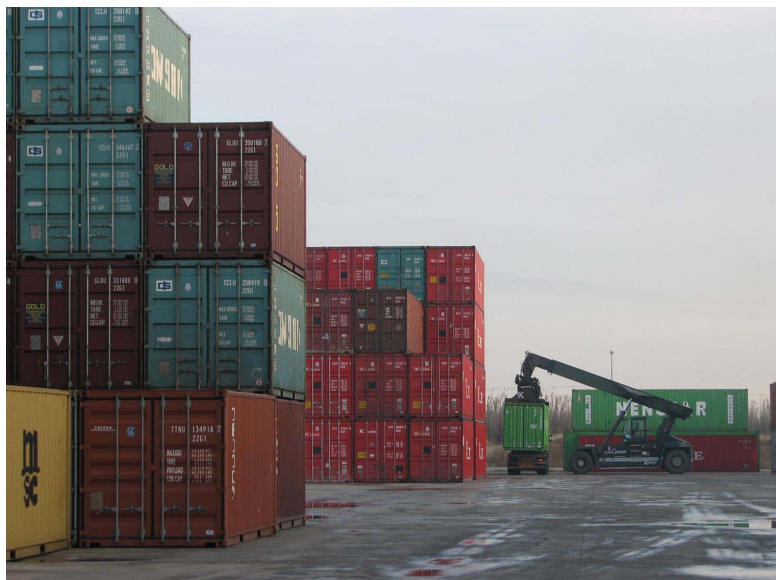
El Port de Barcelona participa en esta terminal a través de las acciones que posee CILSA y además cuenta con un representante de la APB en el Consejo de Administración. En relación con el servicio, los trenes con el Port de Barcelona llevan mayoritariamente contenedores para receptores situados en el corredor de Azuqueca de Henares, un tráfico que el 2008 supuso 19.488 TEU (+8%). El servicio se inició en el 2006 con 2.793 TEU transportados.

El puerto seco Madrid-Coslada tiene como objeto contribuir al crecimiento de los tráficos de los puertos de interés general participantes en el proyecto –como es el caso del Port de Barcelona– mediante el desarrollo de iniciativas logísticas y la provisión de espacios infraestructurales intermodales para el fomento del transporte ferroviario entre estos puertos y el área metropolitana de Madrid.

El tráfico entre Madrid-Coslada y el Port de Barcelona durante el 2008 fue de 3.352 TEU (+27%), de un total de 53.245 TEU (+1%) registrados.

### **Centro intermodal de mercancías en el Ampurdán**

El Port de Barcelona colabora con la empresa pública CIMALSA para promover el que será un importante núcleo de actividad logística intermodal en Cataluña y en la Península. Se trata del conjunto formado por la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà y la actual terminal de Vilamalla, ambas



situadas al lado del centro de almacenamiento y distribución LOGIS Empordà.

En abril de 2008 los promotores y Renfe firmaron un convenio para relanzar la actividad de la terminal ferroviaria de Vilamalla y adecuarla al transporte intermodal de contenedores –normales y frigoríficos– de mercancía general y de vehículos. Los promotores ejecutarán las obras necesarias por valor de 1,4 millones de euros y Renfe operará la terminal por un periodo de 10 años, con una previsión de 10 trenes semanales (5 de entrada y 5 de salida).

En el 2009 el Port de Barcelona y CIMALSA han constituido una sociedad para impulsar una nueva gran terminal intermodal con acceso a los dos anchos de vía en el Far de l'Empordà, ubicada delante de la terminal de Vilamalla. La sociedad promotora se encarga del planeamiento urbanístico, infraestructural y operativo, así como del análisis de la viabilidad de la iniciativa.

En relación con los corredores multimodales de transporte –que abastecen tanto a las infraestructuras como a los servicios que soportan– la APB ha centrado sus actuaciones en el ámbito ferroviario. De una parte, para asegurar la organización y la promoción de los servicios ferroviarios en el *hinterland* del sur de Francia y, por otro lado, para mejorar las infraestructuras, la explotación y la libre competencia del corredor ferroviario mediterráneo.

### **Nuevo servicio ferroviario BarcelLyon Express**

El 3 de febrero de 2009 entró en funcionamiento una oferta ferroviaria específica para el corredor

Barcelona–Lyon, en virtud del convenio firmado con Renfe Operadora y Naviland Cargo. La APB participó como promotora de negocio y facilitadora de la creación del nuevo servicio que enlaza al Port de Barcelona con las principales ciudades y regiones de Francia generadoras de comercio exterior.

El servicio BarcelLyon Express, que cuenta con dos salidas semanales, conecta las dos terminales de contenedores del Port de Barcelona (TCB y TerCat) con la terminal ferroviaria de Naviland Cargo en Vénissieux, Lyon, en el centro de uno de los principales nodos logísticos de Francia.

### **FERRMED**

La APB es miembro activo de la asociación FERRMED, que tiene como objetivo la promoción del eje ferroviario europeo para mercancías Mediterráneo occidental – Ródano – Rin – Escandinavia, entre Algeciras y Estocolmo. En el 2009 la actividad de FERRMED se ha centrado en la finalización de un estudio técnico, socioeconómico y de oferta-demanda con la finalidad de proponer las inversiones más urgentes en la red ferroviaria del eje y su declaración como proyecto prioritario para la revisión del 2010 de la red transeuropea de transportes (TEN-T) de la Comisión Europea.

### **Zona logística en Tanger Med**

La expansión del *hinterland* del Port de Barcelona también contempla incrementar su presencia en la ribera sur del Mediterráneo. El 4 de abril del 2008 el Port de Barcelona y el puerto de Tanger Med



firmaron un acuerdo de colaboración para potenciar las relaciones entre ambos y mediante el cual se desarrollará una zona logística en el puerto marroquí que dé servicios a los operadores de comercio entre España y Marruecos que utilicen estas instalaciones. El Port de Barcelona explotará un área de diez hectáreas dedicada a la logística, repartida en cinco hectáreas en la zona franca logística y cinco hectáreas en el puerto seco de Tanger Med.

El enfoque estratégico del puerto en red es la respuesta de la APB para afrontar las exigencias del mercado y avanzar hacia el objetivo estratégico de convertir al Port de Barcelona en un gran centro de distribución, concentración y logística de cargas del Mediterráneo. Este objetivo implica asegurar los servicios de transporte y logística dentro y fuera de la zona portuaria, estableciendo alianzas con otros operadores externos con la finalidad de atender las necesidades de una producción y una distribución cada vez más globalizadas.

#### **4.2.6. Iniciativas innovadoras para una mayor ecoeficiencia de los servicios**

##### **Bonificaciones en las tasas por prácticas medioambientales**

La APB aplica una serie de bonificaciones en las tasas por ocupación privativa y en la tasa al buque con el objeto de incentivar las mejores prácticas medioambientales.

La bonificación a las concesiones se concede por la implantación de sistemas de gestión y auditoría

ambientales debidamente homologadas, lo que en 2009 ha alcanzado a 9 concesiones, que suponen un 6% del total.

En cuanto a la tasa al buque, se bonifica a aquellos que acreditan el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales. En el 2009 un 15% de las escalas se han beneficiado de estas bonificaciones, con una cuantía de 82.601,86 euros.

##### **Central eléctrica de ciclo combinado en la zona de servicios del Port**

Gas Natural inició en 2008 las obras de construcción de dos grupos generadores de ciclo combinado en el Port de Barcelona, con los primeros trabajos de acondicionamiento del terreno en la zona de la ampliación.

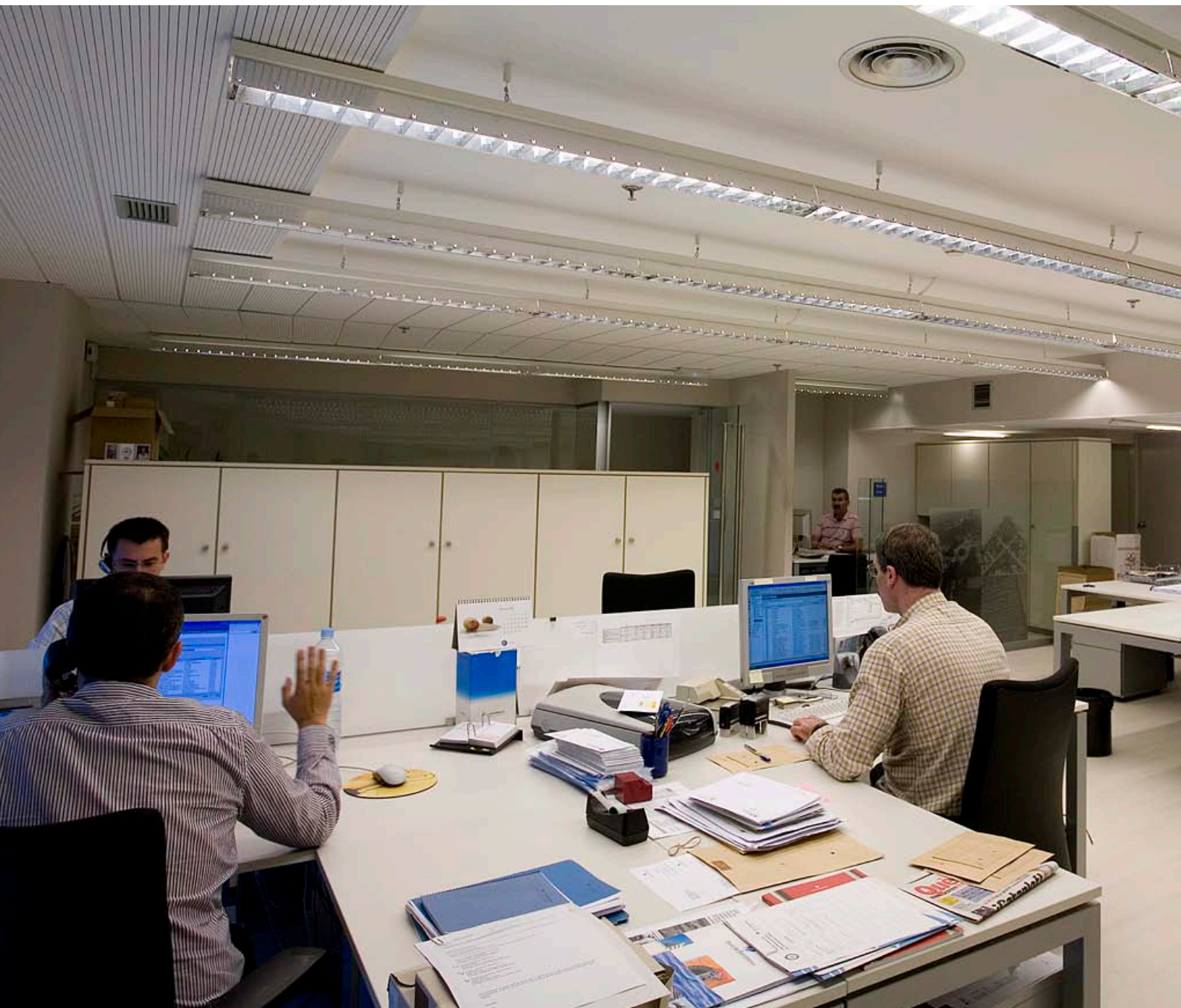
La construcción de esta central de ciclo combinado ha representado una inversión de 500 millones de euros y su entrada en operación comercial está prevista para el primer semestre de 2010.

Entre otras intenciones, la compañía construye la infraestructura para poder suministrar, desde tierra, energía eléctrica a los barcos que atracan en el Port, lo que evitará las emisiones de los motores auxiliares, que utilizan combustibles contaminantes para su funcionamiento.

En conjunto está previsto que estas medidas eviten la emisión de 655 toneladas de óxido de nitrógeno anuales a la atmósfera y contrarresten las emisiones de NOx que genere la propia central.

### 4.3. Perspectiva social

La gestión del conocimiento y las nuevas tecnologías, la calidad y la mejora sistemática, la comunicación eficaz, la colaboración entre equipos y la gestión de relaciones, la sostenibilidad o la innovación son retos que las personas asumen cada día con mayor



intensidad para desarrollar con éxito las iniciativas y proyectos de las ambiciosas metas del Port. El proyecto de cambio cultural busca conquistar los nuevos valores y comportamientos a partir de la realidad actual.



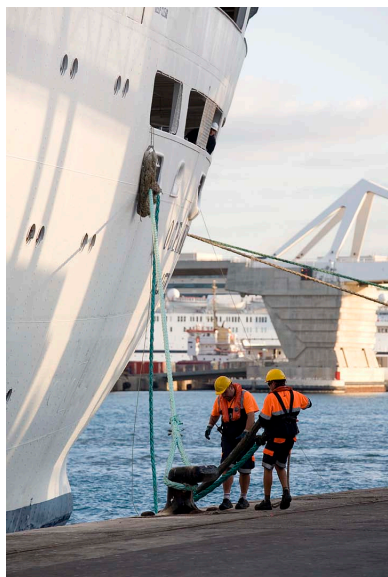
#### **4.3.1. Las personas en la gestión de la organización**

Implantar una estrategia como la del Port de Barcelona tiene mucho que ver con el factor humano; con el comportamiento, la capacidad y la imaginación de las personas y equipos del proyecto.

La gestión del conocimiento y las nuevas tecnologías, la calidad y la mejora sistemática, la comunicación eficaz, la colaboración entre equipos y la gestión de relaciones, la sostenibilidad o la innovación son retos que las personas asumen cada día con mayor intensidad para desarrollar con éxito las iniciativas y proyectos de las ambiciosas metas del Port. El proyecto de cambio cultural busca conquistar los nuevos valores y comportamientos a partir de la realidad actual.

Para dar respuesta a la situación, la APB ha realizado una implantación a medida del Sistema Estatal de Gestión por Competencias diseñado para las 27 autoridades portuarias que gestionan los puertos de interés general (II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias 2004-2009). Este sistema pretende la gestión integral y bajo una misma metodología, de las políticas de selección y empleo, formación, promoción y desarrollo de carreras profesionales y el rendimiento personal o desempeño.

La objetividad y la transparencia han sido dos principios básicos que han guiado la adaptación del modelo a la realidad y características propias del Port de Barcelona e integrarlo a la gestión y



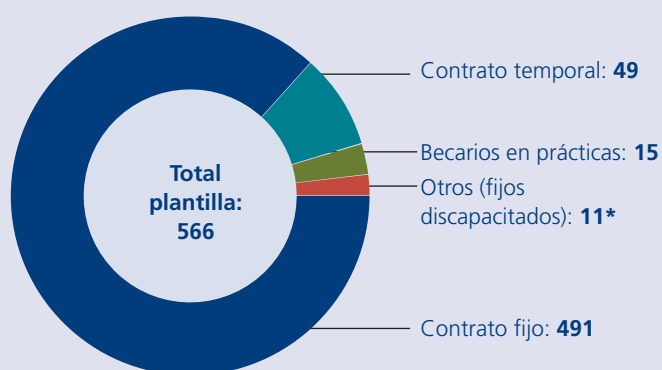
estrategia de la APB. El compromiso y desarrollo continuado de las personas, la salud y la prevención de riesgos, el clima y el cambio cultural y la mejora para la eficiencia de la gestión interna son cuatro ejes esenciales.

### Características de la plantilla

Desglose dentro y fuera de convenio		
	2008	2009
Personas dentro de convenio	465	481
Personas fuera de convenio (directivos)	75	70
<b>TOTAL</b>	<b>540</b>	<b>551</b>

El incremento de plantilla ha sido de 11 personas, lo que representa un 2,03%.

### DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR TIPO DE CONTRATO



\* 5 personas con contrato de minusvalía y 6 con contrato ordinario y resolución de calificación de disminución de la Generalitat de Catalunya.

### DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR RANGOS DE EDAD

2009	16-30	31-40	41-50	51-60	61-70
Hombres	56	104	129	108	3
Mujeres	23	50	51	25	2
<b>TOTAL</b>	<b>79</b>	<b>154</b>	<b>180</b>	<b>133</b>	<b>5</b>

### DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR ANTIGÜEDAD (AÑOS)

2009	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	>30
Hombres	85	54	85	31	33	79	33
Mujeres	43	36	46	6	7	13	---
<b>TOTAL</b>	<b>128</b>	<b>90</b>	<b>131</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>92</b>	<b>33</b>



### INGRESOS Y BAJAS PRODUCIDAS DURANTE EL PERIODO DE REFERENCIA

	Mujeres	Hombres	Total
<b>Número de ingresos</b>	23	35	<b>58</b>
<b>Número de bajas</b>	12	35	<b>47</b>

### TRABAJADORES QUE DEJAN DE TRABAJAR PARA LA APB

Motivo	Hombres	Mujeres
Jubilación	1	0
Rescisiones	14	2
Finalización contrato	15	8
Bajas voluntarias	3	1
Excedencias	1	1
Otros (muerte, incapacidad, etc.)	1	0
<b>TOTAL BAJAS</b>	<b>35</b>	<b>12</b>

	Ingresos	Bajas
2008	5	45
2009	58	47

### FUERA DE CONVENIO

	Alta Dirección*	Jefes de Unidad	Jefes de División	Total
Personas	36	21	13	<b>70</b>
Salario medio	70.480	46.030	55.287	<b>60.323</b>
Gasto salarial anual	2.537.280	966.630	718.731	<b>4.222.641</b>

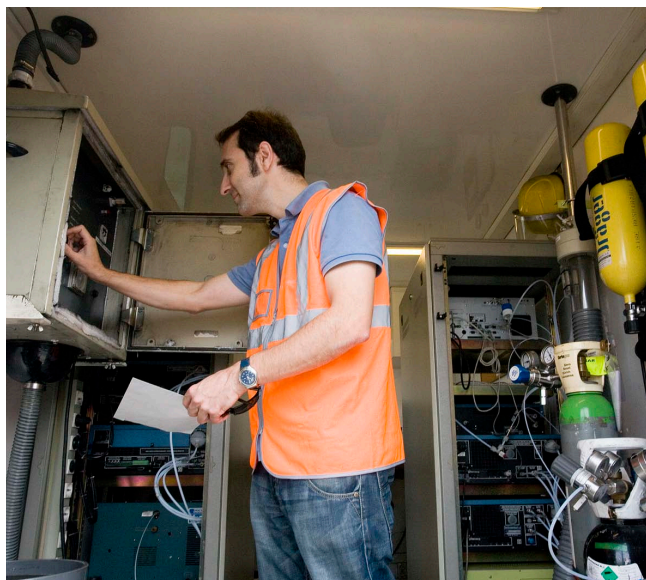
\* Presidente, director general, subdirectores generales, directores, jefes de departamento

Garantizar la estabilidad laboral de las personas que trabajan en la organización es una de las consignas más importantes de la APB, dada la importancia social que representa el trabajo como origen de ingresos y aval de la economía familiar e individual. Los beneficios de la estabilidad laboral son compartidos, dado que con la participación efectiva en el ambiente laboral se garantiza la prestación de un servicio sostenible y eficiente. Este hecho ha quedado de manifiesto en las presentaciones que a lo largo del año ha realizado la alta dirección al resto de personal (febrero y noviembre de 2009).

	2008	2009
Ratio de días perdidos por enfermedad, huelga, baja temporal, indispuestos, baja voluntaria...	5,87%	3,15%

### Sistema retributivo

La plantilla de la APB está constituida por dos grandes colectivos: excluidos e incluidos en convenio.



El personal directivo de la organización obedece a contrataciones locales. Fuera del ámbito nacional la APB dispone de algunas oficinas de representación y, en estos casos, se busca la contratación de personas ya residentes en los países en cuestión al efecto de maximizar el rendimiento laboral.

Dentro de convenio existen 2 grupos profesionales:

- Grupo II: Responsables y técnicos.
- Grupo III: Profesionales.

El sistema retributivo se aplica en función del grupo, banda y nivel. Dentro de cada banda existen distintos niveles salariales.

Banda salarial: es el salario que corresponde a la ocupación. A igual grupo, banda y nivel, el nivel retributivo es idéntico en mujeres y hombres.

Grupo	Banda	Tipo Ocupación	Salario medio 2009
	I	Personal responsable	41.117
		Personal técnico	
II	II	Personal encargado	29.196
		Personal subinspector	
		Personal jefe de equipo	
	I	Personal patrón portuario	25.348
		Personal Policía Portuaria	
		Personal oficial	20.992
III	II	Personal administrativo general	
		Personal auxiliar y de apoyo	20.064

En relación al salario mínimo interprofesional, como cuantía mínima que reciben las personas, la situación de la APB es la siguiente:

- Salario mínimo interprofesional 2009: 624 euros.
- Salario base correspondiente a la categoría más baja dentro de convenio (GIII BII N7): 1.145,65 euros.

### Cumplimiento de objetivos de desempeño individual

Al objeto de evaluar el rendimiento de las personas trabajadoras, la APB ha impulsado la implantación de un sistema de gestión por objetivos que alcanza a la totalidad del personal, tanto excluido como incluido en convenio.

Anualmente se fijan dos tipos de objetivos, los generales y los departamentales o individuales:

- Objetivos generales:** definidos por el Comité de Dirección, son comunes a todas las personas de la organización y hacen referencia a los grandes hitos que esta ha de alcanzar durante el año. Se pretende, por un lado, que todas las personas conozcan y hagan suyos los asuntos de gran relevancia y, por otro, fomentar la participación y el trabajo en equipo para alcanzar las metas establecidas.
- Objetivos departamentales/individuales:** se fijan de forma consensuada con las personas de la organización y se encuentran alineados con el Plan de Empresa.





El método de evaluación se basa en el grado de consecución de la meta establecida y en la evaluación del superior inmediato, según siete conceptos que se refieren a la actitud de la persona en el trabajo:

- Dedicación, esfuerzo y sentido de responsabilidad.
- Iniciativa y creatividad.
- Trabajo en equipo (cooperación, colaboración).
- Flexibilidad (adaptación, polivalencia).
- Atención a la clientela (externa o interna).
- Relación con mandos superiores.
- Relación con subordinados.

El resultado se obtiene con la suma del porcentaje de cumplimiento de los objetivos generales, los objetivos departamentales y/o individuales y la evaluación del superior.

### Formación

La **formación** de las personas que trabajan en la APB ocupa un lugar prioritario, se adapta a los requerimientos precisos de la organización y puede perseguir los siguientes objetivos:

- **Mejorar las aptitudes:** preparar a las personas para la ejecución inmediata de las actividades específicas de la organización.
- **Facilitar oportunidades:** para el desarrollo profesional continuo, tanto en el puesto de trabajo actual como para otros de nivel superior.
- **Cambiar actitudes:** incidirá en el clima laboral, incentivará la motivación y formará mentalidades más receptivas hacia nuevos métodos, tecnologías y cambios organizativos.
- **Incrementar la polivalencia:** para facilitar la movilidad horizontal y ascendente.

Durante este año se han realizado un total de 229 acciones formativas dirigidas a la plantilla de la APB.

### PORCENTAJE MEDIO DE CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS

Tipo de objetivo	% cumplimiento 2008				% cumplimiento 2009			
	CD*	FC*	DC*	Media	CD	FC	DC	Media
Generales	50	50	50	50	75	75	75	75
Evaluación del superior	88,31	91,56	86,30	88,31	75,89	92,27	89,64	89,45
Departamental /Individual	100	100	100	100	80,70	89,57	84,76	85,07
MEDIA GLOBAL	84,58	90,39	93,62	84,58	77,22	84,42	81,60	81,72

\*CD: Comité de Dirección, FC: Fuera de convenio, DC: Dentro de convenio

	2008	2009
Acciones colectivas	71	104
Acciones individuales	177	105
<b>Total acciones formativas</b>	<b>248</b>	<b>209</b>

## DESGLOSE DE LAS ACCIONES REALIZADAS

MODALIDAD		Acciones 2008	Acciones 2009
Formación colectiva	Idiomas*	15	26
	Policía Portuaria	19	31
	Ofimática*	17	5 <sup>(1)</sup>
	Competencias técnicas*	3	23 <sup>(2)</sup>
	Formación específica	17	19
	<b>Total acciones colectivas</b>	<b>71</b>	<b>104</b>
Formación individual	Idiomas*	14	22
	Seminarios PSDE/APD	26	0 <sup>(3)</sup>
	Cursos, seminarios y jornadas	67	32 <sup>(2)</sup>
	Short sea shipping	15	13
	Carné de conducir	7	2
	Máster y postgrados*	21	27
	Planes de desarrollo*	27	9 <sup>(4)</sup>
	<b>Total acciones individuales</b>	<b>177</b>	<b>105</b>

\* Iniciativas y acciones significativas destinadas a la polivalencia y desarrollo de carreras profesionales.

(1) Se ha apostado por formación *e-learning*, aspecto que ha permitido la realización de menos ediciones pero manteniendo el nivel de participación óptimo.

(2) El incremento de la formación en competencias técnicas (que repercuten en reconocimiento y/o desarrollo profesional) es una de las posibles causas por las que ha disminuido la asistencia a seminarios y jornadas.

(3) No se ha dispuesto de la organización de seminarios PSDE (Programa de Seminarios de Dirección y Empresa).

(4) En 2009 el número de acreditaciones de experiencia disminuyó, ya que se realizaron en su mayoría durante el ejercicio 2008.

## TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN DESGLOSADO POR CATEGORÍA PROFESIONAL

Grupo	Horas reales 2008	Horas reales 2009
Comité de Dirección	793	277,5
Fuera de convenio (incluidas Comité de Dirección)	2.616,50	1.887
GII-1	1.472	4.113,26
GII-2	4.288,50	7.934,37
GIII-1	3.822	4.875,73
GIII-2	1.001	3.079,63
GIII-3	68	79
<b>Total</b>	<b>14.450</b>	<b>21.968,99</b>

	Horas 2008	Horas 2009
Fuera de convenio	2.616,50	1.887
Dentro de convenio	11.833,50	20.081,99
<b>Total</b>	<b>14.450</b>	<b>21.968,99</b>

\*En el cómputo de horas de formación individual especial sólo se han contabilizado las horas de aquellos cursos que se realizaron completamente en el año 2009, no habiéndose imputado las correspondientes a cursos plurianuales.

## PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN POR PERSONA

Colectivos	Horas 2008	Horas 2009
Comité de Dirección	46,64	14,61
Personal fuera de convenio	35,84	26,96
Personal dentro de convenio	24,80	40,90
GII-1	16,00	41,13
GII-2	21,02	40,28
GIII-1	35,06	49,75
GIII-2	15,16	34,60
GIII-3	6,80	11,29
Promedio en relación al total de la plantilla	25,94	39,16

## TOTAL DE LA INVERSIÓN EN EUROS

Tipo de acción	2008	2009
Cursos individuales	121.457,25	70.003,77
Cursos colectivos	89.644,56	92.018,45
Policía Portuaria	40.487,25	32.402,37
Competencias técnicas	18.423,50	32.422,48
Otros cursos colectivos	30.733,81	27.193,60
Servicios profesionales y asistencia	135.920,76	152.321,13
Outsourcing formación	51.967,20	71.069,90
Idiomas	158.855,44	145.804,66

## Formación en seguridad, salud y riesgos laborales

El total de personas que han recibido formación relacionada con la seguridad, la salud y los riesgos laborales es de 115.

Curso	Núm. asistentes
Curso básico en prevención de riesgos laborales (2 ediciones )	35
Elaboración de un informe de accidente de trabajo (4 ediciones)	76
Conducción de pasarelas portuarias	4

## Programas relacionados con grupos específicos vinculados con el Port

Dentro del Plan de Formación de la Policía Portuaria se ha llevado a cabo el Curso de actualización en seguridad ciudadana, de 36 horas de duración. Su objetivo general ha sido facilitar a los participantes, un total de 80 miembros del cuerpo de la Policía Portuaria, los conocimientos y los criterios de actuación en el ámbito de la seguridad ciudadana.

## PROCEDIMIENTOS O PRÁCTICAS PARA DETECTAR Y ERRADICAR LA CORRUPCIÓN

2009	Número de horas
Curso de formación de introducción a la normativa portuaria	10
Curso de formación de normativa portuaria aplicada	20
<b>Total horas (derechos humanos)</b>	<b>30</b>

## Plan de Igualdad

La igualdad de oportunidades es –junto con otros valores como la salud, los derechos humanos, el desarrollo sostenible,...– un valor que identifica la imagen corporativa de la organización.

Con la finalidad de integrar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en todas las relaciones, internas y externas del Port de Barcelona, la primera acción que se ha llevado a cabo ha sido el diagnóstico de la APB. Consistente en un análisis detallado de la situación, este diagnóstico ha servido como punto de partida para formular un Plan de Igualdad, cuya aprobación está prevista en el año 2010.

En mayo de 2009 la APB presentó un proyecto al Departamento de Trabajo de la Generalitat, para avanzar en el objetivo de fomentar la igualdad de oportunidades. El proyecto ha obtenido una subvención equivalente al 80% del importe previsto y ha requerido la elaboración del Plan de Igualdad y la puesta en marcha de las siguientes acciones prioritarias:



- Eliminación de las ofertas de ocupación el lenguaje sexista, utilizando un lenguaje neutro y sin diferencia de género
- Formación sobre igualdad de oportunidades y comunicación a todas las personas de la organización.
- Constitución del Comité Permanente de Igualdad: personas de la representación sindical y de la organización.
- Eliminación del lenguaje sexista de todas las comunicaciones y documentos de la organización.
- Redacción del procedimiento para la utilización del lenguaje no sexista en la organización.
- Redacción del protocolo de actuación para gestionar el acoso sexual y por razón de sexo.
- Creación de la figura del Agente de Igualdad: formación e inclusión en el organigrama de la APB.

#### DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL EN 2009

Ocupaciones	Mujeres	%	Hombres	%	Total
Presidente/director/subdirector	0	0	4	100	4
Jefe/a área	5	31,3	11	68,7	16
Resto fuera convenio	39	78	11	22	50
Responsables (GII-1)	36	36,73	62	63,27	98
Personal técnico / administrativo (GII-2, GIII)	85	32,82	174	67,18	259
Policía Portuaria	14	11,29	110	88,71	124
<b>Total</b>	<b>179</b>	<b>32,5</b>	<b>372</b>	<b>67,5</b>	<b>551</b>

A igual categoría profesional no existe diferencia salarial entre mujeres y hombres.

#### Derechos humanos

Desglose de trabajadores por pertenencia a minorías

No se han producido incidentes por discriminación de raza, afiliación política, origen, religión...

#### CONTRATOS DE PERSONAS CON DISMINUCIÓN

	Hombres	Mujeres
<b>2008</b>	2	3
<b>2009*</b>	7	4

(\*) 5 personas con contrato de minusvalía y 6 con contrato ordinario y resolución de calificación de disminución de la Generalitat de Catalunya.

#### Despidos y sanciones

Al personal laboral al servicio de las Administraciones públicas le es de aplicación:

- Estatuto Básico del Empleado Público (de 13 de abril de 2007), que recoge en el artículo 52 los deberes de los empleados públicos y Código de conducta; en el 53, los principios éticos; y en el 54, los principios de conducta.



- Il Convenio Colectivo de Puertos del Estado y AAPP, que recoge en el artículo 43 las competencias sancionadoras; en el 44, las faltas; en el 45, las sanciones; y en el 46, el procedimiento sancionador.

En cuanto a códigos voluntarios se dispone del documento interno "Normas básicas de convivencia en la APB", elaborado y publicado con motivo del traslado al World Trade Center (WTC) Barcelona y que contempla aspectos relacionados con el entorno de trabajo, ambiente acústico, espacios comunes, estacionamiento de vehículos y recordatorio de la prohibición de fumar en la organización.

En 2009 ha habido un total de 4 personas sancionadas debido a faltas de asistencia o disciplina en el trabajo.

#### 4.3.2. Aportación social

La APB ha sido pionera en ofrecer a toda la plantilla beneficios sociales muy valorados como forma de atraer, retener y motivar y como parte de la compensación total.

#### Fondo social para empleados

Tiene la finalidad de financiar las siguientes actividades de las personas que trabajan en la APB:

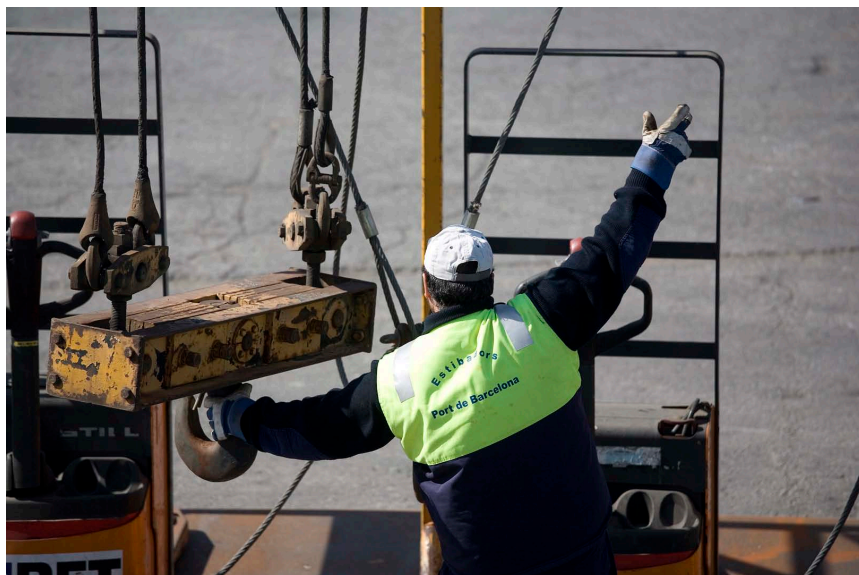
- Ayudas para la promoción de las personas trabajadoras que deseen realizar estudios reglados.
- Ayudas para las personas trabajadoras que tengan descendientes menores de 26 años realizando estudios de educación infantil, primaria, ESO, bachillerato, formación profesional o estudios universitarios.
- Ayudas para situaciones excepcionales asistenciales dirigidas a las personas que trabajen para la APB y tengan descendientes menores de 26 años con discapacidad física o psíquica y que no realicen ninguna actividad retribuida.

Durante el año 2009 el importe total abonado por los tres conceptos ha sido de 242.054 euros.

#### Préstamos para vivienda

Es una iniciativa promocionada por la APB para conceder préstamos a las personas trabajadoras en relación con la compra o rehabilitación de la vivienda.

	FONDO		GASTOS		SALDO	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Reintegrable	94.121,45	100.121,45	94.000	100.000	121,45	121,45
Adquisición	34.121,45	36.121,45	6.100	12.200	28.021,45	23.921,45
Reparación	37.636,44	29.636,14	36.000	28.000	1.636,44	1.636,44
<b>TOTAL</b>	<b>165.879,34</b>	<b>165.879,04</b>	<b>136.100</b>	<b>140.200</b>	<b>29.779,34</b>	<b>25.679,34</b>



### Restauración

La APB ofrece a su personal las prestaciones de Cheque Gourmet para compensar el cierre del comedor de empresa (inviabile en la nueva ubicación en el WTC Barcelona). Este sistema tiene un funcionamiento muy sencillo, con más de 25.000 establecimientos gastronómicos afiliados, y supone una importante ventaja económica para todas las personas trabajadoras.

	2009
Número Cheques Gourmet	108.533
Importe en euros	976.797

Uno de los motivos por los que se escogió Cheque Gourmet es que el 0,2 % de la facturación anual por la emisión de los cheques se destina a fines solidarios. Por ello, entre el 27 de agosto y el 30 de septiembre se habilitó en el ePORTal (la intranet corporativa) una encuesta electrónica para que las personas trabajadoras escogieran como receptora del 0,2% a una de las tres organizaciones no gubernamentales seleccionadas previamente por la dirección y los representantes sociales: Stella Maris, Cáritas y Médicos sin Fronteras.

De las 163 encuestas respondidas, Médicos sin Fronteras recibió el 49,7% de los votos y ha sido la receptora de la donación, que ha ascendido a 1.399,12 euros.

### Transporte

La APB ha impulsado un servicio de autobús en el recinto portuario, adscrito a la red del transporte público de Barcelona. Además, se entrega trimestralmente una tarjeta de transporte público integrado (T-Trimestre) para aquellas personas que trabajan para la APB y desean optar por una opción más sostenible y alternativa al transporte privado. Durante 2009 se han distribuido 576 unidades de estas tarjetas de transporte.

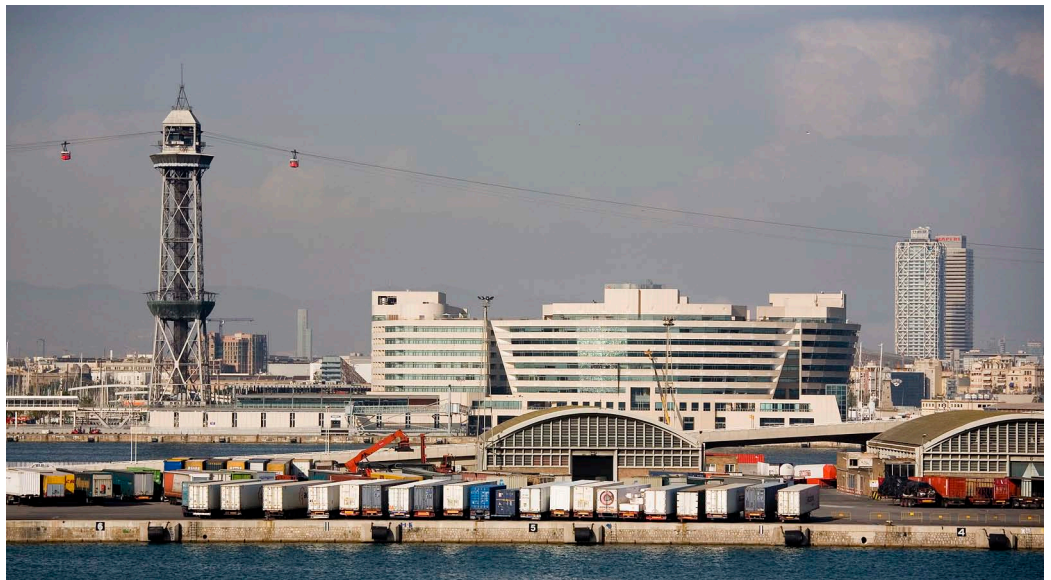
Núm. personas usuarias de tarjeta 2008	87
Núm. personas usuarias de tarjeta 2009	144

### Guardería

Todas las personas que trabajan en el Port de Barcelona pueden hacer uso de los servicios que ofrece la escuela infantil Simphonie, un proyecto educativo de calidad para niños de 4 meses a 3 años ubicado en los espacios de la Zona de Actividades Logísticas – Barcelona.

### Plan de pensiones

La APB dispone de un plan de pensiones del sistema de ocupación de aportación definida a favor de sus empleados. El promotor del plan es la APB, que hace las aportaciones previstas condicionadas al hecho de que el partícipe también haga las aportaciones correspondientes.



## APORTACIÓN AL PLAN DE PENSIONES DE LA APB

	2008	2009
Promotor (APB)	555.384,92	582.755,45
Partícipes	384.939,42	402.699,29
<b>Total</b>	<b>940.324,34</b>	<b>985.454,74</b>

Las aportaciones de los partícipes y del promotor se calculan en base a tres módulos: salario pensionable, antigüedad y edad.

### Viviendas

Para aquellas personas cuya actividad ligada al Port requería una dedicación exhaustiva y para las que podían tener especiales dificultades en el apartado de vivienda, la APB construyó en el recinto portuario un conjunto de viviendas de carácter social. Hoy en día se mantienen algunas de estas viviendas sociales en cuya gestión participan los representantes sociales.

### Asociación de Jubilados

La Asociación de Jubilados, Prejubilados y Pensionistas de la APB es una entidad sin ánimo de lucro destinada a fomentar el compañerismo entre las personas que han concluido su trayectoria laboral en la organización. Así, la APB financia actividades diversas y dota de recursos las instalaciones cedidas a la asociación, manteniendo un fuerte vínculo entre sus miembros y el Port de Barcelona. Durante 2009 ha donado 4.000 euros en concepto de subvención de viajes (excursiones).

## Ocio y deporte

La APB dispone de una zona deportiva que ofrece diversas instalaciones destinadas a la práctica de diverso tipo de deportes: fútbol sala, fútbol siete, baloncesto, voleibol, tenis de mesa y actividades dirigidas (aeróbic, yoga, etc.). También existe una instalación de recreo dotada de barbacoa y un gimnasio ubicado en el edificio ASTA.

Se ha creado el Club Deportivo Port de Barcelona, una entidad sin ánimo de lucro que fomenta la práctica del deporte entre las personas de la APB. El club unifica todas las secciones hasta ahora existentes: baile deportivo, básquetbol, ciclismo, fútbol sala, pesca deportiva, tiro olímpico, vela y excursionismo.

Las personas de la Comunidad Portuaria pueden utilizar estas instalaciones a un coste justo.

	2008	2009
Número de personas usuarias	- - -	1.710
Frecuencia de uso de las instalaciones	17.109	16.720

### Seguro de accidentes

De acuerdo con el artículo 47 del II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, la APB tiene suscrita una póliza de seguro de accidente para el personal dentro de convenio, contratada con la compañía Winterthur Seguros. El personal directivo cuenta también con una póliza de seguro equivalente. En ambos casos los beneficiarios de esta póliza son los herederos legales de la persona trabajadora.



El coste anual de la póliza de seguro de accidentes ha sido de 18.300 euros.

### Servicios de salud y medicina

Durante el año 2009 se ha acreditado a la empresa como colaboradora de la Seguridad Social en contingencias comunes y accidentes no laborales.

La asistencia personalizada en los centros de salud de la Autoridad Portuaria de Barcelona ofrece toda una serie de servicios en beneficio de sus empleados (en activo y jubilados) así como a sus familiares. El centro ubicado en el Moll Bosch i Alsina aglutina el grueso de los servicios desde medicina general a especialidades, fisioterapia y todo tipo de pruebas y análisis. Gestionado con personal propio de la empresa, ha iniciado un nuevo proceso de trabajo a través de la coordinación del equipo de Enfermería.

El WTC Barcelona también dispone de un centro dirigido fundamentalmente al personal activo de la empresa, que así no necesita desplazarse para recibir asistencia durante su horario laboral.

La consulta de Enfermería consiste en el seguimiento de las enfermedades crónicas y el control de salud dirigido a grupos de población con factores de riesgo, tanto a nivel de promoción de hábitos saludables como de detección precoz de enfermedades.

Finalmente, los Servicios Médicos de la APB también disponen de toda una serie de servicios que no se prestan de manera directa en sus dependencias; son los denominados “servicios concertados” para

la atención por parte de médicos de especialidades concretas, la realización de pruebas complementarias o la atención en centros hospitalarios concertados, a través de una mutua médica financiada íntegramente por la APB para el personal activo y parcialmente para el personal pasivo.

### Mutualidad de Previsión

La Mutualidad de Previsión de la APB está integrada por socios activos y pensionistas. Funciona a partir de los ingresos de las personas trabajadoras y de la APB que, como socio protector, cubre gran parte de la cuota de los asociados para prestaciones como la adquisición de medicamentos, servicios de oftalmología y odontología o traslados.

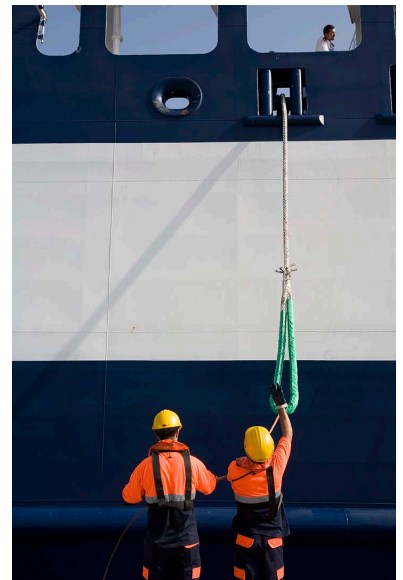
Las aportaciones de la APB como socio protector han sido las siguientes:

2009	Importe en €
Socios activos	141.946,20
Socios pensionistas	3.809,20
<b>Total</b>	<b>145.755,40</b>

### Traslados y cambios organizativos

A finales de noviembre de 2009 se dio por concluido el traslado de los servicios técnicos administrativos de la APB al World Trade Center (WTC) Barcelona. Se ha tratado de un proyecto complejo en cuanto a su planteamiento y ejecución, en el que han participado la mayor parte de departamentos operativos de la organización. El proyecto se inició alrededor de finales de 2006 (ha requerido





reconstrucción de infraestructura) y en diferentes fases se han trasladado un total de 350 personas.

Todos los cambios organizativos se han comunicado a los representantes sociales con la suficiente antelación y se han difundido al personal a través de la intranet de la APB. Los cambios organizativos llevados a cabo durante el ejercicio (cambios de departamento, nuevas incorporaciones, bajas, etc.) han afectado a unas 75 personas.

#### **Fiestas de Navidad**

La APB ha puesto a disposición de su personal un total de 4 entradas por persona para asistir al Festival de la Infancia y precios especiales para acceder al Circo Raluy durante el periodo navideño.

#### **4.3.3. Servicio de Prevención y Riesgos Laborales**

La prevención ha sido desde hace años un tema esencial de la política de personal y juega un rol fundamental en la base social para la responsabilidad social. Como gran empresa, la APB cuenta con un Servicio de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) propio que integra las especialidades de ergonomía, psicología, seguridad laboral, vigilancia de la salud e higiene industrial.

El Plan Anual de Prevención de Riesgos Laborales parte de las obligaciones que establece la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales y su normativa. Su misión es la

promoción de la mejora continua de las condiciones y seguridad del trabajo.

#### **Objetivos básicos:**

- Combatir de forma activa la siniestralidad laboral.
- Fomentar una auténtica cultura de prevención de riesgos que vaya más allá de asegurar el cumplimiento efectivo de las obligaciones preventivas.
- Reforzar la necesidad de integrar la prevención de los riesgos laborales en los sistemas de gestión de la empresa.

#### **Órganos fundamentales relacionados con la prevención y la salud laboral:**

- **Comité de Seguridad y Salud:** es el órgano paritario y colegiado de participación destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos.
- **Grupo de Prevención del Consejo Rector:** su misión es constituir un foro altamente participado de la Comunidad Portuaria, con la finalidad de que esta disponga de un ente especialmente cualificado técnicamente que sirva de apoyo, de asistencia y de información en la prevención de riesgos laborales. Derivado de este grupo se ha constituido:
  - Subgrupo Ambulancias SEM. Se ocupa de la coordinación con el sistema de emergencias médicas al objeto de minimizar el tiempo de

espera de las personas accidentadas. Gracias a la coordinación de las diferentes partes implicadas dicho objetivo se ha cumplido en 2009.

- Subgrupo Técnico de Prevención. Persigue la creación del observatorio de la prevención en el Port de Barcelona. Durante 2009 se ha dedicado a recoger información sobre índices de siniestralidad

de las personas de la Comunidad Portuaria, a analizar las causas de esta y a proponer mejoras.

- **Comisión Interdepartamental de Prevención de Riesgos Laborales:** tiene la vocación de integrar la actividad preventiva en todos los departamentos de la organización.

Órganos	Composición
Comité de Seguridad y Salud	5 personas fuera convenio 5 personas dentro convenio (4 de la Policía Portuaria y 1 de Unidad de Mantenimiento General (UMG))
Grupo de Prevención del Consejo Rector	2 fuera convenio 2 dentro convenio (Servicio de Prevención)
Subgrupo Ambulancias SEM	1 fuera convenio 2 dentro convenio (Servicio de Prevención)
Subgrupo Técnico de Prevención	2 dentro convenio (Servicio de Prevención)
Comisión Interdepartamental de PRL	3 fuera convenio 7 dentro convenio

### Distribución de accidentes laborales por colectivos

Durante 2009 se han producido un total de 39 accidentes laborales, lo que significa un 7,2% de la plantilla. De estos accidentes sólo 13 personas han causado baja laboral.

Colectivos	2008	2009
Unidad de Mantenimiento	5	3
Policía Portuaria	21	31
Técnico-administrativo	2	3
Unidad de Servicios	1	1
Señales Marítimas	0	0
Estaciones Marítimas	0	1
Vigilantes de obra	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>39</b>
Índice de gravedad	0,32	0,23
Muy graves	0	0
Graves	0	0
Leves	30	39

### PÉRDIDA DE DÍAS Y ABSENTISMO LABORAL

	2008	2009
Ratio de enfermedades profesionales	0	0

### BAJA POR ENFERMEDAD + BAJA POR ACCIDENTE DE TRABAJO

Duración media 2007	19,93
Duración media 2008	16,64
Duración media 2009	23,86

### BAJA POR ENFERMEDAD + BAJA POR ACCIDENTE DE TRABAJO

Índice absentismo 2007	3,80%
Índice absentismo 2008	3,56%
Índice absentismo 2009	3,15%

### EN TODO EL RECINTO PORTUARIO

	2008	2009
Total accidentes e incidencias relacionadas con la salud y la prevención	506	457

## Formación relacionada con salud y prevención de riesgos

Acción o puesta en marcha de programas de formación dirigidos a la plantilla, familiares o a la Comunidad Portuaria relacionados con graves enfermedades, así como reuniones al respecto de los Comités de Salud y Prevención de riesgos laborales.

### TOTAL DE PERSONAS QUE RECIBEN FORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD, SALUD Y RIESGOS LABORALES

	2008	2009
Servicio de Topografía (Infraestructuras)	6	0
Policía Portuaria	30	75
Equipos de primera intervención en WTC	10	
Curso básico de prevención (30 horas)		30
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>105</b>

### TOTAL DE HORAS DEDICADAS A INFORMACIÓN/ FORMACIÓN DEL PERSONAL DE LA COMUNIDAD PORTUARIA, CONTRATAS DE LA APB Y EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL

	2008	2009
Grupo de Prevención del Consejo Rector + Subgrupo Ambulancias SEM (CP) + Grupo de Técnicos	96	105
Contratas	20	20
ETT	5	5
Comisión Interdepartamental		10
<b>Total</b>	<b>121</b>	<b>140</b>

### TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD, SALUD Y RIESGOS LABORALES

Colectivos	2008	2009
Policía Portuaria (todos)	38	4
Estaciones Marítimas	8	0
Curso básico de Prevención		30
<b>Total horas</b>	<b>46</b>	<b>34</b>

### EJERCICIOS Y SIMULACROS (APB Y CP) RELACIONADOS CON LA PRL Y SEGURIDAD INDUSTRIAL EN 2009

Tipo y objeto de ejercicio o simulacro	Nº
Simulacro de evacuación del edificio WTC	1

## 4.3.4. Representación social

Las relaciones laborales se basan en un modelo de diálogo y concertación social, en un marco de responsabilidad y respeto por la libertad de asociación sindical y el reconocimiento del importante papel de los representantes sociales en la dinámica y evolución de la organización.

Estas relaciones laborales y la negociación colectiva tienen un marco legal que es el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, con vigencia hasta este año 2009. Las 27 autoridades portuarias del sistema tienen la posibilidad de negociar acuerdos locales en materias como los complementos retributivos, la distribución de la jornada laboral, las vacaciones... También, a través de una Comisión Paritaria Local, se negocia la aplicación y evolución del modelo de Gestión por Competencias como instrumento integral para la promoción, la formación y la clasificación profesional de las personas que trabajan para la APB.

La APB cuenta con un Comité de Empresa en el que están representadas cuatro fuerzas sindicales (elecciones sindicales de marzo de 2008): Comisiones Obreras tiene 10 representantes, la Unión General de Trabajadores y Profesionales Independientes cuentan con 3 representantes cada una y el Sindicato Profesional de Policía Portuaria tiene 1 representante.

## 4.3.5. Los clientes y usuarios del Port

### El Servicio de Acceso Unificado (SAU)

Es un servicio de ventanilla única con la misión de facilitar y hacer más accesible la tramitación y obtención de información sobre los servicios que ofrece la APB, dirigidos principalmente a los distintos usuarios de la instalación portuaria. Su finalidad es resolver los problemas, facilitar las relaciones y mejorar la agilidad de los trámites.

Dispone de dos ubicaciones, una general en el WTC Barcelona y otra especializada en trámites de transporte terrestre ubicada en el Edificio TIR (CI-SAU).



	2008	2009
Llamadas telefónicas	72.519	80.114
Documentos tramitados	100.946	91.898
Documentos registrados	13.599	11.880
Cobros realizados	42.455	38.042

En 2009 se ha producido un incremento en la utilización de la plataforma de pago de la web por parte de los clientes del Port, pasando del 20% del año 2008 al 38,50% en el año 2009.

	2008	2009
Centro de Identificación de camiones (CI-SAU)		
Autorizaciones provisionales	35.238	28.096
Preavisos	50.750	48.731

## El Sistema de Calidad del Port de Barcelona

El objetivo del Sistema de Calidad del Port de Barcelona es trabajar para hacer transparente el paso de la mercancía y de los pasajeros por las instalaciones portuarias.

Los distintos planes implantados a lo largo del tiempo configuran el actual Sistema de Calidad del Port de Barcelona, el cual se encuentra en estos momentos en estado de revisión y mejora, tanto en lo referente a las terminales que manipulan mercancía contenerizada (Terminal de Contenidors de Barcelona, Terminal Catalunya y Terminal Estibadora de Ponent) como en el resto de las instalaciones, con el objetivo de dar mayor alcance a los mismos.

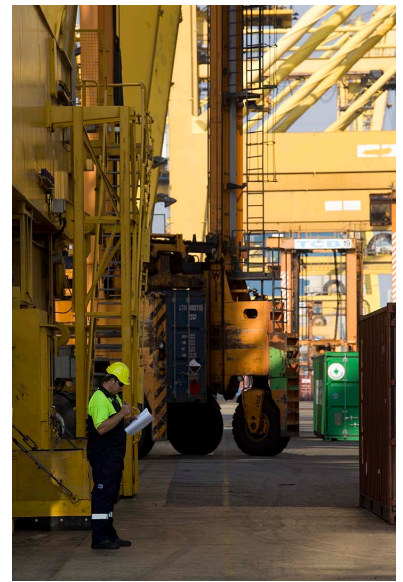
En este contexto adquieren especial relevancia las inspecciones que se realizan a la mercancía por parte de los organismos competentes como la Aduana, Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE. Para mejorar la coordinación de la mercancía sujeta a este tipo de inspecciones se ha creado el Servicio de Coordinación de Posicionados para Inspección (SCPP). Dicho servicio permite gestionar telemáticamente todo el proceso que va desde la solicitud del posicionado para la inspección hasta la finalización de la misma, garantizando la trazabilidad del proceso.

También se ha elaborado un nuevo sistema de indicadores que permita medir el grado de calidad de todos los procesos, así como un nuevo Programa de compromisos que garantice un servicio eficiente de acuerdo con las necesidades de los clientes, tanto importadores como exportadores y navieras.

## El nuevo Plan de Calidad

En verano de 2008, al objeto de revisar los objetivos del Plan de Calidad para adecuarlos a la realidad de los tráficos y a las expectativas futuras de los clientes, se realizaron una serie de reuniones con clientes finales en las que se pusieron de manifiesto las siguientes necesidades:

- Introducir una mayor agilidad y coordinación en el proceso de inspección física de la mercancía y la aplicación de las tecnologías de la información.
- Mejorar la transparencia de la actividad de los operadores del Port.



- Conocer las responsabilidades de los operadores y las administraciones en los procesos y servicios ofrecidos.
- Mejorar los procesos relacionados con las exportaciones.
- Establecer conceptos de facturación más claros.
- Disponer de información general sobre la evolución de los diferentes aspectos relacionados con los procesos y servicios contratados.

Con estas expectativas y analizadas las acciones impulsadas hasta el momento, se redefinieron los compromisos de calidad del Port de Barcelona, siendo los nuevos objetivos:

- Mejorar los flujos de información hacia el cliente final. Más transparencia e información de las operaciones logísticas en el Port.
- Aumentar la coordinación entre los diferentes operadores que permita agilizar el movimiento físico de la mercancía para disminuir así su tiempo de paso por el Port.

A lo largo de 2009 se ha trabajado en el diseño y definición del nuevo Plan de Calidad cuyos hitos más relevantes son:

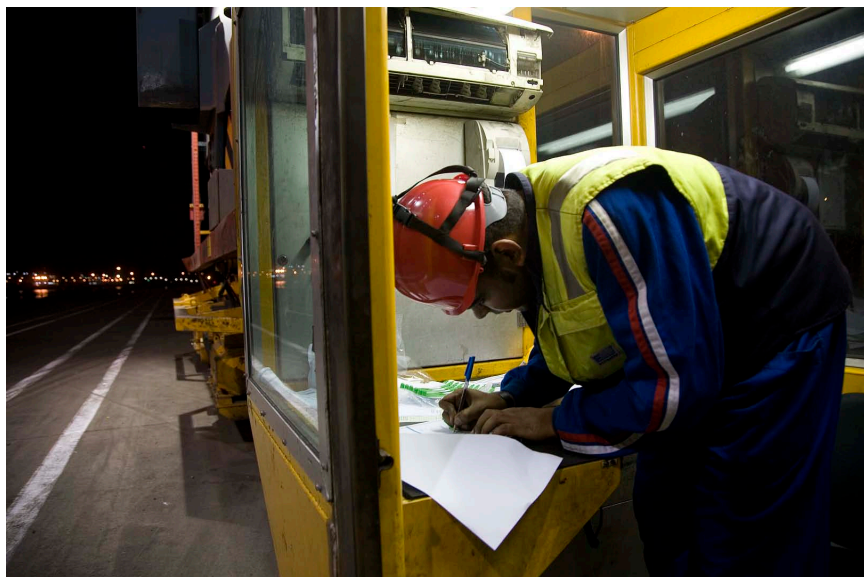
- La renovación y ampliación del acuerdo suscrito en 1993 mediante la Carta de Calidad Concertada.
- La introducción de anexos de adhesión voluntaria que traducen los compromisos generales de la Carta de Calidad Concertada en aspectos concretos

- para cada sector de actividad y responsabilidad.
- La propuesta de un nuevo Programa de Garantías, más ambicioso que el actual, reflejo del compromiso asumido por todos los implicados y que asegura al cliente un alto nivel de eficacia en el servicio ofrecido.
- La aplicación de un nuevo sistema de indicadores que permitirá conocer el nivel de calidad de los procesos a nivel global y de las actividades críticas de cada proceso. Esta información se utilizará para el análisis de calidad y para transparentar al mercado el grado de fiabilidad de los procesos físicos y documentales asociados al paso de la mercancía por el Port de Barcelona.
- La elaboración de un Plan de Comunicación permanente, como herramienta de apoyo para divulgar los compromisos de calidad, los resultados de los indicadores de los procesos y las acciones de mejora desarrolladas.

Los grupos de interés que se beneficiarán directamente de este nuevo plan son los importadores y exportadores y las navieras, definidos como clientes finales del nuevo plan.

### **El Equipo de Calidad (EQ)**

Este equipo vela por la integridad de la mercancía y por la transparencia en la operativa portuaria de forma neutral y autónoma. Realiza funciones de apoyo a la Aduana y a los distintos Servicios de Inspección y si es necesario, realiza extracción de muestras y adecuación de la carga. Suministra



información sobre los procesos que forman parte de su actuación. En caso de detectarse cualquier incidencia en precinto, contenedor o mercancía procede a su intervención (recuento, reacondicionamiento y reprecintado), dando lugar a un comunicado de incidencias (PI-1 y PI-2). Esta información servirá posteriormente para analizar si el cliente se puede acoger al Plan de Garantías, cuya finalidad es recabar información de las áreas de mejora en la prestación de los servicios.

Durante este año también se ha iniciado la intervención del EQ en las operativas de vehículos, tanto en las del buque como en las de explanada, con el EQ-Vehículos. Esta información permitirá adoptar medidas de mejoras en las mismas y aumentar la excelencia del servicio que se ofrece a dicha mercancía.

### **Manuales de servicio del Port de Barcelona**

Permiten a las organizaciones que participan en su desarrollo y aplicación diferenciarse del resto por una mayor calidad en la prestación de los servicios y, a la vez, transmitir a sus clientes el esfuerzo de mejora que se pretende.

### **Manual de servicio específico para terminales de automóviles**

Durante el 2009 una persona del EQ ha estado realizando seguimientos de las operativas, así como de todos los requisitos de calidad recogidos en el *Manual de servicio específico para terminales de automóviles*, en Autoterminal y Setram.

Los seguimientos del EQ han permitido la elaboración de informes (de operativa, del estado de las infraestructuras y de incidencias) y partes de daños, que incluyen la información obtenida en la realización de *check-list* y que también permitirán la implantación de acciones de mejora en el próximo 2010.

### **Manual de servicio específico para terminales de contenedores**

En fecha 9 de enero de 2009 el OPPE (Organismo Público de Puertos del Estado) ha dado el visto bueno al documento y la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) lo ha aprobado el 4 de marzo de 2009.

TCB se había certificado conforme con las especificaciones preceptivas potestativas incluidas en este manual en fecha 26 de mayo de 2009.

A finales de 2009 la APB y TCB han celebrado la primera reunión de seguimiento con la finalidad de concretar objetivos y acciones correctivas/preventivas que de estos se derivan.

### **Manual de servicio específico para terminales de cruceros**

En febrero de 2009 se reinició este proyecto con el objeto de revisar las características de calidad de servicio, así como los indicadores relacionados con las mismas.

El 10 de diciembre de 2009 el Comité de Calidad de Cruceros del Port de Barcelona ha dado por bueno este documento y está previsto que a principios de 2010 se realice la aprobación por parte de la APB y del OPPE.



### **Manual de servicio específico para terminales ro-ro**

El 17 de septiembre de 2009 se ha constituido el Comité de Calidad de Ro-Ro del Port de Barcelona, responsable de dar el visto bueno a la documentación relacionada con el Manual de servicio correspondiente.

El 16 de diciembre de 2009 este comité aprobó las características de calidad de servicio y está previsto que, durante los primeros meses de 2010 se lleve a cabo la aprobación del manual.

### **Manual de servicio de Ayudas a la Navegación**

En diciembre del 2006 se firmó este manual, en el que figuran las características de calidad que el Departamento de Ayudas a la Navegación de la APB se compromete a cumplir para mejorar la calidad del servicio.

En diciembre de 2009 el Comité de Calidad aprobó la segunda revisión del documento, en la que se extrajeron los compromisos relativos a Puertos del Estado. El Comité de Calidad está integrado por representantes de la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas de la Generalitat, Dirección General de Pesca y Acción Marítima, Ports de la Generalitat, Demarcación de Costas, Capitanía Marítima, Salvamento Marítimo, Corporación de Prácticos de Barcelona, Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos, Federación Nacional Catalana de Cofradías de Pescadores, Organismo Público de Puertos del Estado

y la Autoridad Portuaria de Barcelona, representada por los departamentos de Explotación, Operaciones Portuarias, SSI-Calidad y Ayudas a la Navegación.

### **Manual de servicio de practicaje**

En 2009 la Corporación de Prácticos ha realizado la implantación del Pilot Manager, un sistema integral de gestión que engloba los siguientes aspectos:

- Calidad ISO 9001/2000.
- Protección y Medio Ambiente ISO 14001/2004.
- Prevención y Riesgos Laborales OSHAS 18001/2007.
- ISPS Protección de las Instalaciones Portuarias.

El Colegio Oficial de Prácticos es el encargado del desarrollo del Pilot Manager, ya que será el sistema que se implantará en todas las Corporaciones de Prácticos de España.

### **Principales auditorías realizadas**

#### **Auditoría de certificación ISO 9001 al Departamento de Calidad Externa de la APB**

En el mes de noviembre de 2009 el Departamento de Calidad Externa de la APB superó con éxito la auditoría de seguimiento inicial y renovación (Fase 2 – AS1 y AS2) de su certificación según la Norma UNE-EN ISO 9001:2008. El alcance de la auditoría fue la gestión del Sistema de Calidad del Port de Barcelona, con el resultado de que el sistema es eficaz.



### Auditorías al Equipo de Calidad (EQ)

Durante el mes de noviembre el Departamento de Calidad Externa de la APB realizó una auditoría de seguimiento, a los trabajos realizados por el proveedor del EQ, para determinar el grado de

eficacia de las actividades que desarrolla dentro del Sistema de Calidad del Port de Barcelona, no habiéndose evidenciado desviaciones significativas. Asimismo, el EQ se ha certificado en el 2009 por la ISO 9001 a través de la auditoría realizada por BSI.

### Otras auditorías de seguimiento realizadas:

#### AUDITORÍA INTERNA A LA GESTIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD DEL PORT DE BARCELONA

Auditorías	Objeto	Desviaciones
Mantenimiento de la certificación ISO 9001	Verificación de documentación y procesos que intervienen en la gestión del Sistema de Calidad	No conformidades: 0 Observaciones: 0 Propuestas de mejora: 13

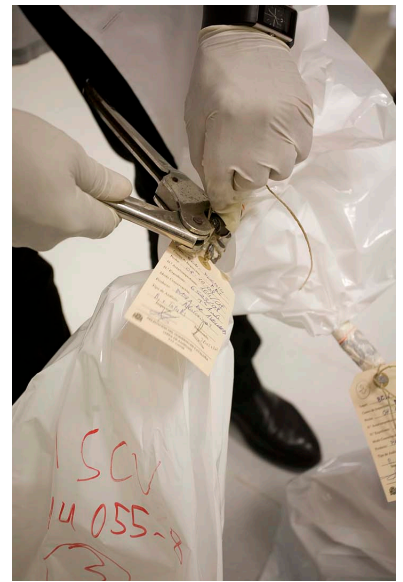
#### AUDITORÍAS EN LAS TERMINALES IMPLICADAS EN EL SISTEMA DE CALIDAD

Terminal de Contenedors de Barcelona, S.L. (TCB)	Febrero
Terminal Catalunya, S.A. (TerCat)	Diciembre

#### AUDITORÍAS EN LAS EMPRESAS IMPLICADAS EN EL SISTEMA DE CALIDAD (MANUALES DE SERVICIO)

DECAL España, SA (Concesión para líquidos a granel). Realizada por BCI (Lloyd's)	Mayo
Terminales Químicas, SA (Concesión para líquidos a granel). Realizada por AENOR	Junio
Terminales Portuarias, SL (Concesión para líquidos a granel). Realizada por Calidad Externa (APB)	Julio
Terminales Portuarias, SL. Realizada por AENOR	Octubre
Departamento de Ayudas a la Navegación. Realizada por Calidad Externa (APB)	Noviembre





### Servicios de inspección y garantías de salud

Los distintos productos que son importados por el Port de Barcelona para el consumo directo de los ciudadanos o bien de los animales que luego se consumirán, han de superar controles legislados con el objetivo de garantizar que reúnen las condiciones adecuadas para el mismo.

El Port de Barcelona dispone de un Sistema de Inspección en el que intervienen de forma coordinada los diferentes organismos involucrados:

- La Aduana de Barcelona, con potestad para proceder a la inspección física de todas las mercancías.
- Sanidad Exterior (Ministerio de Sanidad y Salud Pública), que analiza las mercancías destinadas al consumo humano y médico-farmacéuticas, tanto de producto de origen animal como vegetal, procedentes de países de fuera de la UE.
- Sanidad Animal (Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino), que controla las mercancías de origen animal destinadas al consumo no humano y animales vivos procedentes de países de fuera de la UE.
- Sanidad Vegetal (Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino) que inspecciona las mercancías de origen vegetal para el consumo humano o animal procedentes de países de fuera de la UE.
- Centro de Asistencia Técnica e Inspección del Comercio Exterior (CATICE/SOIVRE), dependiente de la Dirección Territorial de Comercio, que

realiza el control de calidad comercial en importaciones y exportaciones, especialmente de productos alimentarios, textiles, pieles y aceites... de fuera de la UE y también, recientemente, de los productos industriales procedentes de los países asiáticos

### El Programa de Garantías de Port de Barcelona

El Programa de Garantías del Plan de Calidad del Port de Barcelona recoge el compromiso de agilidad en el despacho aduanero, seguridad e integridad en la manipulación de la mercancía, coordinación en las inspecciones físicas y optimización de costes en las operaciones que se realizan en la mercancía durante su estancia en puerto.

Su objetivo es transmitir al cliente final y al mercado la voluntad de mejorar la calidad de servicio y el cumplimiento de sus requerimientos, de manera que, en caso de incumplimiento de los compromisos asumidos, se indemniza económicamente al cliente. Esta compensación económica es independiente de cualquier tipo de seguro.

El ámbito de aplicación del Programa de Garantías abarca la Terminal Contenedors de Barcelona (TCB), la Terminal Catalunya (TerCat) y el Punto de Inspección Fronterizo (PIF).

A partir de abril el Programa de Garantías ha ampliado su alcance para mejorar la atención a los clientes y dar mayor cobertura al compromiso con la excelencia que caracteriza los servicios y las operaciones portuarias.



La ampliación, aprobada en el Consejo de Administración de la APB, es una iniciativa del Grupo de Trabajo de Calidad del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, cuyo objetivo es redefinir los compromisos de calidad del Port.

- **Garantía de seguridad total de la mercancía**

El Port de Barcelona garantiza la seguridad de la mercancía de los contenedores (de todo tipo) en caso de producirse cualquier incidencia imprevista durante su manipulación y estancia en el ámbito de aplicación del Sistema de Calidad. La compensación económica equivale al grado del daño o la falta de la mercancía que se ha acreditado con el valor económico (mínimo y máximo) estipulado.

- **Garantía de inspección física coordinada**

El Port de Barcelona garantiza que, para la mercancía manipulada en el ámbito de aplicación del Sistema de Calidad, el reconocimiento físico requerido por los organismos competentes de inspección diferentes de la Aduana (Sanidad Exterior, SOIVRE, Sanidad Vegetal o Sanidad Animal), se inspeccionará el día previsto y sufrirá un único posicionamiento en la zona de inspección antes de ser despachada.

- **Garantía de tiempo de inspección en PIF**

El Port de Barcelona garantiza que, a excepción de los pasillos, la mercancía sujeta a reconocimiento físico en el Punto de Inspección Fronterizo (PIF) se realizará en el día asignado y en un tiempo no superior a 60 minutos.

- **Garantía de despacho de tránsito inmediato**

El Port de Barcelona garantiza que el despacho documental de la mercancía contenerizada en tránsito, manipulada en el ámbito de aplicación del Sistema de Calidad, se producirá el mismo día de la admisión del documento de tránsito. Este documento ha de presentarse dentro del horario de admisión vigente de la Aduana.

- **Garantía de despacho FCL (contenedor completo)** para importación y exportación

El Port de Barcelona garantiza que, exceptuando los circuitos rojos, el despacho aduanero de la mercancía en contenedores FCL de importación, de exportación y resto de regímenes manipulados en el ámbito de aplicación del Sistema de Calidad se realizará el mismo día o el día posterior a la presentación de la documentación.

En caso que la Aduana requiera el reconocimiento físico de esta mercancía, el despacho se producirá el mismo día del reconocimiento físico, siempre que no se efectúe ningún reconocimiento por la aportación de documentación de la inspección y esta sea conforme.

- **Garantía de tiempo de respuesta de documentación escaneada de despacho**

El Port de Barcelona garantiza que, desde la recepción en la Aduana, la solicitud de despacho aduanero con documentación escaneada de la mercancía de importación en contenedores FCL se atenderá y dará respuesta en el plazo de cuatro



horas por un Operador Económico Autorizado y ocho horas para el resto, siempre y que se efectúe en el plazo entre las 06:00 horas hasta las 18:00 horas.

- **Garantía de información**

El Port de Barcelona garantiza que la solicitud de información de los operadores sobre la mercancía contenerizada se tendrá que resolver en un plazo máximo de cuatro horas laborables. La información

garantizada es relativa a la fecha y hora y en caso de importación se aplica sobre la activación declaración sumaria, llegada el barco, activación DUA (Documento Único Administrativo) para canal rojo, levante, preaviso transporte, autorización mercancías peligrosas, entréguese de la mercancía, salida terminal; y para la exportación, sobre el admítase de la mercancía, autorización MMPP, preaviso terminal, entrada por puerta, carga barco y salida barco.

Dimensión de Calidad		Garantías	Indemnización 2009
COSTE	Seguridad/ Integridad	Seguridad total de la mercancía	Valor daño o falta (mín.150 € / máx. 450 €)
	Agilidad de las inspecciones	Tiempo de inspección PIF	120 € (baremo tiempo exceso:30 € / 120 €)
	Agilidad aduanera	Despacho de tránsito inmediato	450 € / documento de tránsito
		Despacho FCL Import - Export	450 € / declaración
		Tiempo respuesta despacho documentación escaneada	100 € / declaración
	Coordinación	Inspección física coordinada	450 € (baremo días retrasos:150 €/450 €)
Transparencia	Garantía de Información	30 € / respuesta fuera plazo o errónea	

## Informe del Sistema de Calidad

Mensual y anualmente se elabora el informe del Sistema de Calidad del Port de Barcelona, que pretende ser una fotografía de la gestión del paso de la mercancía por este con el fin de detectar los puntos débiles que permitan implantar la mejora

continua. Hace referencia a las terminales TCB, TerCat y Estibadora de Ponent, el Punto de Inspección Fronterizo (PIF), la Aduana y los Servicios de Inspección, y presenta datos relativos al control de los procesos y a los índices de calidad.

<b>INTEGRIDAD Y SEGURIDAD</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Variación %</b>			
Contenedores descargados llenos dentro del Sistema de Calidad	335.437	256.314	-23,59			
Embalajes manipulados dentro del Sistema de Calidad	2.090.696	2.316.991	10,82			
Intervenciones del Equipo de Calidad (EQ)	171	146	-14,62			
Incidencias internas	5	12	140			
Índice de seguridad "S" (media)	9,39	9,36	-0,35			
<b>INSPECCIONES</b>						
Total de inspecciones	18.305	17.401	-4,94			
Incidencias que impiden la inspección el día previsto	10	3	-70			
Incidencias que NO impiden la inspección el día previsto	239	128	-46,44			
Índice de inspección física coordinada "I" (media)	9,55	9,49	-0,57			
<b>PIF</b>						
Operaciones	4.019	4.894	21,77			
Pasillos	1.196	1.323	10,62			
Media de tiempo de servicio (minutos)	149,5	140,5	-5,96			
<b>AGILIDAD</b>						
Índice de agilidad "A" (media)	8,08	8,62	6,70			
<b>RECLAMACIONES/GARANTÍAS</b>						
Reclamaciones recibidas	20	44	120			
Garantías abonadas	29	16	-44,82			
Indemnizaciones por programa de garantías	7.793	5.053	-35,15			
Solicitudes de información	260	232	-10,76			
<b>Porcentaje de salida de contenedores (días hábiles) Media anual</b>						
<b>(Desde la llegada del barco, datos no acumulables)</b>						
Día 1	Día 2	Día 3	Día 4	Día 5	Día 6	Día 7
16,16%	40,44%	59,75%	73,15%	81,60%	87,15%	90,68%

## El Servicio de Atención al Cliente (SAC)

El SAC del Port de Barcelona atiende las consultas, demandas y sugerencias de los usuarios y clientes finales del Port de Barcelona, y da respuesta a las quejas o reclamaciones relativas a los procesos físicos y/o documentales que se producen en el

recinto portuario. Es el instrumento estratégico para mantener el diálogo, reforzar la transparencia y facilitar la formación e información actualizada a este importante grupo de interés.

<b>Consultas</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Propietario de la mercancía	90	91	153	182
Comunidad Portuaria	51	48	45	33
Otros	38	28	31	15

<b>Reclamaciones</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Propietario de la mercancía	63	119	82	83
Comunidad Portuaria	90	50	36	28
Otros	3	1	6	4

La consulta se refiere a la comunicación externa que se produce en cualquier momento, sin que se hayan producido incidencias en el paso de la mercancía y/o en la tramitación de la documentación vinculada en su paso por el Port. La reclamación se refiere a incidencias por daños en la mercancía u operativas documentales o físicas no acordes con las previstas en el programa de calidad dentro del recinto portuario.

El Observatorio de Competitividad y Costes Marítimos ofrece un servicio de análisis de los conceptos e importes de las facturas que reciben los usuarios por parte de los operadores, así como información sobre el rango medio de precios de los conceptos habituales de las facturas de los diferentes operadores. También se ofrece un servicio personalizado de atención a expedidores y receptores de mercancías, con el objetivo de reforzar la transparencia y optimizar las operaciones comerciales que se hacen a través del Port de Barcelona.

Desde el SAC se impulsan iniciativas de sensibilización, de información y de formación, en aspectos de interés puntual para cada uno de los colectivos destinatarios. También se ha potenciado otros canales de comunicación con los clientes y usuarios, como la entrevista personal, el correo electrónico, la web o el boletín digital *CClink* y la prensa.

### **Puerto sin papeles**

El Fórum Telemático es un grupo de trabajo dependiente del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria e integrado por representantes de todos los colectivos del Port de Barcelona, que busca la implantación de soluciones eficientes para simplificar y mejorar el intercambio de información sobre los procesos de entrada, estancia y salida de mercancías.

Por otra parte, Portic es la plataforma de intercambio documental del Port de Barcelona para la implantación progresiva del comercio electrónico. Ofrece un conjunto de servicios de sistemas de información exclusivos para la Comunidad Portuaria de Barcelona y sus clientes, donde se tramitan más de 40 documentos diferentes entre los distintos agentes.

Además de la importancia para el negocio y la gestión del conocimiento, la simplificación de los circuitos documentales y el intercambio electrónico suponen un ahorro importante de papel y de traslados

de personas que mueven estos documentos mediante medios de transporte de una a otra entidad.

- El Consejo de Administración de la APB aprobó en mayo de 2009 establecer el procedimiento de coordinación de posicionamientos de contenedores como forma de trabajo en el Port de Barcelona para solicitar el posicionamiento de contenedores en el Punto de Inspección Fronterizo (PIF) a partir del 8 de junio de 2009.

En el Consejo de diciembre se informó sobre la aplicación del citado procedimiento para las inspecciones en las explanadas y almacenes de las terminales y también para las efectuadas en el escáner de contenedores.

Con este procedimiento la APB garantiza que la gestión de recursos escasos –como las bocas (*fingers*) del PIF, el escáner de contenedores o el espacio de explanada para inspecciones– se lleve a cabo de forma objetiva y transparente.

- El Consejo de Administración de la APB aprobó en julio de 2009 el nuevo procedimiento del intercambio documental de entrada y salida de mercancías por ferrocarril. Con este se hacen compatibles los intercambios documentales del transporte por ferrocarril con los implantados para las entradas y salidas por camión. Así se facilitan los trámites de los operadores multimodales del Port de Barcelona, al tiempo que se integra el transporte ferroviario en los servicios de información que se ofrecen a la Comunidad Portuaria.

También se facilitan los intercambios de mercancías entre el Port de Barcelona y las terminales marítimas interiores como la de Zaragoza, trasladando parte del tráfico del modo de transporte por carretera al ferrocarril, que es mucho más respetuoso con el medio ambiente.

- En octubre de 2009 se inició la explotación del procedimiento aduanero de exportación conocido como “levante sin papeles a la exportación”. Este procedimiento definido por el Fórum Telemático facilita las labores de control de los resguardos de aduanas de las terminales de contenedores y exime a los consignatarios de tener que recopilar, con carácter previo al embarque, los documentos de despacho que autorizan la carga de los contenedores. Con ello se reducen los desplazamientos entre empresas para mover papeles.

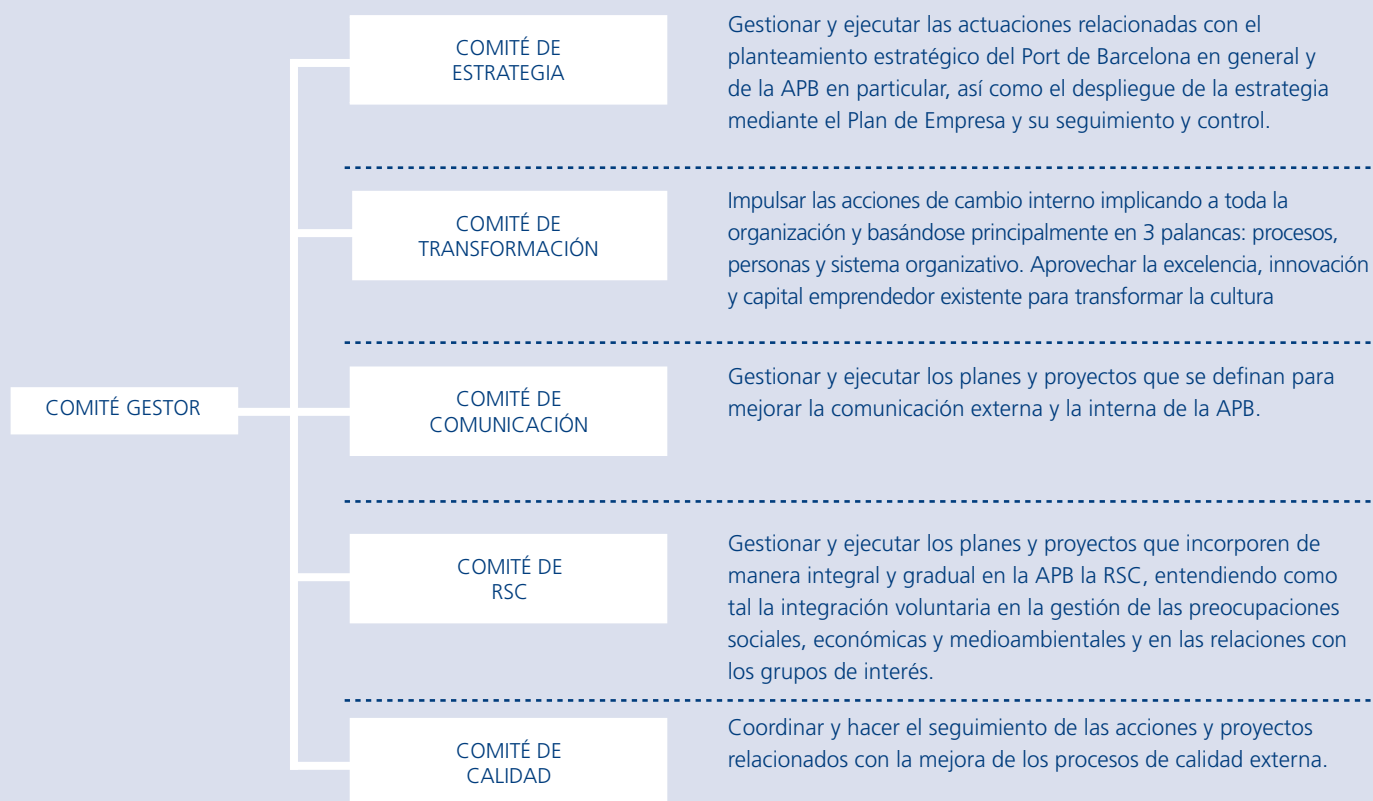
## Mejora continua: Comités de Progreso y Grupos de Mejora

La mejora continua de la capacidad y de los resultados en el desarrollo de los sistemas, procesos y actividades de la APB es un objetivo permanente para ofrecer un servicio eficiente.

El Plan APB 2008-2009, vinculado a la puesta en marcha del Modelo de Excelencia EFQM en el año 2006, integra un conjunto de iniciativas para

incorporar a las personas de la organización en la cultura de la mejora continua, fomentando la colaboración, la participación y el compromiso.

Para implantar este plan, la estructura organizativa formal se complementa con los Comités de Progreso, constituidos por los directivos clave de la APB, para gestionar y coordinar las líneas estratégicas interdepartamentales o transversales. Los Comités de Progreso que han funcionado durante 2009 han sido los siguientes:

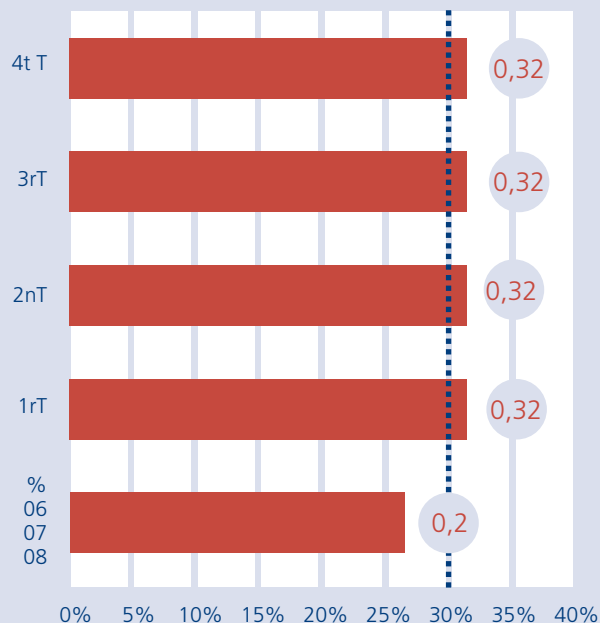
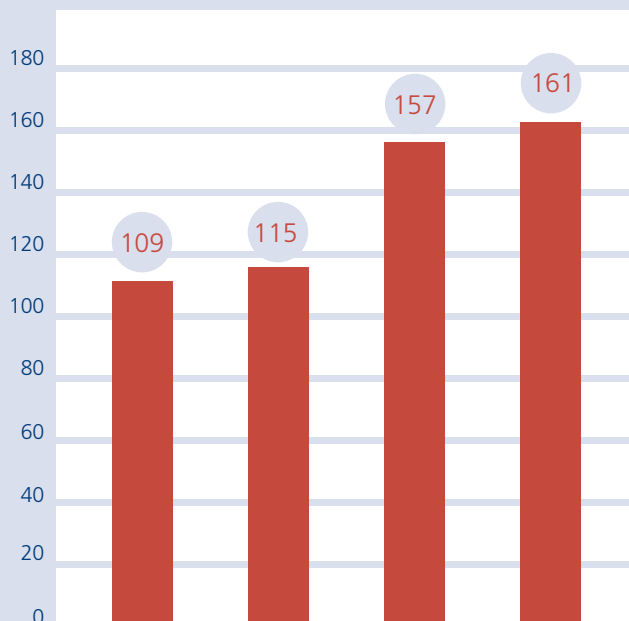


Cada uno de estos comités constituye *ad hoc* Grupos de Mejora, equipos interdepartamentales de diferentes niveles organizativos que, con carácter inicialmente voluntario, analizan problemas concretos y proponen mejoras o sugerencias sobre la optimización de los procesos y servicios de la APB.

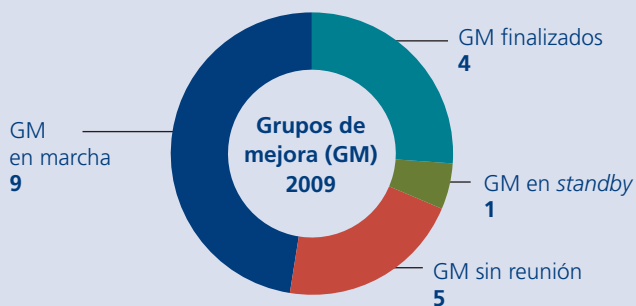
Los Grupos de Mejora pretenden, además, aprovechar el potencial creativo e innovador de las personas y crear espacios de conversación en los que se intercambian conocimientos y experiencia y se potencian las sinergias entre las diferentes áreas

de actividad en el camino hacia el cambio cultural iniciado por la organización. A lo largo de 2009 ha habido 4 nuevas incorporaciones que, junto a las 157 personas ya existentes en los grupos, elevan a un 32,07% (porcentaje acumulado 2006-2009) de la plantilla de personal fijo la implicación en el objetivo de mejora de la organización.

## EVOLUCIÓN PORCENTAJE PARTICIPACIÓN 2009



En 2009 se planificó el funcionamiento de 19 grupos de mejora, cuyo estado al finalizar el ejercicio ha sido:



De los grupos finalizados cabe destacar el desarrollo de los tres relativos al Cambio Cultural, dependientes del Comité de Transformación y con carácter consultivo. El 26 de febrero de 2009 presentaron a la alta dirección de la APB sus conclusiones y propuestas basadas en la mejora de gestión de la actividad, de las personas y del liderazgo de los mandos intermedios. En estos grupos han participado un total de 47 personas y tras 3 sesiones de trabajo propusieron 14 acciones prioritarias priorizadas en 5 líneas de actuación:

- Garantizar procedimientos homogéneos con indicadores de gestión orientados a objetivos y resultados.
- Garantizar la definición de responsabilidades y el nivel de autoridad en la toma de decisiones.
- Garantizar el conocimiento de la estrategia, nuevos proyectos, iniciativas y resultados de forma sistematizada.
- Garantizar el desarrollo del potencial de los directivos.
- Garantizar una estructura permanente para la innovación, desarrollo y promoción.

Conseguidos los objetivos de estos grupos, se ha dado por finalizada su actividad y constituido la Comisión de Seguimiento del Cambio Cultural para velar por la puesta en marcha y desarrollo de las acciones prioritarias.

Por otra parte, en el seno del Comité de Comunicación el 17 de abril se presentó y aprobó el Plan de Comunicación Interna 2009-2010 y en el mes de junio el Plan de Comunicación Externa 2009-2011, fundamentado en la estrategia del Port de Barcelona.



## Jornada APB

El 27 de noviembre se celebró la Jornada APB a la que asistieron, entre otras, todas las personas implicadas desde el año 2006 en los Grupos de Mejora y en la que se expusieron las acciones a realizar a raíz de los cambios internos y externos producidos en los últimos años.

Su objetivo principal fue presentar los efectos beneficiosos del proyecto de cambio cultural, el aumento de la transparencia en la gestión del día a día, el refuerzo de la visión comercial y la valorización de los valores intrínsecos: compromiso con las personas, orientación a la clientela y apuesta por la innovación.

A lo largo de la sesión, el presidente, el director general, el Comité Ejecutivo y colaboradores de las subdirecciones generales de Estrategia y Comercial y de Económico Financiero trataron temas como la crisis, las previsiones económicas del Port, la mejora de la eficiencia de la organización, el mercado y los clientes, así como la presentación de la reestructuración de la dirección y los cambios organizativos que esta comporta.

## Sistema documental para la mejora de la gestión de la organización

Una de las acciones prioritarias identificada por los Grupos de Mejora de Cambio Cultural ha sido garantizar procedimientos homogéneos con indicadores de gestión orientados a objetivos

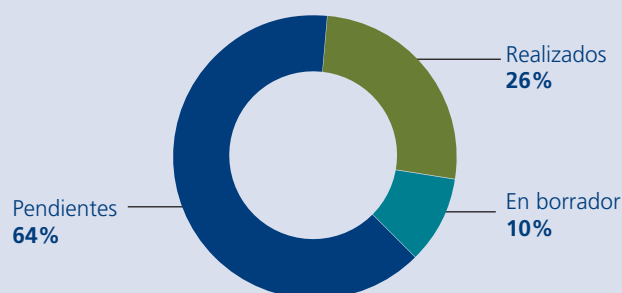
y resultados. Para ello, durante 2009 se ha iniciado el desarrollo del documento "Manual de procedimientos internos con una metodología compartida".

Les principales etapas planificadas para su implantación, basada en la gestión de procesos y que incluye la elaboración del sistema documental son:

- Identificar y definir los procesos.
- Establecer las interacciones de los procesos y el mapa de procesos.
- Elaborar fichas de procesos y subprocesos.
- Identificar y elaborar los procedimientos.
- Definir los indicadores de seguimiento de las actividades.

La elaboración de procedimientos se ha iniciado en la Subdirección general de Explotación y Planificación Portuaria y la Dirección de Personas y Organización y tiene un horizonte de dos años y medio. A final de 2009 su grado de avance ha sido el siguiente:

### SEGUIMIENTO ELABORACIÓN DE PROCEDIMIENTOS 2009







#### 4.3.6. Política pública

##### Presencia en organizaciones internacionales

La presencia activa en organizaciones internacionales del ámbito portuario y del comercio internacional forma parte de la estrategia de posicionamiento estratégico del Port de Barcelona.

Hay que destacar que en 2009 el Port de Barcelona ha asumido las vicepresidencias de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH, International Association of Ports and Harbors) y del Comité de Facilitación del Comercio (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems) de esta organización. Además, en nombre de la IAPH, participa en la Organización Mundial de Aduanas (World Customs Organisation).

También mantiene presencia activa en el Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT, United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) como representante del Port de Barcelona y de la IAPH.

En el ámbito europeo, el Port de Barcelona ha mantenido durante 2009 la presidencia del Comité de Intermodalidad y Logística y la participación activa en el Comité de Análisis Económico y Estadísticas de la Organización Europea de Puertos (European Sea Ports Organisation-ESPO). Esta organización actúa como *lobby* de influencia de los puertos europeos en las decisiones sobre temas marítimos y portuarios de la Comisión Europea.

El Port de Barcelona es miembro activo de la asociación FERRMED, que tiene como objetivo la promoción del eje ferroviario europeo para mercancías del Mediterráneo Occidental-Ródano-Rin-Escandinavia, entre Algeciras y Estocolmo. En el 2009 la actividad de FERRMED se ha centrado en la finalización de un estudio técnico, socioeconómico y de oferta-demanda con el fin de proponer las inversiones más urgentes en la red ferroviaria del eje y su declaración como proyecto prioritario en la revisión del 2010 de la red transeuropea de transportes (TEN-T) por la Comisión Europea.

##### Misiones empresariales

La APB formula en su misión la voluntad de liderazgo del Port de Barcelona y, consecuente, impulsa distintas políticas y proyectos para extender las redes de influencia en los distintos sectores y niveles estratégicos de su actividad.

Siguiendo con la política de promoción exterior en el norte de África realizada el pasado año y en consonancia con el momento de recesión económica que han sufrido las empresas, durante el año 2009 se programó una única misión empresarial, coorganizada con otras instituciones vinculadas al comercio internacional, con el objetivo de optimizar esfuerzos y recursos y dar cabida a los importadores y exportadores.



<b>EGIPTO</b>	<b>Febrero 2009</b>
	<p>Total días: del 15 al 20 de febrero.</p> <p>Ciudades: El Cairo y Alejandría.</p> <p>Dirigida a: empresas importadoras y exportadoras, así como a las empresas del sector logístico-portuario e instituciones relacionadas con el comercio internacional y el transporte marítimo.</p> <p>Tipo de misión: directa multisectorial (empresarial).</p> <p>Organizadores: Port de Barcelona, Cámara de Comercio de Barcelona y Oficina Económica y Comercial de la Embajada de Egipto en España.</p>
<b>OBJETIVO</b>	Establecer una red de contactos para facilitar el transporte de mercancías entre España y Egipto, favorecer los intercambios comerciales y buscar vías de colaboración entre ambos puertos, las aduanas y las asociaciones de ambas comunidades portuarias.
<b>RESULTADOS</b>	<p>Integrantes misión:</p> <p>Total personas = 35 empresarios</p> <p>Total empresas = 21 empresas (10 Comunidad Portuaria y 11 import/export)</p> <p>Asistencia a las Jornadas Empresariales:</p> <p>385 empresarios egipcios (185 en El Cairo y 200 en Alejandría)</p> <p>Agendas de contacto preparadas: 17 Contactos bilaterales realizados: 413 (196 en El Cairo y 217 en Alejandría)</p> <p>Visitas institucionales realizadas: 7</p> <p>Acuerdos institucionales realizados: 2</p>

### Foro Marítimo Catalán

El Port de Barcelona, en base a sus principios de actuación de fomento del desarrollo económico de su entorno y facilitador del comercio internacional, durante el 2009 se ha integrado como nuevo miembro fundador del Foro Marítimo Catalán (FMC), constituido el 30 de julio, y colabora en su impulso y promoción de sus iniciativas. El FMC comprende el

ámbito de Cataluña y pretende ser una herramienta de interconexión entre los distintos agentes empresariales, grupos de empresas y instituciones que participan (directa o indirectamente) en el sector marítimo catalán, para promocionarlo y desarrollarlo como sector económico con el objetivo de alcanzar un mayor nivel de competitividad y productividad de todo el sector en defensa general de sus intereses.



En su primera reunión celebrada el mes de diciembre, este foro –presidido por el Sr. Jordi Brufau– presentó la propuesta de actuaciones y proyectos encaminados a fomentar la industria marítima de Cataluña, la I+D en las pymes, las actuaciones sostenibles, la mejora de la competitividad, así como la seguridad y prevención de los riesgos laborales en el sector; además propone la creación de una imagen de marca de Cataluña como industria marítima de calidad y referencia y la colaboración con otros clúster regionales estatales e internacionales entre otros.

### Consejo Rector de la Comunidad Portuaria

En el seno de la Comunidad Portuaria también se ejerce una influencia importante en los proyectos compartidos entre los diferentes grupos de interés a través de los 11 grupos del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria. Durante este año estos grupos han mantenido un total de 47 reuniones de trabajo:

Grupos	2008	2009
Calidad	8	10
Calidad Ambiental	3	3
Innovación	3	2
Foro del Transporte Terrestre	15	5
Fórum Telemático	8	8
Marketing y Comercial	3	3
Prevención de Riesgos Laborales	4	3
Responsabilidad Social Corporativa	2	3
Servicios de Inspección en Frontera	5	5
Servicios Ferroviarios	4	1
Short Sea Shipping	3	4

Con el objetivo de materializar la voluntad de cooperación entre la APB y todas las instituciones públicas y privadas que realizan su actividad en el ámbito portuario, durante el 2009 el Consejo Rector de la Comunidad Portuaria ha celebrado una asamblea y dos reuniones del Comité Ejecutivo. En ellas se han presentado a nivel general los avances y trabajos realizados por cada uno de los Grupos de Trabajo, que se resumen así:

- **Calidad:** exposición de la revisión del Programa de Garantías y presenta la propuesta del nuevo Plan de Calidad, que se prevé que sea participado por todos sus implicados.
- **Calidad Ambiental:** presentación de los resultados de la puesta en marcha del circuito de recogida integral de los residuos a las concesiones, y los nuevos objetivos en relación con el ahorro energético.
- **Innovación:** presentación de la propuesta de creación de un clúster logístico formado por las empresas de la Comunidad Portuaria, con el objetivo de fomentar las operaciones logísticas y mejorar el intercambio modal.
- **Foro del Transporte Terrestre:** explicación del objetivo del Pacto para la competitividad y estabilidad del transporte terrestre de contenedores de la Comunidad Logística del Port de Barcelona, firmado el 4 de diciembre de 2008.
- **Fórum Telemático:** exposición de los procedimientos finalizados y su grado de uso, de los principales proyectos en fase de definición de

procedimientos y de los principales proyectos en fase de implantación, que son: procedimiento aduanero de exportación y servicio de coordinación de posicionamiento de contenedores para inspección.

- **Marketing y Comercial:** presentación de las acciones comerciales realizadas en el *hinterland* y futuras a realizar en el *foreland*. También se comenta el nuevo horario del PIF, los sectores prioritarios con los cuales mantener reuniones de trabajo y la propuesta de reactivación del proyecto Mercurio.
- **Prevención de Riesgos Laborales:** presentación de las actividades desarrolladas en cuanto a coordinación de actividades y colaboración con el sistema de emergencias médicas (SEM) y la propuesta de creación de un observatorio de la prevención en el Port de Barcelona. También se comenta el desarrollo de la VI Jornada de Difusión de la Prevención dirigida a la Comunidad Portuaria.
- **Responsabilidad Social Corporativa:** presentación del estudio sobre las tripulaciones que pasan por el Port de Barcelona y sus recomendaciones y expone las conclusiones del estudio *Diagnóstico de responsabilidad social de la Comunidad Logística Portuaria*, elaborado por la Fundación Logística Justa.
- **Servicios de Inspección en Frontera:** exposición del estado de sus proyectos en curso (servicio de

coordinación de posicionamientos de mercancías para inspección, protocolo de actuación de las urgencias fuera del horario, nuevo PIF, etc.) y presentación de una nueva guía del usuario de los SIF.

- **Servicios Ferroviarios:** presentación del *Estudio del coste del transporte de mercancías por ferrocarril* y sus conclusiones.
- **Short Sea Shipping (SSS):** los temas tratados en las reuniones de este grupo de trabajo han sido las alternativas competitivas del SSS; la elaboración de informes ASCAME evaluando los mercados de Italia, Turquía, Marruecos y sus clientes potenciales para el desarrollo del SSS; la evolución de este tipo de tráfico, y el porcentaje de horas destinadas a éste. También se ha realizado el análisis del resultado de las reuniones de la Subcomisión de Estiba.

En cuanto a la composición del Consejo Rector, durante el 2009 se ha producido el cambio de secretario y vicepresidente segundo, la sustitución de tres miembros y la incorporación de la Jefa del PIF del Port y el aeropuerto de Barcelona.

Paralelamente, con los objetivos de fortalecer la relación del Port de Barcelona con su Comunidad Portuaria y valorar la repercusión de la caída de los tráficos, en el transcurso del año la Dirección de Promoción de la APB ha programado distintas visitas institucionales de trabajo con las principales entidades que representan a los operadores portuarios.

Fecha	Comunidad Portuaria	Asistentes APB	Asistentes CP
16 abril	Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona	3	15
16 abril	ATEIA	3	20
28 abril	Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona	4	20
6 mayo	Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona	4	15
1 julio	Consejo de Usuarios del Transporte	3	20
2 julio	Corporación de Prácticos	5	15
13 julio	Estibarna-Apie	4	30

Pasado dos años de la reactivación del Consejo Rector, durante el primer semestre del ejercicio se realizó una encuesta de evaluación de satisfacción a todos sus miembros, en la cual se abordaban las siguientes cuestiones: cumplimiento de los objetivos de participación, funcionamiento y metodología

del Consejo Rector y Grupos de Trabajo, uso de la intranet y documentación, atención y organización. Dichos resultados fueron analizados y debatidos en cada una de las reuniones mantenidas con los presidentes y coordinadores de los grupos respectivamente.



## Acción social

El compromiso que la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) tiene con la sociedad, orientado a contribuir al bienestar y a la satisfacción de necesidades básicas de su entorno próximo, ha estado presente también con iniciativas específicas que se han desarrollada en el ámbito de la Comunidad Portuaria.

### Campaña de recogida de alimentos

La semana del 16 al 17 de octubre de 2009, declarados por la ONU Día Mundial de la Alimentación y Día Internacional para la Erradicación de la Pobreza, la Fundación Banco de los Alimentos de Barcelona celebró la primera edición de la campaña Gran recolecta de alimentos en Cataluña.

El Port de Barcelona se sumó a la iniciativa y gestionó la recogida de alimentos a nivel de empresas y personas de la Comunidad Portuaria.

Gracias a la colaboración directa tanto de las entidades que establecieron puntos de recogida (APB, Aduana de Barcelona, MRW-Service Center y Estibarna) como de las personas que realizaron donaciones, se alcanzó una recogida de 685,5 kilogramos de alimentos. Estos se entregaron al Banco de los Alimentos para su distribución, mediante su red de entidades vinculadas, entre aquellas personas del entorno que más lo necesitan.

### Navidad solidaria con la infancia

Por cuarto año consecutivo, la APB organizó la

campaña Navidad solidaria con la infancia, con la finalidad de conseguir juguetes y objetos de regalo destinados a niños y niñas que por su situación familiar o social no pueden disponer de ellos.

La campaña, que tuvo lugar entre los días 14 y 17 de diciembre, consiguió reunir un total de 638 unidades de juguetes, juegos educativos, material didáctico y alimentos navideños.

La totalidad de productos donados por las personas de la Comunidad Portuaria se distribuyeron entre entidades próximas al entorno portuario a través del Centro Cívico Pati Llimona (Gòtic), Centro Cívico Drassanes (Raval) y Coordinadora de Entidades Poble Sec (Poble Sec).

### Jornada “Hacia una gestión integrada: responsabilidad social y prevención de riesgos laborales”

El 19 de noviembre los departamentos de Prevención de Riesgos Laborales y de Calidad y Responsabilidad Social Corporativa organizaron de manera conjunta y con el patrocinio de la Sociedad de Prevención FREMAP la jornada “Hacia una gestión integrada: responsabilidad social y prevención de riesgos laborales”, que tuvo lugar en el auditorio del edificio Service Center de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL).

Intervinieron ocho expertos en gestión de Responsabilidad Social, Salud y Prevención de Riesgos Laborales. Asimismo, se desarrolló un panel de experiencias en el que se expusieron las prácticas de una Administración pública, una empresa y una vivencia personal.



La jornada contó con la asistencia de 81 personas de la Comunidad Portuaria que la valoraron, en general, como muy satisfactoria. Las ponencias realizadas por los diferentes profesionales se plasmaron en un libro de ponencias que puede consultarse en [www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es).

## Subvenciones y ayudas

### Subvenciones y ayudas económicas recibidas

Las subvenciones o ayudas destacables que ha percibido la APB de parte de las administraciones europeas, nacionales o regionales son las siguientes:

	2008	2009
Subvenciones de capital (Fondo de Cohesión Europeo)	10.011.969,26	
COPCA	55.600,00	22.000,00
FORCEM (Infraestructuras)	41.793,80	
Generalitat de Catalunya	47.084,07	2.000,00
OPPE	26.584,03	5.600,00
PTOP (Proatrans)	26.032,58	34.816,04
FORCEM (Formación)	60.392,54	61.695,14
Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya (Jornada de Responsabilidad Social dirigida a la Comunidad Portuaria)	11.029,92	
Generalitat de Catalunya. Departamento de Trabajo. Dirección General de Relaciones Laborales (establecimiento de un proyecto para el fomento de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en el ámbito de las relaciones laborales en Cataluña)		8.000,00
Subvención a la exposición "100 años del Port de Barcelona" en el Museo Marítimo (OPPE)	3.000,00	
Subvención para el Punto de Información del Port de Barcelona en el edificio de Atarazanas (OPPE)	6.120,00	
<b>TOTAL</b>	<b>10.289.606,20</b>	<b>134.111,18</b>



## APORTACIONES O AYUDAS REALIZADAS POR LA APB

	2008	2009
Aportaciones a empresas, organismos e instituciones de carácter social	417.000,00	351.689,48
Aportaciones a empresas, organismos e instituciones de carácter cultural	244.863,00	370.017,12
Aportaciones a empresas, organismos e instituciones de carácter ambiental	7.658,00	7.765,22
Convenios y contribución a universidades, escuelas, etc.	162.900,00	61.353,81
Aportación al Fondo de Compensación Interportuario	5.861.000,00	5.310.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>6.693.421,00</b>	<b>6.100.825,63</b>

## RELACIÓN DE ENTIDADES QUE HAN RECIBIDO APORTACIONES O AYUDAS DE LA APB

### ACCIONES SOCIALES

AIPPYC 2009  
Alimentos frescos argentinos  
Ancafe  
ASCAME (Asociación de Cámaras)  
Asociación Amigos de la UPC  
Asociación Jubilados Port de Barcelona  
Asociación Técnica Puertos y Costas  
Asociación de Directivos de Comunicación  
Cruz Roja  
Barcelona Centro Logístico  
Cámara de Comercio Americana  
Cau dels Jubilats (Bombers de Barcelona)  
CEI  
Círculo Ecuestre

FERRMED  
Fomento del Trabajo Nacional  
Foroc-Log  
Fundación Círculo de Economía  
Fundación Comaposada  
Fundación Guttman  
Fundación Ildelfonso Cerdà  
Fundación Logística Justa  
IAPH  
Instituto de Logística Iberoamericano  
Juegos Florales y libros de Sant Jordi  
Medcruise Association  
Médicos sin Fronteras  
Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona  
Plataforma Logística Madrid  
Prestaciones para grúas  
Estibarna

Sociedad Catalana de Terminología  
Stella Maris  
Suscripción ECR  
The Propeller Club  
Traslado de contenedores para ayuda humanitaria

### ACCIONES AMBIENTALES

Convenio con el Servicio Meteorológico de Cataluña  
Ecoports

### ACCIONES CULTURALES

Asociación amigos Nostromo  
Asociación Perich  
Casa Asia  
Consorti El Far  
Consortio Reales Atarazanas de Barcelona

Fundación Gran Teatro del Liceo  
Fundación Orfeo Catalán - Palau de la Música  
Teatro Nacional de Cataluña

### CONVENIOS Y CONTRIBUCIÓN A UNIVERSIDADES...

Academia Internacional de Derecho  
Centro Español de Logística  
Fundación BCN Formación Profesional  
Fundación Círculo de Economía  
Fundación Factor Humà  
Master Shipping Business  
UPC Centro de transferencia tecnológica

Durante el 2009 el Port de Barcelona ha continuado en la línea de colaboración con otras entidades –asociaciones, fundaciones, ONG, etc. – con una clara apuesta por las acciones de tipo social. Destacan las iniciativas como Ópera en la playa y las actividades organizadas para la fiesta de la Mercè, con gran éxito de asistencia.

Se ha continuado dando soporte a exposiciones e iniciativas de carácter cultural como la exposición fotográfica sobre la Cofradía de Pescadores y otras destinadas a dar a conocer el papel del Port en la economía y el desarrollo del país, como la exposición “Redes, un viaje por las infraestructuras de Cataluña”.

### Premios recibidos

En el mes de marzo el Port de Barcelona consiguió cuatro de los 15 premios internacionales que otorga anualmente la publicación *Dream World Cruise Destinations*. El tráfico de cruceros del Port de Barcelona fue merecedor de distinciones en las siguientes categorías: Puerto más Eficiente, Mejor Puerto de *Turnaround*, Mejor Destino y Mejor Destino de *Turnaround*.

Los premios se otorgan a partir de una encuesta realizada entre operadores y directivos de la industria de cruceros de los cinco continentes.

### 4.3.7. El Port y la ciudad

#### Cruceros

La variedad cultural de la ciudad de Barcelona, unida a la apuesta y el esfuerzo constante por parte del Port de Barcelona para crear y mejorar las infraestructuras dedicadas al tráfico de cruceros, la han convertido en destino preferente para esta clase de turismo.

El Port de Barcelona cuenta con siete terminales especializadas dotadas con los más elevados estándares de seguridad (ISPS) y es extremadamente cuidadoso con el medio ambiente, cumpliendo las directrices del convenio MARPOL y numerosas leyes medioambientales de carácter internacional.

El sector ha superado la crisis económica vivida en Europa este año alcanzando la cifra total de 2.151.465 pasajeros, lo que supone un incremento de cerca del 4% respecto al año 2008. El 54% de estos pasajeros inician y/o acaban su ruta en Barcelona (embarque y desembarque), circunstancia que sitúa al Port de Barcelona en primer lugar entre los puertos europeos y como cuarto puerto *turnaround* –o base– del mundo en número de visitantes, solo por detrás de tres puertos de la zona del Caribe.

No obstante, los cruceros suponen un escaso retorno de inversión para el Port de Barcelona, que basa la importancia de dicho tráfico en la elevada aportación económica que suponen para la ciudad. Se calcula que por cada cuatro euros que ingresa el Port de Barcelona por pasajero de crucero, la ciudad ingresa más de 90 euros derivados del consumo efectuado en la ciudad.

#### PASAJEROS, NÚMERO

		Cabotaje	Exterior	Total	Interior
LÍNEA REGULAR	Embarcados	292.280	222.277	<b>514.557</b>	
	Desembarcados	287.381	248.293	<b>535.674</b>	
	<b>Total</b>	<b>579.661</b>	<b>470.570</b>	<b>1.050.231</b>	
DE CRUCERO	Inicio de línea			<b>592.992</b>	
	Fin de línea			<b>587.247</b>	
	En tránsito			<b>971.226</b>	





#### PASAJEROS DE LÍNEA REGULAR, NÚMERO. PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO

Puerto de origen o destino	Cabotaje		Exterior		Total
	Embarcados	Desembarcados	Embarcados	Desembarcados	
ALCUDIA	2.963	4.608			<b>7.571</b>
IBIZA	41.851	39.243			<b>81.094</b>
MAHÓN	57.027	59.347			<b>116.374</b>
PALMA DE MALLORCA	158.231	155.237			<b>313.468</b>
CIUDADELA	26.108	25.130			<b>51.238</b>
SAN ANTONIO	6.100	3.802			<b>9.902</b>
SANTA CRUZ DE TENERIFE	0	14			<b>14</b>
<b>SUBTOTAL</b>	<b>292.280</b>	<b>287.381</b>			<b>579.661</b>
CAGLIARI				901	<b>901</b>
CIVITAVECCHIA			145.575	148.502	<b>294.077</b>
GÉNOVA			24.100	37.327	<b>61.427</b>
LIVORNO			18.937	20.149	<b>39.086</b>
PORTO TORRES			3.901	4.156	<b>8.057</b>
<b>SUBTOTAL</b>			<b>192.513</b>	<b>211.035</b>	<b>403.548</b>
ARGEL			3.508	3.505	<b>7.013</b>
TANGER			26.247	33.753	<b>60.000</b>
TÚNEZ			9		<b>9</b>
<b>SUBTOTAL</b>			<b>29.764</b>	<b>37.258</b>	<b>67.022</b>
<b>TOTAL</b>	<b>292.280</b>	<b>287.381</b>	<b>222.277</b>	<b>248.293</b>	<b>1.050.231</b>



## Port Vell

Muy próximo a esta actividad de cruceros y en respuesta a la voluntad de la APB de abrir el puerto a la ciudad, el Port Vell es un espacio portuario de 55 hectáreas recuperado para uso y disfrute de ciudadanos y turistas, que combina la cultura, los deportes y el ocio, la pesca profesional o servicios auxiliares como la reparación de buques. El Port Vell se ha consolidado como un punto emblemático de la ciudad por el cual han pasado más de 16 millones de visitantes en 2009.

Se han firmado acuerdos y convenios de colaboración mutua con distintas entidades con la finalidad de dar soporte a iniciativas culturales, sociales y económicas, como es el caso del Liceo o la Cámara de Comercio. La APB también patrocina directamente actividades que tienen relación con la realidad y la cultura marítima o portuaria.

Desde la reciente apertura de la bocana Nord, que ha aportado mejoras medioambientales y el acceso de embarcaciones de ocio y cabotaje, el Port de Barcelona ha incorporado 6 nuevas hectáreas de espacio público que potenciará la ciudad con un nuevo referente arquitectónico de la fachada marítima.

El Port Vell está gestionado por la Gerencia Urbanística Port 2000, sociedad participada al 100% por la APB. Integrada en la dinámica de gestión de la organización, Port 2000 ha proyectado su escenario estratégico basado en cuatro ejes clave:

- Organización de actos públicos y festivales alrededor del área portuaria.
- Aportación de argumentos a la sociedad sobre la importancia del Port y de su necesidad.
- Despliegue proactivo de estrategias ambientales y de responsabilidad social.
- Desarrollo de una política de buenas relaciones con los agentes del entorno.

## PRINCIPALES ACTIVIDADES REALIZADAS EN 2009

ACTIVIDAD	UBICACIÓN
La Feria del Vino y del Cava	Muelle Bosch i Alsina
Promoción Campeonato Fórmula 1. La Sexta	Muelle Bosch i Alsina
Extremadura en Cataluña	Muelle Bosch i Alsina
Circo Raluy	Muelle Bosch i Alsina
Costa Blanca, Alicante en Cataluña	Muelle Barceloneta
Ópera en la playa	Palau del Mar
Regata Zegna	Muelle Bosch i Alsina (dársena)
Regata Godó	Muelle Bosch i Alsina (dársena)
Regata La Ruta de la Sal	Muelle Bosch i Alsina (dársena)
Trofeo Copa Nadal	Muelle Bosch i Alsina (dársena)
La Mercè en el mar	Muelles Barcelona, Drassanes y Bosch i Alsina
Travesía a nado del Port de Barcelona	Muelle Drassanes
Festival Toute la France	Muelle Bosch i Alsina
Retransmisión en directo programa Thalassa Francia	Muelle Bosch i Alsina
Campeonato Mundial de Escalada Búlder	Muelle Bosch i Alsina
Llegada de los Reyes Magos de Oriente	Muelle Drassanes
Fiesta del Agua de la Generalitat de Catalunya, Agencia Catalana del Agua	Paseo Joan de Borbó
Fiesta del Consumo de la Generalitat de Catalunya, Agencia Catalana del Consumo	Paseo Joan de Borbó
Maratones de baile Lindy por la sección de baile del Port de Barcelona	Portal de la Pau y plaza de la Odisea
Festival de Habaneras en el Port Vell	Paseo Joan de Borbó
Fiestas de la Barceloneta	Paseo Joan de Borbó y plaza del Mar
Trofeo Internacional de Remo de Barcelona	Agua del Port



### Principales iconos del Port Vell

En pleno epicentro del núcleo antiguo de la ciudad, al que se llega por la singular Rambla del Mar, el Port Vell reúne el centro comercial **Maremagnum**, los cines con el innovador **Imax**, **L'aquàrium**, el **Museo de Historia de Cataluña** y las tradicionales **Golondrinas**, que permiten contemplar la ciudad desde el mar.

Cuenta con instalaciones de negocio como el **World Trade Center Barcelona**, que combina les oficinas de negocio y puntos de encuentro empresarial para la organización de congresos y eventos de primer nivel.

El **Consorci El Far** es un ente público constituido por el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, la Diputació y la APB que se ha configurado como notable referencia del mar y del litoral catalán, ofreciendo actividades en distintas áreas como la formación, la sensibilización o el desarrollo de proyectos sociales, económicos y ambientales.

El **Museo Marítimo de Barcelona**, con una larga trayectoria de más de 75 años de compromiso con el patrimonio marítimo, se ha convertido en referencia imprescindible. Es pionero en políticas de conservación, protección, investigación y difusión de la cultura marítima catalana y del Mediterráneo.

El Museo impulsó la creación de la **Fundación Privada Museu Marítim i Drassanes Reials de Barcelona**, con el objetivo de reforzar los vínculos con los agentes económicos y sociales que dinamizan la actividad marítima y portuaria. La APB colabora como entidad pública con aportaciones voluntarias

que permiten desarrollar el conjunto de acciones de soporte al Museo. El gran proyecto de futuro es la restauración definitiva del conjunto arquitectónico y la consolidación del Museo Marítimo como un gran centro de referencia sobre la cultura marítima del Mediterráneo.

### PRINCIPALES MOVIMIENTOS DE PERSONAS EN EL PORT VELL

ENTIDAD / CONCESIÓN	CANTIDAD DE PERSONAS
Club Natació Barcelona	8.274 socios
Club Natació Atlètic Barceloneta	12.000 socios (752.000 accesos)
Museo de Historia de Cataluña	287.663 visitantes
Museo Marítimo	1.097.040 visitas (759.000 a las exposiciones)
Marina Port Vell	1.327 barcos amarrados (entre 6m y 130m de eslora)
Las Golondrinas	267.170 pasajeros
Consorci El Far	42.290 usuarios
Maremagnum	11.030.878 visitantes

### La Cofradía de Pescadores

El sector pesquero está en recesión por causas estructurales y biológicas. Tanto la flota pesquera como las mismas capturas se han reducido prácticamente a la mitad en los últimos 15 años.

Sin embargo, existe un fuerte vínculo simbólico con esta actividad dada la tradición pesquera de



Barcelona, que cuenta con el barrio de pescadores de la Barceloneta anexo al Port. La APB, consciente de la importancia y el valor histórico del colectivo, ha impulsado –mediante el diálogo y buscando el máximo consenso con los interlocutores– un notable plan de remodelación de los espacios e instalaciones dedicados a la pesca en el recinto portuario:

- Reordenación de los espacios de uso de los pescadores (paños, explanadas, estacionamientos, etc.).
- Implantación de un nuevo sistema de identificación y control de accesos al recinto pesquero, tanto para personas como para vehículos. Proyecto conjunto de la Cofradía de Pescadores y la Policía Portuaria.
- Convenio con el Ayuntamiento de Barcelona y Stella Maris para la reinserción social e integración laboral de las personas indigentes que ocupaban paños para pernoctar.
- Explotación de los paños.
- Remodelación de pantalán y derribo de sus paños.

#### **Actividades e iniciativas destacadas**

Las actividades temporales y las actuaciones promocionales de empresas privadas y públicas cada vez más reconocen este espacio como un escenario privilegiado en una situación única.

Algunas de las actividades que ha alojado el Port Vell durante el 2009 han sido nuevas, como el *village* de la cadena televisiva la Sexta con motivo del Campeonato de Fórmula 1 en el Circuito de Cataluña, las promociones de la Junta de Extremadura y de la Costa Blanca-Alicante, la

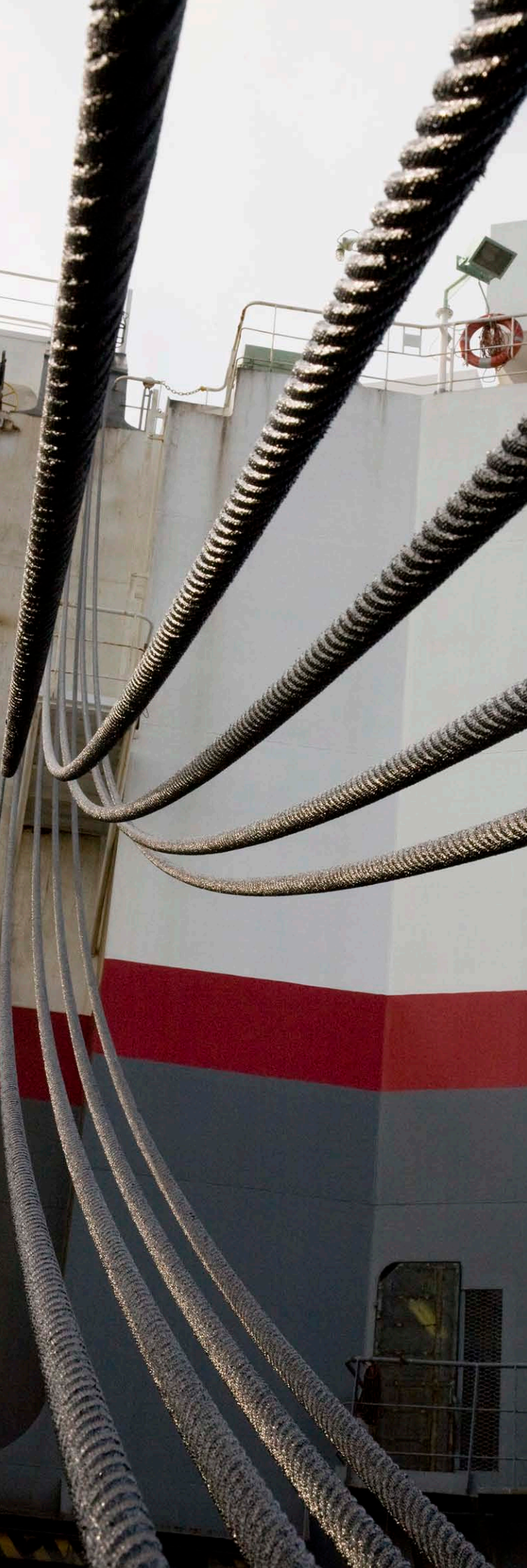
presentación oficial de la Liga BBVA, el Periplo Marino Mariano de la isla de Cerdeña, la salida del Rally Mongolia, las promociones de la empresa GAES y de la compañía de cruceros Pullmantur, el festival Toute la France, la retransmisión de un programa de *Thalassa* Francia en directo, la recuperación del Trofeo Internacional de Remo de Barcelona, la prueba puntuable para el campeonato Mundial de Escalada, o el Festival Odisea de música; mientras que otras ya tienen la categoría de clásicos.

En cuanto a los acontecimientos que ya son clásicos y cuentan con un público fiel, destacan los siguientes: la Feria del Vino y el Cava; el Circo Raluy; la Travesía a Nado del Port de Barcelona y la Copa Nadal de natación; las regatas Zegna, Godó y La Ruta de la Sal; la llegada de los Reyes Magos a la ciudad; la cantada de habaneras, las fiestas de la Mercè y de la Barceloneta. Con la misma voluntad de continuidad se han incorporado este año la Fiesta del Agua y Fiesta del Consumo Responsable.

A lo largo del año, la alta dirección del Port de Barcelona se ha reunido en dos ocasiones con los representantes de los concesionarios del Port Vell para poner en común las experiencias e inquietudes de las empresas instaladas en el área del también conocido como “Puerto ciudadano”.

#### **4.3.8. Logística sostenible**

El Centro Intermodal de Logística (CILSA) es la empresa participada mayoritariamente por la



APB (63%) que gestiona el territorio de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). CILSA **ha sido pionera en responsabilidad social y lleva varios años impulsando proyectos de valor en este ámbito y elaborando su propia Memoria de Sostenibilidad**. En este importante entramado social hay que destacar la labor de las siguientes entidades:

**La Fundación Centros de Alto Rendimiento Empresarial y Social (CARES)**, situada en la ZAL, proporciona servicios especializados eficientes, mediante los que genera empleo para personas con dificultades de inserción, principalmente con discapacidades psíquicas o en riesgo de exclusión.

A través de la Fundación estas personas y las empresas del entorno industrial y logístico se benefician mutuamente. El conjunto de actividades predominantes ha sido de soporte logístico, como almacenamiento, manipulaciones para packaging y logística inversa, así como de soporte productivo como ensamblajes. La Fundación Cares ha diversificado su actividad mediante la constitución o participación de otras entidades: **CODEC**, orientada a la inserción de colectivos con riesgo de exclusión social, **ACCESS**, que trabaja en la promoción de vivienda accesible, y **FUSEAT**, que se dedica a la tutela de personas discapacitadas psíquicas sin padre ni madre.

En total las instalaciones específicas para el ámbito social cuentan ya con 3.200 metros cuadrados. Se ha consolidado el Club Deportivo Fundación Cares y se edita trimestralmente una revista interna. El patronato de la Fundación está



formado por CILSA, CTC Ingeniería Dedicada, Asociación para el Desarrollo de la Economía Social (ADES), Prosegur y Concatel.

**Fundación Logística Justa** nace de la necesidad de fomentar un mayor equilibrio en la introducción de los productos de los países del sur en los mercados occidentales. La Fundación comercializa productos de comercio justo y de economía social en establecimientos comerciales, a pesar de que su modelo de negocio es principalmente el regalo corporativo.

**Los proveedores con los que trabaja la Fundación son principalmente cooperativas formadas por artesanos de comunidades desfavorecidas.** Los productos llevan etiquetas que informan de su origen y cumplen cuotas de calidad. Los países con los que trabaja actualmente son India, Nepal, Bangladesh, Paraguay, Bolivia, Chile, Perú, Colombia, Sudáfrica, Vietnam y Camboya.

Otras actividades de la Fundación se encuentran relacionadas con:

- Facilitar el envío de excedentes de los mercados de occidente a los países de mayores carencias.
- Apoyar a las entidades de cooperación internacional y ayuda humanitaria para mejorar su logística y respuesta inmediata en caso de catástrofes humanitarias o naturales.
- Sensibilizar al mundo empresarial sobre la necesidad de implantar políticas de responsabilidad social.
- Fomentar el empleo de colectivos con dificultades de inserción socio-laboral en España.

El patronato de la Fundación está formado por la Fundación Cares, CTC Ingeniería Dedicada, Fundación Seur, Asociación Global Humanitaria, ADES y la Fundación SMEG Solidaria. La Fundación mantiene un convenio de colaboración con la APB.

#### **4.3.9. Otras iniciativas responsables**

##### **Proyecto cultural del Port de Barcelona**

En el marco del Proyecto cultural del Port de Barcelona, durante el 2009 se han llevado a cabo las siguientes actuaciones, contempladas en el correspondiente Plan de Actuación 2009:

- **Exposiciones temporales.** La exposición pictórica "Barcelona, una ciudad, un puerto" se expuso desde el 17 de junio hasta el 30 de agosto de 2009 en la sala de las Grandes Naves del Museo Marítimo de Barcelona, con un total de 40.708 visitantes. El Port de Barcelona ha colaborado en la realización de dos exposiciones más producidas por el Museo Marítimo de Barcelona: "Retrato de la Barcelona marítima, una visión de Francesc Soler i Rovirosa", abierta al público del 24 de febrero al 31 de mayo de 2009, y la exposición dedicada a Narcís Monturiol "Inmersión. La conquista del fondo del mar", que se inauguró el 23 de noviembre de 2009.
- **Investigación.** Todos los estudios incluidos en el Plan de Actuación del 2009 se han iniciado como estaba previsto y continuarán el año 2010. Así, en el marco de las VIII Jornadas de Arqueología



Industrial de Cataluña, David Moré Aguirre presentó en nombre del Port de Barcelona la ponencia “Los faros, atalayas privilegiadas del litoral”. La APB ha subvencionado además con 1.000 euros el proyecto de investigación sobre los bombardeos de la aviación italiana del año 1938 en el barrio de la Barceloneta y en el Port de Barcelona, promovido por la cooperativa cultural de la Barceloneta La Fraternidad.

Merece mención aparte el proyecto de dinamización del archivo del Consorcio de las Reales Atarazanas y Museo Marítimo sobre los trabajos de investigación para estudiantes de secundaria, del cual se han llevado a cabo dos presentaciones, el 19 de septiembre y el 2 de diciembre. Esta propuesta ha tenido una considerable aceptación entre los profesores, que valoran la posibilidad de que los estudiantes pueden trabajar con fuentes primarias.

• **Programa de proximidad puerto-ciudad.**

Merecen una especial mención las siguientes actuaciones:

- La participación en la fiesta de la Mercè con el Juego del Port y las embarcaciones Las Golondrinas. Esta última actuación contó con una subvención por parte de Puertos del Estado y la participación de 2.250 personas.
- La participación en las fiestas del Carmen con una muestra de la exposición sobre la Cofradía de Pescadores de Barcelona que había presentado el Museo Marítimo de Barcelona. La muestra se

expuso en la Lonja de Pescadores y recibió unos 600 visitantes.

- La convocatoria de los XI Juegos Florales del Port de Barcelona. Se trata de un premio literario y fotográfico dirigido a todas las personas de la Comunidad Portuaria para fomentar la escritura y contribuir a potenciar los testimonios gráficos del Port de Barcelona. Las obras premiadas en los Juegos Florales de 2009 han sido:

**NARRATIVA**

1er premio

*El Guardià*, de Lluís González (Gestió i Serveis Trade Center, S.A)

2º premio

*El dispensador de boleros*, de Javier López (SOIVRE)

3er premio

*L'equació*, de Gemma Miralles (SERNAVIMAR)

**POESÍA**

Premio

*La vella del Port*, de Rosa Casanovas (CMA-CGM IBÉRICA, S.A)

Mención

*Desolació*, de Dolors Carrascal (APB)

**FOTOGRAFÍA**

*Proa*, de Josep Antoni Llovet (APB)

- Con motivo de la celebración de la Diada de Sant Jordi la APB obsequió a cada miembro de su plantilla con una rosa y un ejemplar del libro





*El sueño de Monturiol. La extraordinaria historia del inventor del submarino que quería salvar el mundo.*

- El 24 de julio el Port de Barcelona colaboró en la actividad Ópera en la playa, que en esta edición consistió en la retransmisión de la obra *Turandot*, que fue seguida en directo por unas 4.000 personas.

### Baile deportivo

La sección de baile deportivo de la APB tiene como objetivo fomentar, desarrollar y organizar esta práctica en todas sus variantes (baile de salón, latinos, country, etc.) entre las personas empleadas en activo y jubiladas de la APB. Las acciones solidarias a destacar han sido las siguientes:

- En el mes de julio, con la colaboración especial del grupo Tango Sur Barcelona, el Port de Barcelona organizó *La Milonga del Carme*, un espectáculo de danza en la calle para conmemorar la festividad de la patrona de los marineros.
- Actuaciones solidarias ante diferentes colectivos (Centre Collserola, Fiesta de la Mujer en el centro penitenciario de Can Brians, ONG Punt de Voluntariat de Sabadell).
- En diciembre de 2009 el Port de Barcelona participó por segundo año consecutivo en el programa benéfico de televisión *La Marató de TV3*; esta vez con un baile solidario en la calle con el que se recaudaron 1.565 euros destinados a la investigación de enfermedades minoritarias.

### Campañas de donación de sangre

En el periodo 2009 se han promovido dos campañas destinadas al Banco de Sangre y Tejidos que han contribuido a la recogida de sangre necesaria para que los hospitales y clínicas puedan llevar a cabo sus intervenciones quirúrgicas, tratamientos oncológicos, trasplantes de órganos y otros.

	2009
Total de donaciones	68
Ofrecimientos	8
Primeras donaciones	10

### Comida solidaria contra el Alzheimer

El 4 de abril de 2009 se celebró la Comida contra el Alzheimer, iniciativa surgida de un transportista autónomo de la Comunidad Portuaria con la finalidad de recaudar fondos para la investigación de las enfermedades neurodegenerativas, en especial el Alzheimer.

La APB colaboró cediendo el uso del polideportivo y comunicando entre su personal la celebración del evento. Asistieron unas 200 personas y se recaudaron 9.000 euros, que fueron entregados a la Fundación Pascual Maragall.

### Comité de Solidaridad con la Gente de Mar del Port de Barcelona

Su finalidad es la coordinación y la colaboración entre las entidades portuarias para mejorar el bienestar de la gente del mar, así como solucionar problemas puntuales que se presentan en el Port

(barcos abandonados). La APB ostenta la presidencia y participan, además, Stella Maris (secretaría permanente), la Asociación de Consignatarios, Estibarna, la Capitanía Marítima, ITF, Remolcadores de Barcelona, la Corporación de Prácticos, la Asociación de Capitanes de la Marina Mercante y la Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas.

El Comité organizó en el mes de noviembre la XXII Jornadas de la Gente de Mar, durante las cuales se proyectó un audiovisual sobre barcos y tripulaciones abandonados en el mar Mediterráneo y que concluyeron con un campeonato de fútbol sala entre equipos del ámbito marítimo-portuario de Barcelona.

### **Cheque Gourmet**

El personal de la APB disfruta de una subvención para comida con el Cheque Gourmet gracias al acuerdo suscrito entre la organización y los representantes del personal con motivo del traslado al World Trade Center (WTCB) Barcelona. Uno de los motivos por el que se seleccionó este proveedor fue que el 0,2% de la facturación anual por la emisión de los cheques se destina a fines sociales.

Durante el mes de septiembre se realizó una encuesta entre las personas de la APB para que seleccionaran a qué organización no gubernamental (ONG) de las tres propuestas por su trayectoria (Stella Maris, Cáritas y Médicos sin Fronteras) se destinaría la cantidad correspondiente al año 2008.

De las 163 encuestas recibidas, Médicos sin Fronteras recibió un 49,7% de los votos, por lo que resultó destinataria de los 1.399,12 euros que apoyarán el proyecto de Kala Azar en Bihar (India).

### **Envíos solidarios**

La APB colabora en la intermediación de envíos de contenedores solidarios a países en desarrollo que han sufrido algún tipo de catástrofe, al objeto de conseguir que los gastos de transporte sean más ajustados.

Este año cabe destacar el apoyo a Bomberos Unidos Sin Fronteras en el envío de material a Centroamérica; la colaboración en el segundo Convoy Solidario de Ayuda Humanitaria a África Occidental, organizado por las ONG Red Logística Humanitaria, Conductores Solidarios de Cataluña y CC.ONG Ayuda al Desarrollo; y la colaboración en el

regreso de los vehículos que integraban la Caravana de Barcelona Acción Solidaria.

### **Faros**

El Port de Barcelona gestiona y conserva 12 faros situados en las costas de Barcelona y Girona. Muchas de estas instalaciones son edificaciones singulares con valor histórico y en entornos naturales significativos, en plena naturaleza. La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha puesto en marcha distintas iniciativas para que en los faros que siguen en activo pueda combinarse el servicio tradicional de señalización marítima con el acceso y disfrute por parte del público en general.

Buscando la complicidad de los ayuntamientos de los municipios donde están ubicados, se están impulsando proyectos para promover actividades culturales y de tiempo libre o bien de recuperación de espacios naturales anexos a estas singulares construcciones. Dado que la APB es responsable de la gestión y mantenimiento de los faros y de las diversas señales marítimas del litoral barcelonés y gerundense, el uso de los faros por parte de los gobiernos locales para desarrollar proyectos de cariz cultural o social debe ser aprobado por este organismo y por Puertos del Estado.

Faros bajo la responsabilidad de la APB:

- Faro de punta S'Arenella – Port de la Selva (Girona)
- Faro del cap de Creus – Cadaqués (Girona)
- Faro de cala Nans – Cadaqués (Girona)
- Faro de Roses – Roses (Girona)
- Faro de las islas Medes – L'Estartit -Torroella de Montgrí (Girona)
- Faro de Sant Sebastià – Palafrugell (Girona)
- Faro de Palamós – Palamós (Girona)
- Faro de Tossa de Mar – Tossa de Mar (Girona)
- Faro de Calella – Calella (Barcelona)
- Faro de Montjuïc – Barcelona (Barcelona)
- Faro de Llobregat – Barcelona (Barcelona)
- Faro de Vilanova i la Geltrú – Vilanova i la Geltrú (Barcelona)

Durante la celebración de su Consejo de Administración del mes de diciembre, el Port de Barcelona acordó otorgar una concesión por un periodo de 5 años renovables al Ayuntamiento de Calella para la instalación de un Centro

de Interpretación de la Naturaleza y de las Comunicaciones en el faro de la población, tal como había sido solicitado por el gobierno municipal.

### **Fundación Altarriba**

Desde el año 2005 hasta el 2010 (ambos inclusive) existe un convenio de colaboración con la Fundación Altarriba para desarrollar programas y proyectos dedicados a la protección de los animales en la antigua escollera y el Porta Coelli. Durante 2009 la fundación ha mantenido y controlado las colonias de gatos en las instalaciones mencionadas.

### **Fundación TriniJove**

La APB tiene firmado un convenio para la recogida de residuos valorizables de sus oficinas ubicadas en diferentes puntos del recinto portuario con la Fundación TriniJove, que trabaja en la formación y la inserción socio-laboral de colectivos con dificultades especiales.

<b>FRACCIÓN</b>	<b>Kg</b>
Papel y cartón*	37.520
Envases ligeros*	10.890
Tóner	1.388
Pilas	92

\* En las oficinas del WTC Barcelona se inició la recogida en junio de 2009.

### **Stella Maris**

La APB colabora económicamente con el funcionamiento de Stella Maris, conocida también como Apostolado del Mar. Es una delegación del Arzobispado de Barcelona que tiene carácter mundial y se anuncia a los marineros como “el hogar lejos del hogar”. En Stella Maris se acoge a cualquier persona trabajadora del mar, sin distinción alguna por razones de nacionalidad o religión.

Cuenta con un importante número de voluntariado y acoge a los marineros que llegan al Port de Barcelona prestándoles ayuda y recursos a precios muy reducidos, tanto en hospedaje como en asistencia social, legal y religiosa, conexión gratuita a Internet, teléfono, cambio de moneda, biblioteca, etc.. Cuenta también con el Centro de los Derechos del Marinero, formado por abogados que asesoran desinteresadamente a los marineros en temas laborales.



# Perfil de la organización

La APB realiza múltiples funciones para el cumplimiento de sus objetivos generales especificados en la Ley de Puertos: la realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres; la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios; la planificación, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto.





La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), con domicilio social en Portal de la Pau, número 6, es una entidad pública de ámbito estatal que administra, gestiona y controla el Port de Barcelona con personalidad jurídica y patrimonio propios, independientes de los del Estado, y plena capacidad de actuación para cumplir sus fines (Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, y posteriormente por la Ley 48/2003, de 26 de noviembre).

Constituye su régimen jurídico y establece sus competencias bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión que corresponde a la Comunidad Autónoma de Cataluña, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado.

Asimismo, con la modificación de la Ley queda asegurado el carácter plural de la APB, ya que en ella se encuentran representados la Administración local, autonómica y central; la Cámara de Comercio, Industria y Navegación; las organizaciones empresariales y sindicales más representativas y los sectores económicos relevantes relacionados con la actividad portuaria.

La APB realiza múltiples funciones para el cumplimiento de sus objetivos generales especificados en la Ley de Puertos: la realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres; la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios; la planificación, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del

puerto; la gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito; la optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados; el fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario...

## 5.1. Órganos de Gobierno

### El Consejo de Administración

La principal función del Consejo de Administración es regir y administrar el Port de Barcelona, sin perjuicio de las facultades que correspondan al presidente. La composición del Consejo de Administración, a 31 de diciembre de 2009, es:

#### Presidente del Consejo de Administración:

Sr. Jordi Valls Riera

#### Vocales natos:

Sr. Francisco Javier Valencia Alonso (capitán marítimo)  
Sr. José Alberto Carbonell Camallonga (director general)

#### Vocales en representación de la Generalitat de Catalunya:

Sr. Julián García González  
Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresidente)  
Sr. Joaquím Llach Mascaró  
Sra. Imma Mayol Beltran  
Sr. Mariano Fernández Fernández  
Sr. Enric Querol Marimon  
Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar  
Sr. Joaquím Ma. Tintoré Blanc  
Sr. Josep Trius Collazos

#### Vocales en representación de la Administración del Estado:

Sra. Pilar Fernández Bozal  
Sr. Josep Anton Burgasé Rabinad  
Sr. Jaime Odena Martínez  
Sr. Manuel Royes Vila

#### Vocales en representación del Ayuntamiento de Barcelona:

Sr. Jordi William Carnes i Ayats  
Sr. Ramon García-Bragado i Acín

#### Vocal en representación del Ayuntamiento del Prat de Llobregat:

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

#### Vocales en representación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona:

Sr. Josep M. Basáñez Villaluenga  
Sr. Joan J. Llonch Pañella

#### Vocales en representación de la Asociación de Empresas Estibadoras:

Sr. Xabier Ma. Vidal Niebla

#### Vocales en representación de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques:

Sr. Ángel Montesinos García

#### Vocales en representación sindical:

Sr. José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)  
Sr. Joan Moreno i Cabello (UGT Catalunya)

#### Secretario (no consejero):

Sr. Román Eguinoa San Román

### Cuestiones relacionadas con el máximo órgano de gobierno

La APB no tiene accionistas, no es una sociedad de capital sino un organismo público. En principio, los miembros de su plantilla podrán dirigirse al Consejo de Administración y al presidente bien a través de la Dirección de Personas y Organización, bien a través de sus representantes sindicales y, en todo caso, como cualquier particular de conformidad con la Ley de régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común.

Los miembros del Consejo de Administración de la APB no perciben retribución por el desempeño de sus funciones en dicho órgano. Ello no obstante, la asistencia por concurrencia a las sesiones del Consejo da derecho a percibir una indemnización o compensación en las circunstancias, condiciones y límites contenidos en la legislación aplicable.

El presidente de la APB está sometido al régimen de incompatibilidades establecido por la Ley 5/2006, de 10 de abril, de regulación de los conflictos de intereses de los miembros del Gobierno y de los Altos

Cargos de la Administración General del Estado. En cuanto al régimen de abstenciones y recusaciones se aplica lo dispuesto en la Ley de régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común.

De acuerdo con la Ley, la designación de los vocales del Consejo de Administración corresponde al Gobierno de la Generalitat de Catalunya, a propuesta de las Administraciones públicas y entidades y organismos representados en el Consejo de Administración. En el caso de la Administración general del Estado, dicha propuesta se realiza por el presidente del Organismo Público Puertos del Estado. No está establecido ningún procedimiento específico para la determinación de la capacitación y experiencia exigibles, que, sin embargo, queda avalado por la propuesta de cada una de las administraciones, entidades y organismos.

El Consejo de Administración conoce de los resultados de las auditorías y acciones fiscalizadoras a las que se somete la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Por otra parte, es de señalar que una de las grandes líneas estratégicas previstas en el Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona, formuladas en 2009 aunque pendientes todavía de aprobación, va a ser el fomento del desarrollo del Port poniendo en valor las tres dimensiones de sostenibilidad: la económica, la medioambiental y la social. En el desarrollo de esta línea estratégica se prevé la formulación de un Plan Ambiental, el desarrollo de la política social y la dinamización de la responsabilidad social corporativa; aspectos estos que conllevarán la supervisión de la identificación y gestión, tanto por parte de la APB como por parte del Consejo de Administración, del desempeño económico, ambiental y social.

### **El presidente**

El presidente de la APB es designado por la Generalitat de Catalunya entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación se publica en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* una vez ha sido comunicada al Ministro de Fomento, quién a su vez dispone su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

El presidente es órgano de gobierno en sí mismo y tiene atribuidas por la ley funciones ejecutivas, como el otorgamiento de autorizaciones de plazo no superior a un año (artículos 89 y 103 de la Ley 48/2003).

## **5.2. Órganos de Gestión**

### **El director general**

El director general es nombrado por mayoría absoluta del Consejo de Administración de la APB, a propuesta del presidente, entre personas con titulación superior y reconocida experiencia de al menos 10 años en técnicas y gestión portuaria.

## **5.3. Órganos de Asistencia**

### **El Consejo de Navegación y Puerto**

Como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del presidente de cada Autoridad Portuaria se crea en cada uno de los puertos de titularidad estatal un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten, en las que se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del port y el comercio marítimo internacional.

El Consejo de Navegación y Puerto del Port de Barcelona fue constituido en 1996, año en el que también fueron aprobadas sus normas de constitución, gestión y funcionamiento y de nombramiento de sus miembros. Posteriormente, en el año 2002, se produjo la renovación de sus miembros y fueron aprobadas ciertas modificaciones de las normas mencionadas, y se delegó en el presidente la aprobación de un texto refundido de las mismas, el cual fue aprobado en 2004. En esta última redacción, las funciones del Consejo de Navegación y Puerto quedan determinadas como sigue:

1. Funciones de asistencia. El Consejo de Navegación y Puerto asistirá al presidente de la APB y al capitán marítimo en Barcelona, emitiendo los informes que preceptúa la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el resto de la normativa

portuaria que sea de aplicación, de acuerdo con lo que se establece en estas normas. Asimismo podrá emitir los informes o elaborar los estudios que se le encomienden con arreglo a las presentes normas.

2. Funciones de información. En tanto que órgano de información del presidente de la APB y del capitán marítimo en Barcelona, el Consejo de Navegación y Puerto servirá de foro para que las Administraciones portuaria y marítima puedan informar a dicho Consejo sobre los asuntos relativos a sus respectivas competencias que afecten al Port de Barcelona y que estimen oportuno. Asimismo, servirá de foro para que, por dichas Administraciones, pueda recabarse de los miembros del Consejo información sobre cuestiones relacionadas con la actividad y operaciones portuarias o marítimas que afecten al Port de Barcelona.

Son miembros del Consejo de Navegación y Puerto las siguientes entidades y organismos:

- ANAVE
- Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante
- Asociación de Amarradores y Boteros de Barcelona, A.I.E.
- Asociación Logística de Transporte de Contenedores
- Asociación Catalana de Empresas Concesionarias con Instalaciones Portuarias (ASCIPORT)
- Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona
- Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona
- ATEIA
- Autoridad Portuaria de Barcelona
- Capitanía Marítima de Barcelona
- Cargas Renfe
- CC.OO. Federación de Comunicación y Transporte
- Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports - Catalunya
- Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona
- Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española
- Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Cataluña

- Corporación de Prácticos del Port de Barcelona
- Dirección General de la Guardia Civil – Compañía Puerto
- Dirección General de la Guardia Civil – Servicio Marítimo Provincial
- Estibarna
- Jefatura Superior de Policía de Cataluña - Punto Fronterizo del Port de Barcelona
- Organización de Estibadores Portuarios de Barcelona (OEPB)
- Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima
- Transcont
- Acciona-Trasmediterránea
- UGT – Federación Nacional de Transportes, Comunicaciones y Mar de Cataluña
- UTE Remolcadores de Barcelona

Además, con la entrada en vigor de la Ley 48/2003, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, aparece una nueva figura en el seno del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios Básicos, del que formarán parte los usuarios de servicios básicos u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas y representativas de ámbito nacional. La función del Comité es informar sobre las tarifas de los servicios básicos abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios.

En 2008 se aprobó una nueva modificación de las ya citadas normas de funcionamiento del Consejo de Navegación y Puerto, para dar cabida a la constitución del Comité de Servicios Portuarios Básicos, cuya composición queda fijada como sigue:

- Asociación Nacional de Remolcadores (ANARE)
- Asociación Española de Empresas de Amarre (AEEA)
- Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto
- Asociación Nacional de Agentes MARPOL (ANAM)
- Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar
- Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona
- UGT
- CCOO
- Organización de Estibadores Portuarios de Barcelona





- Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)
- Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona

### El Comité Ejecutivo

Es el órgano de gestión que integra la Dirección General, las Subdirecciones generales –Organización y Recursos Internos, Económico Financiero, Explotación y Planificación Portuaria, y Estrategia y Comercial– y la Secretaría General. Se reúne con periodicidad semanal.

### El Comité de Dirección

Es el órgano de gestión que agrupa a las diferentes áreas funcionales de la organización. Lo integran, entre otros, las subdirecciones generales y las direcciones de las áreas en las que se estructura la APB. Se reúne con una periodicidad mensual y la información de los temas a tratar es remitida por el Comité Ejecutivo con la suficiente antelación para

analizar y tomar decisiones respecto a los temas tratados.

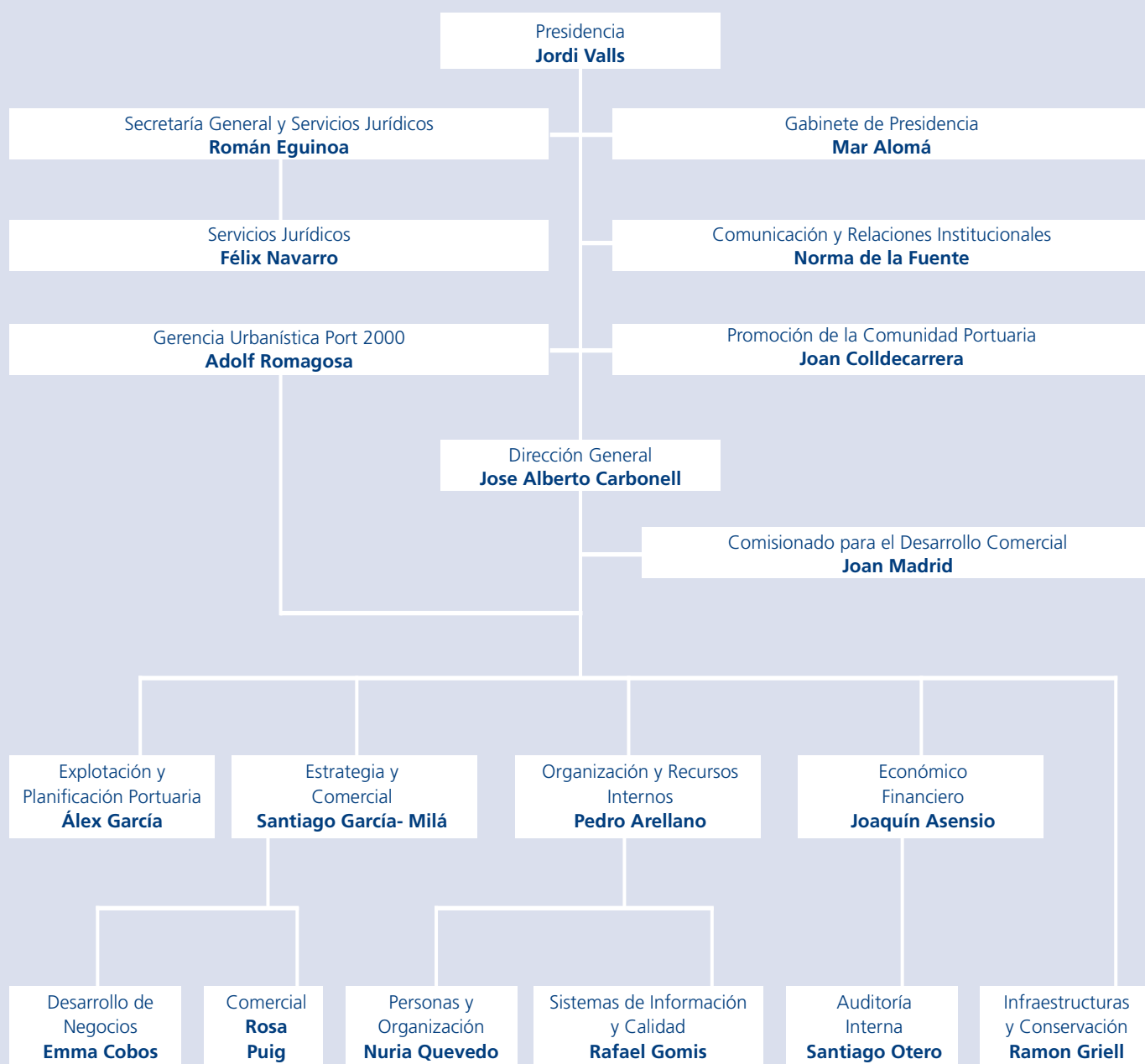
### 5.4. Organigrama

Durante el año 2009 se ha trabajado para hacer realidad la voluntad de combatir la situación de crisis general y de conseguir una visión y dinamismo que permita adaptar la estructura de la APB y del Port de Barcelona a las necesidades del nuevo entorno socioeconómico:

- El área de Presidencia, además de la Secretaría General, incluye los órganos que permiten reforzar la comunicación y las relaciones con las diferentes instituciones y con la Comunidad Portuaria.
- La Dirección General está integrada por cinco subdirecciones generales y un Comisionado para el Desarrollo Comercial. Las subdirecciones de nueva creación han sido:

Subdirección General de Estrategia y Comercial	Responde a la necesidad de impulsar la promoción y comercialización del Port.
Subdirección General de Organización y Recursos Internos	Responde a la necesidad de adecuar la organización a las actuales y exigentes dinámicas que marca el mercado, coordinando los sistemas de soporte disponibles a la gestión, manteniendo la calidad en los servicios y el desarrollo profesional de las personas.
Subdirección General de Infraestructuras y Conservación	Responde a la necesidad de garantizar una estrategia única y orientada a conseguir una gestión eficaz.

Los cambios organizativos se comunicaron a todas las personas de la organización en septiembre de 2009.





## 5.5. La instalación portuaria

Es el territorio, tanto terrestre como marítimo, delimitado legalmente dentro del recinto portuario, el dominio del cual corresponde a la APB. Este espacio, está distribuido en cinco grandes unidades de negocio:

El **puerto comercial** es el núcleo de negocio del Port de Barcelona y en él se realizan las actividades de manipulación de mercancías y gestión de buques. Físicamente incluye dos negocios particulares como son el de la energía y el de los cruceros.

El **puerto de la energía**, en el que se almacenan y distribuyen productos energéticos y químicos esenciales para el suministro del *hinterland*.

El **puerto de los cruceros**, con instalaciones y servicios que hacen de Barcelona el primer puerto europeo en este tipo de pasaje y lo sitúan entre los cinco primeros del mundo.

El **puerto logístico**, muy ligado al puerto comercial, con actividades que responden a la voluntad de convertirse en la primera plataforma logística euromediterránea.

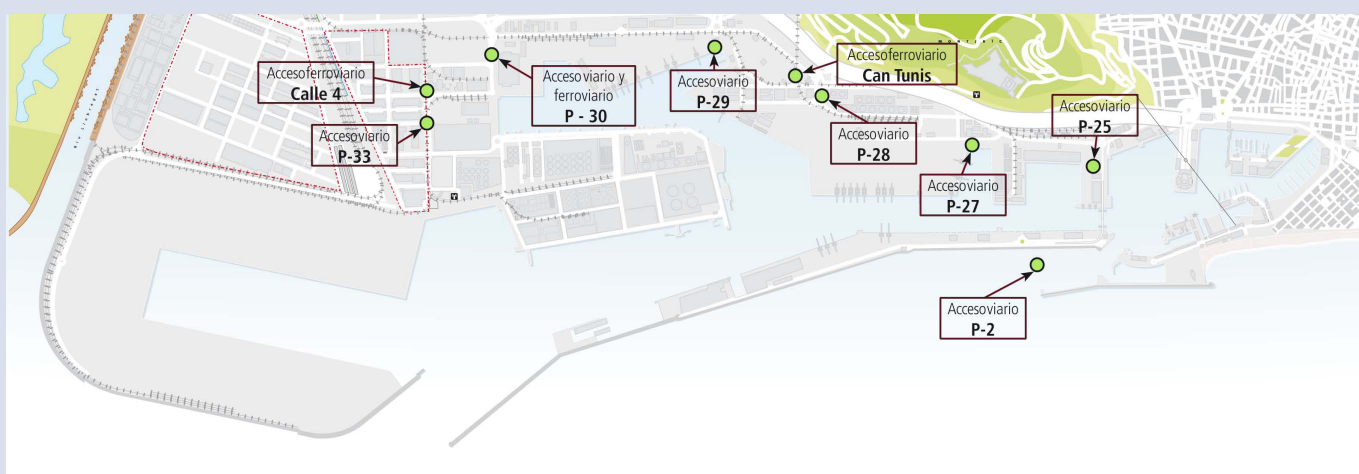
El **puerto ciudad** (Port Vell), espacio de 55 hectáreas abierto a la ciudad para actividades lúdicas y culturales.

## 5.6. Principales accesos e instalaciones

### Accesos y comunicaciones

#### Carretera

Una vía de circunvalación de 13 kilómetros (km) de largo conecta los diferentes muelles y zonas de almacenaje a lo largo del Port de Barcelona. Esta carretera dispone de dos carriles en cada sentido en la mayor parte del recorrido.



A parte de la red periférica de circunvalación, existen vías de acceso y de servicio a cada muelle, pero tienen un carácter secundario en comparación con la vía principal antes descrita.

### **Ferrocarril**

En cuanto a las comunicaciones interiores, desde el muelle Ponent hacia el sur todos los muelles disponen de acceso ferroviario, bien de ancho ibérico (1,668 metros), de ancho métrico (1 metro) o de tipo mixto.

Actualmente en la zona de servicio del Port de Barcelona existen tres accesos ferroviarios de ancho ibérico y uno de ancho métrico (operado por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya). La red ferroviaria interior del Port de Barcelona es de 25,125 km de los que 9,054 km son de ancho ibérico, 4,543 km son de ancho métrico, 5 km son de ancho mixto ibérico/métrico y 6,528 km son de ancho mixto ibérico / internacional.

Los operadores ferroviarios sirven a través del ancho ibérico a una demanda diversa de tráfico: contenedores, carga general no contenerizada, sólidos a granel, líquidos a granel y automóviles. Ferrocarrils de la Generalitat sirve desde el muelle Contradic al flujo de potasas que se embarcan en Barcelona y opera el tráfico ferroviario de coches desde la factoría de SEAT en Martorell hasta la terminal ferroviaria del muelle Príncep d'Espanya.

Dentro de la zona de servicio del Port de Barcelona existen 6 terminales ferroviarias con vías de hasta 650 metros de longitud. Todas las terminales de automóviles del Port de Barcelona disponen de terminales ferroviarias anexas.

En referencia a las dos grandes terminales de contenedores del Port de Barcelona –ubicadas en los muelles Sud y Príncep d'Espanya–, ambas disponen de terminales ferroviarias para la carga y descarga de contenedores. En el caso concreto de la terminal ferroviaria de Príncep d'Espanya, además de los contenedores se realizan operativas de productos siderúrgicos y de automóviles.

Las vías férreas que enlazan el Port y cercanías con el resto del país son las siguientes:

### **Renfe (ancho ibérico)**

- A Port-Bou (Francia) por Mataró y Granollers.
- A Puigcerdá (Francia).

- Al centro, oeste y norte del país por: Manresa-Lleida, Sant Vicenç-Lleida, Tarragona-Zaragoza.
- Al oeste, sur y Levante del país por: Tarragona-Valencia.

### **Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya**

- A Manresa, Súria y Berga (ancho métrico).
- A Igualada (ancho métrico).
- A Sabadell y Terrassa.

### **Accesos terrestres**

El Port de Barcelona está ubicado en un nudo de infraestructuras que incluye el transporte ferroviario, el viario y el aéreo, siendo una singular característica el tener el aeropuerto prácticamente anexo al territorio portuario. La red de accesos por carretera y autopistas conectan al Port con su hinterland.

La Ronda Litoral, una vía rápida trazada a lo largo del perímetro de la ciudad de Barcelona, permite alcanzar de forma inmediata el acceso a la siguiente red de carreteras y autopistas:

- Autopista AP-2, que enlaza con el centro del país, Aragón y la A-68 con el norte de España y frontera francesa por Irún.
- Autopista del Mediterráneo AP-7, que enlaza al sur con Levante y centro de España y al norte con la frontera francesa y la red europea de autopistas.
- Autopista AP-9, que enlaza con la AP-7 en la frontera francesa por la Junquera.
- Autopista C-32, que enlaza con el sur y Levante del país.
- Autopista C-58 a Sabadell, Terrassa y Manresa, que enlaza con el eje del Llobregat y a través del túnel del Cadí con Francia por Puigcerdá y el túnel del Pimorent.
- Autopista C-31, que enlaza con la Nacional II en la frontera francesa.
- Nacional II, con el oeste, centro y norte del país.
- Nacional C-17, con la frontera francesa por Puigcerdá.
- Nacional 150, con Sabadell, Terrassa y Manresa.
- Nacional 340, que enlaza con el sur y Levante del país.

## Principales conexiones marítimas

### LÍNEAS MARÍTIMAS REGULARES ARMADOR/CONSIGNATARIO

Armador	Consignatario	Puertos
<b>España</b>		
FLOTA SUARDÍAZ	VAPORES SUARDÍAZ	Barcelona, Las Palmas, Tenerife, Lanzarote, Sagunto, Valencia, Tarragona
NAVIERA PINILLOS S.A.	NAVIERA PINILLOS	Barcelona, Alicante, Castellón, Las Palmas, Arrecife, Tenerife, Santa Cruz de la Palma,
X-PRESS CONTAINER LINE (UK) LTD	A. PEREZ Y CIA	Barcelona, Ibiza, Tarragona, Palermo, Salerno, Nápoles, Genova, Valencia, Tanger, La Coruña, Vigo, Leixoes, Lisboa, Algeciras, Tarragona, Barcelona
CIA. TRASMEDITERRÁNEA	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Mahón
CIA. TRASMEDITERRÁNEA	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Ibiza
EUROLINEAS MARÍTIMAS	EUROLINEAS MARÍTIMAS	Barcelona, Palma
CIA. TRASMEDITERRÁNEA	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Palma
CIA. TRASMEDITERRÁNEA	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Mahón
EUROLINEAS MARÍTIMAS	EUROLINEAS MARÍTIMAS	Barcelona, Mahón
EUROLINEAS MARÍTIMAS	EUROLINEAS MARÍTIMAS	Barcelona, Ciutadella
EUROLINEAS MARÍTIMAS	EUROLINEAS MARÍTIMAS	Barcelona, Sant Antoni
EUROLINEAS MARÍTIMAS	EUROLINEAS MARÍTIMAS	Barcelona, Ibiza
CIA. TRASMEDITERRÁNEA	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Palma
CIA. TRASMEDITERRÁNEA	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Ibiza
FLOTA SUARDÍAZ	VAPORES SUARDÍAZ MEDITERRANEO	Barcelona, Palma, Mahón, Ibiza
ATLANTICA SPA DI NAVIGAZIONE	TERMINAL FERRY BARCELONA	Barcelona, Livorno, Barcelona
W.E.C. HOLLAND MAAS	W.E.C. HOLLAND MAAS ESPAÑA	Barcelona, Valencia, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife
EMES LINE SHIPPING TRANSPORT	ARKAS SPAIN, S.A.	Barcelona, Valencia, Castellón, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Algeciras, Barcelona
<b>Italia/Francia (Mediterráneo)</b>		
COSCO CONTAINER LINE (COSCON)	COSCO IBERIA SHIP. AGENCY	Shanghai, Ningbo, Shekou, Hong Kong, Singapur, Port Kelang, Nápoles, Genova, Fos, Barcelona, Valencia, Shanghai
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Port Everglades, Miami, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, San Juan de P. Rico, Miami, Goia Tauro, Livorno, Genova
NAVIBULGARE/Navig. Mrtme Bulgara.	AG.MARITIMA SEA SPAIN	Barcelona, Marsella, Genova, Istanbul, Izmir, Beirut, Ambarli, Mersin
MALAYSIAN INTER.SHIP.CORP.	DEEP SEA SHIPPING, S.L.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
ORIENT OVERSEAS CONT. LINE	TRANSITAINER, S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG- LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
NIPPON YUSEN KAISHA	COMBALIA SAGRERA	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
ORIENT OVERSEAS CONT. LINE	ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
HYUNDAI MARINE MERCHANT	MARITIMA DÁVILA BARCELONA, S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
CMA - CGM	CMA CGM IBERICA, S.A.	Barcelona, Fos, Genova, Nápoles, Marsaxlokk, Damietta, Djibouti, Khor Al Fakkan, Port Kelang, Chiwan, Nagoya, Yokohama, Kobe, Hong Kong, Pusan, Gwangyang, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Chiwan, Port Kelang, Beirut, Marsaxlokk, Valencia, Barcelona
NORASIA SHIPPING LINE	CSAV AGENCIA MARITIMA	Jebel Ali, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Port Said, Barcelona, Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe
MAERSK LINE A.P. MOLLER	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Fos, Algeciras, Tanger Med, Málaga, Setubal, Valencia, Alicante, Fos Sur Mer, Livorno, Genova, Goia Tauro, Suez, Salalah, Jebel Ali, Colombo, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Kaosiung, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Yantian, Yokohama, Nagoya, Shimizu

Armador	Consignatario	Puertos
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Portland, Manzanillo, Puerto Quetzal, Caucedo, Valencia, Cagliari, Livorno, Genova, Fos, Barcelona
NEPTUNE SHIPPING AGENCIES	NEPTUNE BARCELONA	Barcelona, Koper, El Pireo, Derince, Buyukcukur, Ilychevsk, Livorno, Marsella, Valencia, Argel, Casablanca
FAST LINE c/o DEMLINE MANAG.	UNIVERSAL MARITIMA	Barcelona, Castellón, Marsella, Limassol, Alejandría, Port Said, Beirut, Lattakia
UNITED ARAB SHIPPING COMPANY	ROCA NEPTUNE, S.A.	Barcelona, Valencia, New York City, Norfolk, Savannah, Valencia, Genova, Port Said, Jeddah, Khorfakkan, Jebel Ali, Muhammad Bin Qasim, Karachi, Nava Sheva, Jeddah, Port Said, Cagliari, La Spezia, Genova, Fos Sur Mer, Barcelona
BORCHARD LINES LTD.	MARMEDSA	Barcelona, Marsella, Genova, Salerno, Ashdod, Haifa, Alejandría, Limassol, Pireo, Estambul, Izmir
EVERGREEN LINE	EVERGREEN SHIPPING SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Qingdao, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Yanyian, Tanjung Pelepas, Colombo, Suez, Ashdod, Alejandría, Taranto, Genova, Barcelona
AFRICA CONTAINER LINES	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Barcelona, Sagunto, Bejaia, Argel, Fos sur Mer, Barcelona
COMANAV	SAMUEL M. BULL, S.A.	Casablanca, La Spezia, Barcelona, Casablanca.
NAVALE DELMAS	MACANDREWS S.A.	Barcelona, Marsella, Marsaxlokk, Nápoles, Livorno, Genova, Valencia, Tanger Med, Cotonou, Lome, Tema, Takoradi, Abidjan, Barcelona
HAMBURG SUD	BERGE MARITIMA, S.A.	Las Palmas, Barcelona, Genova, Livorno, Fos, Valencia, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, San Francisco do Sul, Salvador
ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICE	A. PEREZ Y CIA	Las Palmas, Barcelona, Genova, Livorno, Fos, Valencia, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, San Francisco do Sul, Salvador
CIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO	UNIVERSAL MARITIMA	Las Palmas, Barcelona, Genova, Livorno, Fos, Valencia, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, San Francisco do Sul, Salvador
IGNAZIO MESSINA AND CO., SPA	WECO AGENCIA MARÍTIMA	Barcelona, Castellón, Dakar, Conakry, Abidjan, Douala, Cotonou, Tema, Lome, Takoradi, Lagos, San Pedro, Dakar, Castellón, Genova, Marsella, Barcelona
MEDEX CONT. SERVICE LTD.	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Túnez, Malta, Goia Tauro, Valencia, Barcelona
K LINE	BERGE MARITIMA, S.A.	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
K LINE	A.M. CONDEMINAS	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
HAMBURG SUD	TRANSITAINER, S.A.	Barcelona, Valencia, Halifax, Veracruz, Altamira, La Habana, Santo Tomás de Castilla, Rio Haina, Barcelona
WALLENIUS WILHEMSEN	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Dammam, Kuwait
NIPPON YUSEN KAISHA	CIAL. COMBALIA SAGRERA	Nagoya, Singapur, Laem Chabang, Nhava Sheva, Pireo, Goia Tauro, Savona, Livorno, Barcelona, Argel, Gibraltar, Bristol, Bremerhaven, Zeebrugge, Amberes, Southampton, Savona, Jeddah, Abu Dhabi, Dubai, Qatar, Kuwait, Nagoya
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istambul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
SHIPPING INDIA CORP. LTD	A.M. CONDEMINAS	Colombo, Nhava Sheva, Suez, Port Said, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Rotterdam, Genova, Colombo
INT. MAR. TRANSPORT S.I.U.S DI NAVIGACIONE	VAPORES SUARDÍAZ MEDITERRANEO AGENCIA MARITIMA CONDEMINAS	Barcelona, Valencia, Casablanca, Genova, Barcelona Barcelona, Valencia, Casablanca, Genova, Barcelona
CCNI CIA. CHILENA DE NAV. INTERN	AGUNSA EUROPA, S.A.	Barcelona, Valencia, Haina (Rio Haina), Cartagena, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Valencia, Salerno, Livorno, Vado Ligure, Barcelona
CSAV SHIPPING	CSAV AGENCIA MARITIMA	Barcelona, Valencia, Haina (Rio Haina), Cartagena, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Valencia, Salerno, Livorno, Vado Ligure, Barcelona

Armador	Consignatario	Puertos
TURKON CONTAINER	MARITIMA DÁVILA, S.A.	Barcelona, Marsella, Genova, Istambul, Gemlik, Istambul, Izmir, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Antwerpen, Rotterdam, Barcelona
GRIMALDI GROUP Nápoles	GRIMALDI LOGISTICA ESPAÑA	Barcelona, Valencia, Pireo, Limassol, Ashood, Gemlik, Fos sur Mer, Barcelona
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES	CHINA SHIPPING (SPAIN) AGENCY	Barcelona, Genova, Nápoles, Valencia, Barcelona
X-PRESS CONTAINER LINE (UK) LTD	A. PEREZ Y CIA	Barcelona, Ibiza, Tarragona, Palermo, Salerno, Nápoles, Genova, Valencia, tanger, La Coruña, Vigo, Leixoes, Lisboa, Algeciras, Tarragona, Barcelona
MARFRET MARSEILLE	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Algeciras, Valencia, Sete, Genova, Livorno, Barcelona, Algeciras, Fort de France, Base Terre, Ponte à Pitre, San Juan, Rio Haina, Manzanillo, Cartagena, Puerto Cabello, La Guaira
CMA - CGM	CMA - CGM IBERICA, S.A.	Algeciras, Valencia, Sete, Genova, Livorno, Barcelona, Algeciras, Fort de France, Base Terre, Ponte à Pitre, San Juan, Rio Haina, Manzanillo, Cartagena, Puerto Cabello, La Guaira
ILVA S.P.A.	AMP SHIPPING SYSTEMS, S.L.	Thessaloniki, Taranto, Genova, Savona, Porto Nogaro, Barcelona
ILVA S.P.A.	INTRAMEDITERRANEO	Thessaloniki, Taranto, Genova, Savona, Porto Nogaro, Barcelona
CMA - CGM	CMA-CGM IBERICA, S.A.	Barcelona, Marsella, Argel, Oran, Mostaganem, Bejaia, Skikda, Annaba, Rades/Tunis
MELFI MARINE CORP. S.A.	PEREZ Y CIA.	Barcelona, Valencia, Halifax, Habana, Nápoles, Livorno, Barcelona
GRANDI NAVI VELOCI, S.P.A.	AG. MARITIMA CONDEMINAS	Genova, Barcelona, Genova
ATLANTICA SPA DI NAVIGAZIONE	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Puerto Torres, Civitavecchia Puerto Torres, Barcelona
CIA. TRASMEDITERRÁNEA	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Livorno
<b>Mediterráneo Or./Mar Negro/Caspio/Próx.Oriente</b>		
NAVIBULGARE/Navig. Mrtme Bulgara.	AG.MARITIMA SEA SPAIN	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
MALAYSIAN INTER.SHIP.CORP.	DEEP SEA SHIPPING SL.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
ORIENT OVERSEAS CONT. LINE	TRANSITARINER, S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG- LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
NIPPON YUSEN KAISHA	COMBALIA SAGRERA	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
ORIENT OVERSEAS CONT. LINE	ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
HYUNDAI MARINE MERCHANT	MARITIMA DÁVILA BARCELONA, S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
CMA - CGM	CMA CGM IBERICA, S.A.	Barcelona, Fos, Genova, Nápoles, Marsaxlokk, Damietta, Djibouti, Khor Al Fakkan, Port Kelang, Chiwan, Nagoya, Yokohama, Kobe, Hong Kong, Pusan, Gwangyang, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Chiwan, Port Kelang, Beirut, Marsaxlokk, Valencia, Barcelona
NEPTUNE SHIPPING AGENCIES	NEPTUNE BARCELONA	Barcelona, Koper, El Pireo, Derince, Buyukcukur, Ilychevsk, Livorno, Marsella, Valencia, Argel, Casablanca
UNITED ARAB SHIPPING COMPANY	ROCA NEPTUNE, S.A.	Barcelona, Valencia, New York City, Norfolk, Savannah, Valencia, Genova, Port Said, Jeddah, Khorfakkan, Jebel Ali, Muhammad Bin Qasim, Karachi, Nava Sheva, Jeddah, Port Said, Cagliari, La Spezia, Genova, Fos Sur Mer, Barcelona
BORCHARD LINES LTD.	MARMEDSA	Barcelona, Marsella, Genova, Salerno, Ashdod, Haifa, Alejandría, Limassol, Pireo, Estambul, Izmir
EVERGREEN LINE	EVERGREEN SHIPPING SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Qingdao, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Yanyian, Tanjung Pelepas, Colombo, Suez, Ashdod, Alejandría, Taranto, Genova, Barcelona

Armador	Consignatario	Puertos
NAVALE DELMAS	MACANDREWS S.A.	Barcelona, Marsella, Marsaxlokk, Nápoles, Livorno, Genova, Valencia, Tanger Med, Cotonou, Lome, Tema, Takoradi, Abidjan, Barcelona
MEDEX CONT. SERVICE LTD.	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Túnez, Malta, Goia Tauro, Valencia, Barcelona
K LINE	BERGE MARITIMA, S.A.	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
K LINE	A.M. CONDEMINAS	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
WALLENIUS WILHEMSEN	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
EUKOR CAR CARRIERS INC.	BERGE MARITIMA, S.A.	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Barcelona, Valencia, Argel, Lisboa, Setubal, Santander, Amberes, Rotterdam, Bremerhaven, Bristol, Pireo, Livorno, Jeddah, Singapur, Jokohama, Toyohashi, Kobe, Hiroshima, Nakanoseki, Nagoya, Yokkaichi
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Derince, Barcelona, Argel, Santander, Dublin, Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Newcastle, Southampton, Le Havre, Vigo, Tarragona, Barcelona, Livorno, Pireo, Derince
NIPPON YUSEN KAISHA	CIAL. COMBALIA SAGRERA	Nagoya, Singapur, Laem Chabang, Nhava Sheva, Pireo, Goia Tauro, Savona, Livorno, Barcelona, Argel, Gibraltar, Bristol, Bremerhaven, Zeebrugge, Amberes, Southampton, Savona, Jeddah, Abu Dhabi, Dubai, Qatar, Kuwait, Nagoya
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istanbul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
SHIPPING INDIA CORP. LTD	A.M. CONDEMINAS	Colombo, Nhava Sheva, Suez, Port Said, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Rotterdam, Genova, Colombo
TURKON CONTAINER	MARITIMA DÁVILA, S.A.	Barcelona, Marsella, Genova, Istanbul, Gemlik, Istanbul, Izmir, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Antwerpen, Rotterdam, Barcelona
GRIMALDI GROUP Nápoles	GRIMALDI LOGISTICA ESPAÑA	Barcelona, Valencia, Pireo, Limassol, Ashood, Gemlik, Fos sur Mer, Barcelona
ILVA S.P.A.	AMP SHIPPING SYSTEMS, S.L.	Thessaloniki, Taranto, Genova, Savona, Porto Nogaro, Barcelona
ILVA S.P.A.	INTRAMEDITERRANEO	Thessaloniki, Taranto, Genova, Savona, Porto Nogaro, Barcelona
EMES LINE SHIPPING	CONSIGMAR	Barcelona, Pireo, Thessaloniki, Marport, Izmir, Haydarpara, Barcelona
HANJIN SHIPPING CO LTD	HANJIN SPAIN, S.A.	Barcelona, Singapur, Hong Kong, Xingang, Busan, Shanghai, Ningbo, Singapur, Barcelona
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN (IRISL)	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Barcelona, Malta, Bandar Abbas, Dubai, Karachi, Nhava Sheva
EMES LINE SHIPPING	ARKAS SPAIN, S.L.	Barcelona, Alejandria, Beirut, Latakia, Barcelona
<b>Norteamérica (EUA) Atlántico</b>		
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG LLOYD SPAIN	Barcelona, Port Everglades, Miami, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, San Juan de P. Rico, Miami, Goia Tauro, Livorno, Genova
UNITED ARAB SHIPPING COMPANY	ROCA NEPTUNE, S.A.	Barcelona, Valencia, New York City, Norfolk, Savannah, Valencia, Genova, Port Said, Jeddah, Khorfakkan, Jebel Ali, Muhammad Bin Qasim, Karachi, Nava Sheva, Jeddah, Port Said, Cagliari, La Spezia, Genova, Fos Sur Mer, Barcelona
HANJIN SHIPPING CO LTD	HANJIN SPAIN, S.A.	Barcelona, Valencia, New York City, Norfolk, Savannah, Valencia, Genova, Port Said, Jeddah, Khorfakkan, Jebel Ali, Muhammad Bin Qasim, Karachi, Nava Sheva, Jeddah, Port Said, Cagliari, La Spezia, Genova, Fos Sur Mer, Barcelona
K LINE	BERGE MARITIMA, S.A.	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
K LINE	A.M. CONDEMINAS	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark



Armador	Consignatario	Puertos
WALLENIUS WILHEMSEN	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
EUKOR CAR CARRIERS INC.	BERGE MARITIMA, S.A.	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istambul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
<b>Norteamérica (EUA) Pacífico</b>		
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Portland, Manzanillo, Puerto Quetzal, Caucedo, Valencia, Cagliari, Livorno, Genova, Fos, Barcelona
<b>África del Norte</b>		
CNAM GROUP SPA	TRANSCOMA	Barcelona, Argel, Oran, Skikda, Annaba, Bejaia, Marsella, Valencia, Alicante, Castellón, Barcelona
GRANDI NAVI VELOCI, S.P.A.	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Tánger, Barcelona
NORASIA SHIPPING LINE	CSAV AGENCIA MARITIMA	Jebel Ali, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Port Said, Barcelona, Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe
ISCOMAR	CONTENEMAR BARCELONA, S.A.	Barcelona, Valencia, Marsella, Oran, Argel, Barcelona
MAERSK LINE A.P. MOLLER	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Fos, Algeciras, Tanger Med, Málaga, Setubal, Valencia, Alicante, Fos Sur Mer, Livorno, Genova, Goia Tauro, Suez, Salalah, Jebel Ali, Colombo, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Kaosiung, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Yantian, Yokohama, Nagoya, Shimizu
WEC LINES B.V	WEC LINES ESPAÑA, S.L.U.	Barcelona, Valencia, Casablanca
EVERGREEN LINE	EVERGREEN SHIPPING SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Qingdao, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Yanyan, Tanjung Pelepas, Colombo, Suez, Ashdod, Alejandría, Taranto, Genova, Barcelona
AFRICA CONTAINER LINES	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Barcelona, Sagunto, Bejaia, Argel, Fos sur Mer, Barcelona
CIE.TUNISIEN.NAV.(COTUNAV)	ROMEU & CIA	Túnez, Barcelona, Túnez
COMANAV	SAMUEL M. BULL,S.A.	Casablanca, La Spezia, Barcelona, Casablanca.
NAVALE DELMAS	MACANDREWS S.A.	Barcelona, Marsella, Marsaxlokk, Nápoles, Livorno, Genova, Valencia, Tanger Med, Cotonou, Lome, Tema, Takoradi, Abidjan, Barcelona
MEDEX CONT. SERVICE LTD.	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Túnez, Malta, Goia Tauro, Valencia, Barcelona
FLOTA SUARDÍAZ	VAPORES SUARDÍAZ MEDITERRANEO	Barcelona, Casablanca, Tarragona
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Mersin, Istambul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah,
INT. MAR. TRANSPORT	VAPORES SUARDÍAZ MEDITERRANEO	Barcelona, Valencia, Casablanca, Genova, Barcelona
S.I.U.S DI NAVEGACIONE	AGENCIA MARITIMA CONDEMINAS	Barcelona, Valencia, Casablanca, Genova, Barcelona
X-PRESS CONTAINER LINE (UK) LTD	A. PEREZ Y CIA	Barcelona, Ibiza, Tarragona, Palermo, Salerno, Nápoles, Genova, Valencia, tanger, La Coruña, Vigo, Leixoes, Lisboa, Algeciras, Tarragona, Barcelona
E.N.T.M.V.	ROMEU & CIA	Barcelona, Argel
CMA - CGM	CMA-CGM IBERICA, S.A.	Barcelona, Marsella, Argel, Oran, Mostaganem, Bejaia, Skikda, Annaba, Rades/Tunis
HANJIN SHIPPING CO LTD	HANJIN SPAIN, S.A.	Barcelona, Port Said, Port Kelang, Hong Kong, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo, Singapur, Port Said, Nápoles, La Spezia, Barcelona
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN (IRISL)	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Malta, Misurata, Trípoli, Benghazi, Jeddah, Dubai, Bandar Abbas, Aqaba, Port Sudan, Sharjah, Abu Dhabi, Muscat, Bahrain, Kuwait, Doha, Damman, Umm Qasr, Khorramshahr, Bandar Khomeini, Bushehr, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Shanghai, Ningbo, Chiwan, Laem C
EMES LINE SHIPPING	ARKAS SPAIN, S.A.	Barcelona, Oran, Argel, Valencia, Castellón, Barcelona
EMES LINE SHIPPING	ARKAS SPAIN, S.A.	Barcelona, Castellón, Valencia, Túnez, Casablanca
EMES LINE SHIPPING	ARKAS SPAIN, S.A.	Barcelona, Alejandría, Beirut, Latakia, Barcelona
CIA. TRASMEDITERRÁNEA	CIA. TRASMEDITERRÁNEA	Barcelona, Algeciras, Alicante, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Agadir, Barcelona
<b>Extremo Oriente y Japón</b>		
COSCO CONTAINER LINE (COSCON)	COSCO IBERIA SHIP. AGENCY	Shanghai, Ningbo, Shekou, Hong Kong, Singapur, Port Kelang, Nápoles, Genova, Fos, Barcelona, Valencia, Shanghai

Armador	Consignatario	Puertos
MALAYSIAN INTER.SHIP.CORP.	DEEP SEA SHIPPING	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
ORIENT OVERSEAS CONT. LINE	TRANSITAINER, S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG- LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
NIPPON YUSEN KAISHA	COMBALIA SAGRERA	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
ORIENT OVERSEAS CONT. LINE	ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE(SPAIN)	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
HYUNDAI MARINE MERCHANT	MARITIMA DÁVILA BARCELONA, S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
CMA - CGM	CMA CGM IBERICA, S.A.	Barcelona, Fos, Genova, Nápoles, Marsaxlokk, Damietta, Djibouti, Khor Al Fakkan, Port Kelang, Chiwan, Nagoya, Yokohama, Kobe, Hong Kong, Pusan, Gwangyang, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Chiwan, Port Kelang, Beirut, Marsaxlokk, Valencia, Barcelona
MAERSK LINE A.P. MOLLER	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Fos, Algeciras, Tanger Med, Málaga, Setubal, Valencia, Alicante, Fos Sur Mer, Livorno, Genova, Goa Tauro, Suez, Salalah, Jebel Ali, Colombo, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Kaosung, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Yantian, Yokohama, Nagoya, Shimizu
NISSAN MOTOR CAR CARRIER CO. LT	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
HOEGH UGLAND AUTOLINERS S/A	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
EVERGREEN LINE	EVERGREEN SHIPPING SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Qingdao, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Yanyian, Tanjung Pelepas, Colombo, Suez, Ashdod, Alejandria, Taranto, Genova, Barcelona
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Barcelona, Valencia, Argel, Lisboa, Setubal, Santander, Amberes, Rotterdam, Bremerhaven, Bristol, Pireo, Livorno, Jeddah, Singapur, Jokohama, Toyohashi, Kobe, Hiroshima, Nakanoseki, Nagoya, Yokkaichi
NIPPON YUSEN KAISHA	CIAL. COMBALIA SAGRERA	Nagoya, Singapur, Laem Chabang, Nhava Sheva, Pireo, Goa Tauro, Savona, Livorno, Barcelona, Argel, Gibraltar, Bristol, Bremerhaven, Zeebrugge, Amberes, Southampton, Savona, Jeddah, Abu Dhabi, Dubai, Qatar, Kuwait, Nagoya
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istanbul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
<b>Sudamérica (Atlántico)</b>		
CMA-CGM	CMA-CGM	Barcelona, Tarragona, Vado Ligure, Marsaxlokk, Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Paranagua, Pecem, Valencia, Tarragona, Barcelona
HAMBURG SUD	BERGE MARITIMA, S.A.	Barcelona, Tarragona, Vado Ligure, Marsaxlokk, Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Paranagua, Pecem, Valencia, Tarragona, Barcelona
ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICE	A. PEREZ Y CIA	Barcelona, Tarragona, Vado Ligure, Marsaxlokk, Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Paranagua, Pecem, Valencia, Tarragona, Barcelona
CIA LIBRA DE NAVEGAÇÃO	UNIVERSAL MARITIMA	Barcelona, Tarragona, Vado Ligure, Marsaxlokk, Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande, Paranagua, Pecem, Valencia, Tarragona, Barcelona

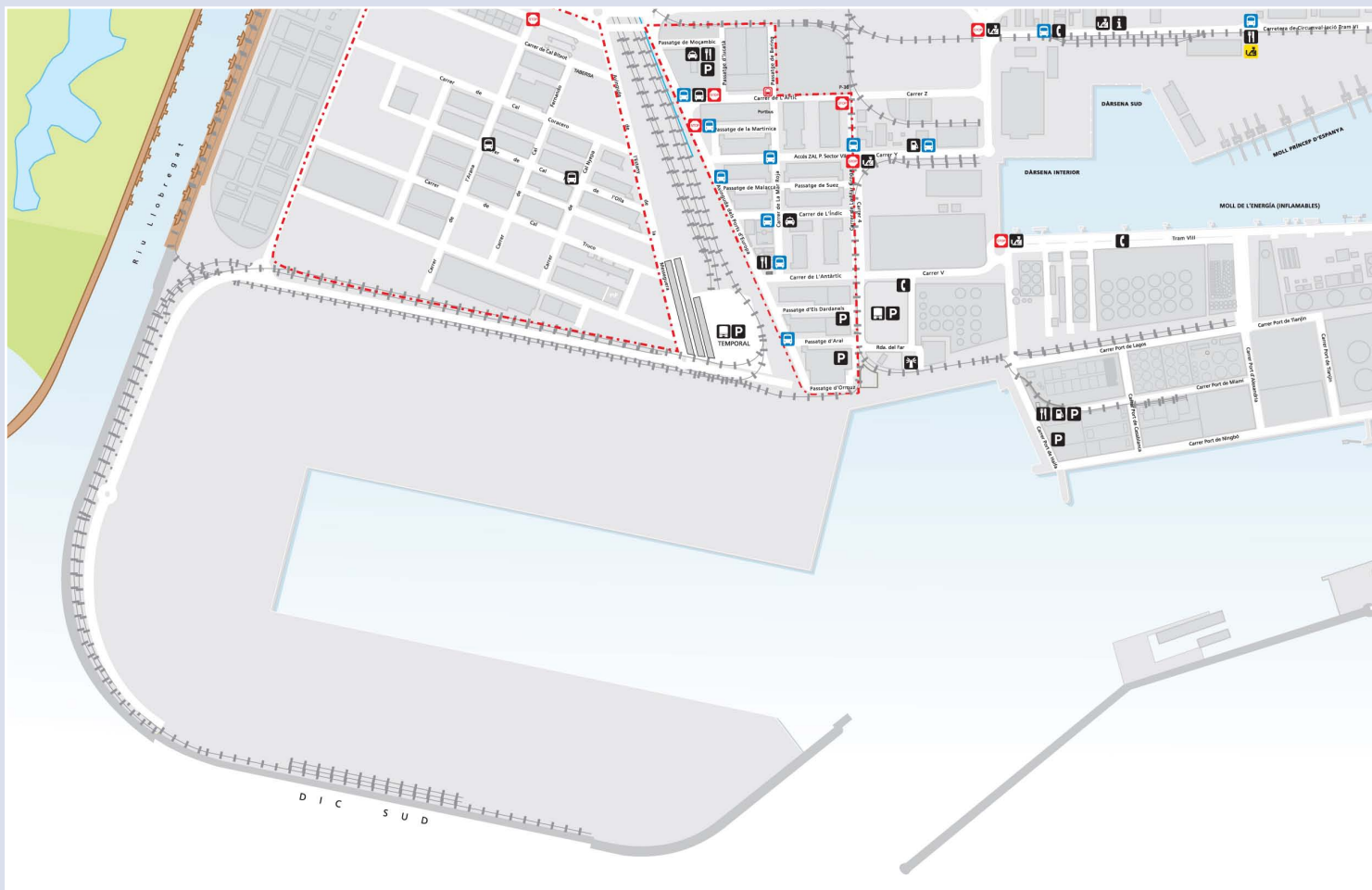
Armador	Consignatario	Puertos
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istanbul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
CCNI CIA. CHILENA DE NAV. INTERN	AGUNSA EUROPA, S.A.	Barcelona, Valencia, Haina (Rio Haina), Cartagena, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Valencia, Salerno, Livorno, Vado Ligure, Barcelona
CSAV SHIPPING	CSAV AGENCIA MARITIMA	Barcelona, Valencia, Haina (Rio Haina), Cartagena, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Valencia, Salerno, Livorno, Vado Ligure, Barcelona
MARFRET MARSEILLE	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Barcelona, Marella, Livorno, Genova, Tanger Med, Fort de France, Base Terre, Ponte à Pitre, Rio Haina, La Guaira-Caracas, Manzanillo, Cartagena, Puerto Cabello, Point a Pitre, Algeciras, Barcelona
CMA - CGM	CMA CGM IBERICA, S.A.	Barcelona, Marella, Livorno, Genova, Tanger Med, Fort de France, Base Terre, Ponte à Pitre, Rio Haina, La Guaira-Caracas, Manzanillo, Cartagena, Puerto Cabello, Point a Pitre, Algeciras, Barcelona
<b>Sudamérica (Pacífico)</b>		
CCNI CIA. CHILENA DE NAV. INTERN	AGUNSA EUROPA, S.A.	Barcelona, Valencia, Haina (Rio Haina), Cartagena, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Valencia, Salerno, Livorno, Vado Ligure, Barcelona
CSAV SHIPPING	CSAV AGENCIA MARITIMA	Barcelona, Valencia, Haina (Rio Haina), Cartagena, Callao, Iquique, San Antonio, Antofagasta, Valencia, Salerno, Livorno, Vado Ligure, Barcelona
<b>África Occidental</b>		
MAERSK LINE A.P. MOLLER	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Fos, Algeciras, Tanger Med, Málaga, Setubal, Valencia, Alicante, Fos Sur Mer, Livorno, Genova, Goa Tauro, Suez, Salalah, Jebel Ali, Colombo, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Kaosiung, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Yantian, Yokohama, Nagoya, Shimizu
NAVALE DELMAS	MACANDREWS S.A.	Barcelona, Marsella, Marsaxlokk, Nápoles, Livorno, Genova, Valencia, Tanger Med, Cotonou, Lome, Tema, Takoradi, Abidjan, Barcelona
IGNAZIO MESSINA AND CO., SPA	WECO AGENCIA MARÍTIMA	Barcelona, Castellón, Dakar, Conakry, Abidjan, Douala, Cotonou, Tema, Lome, Takoradi, Lagos, San Pedro, Dakar, Castellón, Genova, Marsella, Barcelona
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istanbul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
<b>Golfo de México (México y EUA)</b>		
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Port Everglades, Miami, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, San Juan de P. Rico, Miami, Goa Tauro, Livorno, Genova
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Portland, Manzanillo, Puerto Quetzal, Caucedo, Valencia, Cagliari, Livorno, Genova, Fos, Barcelona
HAMBURG SUD	TRANSITAINER, S.A.	Barcelona, Valencia, Halifax, Veracruz, Altamira, La Habana, Santo Tomás de Castilla, Rio Haina, Barcelona
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istanbul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
<b>Sudeste Asiático</b>		
COSCO CONTAINER LINE (COSCON)	COSCO IBERIA SHIP. AGENCY	Shanghai, Ningbo, Shekou, Hong Kong, Singapur, Port Kelang, Nápoles, Genova, Fos, Barcelona, Valencia, Shanghai
MALAYSIAN INTER.SHIP.CORP.	DEEP SEA SHIPPING, S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
ORIENT OVERSEAS CONT. LINE	TRANSITAINER S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG- LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang

Armador	Consignatario	Puertos
NIPPON YUSEN KAISHA	COMBALIA SAGRERA	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
ORIENT OVERSEAS CONT. LINE	ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
HYUNDAI MARINE MERCHANT	MARITIMA DÁVILA BARCELONA, S.A.	Barcelona, Valencia, Fos, Damietta, Jeddah, Singapur, Hong Kong, Busan, Sanghai, Ningbo, Chiwan, Shekou, Port Kelang
CMA - CGM	CMA CGM IBERICA, S.A.	Barcelona, Fos, Genova, Nápoles, Marsaxlokk, Damietta, Djibouti, Khor Al Fakkan, Port Kelang, Chiwan, Nagoya, Yokohama, Kobe, Hong Kong, Pusan, Gwangyang, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Chiwan, Port Kelang, Beirut, Marsaxlokk, Valencia, Barcelona
MAERSK LINE A.P. MOLLER	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Fos, Algeciras, Tanger Med, Málaga, Setubal, Valencia, Alicante, Fos Sur Mer, Livorno, Genova, Goa Tauro, Suez, Salalah, Jebel Ali, Colombo, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Kaosung, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Yantian, Yokohama, Nagoya, Shimizu
NISSAN MOTOR CAR CARRIER CO. LT	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
HOEGH UGLAND AUTOLINERS S/A	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
EVERGREEN LINE	EVERGREEN SHIPPING SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Qingdao, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Yanyan, Tanjung Pelepas, Colombo, Suez, Ashdod, Alejandria, Taranto, Genova, Barcelona
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Barcelona, Valencia, Argel, Lisboa, Setubal, Santander, Amberes, Rotterdam, Bremerhaven, Bristol, Pireo, Livorno, Jeddah, Singapur, Jokohama, Toyohashi, Kobe, Hiroshima, Nakanoseki, Nagoya, Yokkaichi
NIPPON YUSEN KAISHA	CIAL.. COMBALIA SAGRERA	Nagoya, Singapur, Laem Chabang, Nhava Sheva, Pireo, Goa Tauro, Savona, Livorno, Barcelona, Argel, Gibraltar, Bristol, Bremerhaven, Zeebrugge, Amberes, Southampton, Savona, Jeddah, Abu Dhabi, Dubai, Qatar, Kuwait, Nagoya
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istanbul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tangu), Shanghai, Bus
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES	CHINA SHIPPING (SPAIN) AGENCY	Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Antwerpen, Port Kelang, Nansha, Ningbo, Shanghai, Yantian, Hong Kong, Chiwan, Port Kelang, Barcelona
HANJIN SHIPPING CO LTD	HANJIN SPAIN, S.A.	Barcelona, Singapur, Hong Kong, Xingang, Busan, Shanghai, Ningbo, Singapur, Barcelona
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN (IRISL)	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Malta, Misurata, Trípoli, Benghazi, Jeddah, Dubai, Bandar Abbas, Aqaba, Port Sudan, Sharjah, Abu Dhabi, Muscat, Bahrain, Kuwait, Doha, Damman, Umm Qasr, Khorramshahr, Bandar Khomeini, Bushehr, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Shanghai, Ningbo, Chiwan, Laem C
<b>Europa (Atlántico)</b>		
FRESCO ESF LIMITED	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Hamburgo, Rotterdam
UNITED EUROP. CAR CARR	AGENCIA MARITIMA CONDEMINAS	Barcelona, Vigo, Sheermes, Zeebrugge, Southamton, Vigo, Málaga, Livorno, Pireo, Derince, Gemlik, Barcelona
NORASIA SHIPPING LINE	CSAV AGENCIA MARITIMA	Jebel Ali, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Port Said, Barcelona, Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe
MAERSK LINE A.P. MOLLER	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Fos, Algeciras, Tanger Med, Málaga, Setubal, Valencia, Alicante, Fos Sur Mer, Livorno, Genova, Goa Tauro, Suez, Salalah, Jebel Ali, Colombo, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Kaosung, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Yantian, Yokohama, Nagoya, Shimizu

Armador	Consignatario	Puertos
NISSAN MOTOR CAR CARRIER CO. LT	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
HOEGH UGLAND AUTOLINERS S/A	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
K LINE	BERGE MARITIMA, S.A.	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
K LINE	A.M. CONDEMINAS	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
WALLENIUS WILHEMSEN	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
EUKOR CAR CARRIERS INC.	BERGE MARITIMA, S.A.	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Barcelona, Valencia, Argel, Lisboa, Setubal, Santander, Amberes, Rotterdam, Bremerhaven, Bristol, Pireo, Livorno, Jeddah, Singapur, Jokohama, Toyohashi, Kobe, Hiroshima, Nakanoseki, Nagoya, Yokkaichi
MITSUI OSK LINE	TRANSCOMA	Derince, Barcelona, Argel, Santander, Dublin, Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Newcastle, Southampton, Le Havre, Vigo, Tarragona, Barcelona, Livorno, Pireo, Derince
FLOTA SUARDÍAZ	VAPORES SUARDÍAZ MEDITERRANEO	Barcelona, Tarragona, Sheerness, Tynev, Vlissingen, Zeebrugge, Vigo, Málaga, Barcelona
NIPPON YUSEN KAISHA	CIAL. COMBALIA SAGRERA	Nagoya, Singapur, Laem Chabang, Nhava Sheva, Pireo, Goa Tauro, Savona, Livorno, Barcelona, Argel, Gibraltar, Bristol, Bremerhaven, Zeebrugge, Amberes, Southampton, Savona, Jeddah, Abu Dhabi, Dubai, Qatar, Kuwait, Nagoya
SHIPPING INDIA CORP. LTD	A.M. CONDEMINAS	Colombo, Nhava Sheva, Suez, Port Said, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Rotterdam, Genova, Colombo
YANG MING LINE	CATALANA DEL MAR, S.A.	Colombo, Nhava Sheva, Suez, Port Said, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Rotterdam, Genova, Colombo
K LINE	BERGE MARITIMA, S.A.	Colombo, Nhava Sheva, Suez, Port Said, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Rotterdam, Genova, Colombo
MALAYSIAN INTER.SHIP.CORP.	MILS-MEDITERRANEAN INT. LOGIT.	Colombo, Nhava Sheva, Suez, Port Said, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Rotterdam, Genova, Colombo
CORUS SHIPPING	A. PEREZ Y CIA	Swansea, NewPort, Mostyn, Sagunto, Barcelona
TURKON CONTAINER	MARITIMA DÁVILA, S.A.	Barcelona, Marsella, Genova, Istanbul, Gemlik, Istanbul, Izmir, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Antwerpen, Rotterdam, Barcelona
X-PRESS CONTAINER LINE (UK) LTD	A. PEREZ Y CIA	Barcelona, Ibiza, Tarragona, Palermo, Salerno, Nápoles, Genova, Valencia, tanger, La Coruña, Vigo, Leixoes, Lisboa, Algeciras, Tarragona, Barcelona
THYSSEN KRUPP STAHL	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Barcelona, Duisburg, Rotterdam, Sagunto
<b>Mar Rojo</b>		
MAERSK LINE A.P. MOLLER	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Fos, Algeciras, Tanger Med, Málaga, Setubal, Valencia, Alicante, Fos Sur Mer, Livorno, Genova, Goa Tauro, Suez, Salalah, Jebel Ali, Colombo, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Kaosiung, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Yantian, Yokohama, Nagoya, Shimizu
NISSAN MOTOR CAR CARRIER CO. LT	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
HOEGH UGLAND AUTOLINERS S/A	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
EVERGREEN LINE	EVERGREEN SHIPPING SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Qingdao, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Yanyan, Tanjung Pelepas, Colombo, Suez, Ashdod, Alejandría, Taranto, Genova, Barcelona

Armador	Consignatario	Puertos
WALLENIUS WILHEMSEN	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
EUKOR CAR CARRIERS INC.	BERGE MARITIMA, S.A.	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
NIPPON YUSEN KAISHA	CIAL. COMBALIA SAGRERA	Nagoya, Singapur, Laem Chabang, Nhava Sheva, Pireo, Goa Tauro, Savona, Livorno, Barcelona, Argel, Gibraltar, Bristol, Bremerhaven, Zeebrugge, Amberes, Southampton, Savona, Jeddah, Abu Dhabi, Dubai, Qatar, Kuwait, Nagoya
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN (IRISL)	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Malta, Misurata, Tripoli, Benghazi, Jeddah, Dubai, Bandar Abbas, Aqaba, Port Sudan, Sharjah, Abu Dhabi, Muscat, Bahrain, Kuwait, Doha, Damman, Umm Qasr, Khorramshahr, Bandar Khomeini, Bushehr, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Shanghai, Ningbo, Chiwan, Laem C
<b>Golfo Pérsico/Mar Árabe</b>		
NORASIA SHIPPING LINE	CSAV AGENCIA MARITIMA	Jebel Ali, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Port Said, Barcelona, Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe
MAERSK LINE A.P. MOLLER	INTRAMEDITERRANEO	Barcelona, Fos, Algeciras, Tanger Med, Málaga, Setubal, Valencia, Alicante, Fos Sur Mer, Livorno, Genova, Goa Tauro, Suez, Salalah, Jebel Ali, Colombo, Tanjung Pelapas, Hong Kong, Kaohsiung, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Yantian, Yokohama, Nagoya, Shimizu
NISSAN MOTOR CAR CARRIER CO. LT	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
HOEGH UGLAND AUTOLINERS S/A	MARMEDSA	Barcelona, Jokohama, Kobe, Kanda, Kawasaki, Setubal, Dublin, Newcastle, Amsterdam, Bremerhaven, Le Havre, Jeddah, Muscat, Dubai, Kuwait, Bahrein, Abu Dhabi, Singapore, Keelung
EVERGREEN LINE	EVERGREEN SHIPPING SPAIN, S.L.	Taranto, Sued, Colombo, Tanjung Pelepas, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Osaka, Tokyo, Barcelona
WALLENIUS WILHEMSEN	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
EUKOR CAR CARRIERS INC.	BERGE MARITIMA, S.A.	Bremerhaven, Southampton, Antwerp, Barcelona, Baltimore, Charleston, Beaumont, Nápoles, Haifa, Izmir, Burgas, Aqaba, Jeddah, Port Qabas, Abu Dhabi, Dubai, Bahrain, Doha, Damman, Kuwait
NIPPON YUSEN KAISHA	CIAL. COMBALIA SAGRERA	Nagoya, Singapur, Laem Chabang, Nhava Sheva, Pireo, Goa Tauro, Savona, Livorno, Barcelona, Argel, Gibraltar, Bristol, Bremerhaven, Zeebrugge, Amberes, Southampton, Savona, Jeddah, Abu Dhabi, Dubai, Qatar, Kuwait, Nagoya
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Tripoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istambul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN (IRISL)	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Malta, Misurata, Tripoli, Benghazi, Jeddah, Dubai, Bandar Abbas, Aqaba, Port Sudan, Sharjah, Abu Dhabi, Muscat, Bahrain, Kuwait, Doha, Damman, Umm Qasr, Khorramshahr, Bandar Khomeini, Bushehr, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Shanghai, Ningbo, Chiwan, Laem C
<b>Centroamérica y Caribe</b>		
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Cartagena, Manzanillo, Long Beach, Oakland, Vancouver, Portland, Manzanillo, Puerto Quetzal, Caucedo, Goa Tauro, Livorno, Genova, Fos, Barcelona
K LINE	BERGE MARITIMA, S.A.	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
K LINE	A.M. CONDEMINAS	Ashdod, Livorno, Barcelona, Zeebrugge, Southampton, Altamira, Veracruz, Galveston, Jacksonville, Baltimore, Newark
HAMBURG SUD	TRANSITAINER, S.A.	Barcelona, Valencia, Halifax, Veracruz, Altamira, La Habana, Santo Tomás de Castilla, Rio Haina, Barcelona

Armador	Consignatario	Puertos
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istambul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
MARFRET MARSEILLE	AG. MARITIMA ESPAÑOLA EVGE	Algeciras, Valencia, Sete, Genova, Livorno, Barcelona, Algeciras, Fort de France, Base Terre, Ponte à Pitre, San Juan, Rio Haina, Manzanillo, Cartagena, Puerto Cabello, La Guaira
CMA - CGM	CMA - CGM IBERICA, S.A.	Algeciras, Valencia, Sete, Genova, Livorno, Barcelona, Algeciras, Fort de France, Base Terre, Ponte à Pitre, San Juan, Rio Haina, Manzanillo, Cartagena, Puerto Cabello, La Guaira
MELFI MARINE CORP. S.A.	PEREZ Y CIA.	Barcelona, Valencia, Halifax, Habana, Nápoles, Livorno, Barcelona
<b>Canadá (Atlántico) y Grandes Lagos</b>		
HAPAG-LLOYD, AG.	HAPAG-LLOYD SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Cartagena, Manzanillo, Los Angeles, Oakland, Vancouver, Portland, Manzanillo, Puerto Quetzal, Caucedo, Valencia, Cagliari, Livorno, Genova, Fos, Barcelona
HAMBURG SUD	TRANSITAINER, S.A.	Barcelona, Valencia, Halifax, Veracruz, Altamira, La Habana, Santo Tomás de Castilla, Rio Haina, Barcelona
MELFI MARINE CORP. S.A.	PEREZ Y CIA.	Barcelona, Valencia, Halifax, Habana, Nápoles, Livorno, Barcelona
<b>África del Sur y del Este/ Océano Índico</b>		
MEDITERRANEAN SHIPP. CO	MEDITERRANEAN SHIPP. CO.	Barcelona, Valencia, Bejaia, Oran, Tunis, Misurata, Trípoli, Pireo, Thessaloniki, Beirut, Mersin, Pireo, Beirut, Mersin, Istambul, Izmir, Gemlik, Thessaloniki, Jeddah, Jebel Ali, Dubai, Singapur, Chiwan, Hong Kong, Dalian, Xingang (Tanggu), Shanghai, Bus
<b>Pakistan/India/Sri Lanka/Bangladesh</b>		
NORASIA SHIPPING LINE	CSAV AGENCIA MARITIMA	Jebel Ali, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Port Said, Barcelona, Rotterdam, Hamburgo, Felixstowe
UNITED ARAB SHIPPING COMPANY	ROCA NEPTUNE, S.A.	Barcelona, Valencia, New York City, Norfolk, Savannah, Valencia, Genova, Port Said, Jeddah, Khorfakkan, Jebel Ali, Muhammad Bin Qasim, Karachi, Nava Sheva, Jeddah, Port Said, Cagliari, La Spezia, Genova, Fos Sur Mer, Barcelona
EVERGREEN LINE	EVERGREEN SHIPPING SPAIN, S.L.	Barcelona, Valencia, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Qingdao, Yantian, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Yanyian, Tanjung Pelepas, Colombo, Suez, Ashdod, Alejandría, Taranto, Genova, Barcelona
NIPPON YUSEN KAISHA	CIAL. COMBALIA SAGRERA	Nagoya, Singapur, Laem Chabang, Nhava Sheva, Pireo, Goia Tauro, Savona, Livorno, Barcelona, Argel, Gibraltar, Bristol, Bremerhaven, Zeebrugge, Amberes, Southampton, Savona, Jeddah, Abu Dhabi, Dubai, Qatar, Kuwait, Nagoya
SHIPPING INDIA CORP. LTD	A.M. CONDEMINAS	Colombo, Nhava Sheva, Suez, Port Said, Barcelona, Felixstowe, Hamburgo, Rotterdam, Genova, Colombo
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN (IRISL)	A.M. SEA SPAIN, S.A.	Malta, Misurata, Trípoli, Benghazi, Jeddah, Dubai, Bandar Abbas, Aqaba, Port Sudan, Sharjah, Abu Dhabi, Muscat, Bahrain, Kuwait, Doha, Damman, Umm Qasr, Khorramshahr, Bandar Khomeini, Bushehr, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Shanghai, Ningbo, Chiwan, Laem C



## 5.7. Breve descripción de las instalaciones por tráfico específicos

### Terminales de contenedores y de carga general

#### Carga en régimen de navegación exterior

En el muelle 24 Sud se ubica la Terminal Pública de Contenedores, concesión otorgada a Terminal de Contenidors de Barcelona, SL (TCB). Ocupa una superficie de 46,1 hectáreas (ha) y dispone de dos líneas de atraque, una en el paramento norte, de 350 metros (m) de largo y 12 m de calado y otra en el paramento este, de 1.012 m de largo y un calado entre 14 y 16 m. Esta terminal dispone de 13 grúas portacontenedores, 8 de ellas del tipo post-panamax.

En el muelle 29 Príncipe d'Espanya la empresa Terminal Catalunya, SA (TerCat) es titular de la concesión de una terminal polivalente, de una superficie de 33,9 ha, una línea de atraque de 1.653 m y un calado entre 8,7 y 14 m. La terminal dispone de 2 rampas ro-ro y de una superficie de 22.145

metros cuadrados (m<sup>2</sup>) de almacenes cubiertos. Así mismo, la terminal tiene 9 grúas portacontenedores, todas ellas del tipo post-panamax.

En el muelle 01 Adossat existen dos terminales polivalentes que explotan respectivamente las empresas Estibadora de Ponent, SA y Terminal Port-Nou, SA. Estas terminales ocupan unas superficies de 7,6 y 4,9 ha respectivamente, con calados entre 9,5 y 16 m y disponen de unas líneas de atraque de 480 y 1.050 m, respectivamente. Así mismo, disponen en conjunto de 3 rampas ro-ro y Terminal Port-Nou, SA de una superficie de almacenes cubiertos de 9.000 m<sup>2</sup>. En el muelle Adosado Estibadora de Ponent dispone de 4 grúas portacontenedores y Terminal Port-Nou, SA de 2.

#### Carga en régimen de navegación de cabotaje

En los muelles 19 Sant Bertran y 20 Ponent la compañía Tramediterránea dispone de una superficie en concesión de 10,9 ha destinadas al tráfico de pasajeros y a la manipulación de cargas rodadas (ro-ro). La terminal dispone de un total de 1.270 m de





tráfico de haba de soja. Disponen de plantas de molturación con una capacidad de 1.400.000 t.

### **Terminal de recepción y embarque de cemento a granel**

En los muelles 22C Contradic y 01 Adossat se sitúan las terminales de cemento Portcemen, SA y Cemex España, SA respectivamente. Estas terminales disponen de silos con capacidad para 104.800 t.

### **Terminal dedicada al embarque de potasa**

La sociedad Tramer, SA se halla en el muelle 22A Contradic Nord y se dedica al embarque de potasa. Dispone de una capacidad de almacenaje máxima de 80.000 t y está equipada con un pórtico de carga de 700 t/h de rendimiento.

### **Terminales para descarga, carga y almacenaje de líquidos y gas licuado**

En el Port de Barcelona existen las siguientes terminales especializadas para este segmento de tráfico: Enagás, SA (gas natural), Relisa (líquidos oleosos), Tepsa (químicos y petrolíferos refinados), Terquimsa (químicos líquidos), y Decal, Meroil y CLH, SA (productos refinados del petróleo). Estas terminales están situadas en el muelle 32 Inflamables y en el tramo IV de la carretera de Circumval·lació. Ocupan una superficie de 60 ha con una línea de atraque de 2.390 m exclusivos y un calado de hasta 12 m. La capacidad total de almacenamiento es de 2.112.453 metros cúbicos (m<sup>3</sup>).

### **Terminal de fruta**

En el muelle 20C Ponent se ubica la terminal de fruta de Terminal Port Nou, SA. Dispone de 5.556 m<sup>2</sup> de almacén frigorífico, con tres cámaras de temperatura independiente y almacenaje simultáneo de hasta 6.000 palets, sistema informatizado de control por código de barras y plataforma de carga de hasta 150 camiones diarios.

### **Terminal de café y cacao**

En el muelle 26 Álvarez de la Campa está la terminal BIT, SA. Con una superficie de 11.000 m<sup>2</sup> y una capacidad de almacenamiento de café y de cacao de 14.000 t, la terminal está en régimen de zona franca y dispone de la homologación del LIFFE

(London International Financial Futures and Options Exchange), necesaria para la entrega y la subasta del café.

## **5.8. Productos y servicios del Port de Barcelona**

Según define la Ley 48/2003 de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general:

Son **servicios generales** del puerto aquellos servicios comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud.

Las autoridades portuarias deben garantizar en la zona de servicio del puerto los siguientes servicios generales:

- a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades.
- c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.  
La instalación y el mantenimiento del balizamiento de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, serán realizados por el titular de las mismas o responsable de la actividad y a su costa, de acuerdo con el proyecto de ejecución aprobado por la autoridad portuaria.
- d) Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.
- e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.
- f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de los derrames y vertidos marinos contaminantes competencia de la Administración marítima.
- g) Los servicios de prevención y control de



emergencias –en los términos establecidos por la normativa sobre Protección Civil, mercancías peligrosas y demás normativa aplicable–, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

Son **servicios básicos** aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario.

Los servicios básicos son los siguientes:

- a) Servicio de practicaje.
- b) Servicios técnico-náuticos:
  - 1º Remolque portuario.
  - 2º Amarre y desamarre de buques.
- c) Servicios al pasaje:
  - 1º Embarque y desembarque de pasajeros.
  - 2º Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.
- d) Servicios de manipulación y transporte de mercancías:
  - 1º Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.
  - 2º Depósito.
  - 3º Transporte horizontal.
- e) Servicios de recepción de desechos generados por buques:
  - 1º Recepción de desechos sólidos.
  - 2º Recepción de desechos líquidos.

## 5.9. Empresas participadas

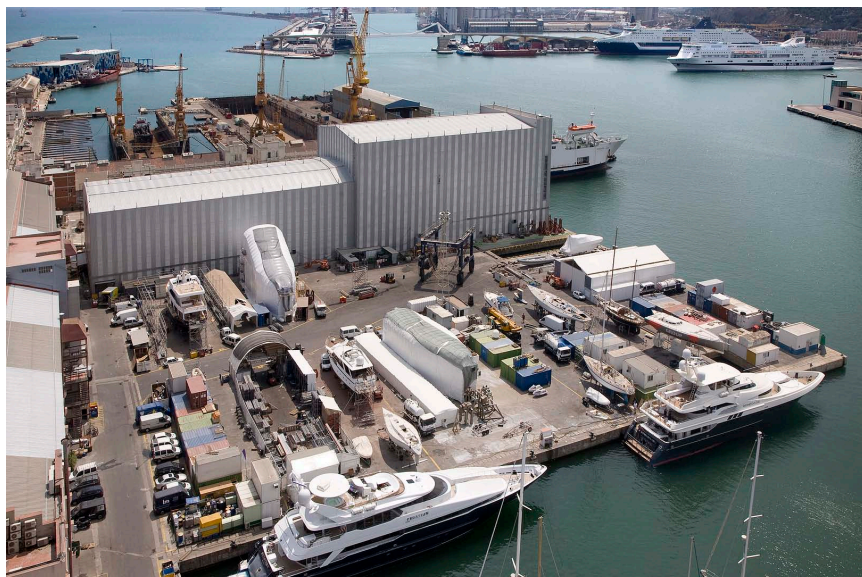
La APB dispone de una estructura de empresas participadas en sus distintas dimensiones de negocio. La estrategia genérica es sostener la inversión para impulsar iniciativas clave que posteriormente van decreciendo progresivamente su participación a medida que las diferentes empresas consiguen la autosuficiencia, y recuperando, mediante la venta de acciones, la inversión y la capacidad de impulsar nuevos proyectos emergentes.

	2008	2009
<b>Gerencia Urbanística</b>		
<b>Port 2000</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Creada para gestionar, en representación de la APB, la reforma urbanística del Port Vell que en la actualidad incluye el Maremagnum, L'aquàrium, el lmax y las salas de cine Cinesa, el Palau del Mar con el Museo de Historia de Cataluña, el World Trade Center Barcelona...

	2008	2009
<b>Centro intermodal de logística, SA (CILSA)</b>	<b>63%</b>	<b>63%</b>

CILSA gestiona la ZAL (Zona de Actividades Logísticas), terrenos propiedad de la APB situados en los términos municipales de Barcelona, El Prat y Toulouse. Su finalidad es la promoción y gestión de la actividad logística del Port de Barcelona.



	2008	2009
<b>World Trade Center</b>		
<b>Barcelona, SA</b>	<b>52,28%</b>	<b>52,28%</b>

Gestiona el edificio homónimo inaugurado en el año 1999 y dotado con las últimas novedades tecnológicas. Reúne, en un único entorno, una amplia gama de servicios e instalaciones, así como varios negocios de comercio internacional y la sede de la APB. Dispone de 35.000 m<sup>2</sup> de espacios para oficinas, 6.500 m<sup>2</sup> para zonas comerciales y de servicio, 5.000 m<sup>2</sup> para salas de convenciones y congresos y un hotel.

	2008	2009
<b>Catalana d'Infraestructures</b>		
<b>Portuàries, SL</b>	<b>49%</b>	<b>49%</b>

Empresa propietaria de la empresa Muelles y Espacios Portuarios, SA (MEPSA), titular de una concesión de 49 ha situada en el muelle de Inflamables. Su actividad principal es gestionar el parque de terminales portuarias situado en este espacio.

	2008	2009
<b>Terminal Intermodal de</b>		
<b>l'Empordà, SL</b>		<b>47,3%</b>

A finales de año se realizó, por importe de 1.500 miles de euros, la aportación representativa del 47,3% del capital social de esta sociedad, que se constituyó el 18 de febrero de 2010, junto con Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA (CIMALSA) para desarrollar la promoción y desarrollo conjunto de la actividad

ferroviaria de la Terminal de Vilamalla y la futura terminal intermodal en El Far de l'Empordà.

	2008	2009
<b>Portic Barcelona, SA</b>	<b>25,18%</b>	<b>25,18%</b>

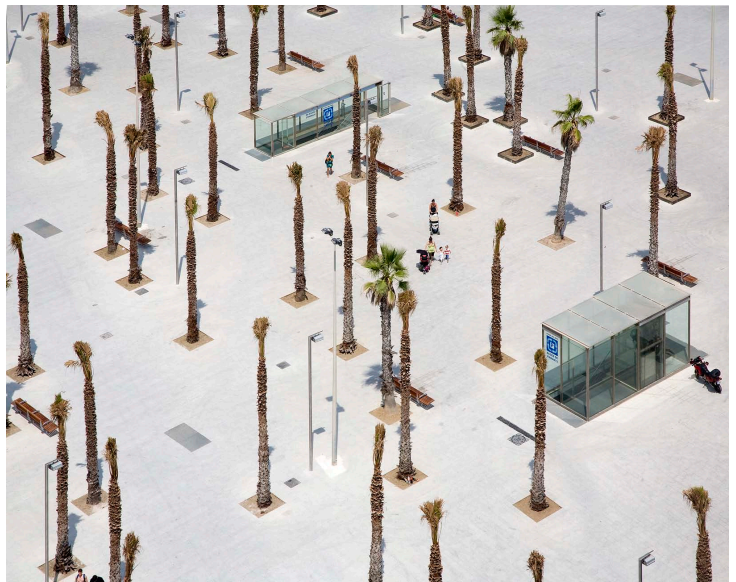
Nace de la iniciativa de la APB con el soporte de las empresas privadas de la Comunidad Portuaria de Barcelona. Portic es la plataforma de comercio electrónico para todos los agentes que operan en el Port de Barcelona.

	2008	2009
<b>Terminal Marítima Zaragoza, SL</b>	<b>21,55%</b>	<b>21,55%</b>

Sociedad que gestiona la terminal marítima ubicada en la ciudad, inaugurada en el año 2001 con el objetivo de consolidar y extender uno de los mercados estratégicos del Port de Barcelona: Aragón y su área de influencia.

	2008	2009
<b>Creuers del Port de Barcelona, SA</b>	<b>20%</b>	<b>20%</b>

Empresa creada a principios del año 2000, que gestiona terminales de cruceros del Port de Barcelona con la finalidad de asegurar el nivel inversor que demanda el sector así, como mantener una relación de proximidad con los clientes.



	2008	2009
<b>Marina Port Vell, SA</b>	<b>14,98%</b>	<b>14,98%</b>

Empresa ubicada en el puerto deportivo, muelle de Barcelona, dedicada a la gestión de amarre y atraque de embarcaciones deportivas.

	2008	2009
<b>Barcelona Strategic Urban Systems, AIE</b>		<b>14,2%</b>

Agrupación de Interés Económico constituida en el mes de diciembre de 2009 junto con la Fundación Privada Abertis y la sociedad participada Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, SA, entre otras, que tiene por objeto la formulación conjunta de propuestas estratégicas de carácter urbanístico e infraestructural junto con otras instituciones.

	2008	2009
<b>Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, SA</b>	<b>11,77%</b>	<b>11,77%</b>

Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras SA se constituyó en el año 1993 y está integrada por entidades y empresas del sector público. Define y desarrolla infraestructuras urbanísticas de la Región Metropolitana de Barcelona.

	2008	2009
<b>Puerto Seco Madrid, SA</b>	<b>10,20%</b>	<b>10,20%</b>

Se constituyó en 1995 junto con Puertos del Estado y los puertos de Algeciras, Bilbao y Valencia. La finalidad es crear una terminal intermodal que conecte, por medio de la red ferroviaria, con el puerto de origen o de destino.

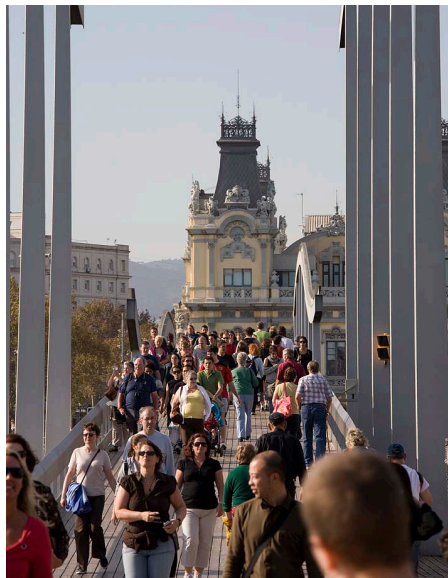
	2008	2009
<b>Marina Barcelona 92, S.A.</b>	<b>8,07%</b>	<b>8,07%</b>

Constituida el año 1990, inició sus actividades en 1992 como concesión portuaria. Se dedica a la reparación de embarcaciones pequeñas y últimamente se está especializando en los barcos de esloras superiores a los 40 metros.

	2008	2009
<b>Sociedad Anónima de Economía Mixta Local Perpignan-Saint Charles Conteneur Terminal</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>

Constituida en septiembre de 2008 junto con autoridades y operadores franceses, esta sociedad se ocupa de la promoción y gestión de la Terminal de Perpignan-Saint Charles, con el propósito de obtener y consolidar la presencia del Port de Barcelona en Francia.

En el ámbito de las sociedades participadas, las operaciones más destacables que se han realizado en la Autoridad Portuaria Barcelona durante el 2009 han sido:



- La aportación representativa del 47% del capital social de Terminal Intermodal de l'Empordà, SL, sociedad constituida juntamente con CIMALSA, por un importe de 1,5 millones de euros. El objeto social de la sociedad se circunscribe a la promoción y el desarrollo conjunto de la actividad ferroviaria de la Terminal de Vilamalla y la futura terminal intermodal de El Far de l'Empordà.
- La constitución en el mes de diciembre –juntamente con la Fundació Privada Abertis y la sociedad participada Barcelona Regional, Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras, SA, entre otras– de la Agrupación de Interés Económico Barcelona Strategical Urban System, AIE, asumiendo el 14% de su capital social. La actividad de la sociedad se centrará en la formulación conjunta de propuestas estratégicas de carácter urbanístico e infraestructural con otras instituciones.
- En cumplimiento de los pactos del contrato del préstamo participativo concedido a CILSA en diciembre de 2008, durante el ejercicio la APB ha capitalizado los intereses meritados, cosa que ha supuesto una inversión financiera de 582 mil euros.

Todas las empresas participadas presentan resultados positivos a 31 de diciembre de 2009, excepto Terminal Marítima de Zaragoza, SL, a pesar de que ha reducido considerablemente sus pérdidas respecto al ejercicio anterior.

## 5.10. Grupos de interés

### 5.10.1. Definición de los grupos de interés o stakeholders

#### Clientes

Los clientes del Port de Barcelona son las empresas, los organismos, las instituciones o las personas que utilizan y/o reciben servicios en las instalaciones del territorio portuario.

- **Clientes finales:** exportadores e importadores, entorno industrial y comercial del *hinterland* y del *foreland* de Barcelona.
- **Clientes directos:** aquellos que reciben directamente servicios de la APB (atraque, fondeo, concesionarios, pasajeros o los mismos visitantes del Port Vell). El principal cliente directo son las navieras, aunque deben considerarse también a los concesionarios dentro del mismo grupo de usuarios.

**Usuarios:** la mayoría pueden considerarse clientes de la instalación portuaria (APB); pero en muchos casos son también coprestatarios de los servicios que ofrece el Port de Barcelona. A este subgrupo se le identifica también como "operadores".

**Pasajeros:** incluye los cruceristas, el pasaje de SSS o el que utiliza las líneas regulares a las Baleares.

#### Operadores

Un puerto funciona como un conglomerado organizacional que presta un conjunto de servicios a los clientes. El Port de Barcelona es percibido



en general como un único ente y tiene un comportamiento sistémico donde la dinámica de prestación de servicios es interdependiente. Es posible distinguir varios conjuntos de operadores que prestan servicios en el Port de Barcelona.

- Operadores de terminal o empresas estibadoras con concesión para operar en la instalación de Barcelona, sean especializadas o polivalentes.
- Operadores marítimos que prestan servicios fundamentalmente al buque: prácticos, remolcadores, amarradores, señalización y balizamiento, abastecimiento, reparación....
- Operadores de estiba y desestiba (Estibarna) con actividad sobre las operaciones de carga y descarga de buque a terminal u otro medio de transporte y de terminal u otro medio de transporte a buque.
- Operadores logísticos con concesión dentro de la instalación portuaria (principalmente en la Zona de Actividades Logísticas, ZAL) y especializados en el almacenamiento y servicios de valor adicional a las mercancías o cargas.
- Operadores de transporte terrestre, sean ferroviarios (Renfe,...) u operadores de transporte por carretera (camiones).
- Operadores de transporte marítimo, que abarca grupos de navieras y armadores de grandes líneas regulares y operadores de short sea shipping y cabotaje.
- Operadores de gestión y trámites documentales, intermediarios que establecen las relaciones de negocio entre los clientes finales y los distintos

operadores que intervienen en una operación de comercial. Se trata de:

- Consignatarios.
- Transitarios.
- Agentes de aduanas.
- Operadores telemáticos. Ofrecen servicios de información, automatización e intercambio documental a través de plataformas informáticas especializadas. El Port de Barcelona dispone de su propia plataforma electrónica, Portic, para el intercambio (EDI-HTML) o tramitación de más de 40 documentos diferentes entre los distintos agentes involucrados.

### **Instituciones y Administraciones**

Además de la propia Autoridad Portuaria de Barcelona –dependiente del Ministerio de Fomento–, la Aduana, que depende del Ministerio de Economía y Hacienda y Administraciones Públicas, juega un rol fundamental en la dinámica y eficiencia de la operativa de la instalación portuaria. Además deben considerarse los servicios de inspección específicos: Sanidad Exterior, del Ministerio de Sanidad y Consumo; Sanidad Animal y Vegetal, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino; y el Centro de Asistencia Técnica e Inspección del Comercio Exterior (CATICE-SOIVRE), del Ministerio de Comercio y Turismo.

El Consejo de Administración de la APB es el órgano de gobierno dónde están representadas las administraciones e instituciones más relevantes en el Port de Barcelona, como es el caso de los

representantes del Estado (OPPE), la Generalitat de Catalunya, los ayuntamientos de Barcelona y El Prat del Llobregat, la Cámara de Comercio y los sindicatos mayoritarios (UGT y CCOO).

### Medios de comunicación

Como Administración, empresa de servicios y notable institución en Cataluña la APB presta una especial atención a su relación con los medios de comunicación –sean locales, nacionales o internacionales– para gestionar la información y contenidos específicos afines a cada uno de los distintos grupos de interés en relación con su proyecto y su impacto en las dimensiones económica, social y medioambiental.

### Personas

Al referirse a este grupo de interés cabe destacar al menos tres subgrupos o niveles:

- Personas que trabajan directamente para la APB o para las empresas participadas por esta y aquellas directamente relacionadas con la marca “Port de Barcelona”.
- Personas que trabajan para las demás empresas e instituciones que operan en el Port de Barcelona (Aduana, operadores...). Se calcula que en la instalación portuaria trabajan directamente unas 16.000 personas.
- Personas que trabajan para los proveedores de los dos grupos anteriores, especialmente aquellas que lo hacen generalmente dentro de las instalaciones o en los diferentes proyectos del Port de Barcelona.

### Proveedores

Empresas que, principalmente, realizan funciones de apoyo a las empresas que trabajan en la instalación o en los proyectos de los distintos actores del Port de Barcelona (Administraciones, instituciones, operadores...). Hay proveedores de ingeniería y obra portuaria, de informática, de asesoría jurídica o gestión, de personal, de reparación de contenedores, de limpieza de cisternas, de restauración... Los gastos, la eficiencia, la calidad o la fluidez de los servicios portuarios tienen mucho que ver con la eficiencia y la calidad de estos proveedores.

### Ciudadanía

Los impactos de una instalación portuaria como la de Barcelona, tanto positivos como negativos (empleo, riqueza, contaminación...), afectan de forma notable a la comunidad local y a su propio entorno. La ciudadanía de Barcelona es el primer nivel de este colectivo y con quien el Port de Barcelona establece una relación más próxima.

La APB entiende el diálogo continuo y la comunicación transparente como uno de los principios fundamentales de la responsabilidad social. La **Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009 de la Autoridad Portuaria de Barcelona** representa un paso significativo en la política de transparencia informativa y de diálogo con los grupos de interés. Este documento refleja la voluntad de la APB de facilitar información exhaustiva y equilibrada sobre el estado y el progreso económico, social y ambiental en el marco de la sostenibilidad que pueda intervenir en las decisiones y las opiniones de los grupos de interés.

### 5.10.2. Principales interlocutores y mecanismos de relación con los grupos de interés

Tanto en la estructura de la APB como en la articulación de la Comunidad Portuaria hay interlocutores para los distintos grupos de interés del Port de Barcelona, que se relacionan o transmiten información mediante un conjunto de instrumentos que van desde herramientas avanzadas como el Selligent (sistema tecnológico que ofrece soluciones de gestión global de relación con el cliente y de comercio electrónico) hasta la red de páginas web, la prensa del sector o publicaciones digitales específicas como el CCLink. Especial relevancia para la APB tienen las asociaciones del sector, con las que busca mantener un continuo diálogo fluido.



## AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

Personal propio de la APB	Empresas participadas
Consejo de Administración de la APB	Gerencia Urbanística Port 2000, WTCB, CILSA, Portic, Creuers del Port de Barcelona, tmZ, tmT, Catalana de Infraestructuras
Sindicatos mayoritarios (CCOO y UGT)	
Otros sindicatos con representación en la APB (SPPP y CSI-F)	Barcelona Regional, Marina Barcelona'92, Marina Port Vell, Puerto Seco de Azuqueca (Madrid), Fundación Cares, Fundación Logística Justa
Representantes del Port de Barcelona en Japón, China, Argentina y Madrid	

## PUERTO DE BARCELONA – COMUNIDAD PORTUARIA

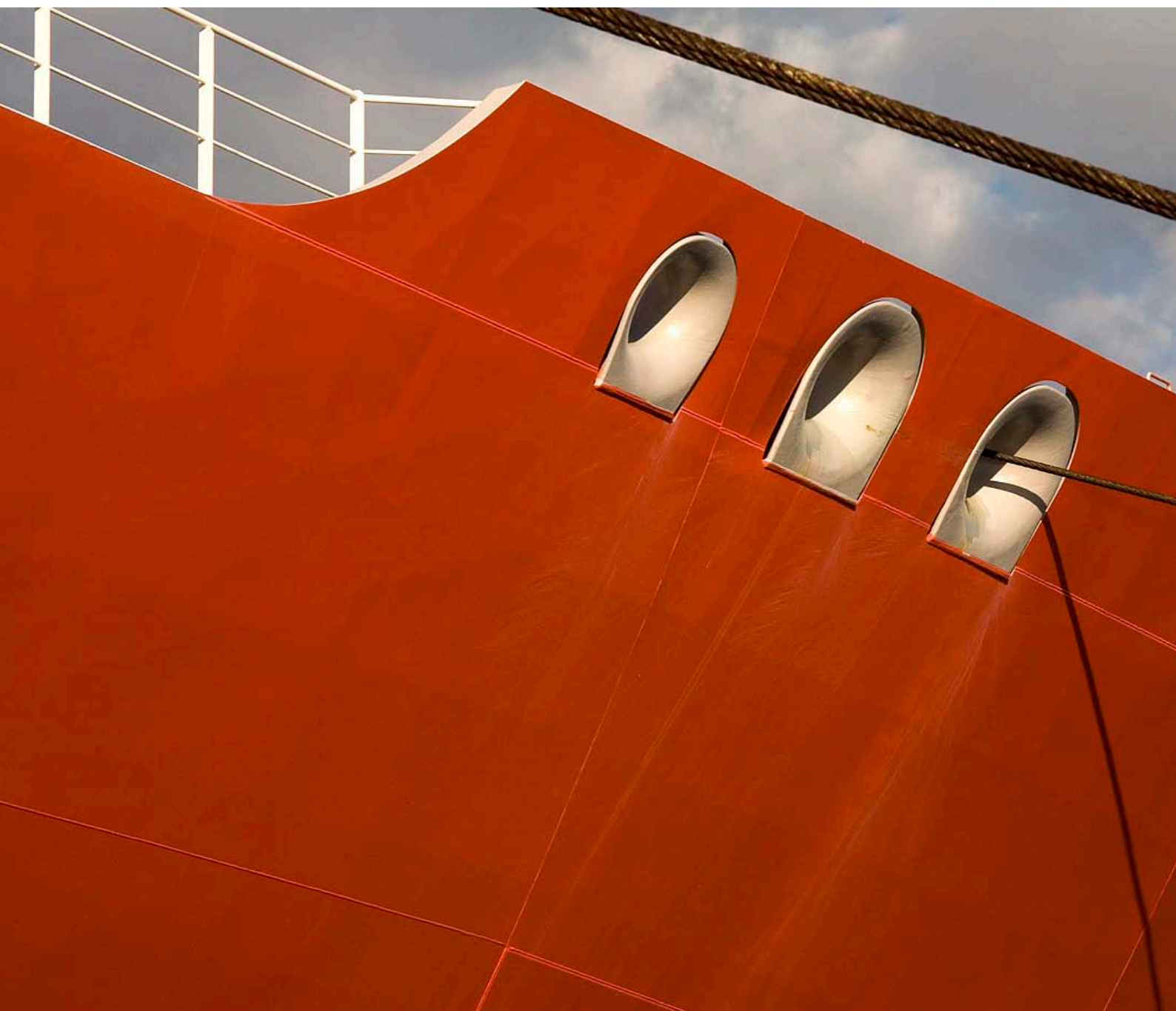
Aduana de Barcelona	Comandancia de Marina
Asociación Catalana de Empresas Concesionarias en Instalaciones Portuarias (ASCIPORT)	Concesionarios ubicados en el territorio portuario (dependientes de APB, CILSA, Port 2000,...)
Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona	Consejo de Usuarios Marítimos de Cataluña
Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona	Coordinadora de Trabajadores del Mar (Estibadores)
Asociación de Transportistas	Corporación de Prácticos de Barcelona
Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA)	Estibarna
FETEIA (agrupación nacional de transitarios)	Guardia Civil
Barcelona Centro Logístico (BCL)	Instituto Social de la Marina / Stella Maris
Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, Girona y Lleida	Asociación de Navieros Españoles (Anave)
Capitanía Marítima de Barcelona	Servicios de inspección (Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE)
Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Barcelona	Ayuntamientos de Barcelona y El Prat
Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Barcelona	

## EXTERNOS

Administración pública (Administración general del Estado, Administración autonómica y Administración local)	Empresas proveedoras
Administración general del Estado (Puertos del Estado, autoridades portuarias del Estado español, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, ...)	Entidades religiosas (Arzobispado de Barcelona - Stella Maris)
Administración autonómica (Parlament de Catalunya, Consejos Comarcales del Barcelonés y del Baix Llobregat, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas,...)	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (Policía Nacional, Guardia Civil y Mossos d'Esquadra)
Administración local (ayuntamientos con gestión de faros, ayuntamientos en el ámbito de la APB, ayuntamientos de otras capitales de provincia...).	Empresas importadoras / exportadoras
Área Metropolitana de Barcelona (Mancomunidad de Municipios, Entidad del Medio Ambiente y Entidad del Transporte)	Medios de comunicación (prensa, radio y televisión)
Consejo de Consumidores y Usuarios (estatal)	Museo Marítimo de Barcelona
ACCIO	ONG
PIMEC-SEFES	Operadores ferroviarios
Diputación de Barcelona	Patronato de Turismo de Barcelona
	Puertos con alianzas (Mediterráneo, norte de África, Asia, América del Norte y América del Sur)
	Organizaciones internacionales logístico-portuarias (ESPO, FERRMED,...)
	Ports de la Generalitat
	Centros educativos y universidades

## Perfil de la memoria y anexos

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha realizado un importante esfuerzo para construir y adaptar los indicadores de modo que respondan a su realidad y características concretas a partir de la estructura base de indicadores GRI en sus tres dimensiones: económica, social y medioambiental. Se ha completado esta información con indicadores y datos adicionales que se consideran de notable relevancia para sus grupos de interés.





## 6.1. Perfil de la Memoria

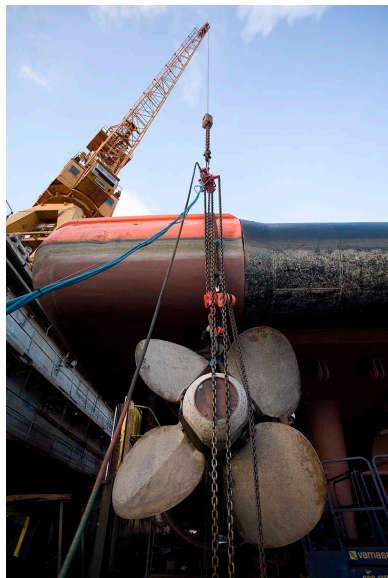
La **Memoria De Responsabilidad Social Corporativa 2009 de la Autoridad Portuaria de Barcelona** ha sido elaborada bajo los criterios de la *Guía G3* de la Global Reporting Initiative (GRI), organización internacional que proporciona un marco de referencia para la elaboración de memorias de sostenibilidad.

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha realizado un importante esfuerzo para construir y adaptar los indicadores de modo que respondan a su realidad y características concretas a partir de la estructura base de indicadores GRI en sus tres dimensiones: económica, social y medioambiental. Se ha completado esta información con indicadores y datos adicionales que se consideran de notable relevancia para sus grupos de interés.

Como corresponde, se han tenido en cuenta los cuatro principios que deben garantizar los **contenidos** adecuados de la información según el GRI: de materialidad, de participación de los grupos de interés, de contexto de sostenibilidad y de exhaustividad.

### Principio de materialidad

La información cubre los aspectos más relevantes y materiales de la actividad de la organización que puedan influir en las decisiones de los grupos de interés.



### **Principio de participación de los grupos de interés**

Los intereses, las expectativas, las preocupaciones y las prioridades de los grupos de interés son un punto de partida imprescindible para la elaboración de la memoria.

### **Principio de contexto de sostenibilidad**

La sostenibilidad es un concepto amplio que, generalmente, se desglosa en tres dimensiones interrelacionadas: económica, social y ambiental.

### **Principio de exhaustividad**

El concepto de exhaustividad engloba, fundamentalmente, el alcance, la cobertura y el tiempo que cubre la memoria. Estos aspectos tienen el nivel de precisión suficiente para que los grupos de interés puedan evaluar el desarrollo y evolución de la organización en el tiempo que abarca la memoria.

En relación con las empresas participadas, se han incluido datos correspondientes a la Gerencia Urbanística Port 2000 que gestiona el Port Vell por ser una empresa participada al 100% por la APB.

En relación con los indicadores hay que destacar que en 2009 se ha recalculado el indicador EN16, complementando a los indicadores EN1 y EN2 correspondientes al 2008.

La información de esta memoria es el resultado de un esfuerzo conjunto en el que ha participado toda la organización, consciente de la importancia que implica rendir cuentas a los grupos de interés de una manera sistemática.

Para la elaboración de esta memoria, se ha creado una “Guía específica APB-Port de Barcelona” que persigue la sistematización y se han nombrado a tal efecto coordinadores de Responsabilidad Social en cada departamento, lo que ha permitido contrastar y verificar en detalle todos los datos. La estructura y metodología adoptada permitirá también la adaptación *ad hoc* de los indicadores genéricos GRI a la realidad del Port de Barcelona. Asimismo, se ha realizado una recopilación exhaustiva de las noticias publicadas sobre el Port de Barcelona que son relevantes para los grupos de interés.

La mayoría de los datos e información recogidos en el documento han sido auditados por organismos externos acreditados de conformidad a la vigente legislación y han sido exhaustivamente verificadas para cumplir con los siguientes principios de **calidad**:

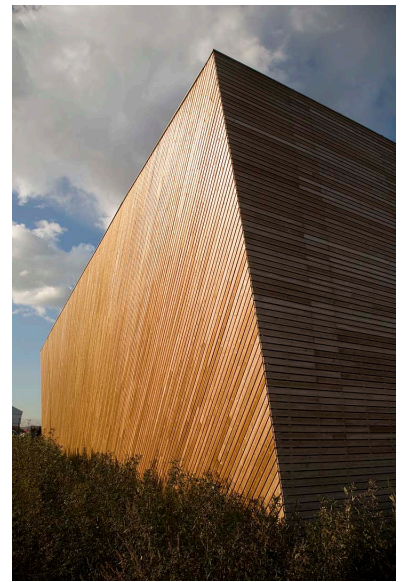
#### **Equilibrio**

La memoria incluye una visión amplia y objetiva de las actividades de la organización que permite valorar las dimensiones de la organización y permite formarse una opinión razonable, tanto de los aspectos positivos como de los negativos.

El formato en el que se presenta la mayor parte de la información muestra datos de 2 ó 3 años, lo que posibilita evaluar las tendencias en el comportamiento de la organización.

#### **Comparabilidad**

La información cuantitativa se ha mostrado de manera que permite comparar la mayor parte de la



información en un periodo que alcanza 2 ó 3 años. Asimismo, los datos pueden compararse con los ofrecidos por otras autoridades portuarias, siempre teniendo en cuenta las diferencias en el tamaño de la organización, su situación geográfica y las propias especificidades de los tráficos a los cuales se sirve.

El método utilizado para preparar la información se ha revisado y mejorado a través de la preparación de cuestionarios específicos que integran, por área de responsabilidad, la información necesaria para dar respuesta a los indicadores GRI y la información elaborada para el ejercicio 2008; de modo que la recogida de información se ha basado en la revisión y actualización de textos precedentes y la recogida de datos cuantitativos del ejercicio 2009.

### **Precisión**

La memoria indica los datos que se han medido (cuantitativamente) y estos pueden ser reproducibles a lo largo del tiempo. Indica que datos se han estimado y la técnica para generar dichas estimaciones o la referencia donde encontrar la estimación. Los datos cuantitativos se complementan con explicaciones cualitativas y evidencias disponibles.

### **Periodicidad**

La información y datos que se aportan en esta memoria corresponden a los proyectos, actividades e iniciativas realizadas durante el año 2009.

La memoria de responsabilidad social de la Autoridad Portuaria de Barcelona se publica con una periodicidad anual como respuesta al compromiso de

informar regularmente a los grupos de interés.

La memoria anterior (correspondiente al ejercicio 2008) fue publicada en diciembre de 2009. En la página web ([www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)) pueden consultarse ediciones previas de memorias de responsabilidad social e información complementaria.

### **Claridad**

La información se ha expuesto de manera comprensible, accesible y utilizable por los grupos de interés sin ser excesivamente detallada. Se han incluido gráficos y cuadros así como datos y referencias que permitan relacionar y comparar los datos facilitando su lectura. Puede localizarse la información específica a través del índice y capítulos en que se estructura la memoria y, además, al final se incluyen unas tablas que indican la ubicación de los elementos descritos en la memoria según el índice recomendado por GRI.

### **Fiabilidad**

En los cuestionarios específicos se ha solicitado la identificación de la fuente original de la información (sistema, elaboración en Excel...) y la identificación de los procedimientos tanto internos (APB) como externos (Comunidad Portuaria...) relacionados con el suministro de la información para la elaboración de la memoria. De igual modo, una vez realizado el primer borrador de memoria, los diferentes responsables proveedores de la información realizan revisión de los datos para dar fe de la información proporcionada dentro de un margen de error aceptable.

La Autoridad Portuaria, como organismo público, está sometida a diversos procesos de revisión tanto externos como internos que conceden credibilidad a la información.

Dado que se ha decidido publicar la memoria de conformidad con los criterios GRI, la autocalificación para determinar el nivel de aplicación de estos es:

	C	C+	B	B+	A	A+
Autocalificación					X	

### Consultas y sugerencias

Las personas interesadas en consultar o completar la información aportada en esta memoria pueden contactar con la organización a través de:

#### Responsabilidad Social Corporativa – Dirección de Personas

Port de Barcelona  
Edificio Este – World Trade Center Barcelona  
Moll de Barcelona s/n  
08039 Barcelona  
Tel. 93 298 21 00

[rsc@portdebarcelona.es](mailto:rsc@portdebarcelona.es)  
[www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)

Esta memoria de responsabilidad social es complementaria a la memoria anual de la organización. El propósito de futuro es estructurar los contenidos para que ambos documentos sean complementarios y facilitar así a los grupos de interés el acceso a la información con mayor eficiencia.

### Verificación

En el mes de noviembre de 2009 se presentó y aprobó la propuesta de verificación cualitativa y cuantitativa de esta memoria al Comité de Responsabilidad Social que incluirá las siguientes actividades:

- Revisión de los contenidos y búsqueda de puntos fuertes y áreas de mejora en base a: estudio de materialidad, comparativa de mejores prácticas en el sector portuario y análisis *gap* de los requisitos de información de estándares externos (requerimientos GRI, Pacto mundial y EFQM).
- Emisión de un informe de revisión independiente según los criterios de la norma International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 y de la *Guía ICJCE*.
- Informe de oportunidades de mejora identificados durante el proceso de revisión dirigido a la dirección.

La verificación se realizará en base a la metodología e información correspondiente al ejercicio 2009, motivo por el cual el resultado no se incluye en esta memoria.

### 6.2. Indicadores GRI: tabla de control

Leyenda de los signos:

- Informado total      ● Informado parcial      ● No informado      ● No aplicable

INDICADOR	ESTADO, UBICACIÓN Y COMENTARIOS
<b>Indicadores de perfil</b>	
1.1 Declaración del máximo responsable de la organización sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y su estrategia.	● Capítulo 1
1.2 Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades.	● 2.2.
2.1 Nombre de la organización	● Capítulo 5
2.2 Principales marcas, productos y/o servicios.	● 5.6. a 5.8.
2.3 Estructura operativa de la organización, incluidas las principales divisiones, entidades operativas, filiales y negocios conjuntos ( <i>joint venture</i> ).	● 5.1. a 5.4. 5.9.

INDICADOR	ESTADO, UBICACIÓN Y COMENTARIOS
2.4 Localización de la sede principal de la organización.	● Capítulo 5
2.5 Número de países en los que opera la organización y nombre de los países en los que desarrolla actividades significativas o los que sean relevantes específicamente con respecto a los aspectos de sostenibilidad tratados en la memoria.	● 4.2.5 ● 5.7.
2.6 Naturaleza de la propiedad y forma jurídica.	● Capítulo 5
2.7 Mercados servidos (incluyendo el desglose geográfico, los sectores que abastece y los tipos de clientes/beneficiarios).	● 4.1.3. ● 5.6.
2.8 Dimensiones de la organización informante.	● 4.3.1.
2.9 Cambios significativos durante el periodo cubierto por la memoria.	● 6.1.
2.10 Premios y distinciones recibidos durante el periodo informativo.	● 4.3.6.
3.1 Periodo cubierto por la información contenida en la memoria.	● 6.1.
3.2 Fecha de la memoria anterior.	● 6.1.
3.3 Ciclo de presentación de memorias.	● 6.1.
3.4 Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria o a su contenido.	● 6.1.
3.5 Proceso de definición del contenido de la memoria.	● 6.1.
3.6 Cobertura de la memoria.	● 6.1.
3.7 Limitaciones del alcance o cobertura de la memoria.	● 6.1.
3.8 Base para incluir la información en el caso de negocios conjuntos (joint ventures), filiales, instalaciones arrendadas, actividades subcontratadas y otras entidades que puedan afectar significativamente a la comparabilidad entre periodos y/o entre organizaciones.	● 6.1. ● 5.9.
3.9 Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos.	● 2.2.1.
3.10 Descripción del efecto que pueda tener la re-expresión de información perteneciente a memorias anteriores, junto con las razones que han motivado dicha re-expresión	● 6.1.
3.11 Cambios significativos con respecto a los periodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados en la memoria.	● 6.1.
3.12 Tabla que indica la localización de los contenidos básicos en la memoria.	● Sumario ● 6.2.
3.13 Política y práctica actuales en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria.	● 6.1.
4.1 Estructura de gobierno de la organización, incluidos los comités del máximo órgano de gobierno responsable de tareas como la definición de la estrategia o la supervisión de la organización.	● 5.1. a 5.4.
4.2 ¿El presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo?	● 5.1.
4.3 En aquellas organizaciones que tengan estructura directiva unitaria se indicará el número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivos.	● 5.1.
4.4 Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno.	● 5.1.

INDICADOR		ESTADO, UBICACIÓN Y COMENTARIOS
4.5	Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos y el desempeño de la organización.	● 5.1.
4.6	Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno.	● 5.1.
4.7	Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigible a los miembros del máximo órgano de gobierno para poder guiar la estrategia de la organización en los aspectos sociales, ambientales y económicos.	● 5.1.
4.8	Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente, códigos de conducta y principios relevantes para el desempeño económico, ambiental y social, y el estado de su implementación.	● 3.1. 4.3.1.
4.9	Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión, por parte de la organización, del desempeño económico, ambiental y social.	● 5.1.
4.10	Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social.	● 5.1.
4.11	Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución.	● 4.1.4. y 4.1.5. 4.2.2 y 4.2.3.
4.12	Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización suscriba o apruebe.	● 3.2. 4.3.5. a 4.3.9.
4.13	Principales organizaciones a las que la entidad pertenece.	● 4.3.6.
4.14	Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.	● 5.10.
4.15	Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.	● 5.10.
4.16	Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés.	● 5.10.
4.17	Principales preocupaciones y aspectos de interés que hayan surgido a través de la participación de los grupos de interés y forma en que ha respondido la organización a los mismos en la elaboración de la memoria.	● 4.1.4. 4.3.1. 4.3.4. a 4.3.7. 5.10.
<b>Indicadores de desempeño económico</b>		
EC1	Valor económico directo generado y distribuido.	● 4.1.1. y 4.1.2.
EC2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivadas del cambio climático.	● 2.2.3. y 2.2.4. 4.2.2. y 4.2.4.
EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización derivadas de programas de beneficios sociales.	● 4.3.2.
EC4	Ayudas financieras significativas recibidas de gobiernos.	● 4.3.6.
EC5	Rango de las relaciones entre el salario inicial estándar y el salario mínimo local.	● 4.3.1.
EC6	Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales.	● 4.1.4.
EC7	Procedimientos para la contratación local y proporción de altos directivos procedentes de la comunidad local.	● 4.3.1.



INDICADOR		ESTADO, UBICACIÓN Y COMENTARIOS	
EC8	Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados para el beneficio público.	●	2.2.2. y 4.1.3. 4.2.5. y 4.3.6.
EC9	Entendimiento y descripción de los impactos económicos indirectos.	●	4.1.
<b>Indicadores de desempeño ambiental</b>			
EN1	Materiales utilizados, por peso o volumen.	●	2.2.2.
EN2	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales valorizados.	●	2.2.2.
EN3	Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.	●	2.2.3.
EN4	Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.	●	2.2.3.
EN5	Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras en la eficiencia.		2.2.3.
EN6	Iniciativas de uso de energía renovable e incremento de la eficiencia.	●	4.2.6.
EN7	Iniciativas para reducir el consumo indirecto de energía y las reducciones logradas.	●	4.2.6.
EN8	Captación total de agua por fuentes.	●	2.2.5.
EN9	Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua.	●	2.2.5.
EN10	Porcentaje y volumen total de agua reciclada y reutilizada.	●	2.2.5.
EN11	Ubicación y extensión de suelo en hábitat rico en biodiversidad.	●	2.2.2.
EN12	Principales impactos sobre la biodiversidad.	●	2.2.2.
EN13	Hábitats protegidos o restaurados.	●	2.2.2.
EN14	Gestión de impactos sobre la biodiversidad.	●	4.2.2.
EN15	Número de especies, desglosadas en función de su peligro de extinción.	●	4.2.2.
EN16	Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso.	●	2.2.2. y 2.2.3. 2.2.7.
EN17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso.	●	2.2.3.
EN18	Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.	●	4.1.3. 4.2.1. 4.2.4. a 4.2.6.
EN19	Emisiones de sustancias destructoras de la capa de ozono, en peso.	●	2.2.3.
EN20	Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (Sox) y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.	●	2.2.3.
EN21	Vertimiento total de aguas residuales, según su naturaleza y destino.	●	2.2.4.
EN22	Cantidad total de residuos.	●	2.2.4.
EN23	Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.	●	2.2.4.
EN24	Peso total de los residuos peligrosos.	●	2.2.4.
EN25	Recursos hídricos y hábitats relacionados, afectados por vertidos de agua.	●	4.2.1.
EN26	Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción del impacto.	●	4.2.1.
EN27	Porcentaje de producto susceptible de ser recuperado, al final de su vida útil.	●	No se venden productos que utilicen materiales de embalaje.
EN28	Incidentes y multas por incumplimiento de normativa ambiental.	●	2.2.6.
EN29	Impactos ambientales significativos del transporte de mercancías y personal.	●	4.2.5. y 4.2.6. 4.3.2. 5.6.
EN30	Desglose por tipo del total de gastos e inversiones ambientales.	●	4.2.2.

INDICADOR		ESTADO, PÁGINA Y COMENTARIOS
<b>Indicadores de desempeño social</b>		
LA1	Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo y contrato.	● 4.3.1.
LA2	Número total y rotación media de empleados desglosados por de edad, sexo y región.	● 4.3.1.
LA3	Beneficios sociales para los empleados con jornada completa en relación a otro tipo de jornada.	● 4.3.1.
LA4	Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo.	● 4.3.1.
LA5	Periodo(s) mínimo(s) de preaviso relativo(s) a cambios organizativos.	● 4.3.2. 5.4.
LA6	Porcentaje total de trabajadores que está representado por comités de salud y seguridad.	● 4.3.3.
LA7	Tasa de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y número de víctimas relacionadas con el trabajo.	● 4.3.3.
LA8	Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos.	● 4.3.3.
LA9	Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con sindicatos.	● 4.3.3.
LA10	Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por categoría.	● 4.3.1.
LA11	Programas de gestión de habilidades y de formación continua.	● 4.3.1.
LA12	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional.	● 4.3.1.
LA13	Composición de la alta gerencia (diversidad).	● 4.3.1.
LA14	Relación entre salario base de los hombres con respecto al de las mujeres.	● 4.3.1.
HR1	Porcentaje y número total de acuerdos de inversión que incluyan cláusulas de derechos humanos.	● Dada la actividad y ámbito geográfico no se considera que existan riesgos relacionados con el incumplimiento de los derechos humanos.
HR2	Porcentaje de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos.	● Dada la actividad y ámbito geográfico no se considera que existan riesgos relacionados con el incumplimiento de los derechos humanos.
HR3	Total de horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aspectos de los derechos humanos.	● 4.3.1.
HR4	Políticas y programas de prevención de todo tipo de discriminación.	● 4.3.1.
HR5	Actividades de la compañía en las que los derechos a libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos puedan correr importantes riesgos, y medidas adoptadas para respaldar estos derechos.	● No existen actividades con dicho riesgo.
HR6	Políticas de rechazo al trabajo infantil.	● No existen actividades con dicho riesgo.
HR7	Políticas de rechazo al trabajo forzoso.	● No existen actividades con dicho riesgo.
HR8	Porcentaje del personal de seguridad que ha sido formado en aspectos de derechos humanos relevantes	● 4.3.1.
HR9	Número total de incidentes relacionados con violaciones de los derechos de los indígenas.	● No se produce este tipo de actividad.

INDICADOR		ESTADO, PÁGINA Y COMENTARIOS
SO1	Gestión de impactos en las comunidades locales.	● 4.3.3. 4.3.6. a 4.3.9.
SO2	Porcentaje y número total de unidades de negocio analizadas respecto a riesgos relacionados con la corrupción.	● 2.2.6. 4.1.5.
SO3	Porcentaje de empleados formados en las políticas y procedimientos anticorrupción de la organización	● 4.3.1.
SO4	Medidas tomadas en respuesta a incidentes de corrupción.	● 2.2.6.
SO5	Posición en las políticas públicas, participación en el desarrollo de las mismas y actividades de lobbying.	● 4.3.6.
SO6	Valor total de las aportaciones financieras y en especie a partidos políticos o a instituciones relacionadas, por países.	● 4.3.6.
SO7	Número total de acciones por causas relacionadas con prácticas monopolísticas y contra la libre competencia y sus resultados.	● 2.2.6.
SO8	Valor monetario de sanciones y multas derivadas del incumplimiento de las leyes y regulaciones.	● 2.2.6.
PR1	Fases del ciclo de vida de los productos y servicios ofrecidos en las que se evalúan los impactos sobre la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de servicios sujetos a procedimientos de evaluación.	● 4.3.3. 4.3.5.
PR2	Incidentes derivados del incumplimiento, relativos a los impactos de los productos y servicios.	● 2.2.6.
PR3	Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos.	● 4.1.5. 4.2.5. 4.3.5.
PR4	Número total de incumplimientos de la regulación, relativos a la información y al etiquetado de los productos y servicios.	● 2.2.6.
PR5	Prácticas con respecto a la satisfacción del cliente.	● 4.3.5.
PR6	Programas de cumplimiento de las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios.	● 2.2.6. 4.3.1. 4.3.5.
PR7	Número total de incidentes fruto del incumplimiento de las regulaciones relativas a las comunicaciones de marketing.	● 2.2.6.
PR8	Número total de reclamaciones debidamente fundamentadas.	● 4.3.5.
PR9	Coste de aquellas multas fruto del incumplimiento de la normativa.	● 2.2.6.

Port de Barcelona  
Edificio Est - World Trade Center Barcelona  
Moll de Barcelona s/n · 08039 Barcelona · Spain  
Tel. 93 298 21 00  
[www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)  
[rsc@portdebarcelona.es](mailto:rsc@portdebarcelona.es)

Coordinación contenidos: Port de Barcelona (APB)  
Diseño y edición: El taller interactivo  
Fotografía: Archivo APB