



Port de Barcelona

MEMORIA 2010 RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA
AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

Sumario

Capítulo 1	Presentación del presidente	5
Capítulo 2	HITOS 2010 Y RETOS 2011	7
	2.1. Cuadro resumen	7
	2.2. Premios y distinciones recibidas	9
Capítulo 3	EL PORT DE BARCELONA	11
	3.1. Perfil y gobierno	11
	3.1.1. La organización	11
	3.1.2. Presidencia y Dirección General	12
	3.1.3. Organigrama	12
	3.1.4. Empresas participadas	13
	3.2. Port de Barcelona, enclave estratégico y comercial	15
	3.3. Principales magnitudes	15
	3.3.1. Tráficos principales	15
	3.3.2. Resultados económicos	16
	3.3.3. Subvenciones y ayudas recibidas	17
	3.3.4. Principales inversiones	17
Capítulo 4	UN MODELO DE GESTIÓN RESPONSABLE Y SOSTENIBLE	19
	4.1. Misión, visión, valores y grupos de interés	19
	4.1.1. Misión, visión y valores corporativos	19
	4.1.2. Grupos de interés	19
	4.1.3. Pertenencia a organizaciones	20
	4.1.4. Estrategia y política de responsabilidad social corporativa (RSC)	21
	4.2. Principios de actuación en relación con la Comunidad Portuaria, los clientes, los usuarios y los ciudadanos	22
	4.2.1. Port de Barcelona, motor económico	22
	4.2.2. Clientes y usuarios del Port de Barcelona	23
	4.2.3. Estructura e iniciativas de la RSC en la Comunidad Portuaria	27
	4.2.4. Productos y servicios sostenibles	28
	4.3. Cumplimiento legal y transparencia en la gestión y contratación	30
	4.3.1. Proveedores	30
	4.3.2. Auditorías internas y externas	31
	4.3.3. Códigos de conducta, normas, multas y sanciones	31
	4.3.4. Política pública	33
	4.4. Sostenibilidad en el desarrollo de infraestructuras	35
	4.4.1. Infraestructuras y principio de precaución	35
	4.4.2. Principales obras e impacto ambiental	35
	4.4.3. Biodiversidad, iniciativas para mitigar los impactos	36
	4.4.4. Inversiones medioambientales	37

4.5. Seguridad en la actividad del recinto portuario	38
4.5.1. El Plan de Autoprotección	38
4.5.2. La Policía Portuaria	39
4.5.3. Vigilancia ambiental de las obras	39
4.6. Integración puerto-ciudad	40
4.6.1. El Port Vell, espacio de ocio ciudadano	41
4.6.2. Principales actividades	41
Capítulo 5 LAS PERSONAS EN EL CENTRO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	43
5.1. La estrategia para las personas	43
5.2. Estructura, igualdad y diversidad	43
5.2.1. Características de la plantilla	43
5.2.2. Igualdad y diversidad	44
5.3. Retribución y beneficios sociales	45
5.3.1. Sistema retributivo	45
5.3.2. Beneficios sociales	46
5.3.3. Representación social	46
5.3.4. Acción social	47
5.4. Cultura para la salud y la prevención	47
5.4.1. Política de salud y prevención	47
5.4.2. Estructura, iniciativas y acciones en salud y prevención de riesgos laborales	47
5.5. Desarrollo profesional	48
5.5.1. Formación	48
5.5.2. Derechos humanos y corrupción	49
Capítulo 6 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	51
6.1. Política y principios de gestión ambiental	51
6.2. Vigilancia ambiental	51
6.2.1. Derrames y accidentes	51
6.2.2. Residuos MARPOL	51
6.2.3. Gestión medioambiental	52
6.3. Gestión de residuos	52
6.4. Gestión de la calidad del aire y del ruido	52
6.4.1. Emisiones	52
6.4.2. Iniciativas de mejora	53
6.5. Eficiencia energética e hídrica	53
6.5.1. Consumo de energía	53
6.5.2. Consumo de recursos	54
6.5.3. Iniciativas de mejora	55
6.5.4. Materiales	56
6.5.5. Cuadro resumen del total de emisiones	57
6.5.6. Métodos para el cálculo de emisiones	57
6.6. Comprometidos ante el cambio climático	58
6.6.1. Consecuencias financieras	59
6.6.2. Riesgos y oportunidades	59
Capítulo 7 PROCESO DE ELABORACIÓN DE LA MEMORIA DE RSC 2010	61
7.1. Metodología	61
7.2. Verificación y cambios significativos	62
Capítulo 8 ÍNDICE DE CONTENIDOS Y CONTROL GRI	65



Presentación



El Port de Barcelona juega un papel fundamental en la economía de Cataluña, realizando una aportación capital a sectores clave como la energía, la automoción, el turismo, los bienes de equipo o la alimentación, entre otros. Y lo hace siempre desde un planteamiento de respeto y sensibilidad a las personas, a la sociedad y al medio ambiente. En definitiva, el Port de Barcelona ha integrado la responsabilidad social corporativa (RSC) como algo intrínseco a su actividad.

La MEMORIA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA pone en valor la labor que el Port de Barcelona lleva a cabo en las tres dimensiones de la RSC: económica, social y medioambiental. Es también, y sobre todo, un ejercicio de transparencia y comunicación con sus grupos de interés, para que facilite su implicación en los objetivos comunes del Port.

En este sentido, desde la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) se impulsa un modo sistémico de trabajar y colaborar con los integrantes de la Comunidad Portuaria de forma que se fomente una visión de ésta, no tanto como un grupo de integrantes separados, sino como un colectivo con miembros interrelacionados con un único propósito común.

Asimismo el Port de Barcelona ha sido uno de los pioneros del ámbito portuario español en la introducción de los criterios de RSC. Hace tiempo que la APB actúa con el convencimiento que la sostenibilidad significa eficiencia, y traslada estos valores a sus principales instrumentos de gestión y desarrollo, como el Plan de Empresa, el Plan Estratégico, el Plan Ambiental o el Plan de Calidad.

Como parte de su planteamiento estratégico el Port impulsa las soluciones

más eficientes para sus necesidades de conectividad. Esto se está traduciendo en la sustitución creciente para algunos trayectos del modo terrestre por el marítimo de corta distancia y/o el ferroviario, lo que resulta en una sensible reducción de las emisiones de gases a la atmósfera y, a menudo, en un ahorro de costes.

El esfuerzo realizado en los últimos años para la mejora y desarrollo de infraestructuras y servicios ferroviarios empieza a dar sus frutos. La buena acogida de servicios como el BarceLyon Express, que desde su inicio se asumió como una apuesta comercialmente arriesgada, avalan tanto la estrategia medioambiental como la de expansión del hinterland del Port de Barcelona. Y las actuaciones tanto dentro del recinto portuario como en la conexión con la península y con Francia permiten acercar el objetivo de mover un 30% de las mercancías por modo ferroviario a medio plazo. De hecho, los datos del 2010 para este tráfico han superado las previsiones y han evolucionado considerablemente al alza, al igual que los tráficos de *short sea shipping* (SSS) que unen Barcelona con diversos puertos del Mediterráneo.

La búsqueda de una dinámica sostenible y de calidad se hace extensiva al conjunto de los procesos del Port y su funcionamiento, desde las operativas de las terminales, a los permisos a camiones, la gestión de recursos internos, el reciclaje, etc. Por ejemplo, la implantación generalizada de las gestiones documentales por vía electrónica evita un alto número de desplazamientos. Por otra parte, también desde fuera se reconoce la eficiencia de la organización, que en 2010 ha sido distinguida por *Actualidad Económica* como una de las cien empresas españolas con mejor gestión económica

y financiera; así como del servicio en tráficos clave, como muestran los premios concedidos por *Dream World Cruise Destinations* a la actividad crucerística del Port de Barcelona.

En cuanto a la dimensión social, desde hace tiempo la organización entiende que hay que centrarse en el verdadero motor de la actividad, las personas. Pero ahora damos un paso más y planteamos un cambio cultural basado en tres pilares –el compromiso, la profesionalidad y la ética–; una manera de actuar que se implanta en la APB y debería poder hacerse extensiva al conjunto del Port.

Más allá, el Port de Barcelona mantiene también un compromiso con los ciudadanos y el territorio. Por eso es especialmente cuidadoso en la gestión medioambiental de sus instalaciones, obras, actividades, etc. Así, el Port tiene una presencia activa en las organizaciones dedicadas a la seguridad industrial y ambiental, realiza simulacros y controles periódicos y toma las medidas de prevención necesarias para garantizar la seguridad de la población. En esta línea, el pasado septiembre el Consejo de Administración de la APB aprobó la versión definitiva del Plan de Autoprotección (PAU) del Port de Barcelona, que se adapta a la normativa vigente, se integra con el sistema de protección civil y mejora la organización y la operatividad en caso de emergencia.

Nuestro puerto es escenario de una actividad comercial básica para desarrollo económico del entorno, pero además es un actor dinámico de su vida social y cultural y un generador de sinergias de negocio sostenible.

Sixte Cambra
Presidente del Port de Barcelona

2.

Port de Barcelona

MA 10EA

PA 002

01 11

Hitos 2010 y retos 2011

2.1. CUADRO RESUMEN

En los siguientes cuadros se han recogido los hitos alcanzados por el Port de Barcelona en 2010 y los principales retos

para el próximo 2011 desde el punto de vista de la sostenibilidad en sus tres dimensiones: económica, social y medioambiental. Corresponden a objetivos del Plan

de Empresa de la Autoridad Portuaria de Barcelona cuyos logros definen la trayectoria de gestión para alcanzar la finalidad estratégica del Port.

HITOS 2010	
<p>Fomento del desarrollo del Port de Barcelona poniendo en valor las tres dimensiones de sostenibilidad: económica, medioambiental y social:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración del argumentario sobre beneficios medioambientales (reducción de CO₂) para los clientes que optan por el Port de Barcelona para servir mercancías a Europa (SIMPORT). • Instalación de un sistema de detección de radiaciones en las puertas de entrada y salida de las terminales de contenedores. • Implantación del nuevo Plan de Autoprotección del Port de Barcelona. 	<p>Ser el puerto de <i>hinterland</i> y <i>SSS (short sea shipping)</i> más potente del sur de Europa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis de mercado potencial del Port de Barcelona en el norte de África. • Establecimiento de una nueva línea de <i>short sea shipping (SSS)</i> con Tánger. • Presentación del proyecto Marco Polo II para establecer una nueva línea de <i>SSS</i> con Grecia. • Realizar la misión comercial a Túnez.
<p>Promoción de una organización responsable y sostenible:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de la Memoria de Sostenibilidad del ejercicio 2009. • Auditoría y <i>benchmark</i> para la mejora de la Memoria de RSC. • Firma del Convenio para la donación de alimentos del PIF (Punto de Inspección Fronterizo) y aprobación del protocolo operativo. 	<p>Desarrollar una oferta de servicios completa y coherente con la finalidad del Port Vell mediante el ordenamiento de las actividades comerciales en los espacios públicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ordenamiento de las actividades comerciales en el espacio público de la nueva bocana Nord.
<p>Cumplimiento del Plan de Austeridad en base a dos objetivos: la reducción del gasto de personal y la reducción del gasto de explotación respecto del año 2009:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creación de un Comité de seguimiento del Plan de Austeridad. 	<p>Establecer una operativa portuaria más eficiente en base a las necesidades de los operadores y cargadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Propuesta de prescripciones de gestión de la carga y el pasaje. • Aprobación por la Comunidad Portuaria (Consejo Rector) del nuevo Plan de Calidad: Efficiency Network.
	<p>Mejorar la accesibilidad y movilidad en el Port de Barcelona</p> <ul style="list-style-type: none"> • Propuesta para el desarrollo y mejora de la red ferroviaria del Port de Barcelona (interna y externa). • Adjudicación del concurso para la adaptación del acceso UIC en la terminal de contenedores TCB.
	<p>Promover el cambio cultural para aumentar la eficacia y la eficiencia de la organización en la gestión y la orientación al cliente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo del Plan de Comunicación Interna (2011-2012). • Presentación al Comité Ejecutivo del Plan de Desarrollo Directivo.



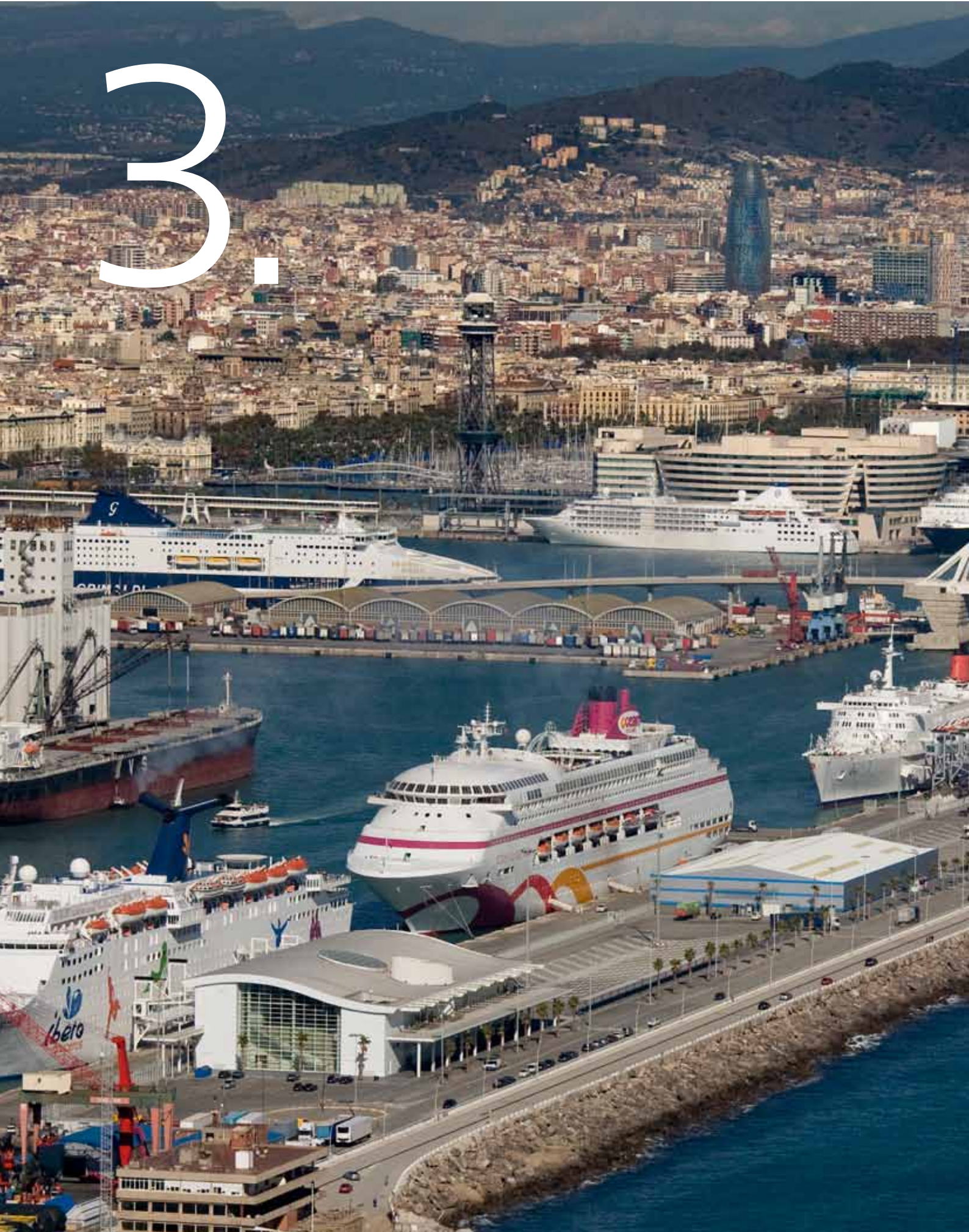
RETOS 2011	
Tramitar la Declaración de Impacto Ambiental del PAC2.	Implantar las mejoras del servicio de coordinación de posicionamientos aprobadas en el Consejo de la Administración.
Preparar licencias del servicio de recogida de residuos MARPOL.	Elaborar un informe mensual de los nuevos indicadores de calidad de procesos portuarios.
Adquirir artículos de "oficina verde" susceptibles de cambio en la organización (contención consumo de recursos naturales).	Redactar la licencia de Servicios Portuarios.
Definir un sistema para medir la reducción de emisiones de CO ₂ a la atmósfera debidas al incremento del transporte SSS y ferrocarril.	Poner en marcha el nuevo PIF.
Diseñar y definir los usos de las terminales ferroviarias interiores del Port en base a la complementariedad de la red interna y externa de terminales ferroportuarias.	Revisar el Plan de Comunicación Interna para 2012.
Activar los compromisos de la marca de calidad del Port de Barcelona (Efficiency Network).	Concretar el acuerdo de cierre del Proyecto PROA (Policía Portuaria).
Extender el Levante sin papeles a determinadas mercancías de importación.	Definir el mapa de procesos de primer nivel.
Desarrollar una aplicación de interface para el envío de listas de carga (EDI) entre los operadores logísticos ferroviarios y las terminales (marítimas e interiores).	Optimizar los procesos administrativos de la organización.
Elaborar la ordenanza de asignación de vías interiores y horarios "ventanas tracción".	Desarrollar el programa "La voz del Port" de SAC-SAU.
Consolidar/ampliar el servicio diario ferrocarril en zona centro.	Elaborar los planes de acción de mejora derivadas del estudio de clima 2010 en cada Subdirección General, Secretaría General, Dirección General y Presidencia.
Crear el servicio ferroviario entre Barcelona - Toulouse - Burdeos.	Desarrollar los planes de acción previstos para 2011 derivados del estudio de clima 2010.
Redactar las normas de uso y las condiciones de reparto de las zonas de aparcamiento de camiones en el Port de Barcelona.	Mejorar las condiciones de trabajo construyendo el nuevo edificio para la Policía Portuaria, Conservación y Archivo.

2.2. PREMIOS Y DISTINCIONES RECIBIDAS

- La APB ha sido distinguida como una de las cien empresas españolas con mejor gestión económica y financiera por parte de la revista *Actualidad Económica*.
- Un año más la publicación especializada *Dream World Cruise Destinations Magazine* ha reconocido el desempeño de la actividad de cruceros en el Port de Barcelona, otorgándole premios en las siguientes categorías:
 - Mejor destino de turnaround
 - Mejores operaciones de turnaround
 - Servicios portuarios más eficientes

El jurado de estos galardones está formado por representantes de las compañías de cruceros más importantes del mundo.

3.



El Port de Barcelona

3.1. PERFIL Y GOBIERNO

3.1.1. La organización

La Autoridad Portuaria de Barcelona (a partir de ahora, APB), con domicilio social en Portal de la Pau, número 6, de Barcelona, es la entidad estatal de derecho público a la cual corresponde la gestión del Port de Barcelona de acuerdo con el mandato contenido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por las leyes 62/1997, de 26 de diciembre, 48/2003, de 26 de noviembre y 33/2010, de 5 de agosto.

La entidad tiene personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad para obrar. Se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Sus actividades deben ajustarse a la ordenación jurídica privada, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, excepto en el ejercicio de las funciones de poder público que la ordenación le atribuya. En la contratación se somete, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.

En cuanto al régimen patrimonial, se rige por la legislación específica y,

en aquello que no esté previsto, por la legislación del patrimonio de las Administraciones Públicas.

La entidad desarrolla sus funciones bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.

El máximo órgano de gobierno

Una de las medidas contenidas en el acuerdo de racionalización del sector público empresarial, adoptado por el Consejo de Ministros en fecha 30 de abril de 2010, ha sido la reducción de un 40% en el número de miembros de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias. Esta reducción se ha visto materializada mediante la promulgación de la Ley 33/2010, de 10 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios a los puertos de interés general, que ha fijado la composición de los Consejos de Administración en presidente, un miembro nato (el capitán marítimo) y un número de vocales comprendido entre 10 y 13 en el caso de los puertos peninsulares.

Como consecuencia de esta modificación, en sesión de 28 de septiembre de 2010 el Gobierno de la Generalitat de Cataluña determinó la nueva composición del **Consejo de Administración de la APB**, que se mantenía a 31 de diciembre de 2010.

Presidente:

Jordi Valls Riera

Miembro nato:

Francisco J. Valencia Alonso (capitán marítimo)

En representación de la Administración del Estado:

María Pilar Fernández Bozal, abogada del Estado

Jaime Ódena Martínez, Puertos del Estado

Montserrat García Llovera, subdelegada del Gobierno

En representación de la Generalitat de Cataluña:

Mariano Fernández Fernández, Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLT)

Joaquim Maria Tintoré Blanc, Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona

Ángel Montesinos García, Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona

Joaquim Llach Mascaró

En representación de los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del Port de Barcelona:

Jordi William Carnes Ayats, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona

Lluís Tejedor Ballesteros, alcalde-presidente del Ayuntamiento del Prat de Llobregat

En representación de las cámaras de comercio y de organizaciones empresariales y sindicales:

Josep Manuel Basáñez Villaluenga, Cámara de Comercio de Barcelona
 Xavier María Vidal Niebla, Asociación de Empresas Estibadoras
 José Pérez Domínguez, Comisiones Obreras
 Joan Moreno Cabello, Unión General de Trabajadores

También forman parte del Consejo de Administración, con voz pero sin voto, el **director general de la APB**, José Alberto Carbonell Camallonga y el **secretario general de la APB**, Román Eguinoa de San Román, que es también secretario del Consejo de Administración.

Por otra parte, en la misma línea del ya mencionado acuerdo de racionalización del sector público empresarial, y en base a las medidas dictadas por el Gobierno del

Estado con el objetivo de reducir el déficit público, el Consejo de Administración acordó la reducción en un 10% del importe de las dietas de asistencia al Consejo de Administración y a la Ponencia Colegiada, con efectos a 1 de julio de 2010. Finalmente este último órgano, la Ponencia Colegiada, ha sido suprimido en sesión del Consejo de 7 de octubre de 2010.

3.1.2. Presidencia y Dirección General

La Presidencia

La Generalitat de Cataluña designa, entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad, la que debe ocupar la Presidencia. La designación

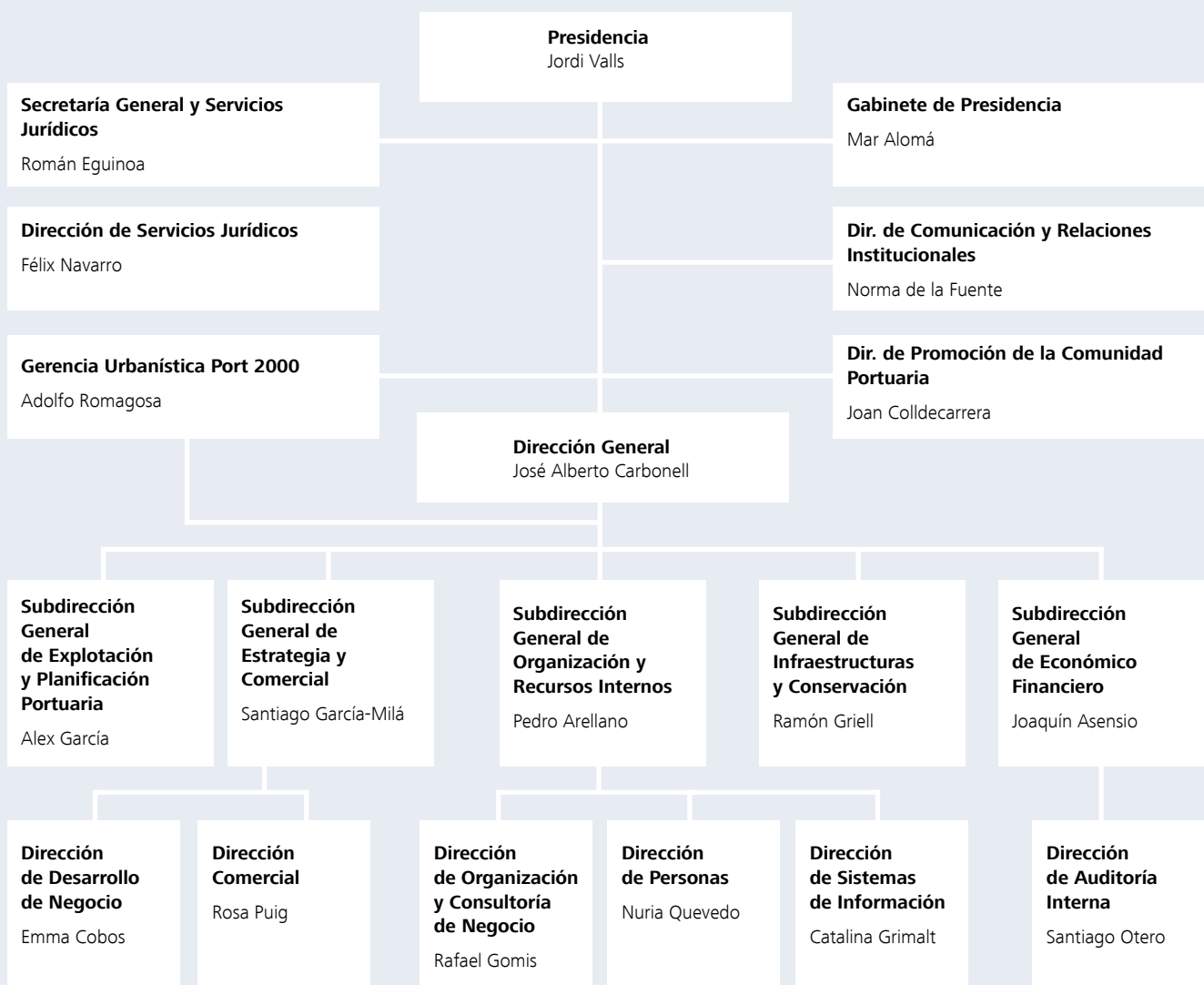
se publica en el *Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña* una vez comunicada al ministro de Fomento, quien, a su vez, tras ratificarlo, dispone su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

El presidente es órgano de gobierno en sí mismo y tiene atribuidas por ley funciones ejecutivas (artículo 103 de la Ley 48/2003).

La Dirección General

El director general es nombrado por mayoría absoluta del Consejo de Administración de la APB, a propuesta de la Presidencia, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y una experiencia de, como mínimo, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

3.1.3 Organigrama



3.1.4. Empresas participadas

La organización dispone de una estructura de empresas participadas en sus distintas dimensiones de negocio. La estrategia básica de la organización es invertir para impulsar la iniciativa

privada en proyectos clave y, posteriormente, a medida que las respectivas empresas consiguen la autosuficiencia, ir decreciendo progresivamente la participación en ellas. Mediante la venta de acciones se recupera la inversión y, a su vez, la

capacidad de impulsar nuevos proyectos.

Las sociedades participadas tienen en común que cubren un servicio específico y focalizado, tienen como objetivo la expansión del Port de Barcelona y usan fórmulas innovadoras, flexibles y más eficientes.

	2009	2010
GERENCIA URBANÍSTICA PORT 2000	100%	100%
Creada para gestionar, en representación de la APB, la reforma urbanística del Port Vell. Su ámbito de actuación incluye el Maremagnum, l'Aquàrium, las salas de cine Cinesa e Imax, el Palau del Mar, con el Museo de Historia de Cataluña, y el World Trade Center Barcelona. Actualmente gestiona el ámbito ciudadano del Port de Barcelona.		
	2009	2010
WORLD TRADE CENTER BARCELONA, SA	52,28%	52,28%
Gestiona el complejo del mismo nombre inaugurado en el año 1999 y dotado con las últimas novedades tecnológicas. Reúne una amplia gama de servicios, instalaciones y negocios internacionales en 35.000 m ² de espacios para oficinas, 6.500 m ² para zonas comerciales, 5.000 m ² para salas de convenciones y congresos, además de un hotel. En la actualidad la APB tiene aquí sus oficinas centrales.		
	2009	2010
CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA, SA (CILSA)	63%	51%
CILSA gestiona la ZAL (Zona de Actividades Logísticas) en terrenos propiedad de la APB situados en los términos municipales de Barcelona (ZAL I) y El Prat (ZAL II) así como en la localidad francesa de Toulouse (ZAL Toulouse). Su finalidad es la promoción y gestión de la actividad logística del Port de Barcelona. En el ejercicio 2010 se ha producido una disminución de la participación en CILSA, como consecuencia de la aportación de un 12% de acciones de la compañía a la sociedad participada Consorci de Parcs Logístics, SL.		
	2009	2010
CONSORCI DE PARCS LOGÍSTICS, SL	-	35,46%
La APB participa desde el presente ejercicio en esta sociedad, que tiene a Abertis Logística como socio de referencia. Es un holding cuyo objetivo es promover y desarrollar actividades logísticas en Cataluña y en el sur de Francia. Está prevista una disminución en la participación de la organización tras culminar la fase de ampliación.		
	2009	2010
CATALANA D'INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES, SL	49%	49%
Empresa propietaria de la empresa Muelles y Espacios Portuarios, SA (MEPSA), titular de una concesión de 49 hectáreas situada en el muelle de Inflamables. Su actividad principal es gestionar el parque de terminales portuarias situado en este espacio.		
	2009	2010
TERMINAL INTERMODAL DE L'EMPORDÀ, SL	47,30%	47,30%
A finales de 2009 se realizó una aportación de 1.500 miles de euros, representativa del 47,3% del capital social de esta sociedad, constituida el 18 de febrero de 2010 con Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA (CIMALSA) para promover y desarrollar conjuntamente la actividad ferroviaria de la Terminal de Vilamalla y la futura Terminal Intermodal de El Far de l'Empordà.		
	2009	2010
TERMINAL MARÍTIMA ZARAGOZA, SL	21,55%	21,55%
Sociedad que gestiona la terminal marítima ubicada en Zaragoza e 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.		

	2009	2010
PORTIC BARCELONA, SA	25,18%	25,18%
Nace a iniciativa de la APB con el apoyo 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.		
	2009	2010
CREUERS DEL PORT DE BARCELONA, SA	20%	20%
Empresa creada a principios del año 2000 para gestionar terminales de cruceros en el Port de Barcelona. Tiene por finalidad asegurar el nivel inversor que demanda el sector así como mantener una relación de proximidad con los clientes.		
	2009	2010
MARINA PORT VELL, SA	14,98%	14,98%
Empresa ubicada en el muelle de Barcelona –puerto deportivo–, dedicada a la gestión de amarres y atraques de embarcaciones deportivas.		
	2009	2010
BARCELONA REGIONAL AGENCIA METROPOLITANA DE DESARROLLO URBANÍSTICO Y DE INFRAESTRUCTURAS, SA	11,77%	11,77%
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.		
	2009	2010
BARCELONA STRATEGICAL URBAN SYSTEMS, AIE	14,20%	25%
Agrupación de Interés Económico constituida en 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. Tiene por objeto la formulación de propuestas estratégicas de carácter urbanístico e infraestructural.		
	2009	2010
PUERTO SECO MADRID, SA	10,20%	10,20%
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.		
	2009	2010
MARINA BARCELONA 92, SA	8,07%	8,07%
Constituida el año 1990, inició sus actividades en 1992 como concesión portuaria. Se dedica a la reparación de embarcaciones y actualmente enfoca su negocio a la reparación de yates de gran eslora.		
	2009	2010
SOCIEDAD ANÓNIMA DE ECONOMÍA MIXTA LOCAL PERPIGNAN-SAINT CHARLES CONTENEUR TERMINAL	5%	5%
Constituida en septiembre de 2008 con autoridades y operadores franceses, esta sociedad se ocupa de la promoción y gestión de la terminal de Perpiñán, para facilitar y consolidar la presencia del Port de Barcelona en Francia.		

3.2. PORT DE BARCELONA, ENCLAVE ESTRATÉGICO Y COMERCIAL

Port de Barcelona es una marca registrada que responde a una gran corporación empresarial al servicio de los flujos de comercio que se encaminan a través de esta infraestructura y que la convierten en un facilitador de negocios, de transporte, del comercio y de la economía en general.

Port de Barcelona es una idea de servicio y calidad compartida que vincula en clave de cooperación a la propia APB, a las administraciones y organismos, a las distintas empresas, a la red de terminales y servicios terrestres o a los diferentes representantes comerciales en Argentina, Japón o China, que contribuyen a la actividad y tienen diferentes intereses en el proyecto del Puerto de Barcelona.

El Port de Barcelona dispone de ventajas competitivas ante las **tendencias actuales de la economía y el comercio internacional:**

- **Cambios en los sistemas productivos:** *global sourcing*. Las decisiones son globales y optan por cadenas logísticas estructuradas.
- **Crecimiento del comercio internacional y marítimo**, que hace necesaria la disponibilidad de infraestructuras portuarias.
- **Efecto China y Extremo Oriente.** El Port está bien posicionado en estos mercados especialmente dinámicos.
- **Ampliación de la Unión Europea (UE) y deslocalización hacia el este** de la producción. Aunque el centro de actividad económica e industrial se traslada más lejos de Barcelona, su puerto mantiene la posición privilegiada para las rutas del comercio mundial.
- **La creación de la Unión por el Mediterráneo (UpM)**, que tendrá su secretariado permanente en Barcelona, implica el desarrollo de un mercado de 750 millones de personas y 42 países, con centro en el Mediterráneo.

Port de Barcelona es una marca registrada que responde a una gran corporación empresarial al servicio de los flujos de comercio que se encaminan a través de esta infraestructura y que la convierten en un facilitador de negocios, de transporte, del comercio y de la economía en general.

3.3. PRINCIPALES MAGNITUDES

3.3.1. Tráficos principales

El Port de Barcelona ha completado el ejercicio 2010 con un crecimiento notable en los principales indicadores de tráfico: ha movido un total de 43,9 millones de toneladas (+2,4 respecto a 2009) y el número de contenedores se ha situado en 1.945.733 TEU (+8%). En cuanto a tipos de carga, ha tenido especial buen comportamiento la carga general (+6%); los graneles, ligados a la situación económica y de consumo, han experimentado ascensos generalizados sobre todo en los líquidos; y el tráfico de vehículos nuevos, también muy condicionado por el consumo y las decisiones estratégicas de marcas y navieras, se ha recuperado y ha alcanzado las 550.874 unidades (+26%).

El comercio internacional del Port ha crecido un 19% y China se consolida un año más como el principal socio comercial del puerto, con un 24% de la cuota de mercado de contenedor. Pero también han contribuido a la evolución total de tráfico los intercambios con el *hinterland*, impulsados por el tráfico ferroviario del Port de Barcelona (aumento del 22% en vehículos y del 75% en contenedores) y por el *short sea shipping* (+12%).

El tráfico total de pasajeros ha sido de 3,4 millones de pasajeros, un incremento del 8%. Más de un millón corresponden a viajeros de línea regular –de SSS y con las Baleares–, mientras el resto (casi 2,4 millones) han sido cruceristas, un 9% más que en 2009 y que confirman el Port de Barcelona como líder europeo absoluto en este tráfico y cuarto mundial en número de pasajeros y como puerto base.

Para más información:

ver Memoria anual / Estadísticas de tráfico y pasajeros / Líneas Regulares
<http://www11.portdebarcelona.es/Lineasferroviarias.pdf>

3.3.2. Resultados económicos

Según datos auditados, el importe neto de la cifra de negocios de la APB del 2010 ha registrado un crecimiento anual del 3%, en un ejercicio que ha mostrado síntomas de una ligera recuperación económica y en el cual los principales indicadores de la actividad portuaria han invertido el signo de los fuertes descensos del año anterior.

	2008	2009	2010
Importe neto de la cifra de negocio (€)	166.620.221,62	162.196.443,93	167.361.020,81
Resultado de explotación (€)	68.949.087,90	30.013.434,41	77.847.161,47
Resultado del ejercicio (€)	50.775.781,80	22.071.728,35	81.444.609,27
<i>Cash flow</i> (recursos generados por las operaciones) (€)	77.987.653,89	75.352.517,84	92.816.154,19
Rentabilidad (ROA)	3,9%	1,6%	4%
Rentabilidad (ROE)	6,0%	2,5%	8,7%
Inversiones materiales (€)	144.274.047,81	105.214.840,85	65.738.429,44

	2008	2009	2010
Inversiones intangibles (€)	2.049.036,33	2.284.642,10	2.333.124,79
Inversiones financieras (€)	19.980.182,33	7.631.119,49	24.183.448,77
EBITDA (€)	93.544.617,36	91.739.366,55	99.686.472,05

Para más información: ver Memoria anual / Estados financieros

CASO DE ESTUDIO: LA GESTIÓN FINANCIERA

La crisis financiera internacional que estalló a finales del 2008 se trasladó rápidamente a todos los sectores de la economía y a todos los países con mayor o menor intensidad, constituyendo una de las recesiones más importantes de las siete últimas décadas.

En el puerto de Barcelona se tradujo en una caída libre del tráfico con carácter general en el momento en el que se acometía la mayor inversión de la historia de la organización. En los primeros meses de este 2010, se han detectado síntomas de una potencial pero leve mejoría de la actividad portuaria que podrían significar una incipiente recuperación.

Las medidas adoptadas desde los primeros síntomas de la crisis han sido la clave de la gestión financiera. En primer lugar y en el momento de menor incertidumbre y, por lo tanto, mayor conocimiento de la evolución de las hipótesis y escenarios futuros (tráficos, tipos de interés, inversiones, gastos, etc.), se reelaboró el plan financiero de la APB y se sometió a una continua revisión acorde a las nuevas previsiones. Todo ello como guía para conocer cuál sería la posición económico financiera de la organización en cada posible escenario, primordial para la toma de decisiones.

En segundo lugar, para paliar la caída de ingresos manteniendo el esfuerzo inversor, se centró la atención en el control, intensificación y consolidación de la liquidez mediante la renovación y ampliación de pólizas de crédito, así como la obtención de financiación a largo plazo, en unos momentos de restricción del crédito. Como efecto de esta línea de actuación, la entidad mantiene actualmente una posición de liquidez muy holgada, disponiendo, además, de un volumen de pólizas de crédito contratadas de 26 millones de euros, de un crédito sindicado a largo

plazo disponible de 50 millones y con la autorización de un préstamo otorgado por el Banco Europeo de Inversiones por un importe de 150 millones de euros. Esto significa que actualmente la APB cuenta con una totalidad de créditos todavía no dispuestos que ascienden a 226 millones de euros.

Se puede afirmar con rotundidad que existe una posición financiera suficientemente equilibrada para acometer los planes y proyectos previstos para los próximos años, siempre que se actúe con la prudencia que exigen los actuales momentos de crisis. Esta posición favorable radica en la maximización de los cuatro ejes que configuraron la estrategia financiera adoptada desde un principio para la consecución del plan de ampliación del puerto:

- la obtención de fondos no retornables mediante el Fondo de Cohesión de la Unión Europea.
- la financiación privada de infraestructuras mediante aportaciones a fondo perdido y anticipos de tasas de los concesionarios.
- la obtención de financiación mediante préstamos a muy largo plazo y, sobre todo,
- el mantenimiento de una política de incremento de los recursos generados que permite compensar los mayores intereses a pagar por el endeudamiento.

3.3.3. Subvenciones y ayudas recibidas

La APB ha recibido, durante el ejercicio 2010, las siguientes aportaciones públicas:

	2008	2009	2010
Subvenciones de capital (Fondo de Cohesión Europeo)	10.011.969,26	-	-
COPCA, AECI	55.600,00	22.000,00	48.051,93
FORCEM (Infraestructuras)	41.793,80	-	-
Generalitat de Cataluña	47.084,07	2.000,00	11.831,57
OPPE	26.584,03	5.600,00	12.713,51
PTOP (Proyecto Proatrans)	26.032,58	34.816,04	-
FORCEM (Formación)	60.392,54	61.695,14	64.212,08
Departamento de Trabajo de la Generalitat de Cataluña (1ª Jornada de Responsabilidad Social dirigida a la Comunidad Portuaria)	11.029,92	-	-
Generalitat de Cataluña. Departamento de Trabajo. Dirección General de Relaciones (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	2.800,00
Subvención exposición "100 años del Port de Barcelona" en el Museo Marítimo (OPPE)	3.000,00	-	-
Subvención Punto de información del Port de Barcelona en el edificio de Atarazanas (OPPE)	6.120,00	-	-
TOTAL	10.289.606,20	134.111,18	139.609,09

3.3.4. Principales inversiones

Durante el ejercicio, la entidad ha ejecutado un volumen de inversiones de 95,5 millones de euros, de los cuales la mayoría han ido dirigidos a obras de infraestructura.

	2008	2009	2010
Muelle Prat	67.654.779,50	55.346.006,48	17.175.419,15
Muelle Sud	7.813.035,16	21.732.058,58	18.867.479,48
Muelle Inflamables	-	4.004.975,74	3.931.011,75
Edificio PIF	998.618,34	76.679,82	3.205.734,43
Ampliación muelle Adossat	-	8.625.030,41	2.973.730,11
Calzada Autoterminal	-	135.578,00	2.168.302,46
Dique de abrigo Est	25.180.414,30	-	-
Dique de abrigo Sud	16.438.368,15	-	-



4



Un modelo de gestión responsable y sostenible

4.1. MISIÓN, VISIÓN, VALORES Y GRUPOS DE INTERÉS

4.1.1. Misión, visión y valores corporativos

La misión del Port de Barcelona es:

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

La amplia competencia sobre el territorio, los servicios portuarios básicos y la notable capacidad de influencia de la Autoridad Portuaria de Barcelona sugieren definir la misión de la organización del siguiente modo:

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

La **visión**, que concreta a dónde quiere llegar el Port, se ha definido como:

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

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

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

Para alcanzar los retos que se propone el Port ante los cambios y evolución

El Port de Barcelona trabaja continuamente en la revisión de sus interlocutores y sus canales de comunicación y relación, así como en precisar el conocimiento sobre las expectativas, necesidades e intereses de todas las partes implicadas.

del mercado, el 16 de febrero de 2010 el Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria ha aprobado el Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona, elaborado a lo largo del año 2009.

El documento considera cuatro grandes líneas estratégicas de negocio, con un objetivo estratégico asociado a cada una de ellas y un conjunto de objetivos operativos para su cumplimiento: el puerto comercial y logístico, el puerto de la energía, el puerto de los cruceros y el Port Vell o puerto ciudadano.

Para más información: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/PlanEstrategico.pdf>

- Operadores de gestión y trámites documentales
 - Consignatarios
 - Transitarios
 - Agentes de aduanas
 - Operadores telemáticos

Instituciones y administraciones

Medios de comunicación

Personas

Proveedores

Ciudadanos

Para más información: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Gruposdeinteres.pdf>

Principales interlocutores y mecanismos de relación con los grupos de interés

El Port de Barcelona trabaja continuamente en la revisión de sus interlocutores y sus canales de comunicación y relación, así como en precisar el conocimiento sobre las expectativas, necesidades e intereses de todas las partes implicadas. En consecuencia, todos ellos (grupos de interés, sus vinculaciones, necesidades y prioridades) tienen carácter dinámico, pueden cambiar.

Tanto en el máximo órgano de Gobierno, como en la estructura de la entidad o en la de la Comunidad

4.1.2. Grupos de interés

Clientes

- Clientes finales
- Clientes directos
 - Usuarios
 - Pasajeros

Operadores

- Operadores de terminales
- Operadores marítimos
- Operadores de estiba y desestiba
- Operadores logísticos
- Operadores de transporte terrestre
- Operadores de transporte marítimo

Portuaria hay interlocutores y canales específicos para cada uno de los grupos de interés. Entre los medios, destacan herramientas avanzadas como Selligent (sistema tecnológico que ofrece soluciones de gestión global de relación con el cliente y de comercio electrónico), la red de páginas web o diarios digitales específicos como el CCLink. Especial relevancia para la organización tienen las asociaciones del sector, con las que busca mantener un continuo y fluido diálogo manteniendo una participación activa en las iniciativas de mejora o de responsabilidad social.

4.1.3. Pertenencia a organizaciones

El Port de Barcelona, con el fin de facilitar la implantación de su estrategia, está presente en distintas organizaciones, foros y eventos de carácter internacional entre los que cabe destacar los siguientes

- **FERRMED.** El Port es **miembro activo** de esta asociación, que tiene como objetivo la promoción del eje ferroviario europeo para mercancías Mediterráneo occidental-Ródano-Rin-Escandinavia entre Algeciras y Estocolmo. En los últimos años ha centrado su actividad en la realización de un gran estudio global de oferta y demanda de alcance técnico y socioeconómico. Su objetivo es

proponer las inversiones más urgentes en el corredor y declarar el eje como proyecto prioritario en la actual revisión de la Red Transeuropea de Transportes que lleva a cabo la Comisión Europea. Durante el 2010 FERRMED ha trabajado en la divulgación de las conclusiones y recomendaciones del estudio, que ponen de manifiesto la relevancia y justificación socioeconómica y medioambiental del eje para el conjunto de la Unión Europea; y en especial para hacer de España, junto con el sur de Francia, una plataforma logística intercontinental de primer orden. En el marco de las Jornadas TEN-T 2010, celebradas en Zaragoza, FERRMED ha presentado sus criterios para definir la red transeuropea ferroviaria principal. Principalmente: la implantación progresiva de los denominados "estándares FERRMED" (trenes de 1.500 m y unificación de los diferentes gálibos, de los diferentes anchos de vía, de los sistemas de explotación...) y la inclusión en la red líneas básicas que aún no han sido declaradas como proyectos prioritarios, como es el corredor mediterráneo.

- **Casa Asia.** La estrecha **colaboración** con Casa Asia permite al Port de Barcelona aprovechar el amplio conocimiento y contactos institucionales y empresariales de ésta para participar en la promoción y

realización de actividades orientadas a incrementar las relaciones entre el continente europeo y el asiático. Con esta voluntad, durante este año Casa Asia ha realizado el estudio "Análisis del potencial de los puertos del Mediterráneo español como puerta de entrada de China en Europa", presentado en el marco de la Expo de Shanghai 2010.

- **China Europe International Business School (CEIBS).** El Port de Barcelona ha continuado patrocinando la **cátedra de Logística** de CEIBS, fruto del convenio de colaboración vigente entre ambas entidades. Ubicada en Shanghai, CEIBS ha sido considerada como una de las tres mejores escuelas de negocio de Asia en los últimos seis años y la 17ª del mundo, según la clasificación del *Financial Times* en 2010. El principal objetivo del Port de Barcelona con este patrocinio es profundizar los conocimientos sobre el prioritario mercado chino, a través de la impartición de seminarios y trabajos de investigación relacionados con la gestión, el funcionamiento y las prácticas de innovación de la cadena de suministro en los flujos de comercio entre ambos continentes.
- **Asociación Internacional de Puertos (IAPH, International Association of Ports and Harbors).** Este ejercicio el Port de Barcelona ha mantenido la **vicepresidencia** de la IAPH, asumida en 2009 y por un periodo de cinco años, después de los cuales podrá alcanzar la presidencia durante dos años. Dentro de este organismo el Port también ostenta la **vicepresidencia del Comité de Facilitación del Comercio y los Sistemas de Comunidad Portuaria** (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).
- **Organización Mundial de Aduanas (World Customs Organisation).** El Port de Barcelona participa en esta organización a través de la IAPH.
- **Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT, United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business).** También se participa a través de la IAPH.



- **Organización Europea de Puertos** (ESPO, European Sea Ports Organisation). En el ámbito europeo el Port de Barcelona ocupa la **presidencia del Comité de Intermodalidad y Logística** de la ESPO, asumida en 2008. A través de esta organización los puertos europeos pueden actuar conjuntamente ante las decisiones de la Comisión Europea sobre temas marítimos y portuarios.
- **MedCruise**. El Port de Barcelona ostenta la **vicepresidencia** de esta asociación de puertos de cruceros del Mediterráneo, que celebrará elecciones al Comité de Dirección el año 2011.
- **Foro Marítimo Catalán**. El Port de Barcelona es miembro de este foro, cuyo fin es fomentar el desarrollo económico de su entorno y ser un facilitador del comercio internacional mediante la vinculación entre los diferentes agentes empresariales, grupos de empresas e instituciones que participan directa o indirectamente en el sector marítimo catalán. El Port de Barcelona ha asumido este año la **segunda vicepresidencia** de la entidad.
- **Congreso Sino-Europeo de Transitarios**. El rol internacionalizador del Port de Barcelona se ha subrayado con la activa **participación** en la primera edición del congreso que ha reunido en la capital catalana a los principales transitarios y operadores logísticos chinos.

4.1.4. Estrategia y política de responsabilidad social corporativa (RSC)

El desarrollo sostenible del Port de Barcelona pasa por lograr sus metas estratégicas con la mayor eficiencia y compromiso posibles para no comprometer los recursos o las oportunidades de las generaciones futuras.

El Plan Estratégico del Port de Barcelona integra el concepto de responsabilidad social corporativa (RSC) **en las tres** dimensiones de la sostenibilidad ya citadas: económica, social y medioambiental.

Cada vez más, el éxito de un proyecto depende de factores intangibles como la confianza de la sociedad, la imagen y la reputación, el conocimiento compartido, la transparencia y las buenas prácticas, etc. Por este motivo, desarrollar las distintas dimensiones de la política social es esencial para equilibrarla con los desarrollos de los ámbitos económico y ambiental.

Política económica

Para mantener la eficiencia competitiva es necesario actuar en los campos siguientes:

- Adecuar la política tarifaria y de servicios a las necesidades de los clientes del Port de Barcelona para favorecer su competitividad.
- Eliminar las barreras actuales y fomentar la libre competencia en la prestación de todos los servicios portuarios.
- Adaptar las condiciones de servicios y las tarifas de los operadores, y en especial de los servicios portuarios básicos, a las condiciones de mercado y favorecer la captación de cargas y pasajeros.
- Promover la transparencia en la prestación de los servicios portuarios y conseguir un seguimiento en tiempo real de la mercancía que facilite la agilidad y la eficacia operativa.

Política medioambiental

Ver Capítulo 6

Política social

Cada vez más, el éxito de un proyecto depende de factores intangibles como la confianza de la sociedad, la imagen y la reputación, el conocimiento compartido, la transparencia y las buenas prácticas, etc. Por este motivo, desarrollar las distintas dimensiones de la política social es esencial para equilibrarla con los desarrollos de los ámbitos económico y ambiental.

El Port de Barcelona se ha fijado como parte de su objetivo social:

- Fomentar la **participación social y el voluntariado** promoviendo campañas y actividades solidarias.
- Promover e implantar **políticas específicas en temas de relevancia social**, como la igualdad de oportunidades.
- Fomentar la formación, el aprendizaje, el ocio y el deporte hacia el **bienestar y desarrollo integral de las personas**.

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 1,4% del PIB de Cataluña y el 0,3% del PIB de España. En términos de empleo, el Port de Barcelona genera un total de 13.365 puestos de trabajo directos y 18.736 indirectos, que en conjunto suponen un 0,85% del total de Cataluña.

- **Fortalecer los vínculos con la ciudad de Barcelona**, promoviendo acuerdos de colaboración con sus instituciones y entidades sociales relevantes y desarrollando un proyecto cultural propio.
- **Proteger físicamente a las personas de la Comunidad Portuaria**, a través del desarrollo de una cultura y una actitud preventiva ante los riesgos específicos del entorno portuario.
- **Fomentar el diálogo, la colaboración y las relaciones sociales** entre las empresas portuarias y las personas que en ellas trabajan.

Plan de dinamización de la RSC en la Comunidad Portuaria

Los distintos actores de la Comunidad Portuaria vienen participando, desde hace muchos años, en muy diversas iniciativas y proyectos que abarcan las tres dimensiones de la sostenibilidad. Esto ha hecho necesario plantearse la elaboración de un plan de dinamización de la RSC en la Comunidad Portuaria de Barcelona.

Este plan se centra en tres grandes ámbitos:

- **Informar y sensibilizar** sobre responsabilidad empresarial y sostenibilidad.
- **Formar** a la Comunidad Portuaria en materia de RSC.
- **Promover** iniciativas conjuntas.

4.2. PRINCIPIOS DE ACTUACIÓN EN RELACIÓN CON LA COMUNIDAD PORTUARIA, LOS CLIENTES, LOS USUARIOS Y LOS CIUDADANOS

Desde 1993, año en el que se estructuró formalmente la Comunidad Portuaria (CP), el entorno de negocio y la propia actividad del Port de Barcelona han cambiado substancialmente. La

nueva estrategia, la ampliación y los importantes retos exigen mayor potencia y más coordinación de este órgano multiorganizacional. Por este motivo se plantean los siguientes principios de actuación:

- Potenciar la integración en la CP de nuevos agentes de la cadena logística, abriéndola más a cargadores y operadores externos.
- Estructurar y dinamizar la CP para poner en práctica la logística colaborativa.
- Dar a conocer la importancia estratégica del Port para la sociedad, así como su impacto económico en el tejido empresarial catalán.
- Fomentar la responsabilidad social corporativa de todas las empresas de la CP para coordinar esfuerzos y recursos hacia un Puerto más sostenible.
- Incentivar la innovación y el desarrollo tecnológico como herramientas básicas para el despliegue de la estrategia de expansión del Port.

4.2.1. Port de Barcelona, motor económico

El Port de Barcelona es una infraestructura esencial para la economía catalana y para el conjunto de España, que en 2010 ha canalizado el 71% del comercio exterior marítimo de Cataluña y el 21% de España expresados en valor. Concretamente, el valor de las mercancías que han transitado por el Port de Barcelona este año ha ascendido a 50.244 millones de euros.

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 1,4% del PIB de Cataluña y el 0,3% del PIB de España. En términos de empleo, el Port de Barcelona genera un total de 13.365 puestos de trabajo directos y 18.736 indirectos, que en conjunto suponen un 0,85% del total de Cataluña.

En relación con lo anterior, la dimensión económica del Port va más allá de la propia actividad comercial desarrollada en las instalaciones portuarias, en la medida que genera un conjunto de rentas y empleo adicionales al resto de sectores de la economía:

- Por cada 100€ de renta o riqueza generados directamente por las empresas del Port se generan 58€ adicionales de renta en la economía.
- Por cada 2 empleos portuarios se generan 3 puestos de trabajo adicionales en la economía.

El Port de Barcelona, comprometido con la ciudad, se propone continuar siendo la principal plaza de Europa y cuarta del mundo en cruceros, un tráfico que implica una riqueza directa para la ciudad altamente complementaria con su vocación turística.

Los cruceros conllevan una inversión considerable para la entidad, en línea de muelle, terminales y servicios varios en la operativa, en la que destacan los altos estándares de seguridad. Si bien esta inversión no supone, en ingresos, un retorno rentable para la APB pero sí para la ciudad de Barcelona.

Un total de 2.350.283 cruceristas han pasado el 2010 por el Port de Barcelona, cifra que supone un 9% más que el año anterior y un nuevo récord anual. Más del 56% del pasaje ha iniciado y acabado su crucero en Barcelona, hecho que demuestra la consolidación como puerto base de esta industria y factor de generación de negocio en la ciudad.

El Port de Barcelona cuenta hoy con siete terminales especializadas que siguen estrictamente la norma del International Ship and Port Security Code (código ISPS). En este ejercicio se ha superado con éxito la inspección de la nueva regulación de la Unión Europea (CE) 2005/65, que sistematiza la aplicación de medidas que el ISPS consideraba meras recomendaciones para los puertos europeos, y pone de relevancia el rol que se otorga a la seguridad de los usuarios del puerto y los ciudadanos en general.

Por otra parte, la nueva terminal 1 del aeropuerto de Barcelona ayuda a consolidar los vuelos internacionales, añadiendo vuelos directos con origen en Barcelona y destino en Miami, Philadelphia, New York, Atlanta o Chicago. Ello incrementará, previsiblemente, la capacidad del Port de Barcelona para atraer cruceristas desde Estados Unidos.

4.2.2. Clientes y usuarios del Port de Barcelona

El Sistema de Calidad del Port de Barcelona

Durante el año 2010 se ha llevado a cabo la aprobación e implantación del nuevo Plan de Calidad. Éste hereda los objetivos del establecido en 1993 y amplía el alcance de actuación a procesos más globales, atendiendo a las necesidades y expectativas detectadas en varios estudios realizados a clientes finales.

Este Plan, que adopta la marca de calidad Efficiency Network, establece una serie de compromisos de eficiencia para los clientes finales (exportadores e importadores) y compensaciones por posibles incumplimientos de los citados compromisos. El Plan pretende apoyar la promoción comercial al tiempo que es una herramienta de mejora de los procesos portuarios.

El liderazgo y coordinación de este nuevo proyecto de calidad recae en la APB, que en la primera etapa ha llevado a cabo visitas y entrevistas con el fin de presentar los beneficios de la adhesión al Plan de Calidad. También se ha puesto en marcha un sistema de control de procesos que permite obtener información sobre el paso de la mercancía por el puerto. Estos indicadores permiten consultar el grado de fiabilidad de estos procesos en base a unos estándares de calidad preestablecidos mediante la participación en reuniones previas con los clientes finales.

Para más información: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Plandecalidad.pdf>



Informe del Sistema de Calidad

Trimestral y anualmente se elabora un informe del Sistema de Calidad del Port de Barcelona, que pretende ser una fotografía de la gestión del paso de la mercancía por el puerto al objeto de detectar los puntos débiles que permitan implantar la mejora continua.

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

INTEGRIDAD Y SEGURIDAD	2008	2009	2010	Variación %
Contenedores llenos export/import dentro del Sistema de Calidad	335.437	520.655	599.084	15,06
Embalajes manipulados dentro del Sistema de Calidad	2.090.696	2.316.991	2.792.701	21,60
Intervenciones del Equipo de Calidad (EQ)	171	146	146	0
Incidencias internas	5	12	25	108,3
INSPECCIONES				
Total de inspecciones	18.305	17.040	19.669	15,43
PIF				
Operaciones (inspecciones físicas + pasillos)	4.019	4.909	5.101	3,9
Pasillos	1.196	1.323	1.630	23,2
Media de tiempo de servicio (minutos)	149,5	140,5	134,3	-4,45
RECLAMACIONES/GARANTÍAS				
Reclamaciones recibidas	20	44	50	13,6
Garantías abonadas	14	16	18	12,5
Indemnizaciones por programa de garantías	7.793	5.053	5.318	5,24
Solicitudes de información	260	232	118	-49,1

El Equipo de Calidad (EQ)

El EQ vela por la integridad de la mercancía y por la transparencia en la operativa portuaria y suministra información sobre los procesos que forman parte de su actuación. Cuenta con el reconocimiento de los diferentes operadores públicos y privados del Port de Barcelona.

En el caso de la carga contenerizada, el EQ actúa en caso de detectarse cualquier incidencia en precinto, contenedor y/o mercancía (habitualmente, durante la estancia en el tinglado). Se procede a su intervención –y recuento, si es necesario–, al reacondicionamiento de la carga y al reprecintado. El EQ elabora un informe de su intervención, que remite también al receptor de la mercancía. En caso de incidencia, el EQ informa del número del comunicado de incidencias para facilitar la comunicación con el Port y del proceso de inspección.

Este equipo también realiza funciones de apoyo a los servicios de inspección y, si es necesario, extracción de muestras y adecuación de la carga.

En el caso de los vehículos, el EQ-Vehículos vela por la integridad de las operativas de carga y descarga de esta mercancía, tanto las de buque como las de explanada.

Referenciales de Servicio del Port de Barcelona

Estos instrumentos 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. En el enlace adjunto se puede consultar la actividad de los que han estado activo durante el 2010:

- Referencial de Servicio Específico para Terminales de Graneles
- Referencial de Servicio Específico para Terminales de Contenedores
- Referencial de Servicio para Navieras.
- Referencial de Servicio Específico para Terminales de Vehículos.
- Referencial de Servicio de Ayudas a la Navegación.
- Referencial de Servicio Específico para Terminales de Cruceros.
- Referencial de Servicio Específico para Terminales Ro-ro.

Para más información: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Referencialesdeservicio.pdf>

Auditorías del Sistema de Calidad

Se han realizado auditorías de apoyo para la aplicación de la mejora continua en el

CASO DE ESTUDIO: EL EQ-VEHÍCULOS

La intensiva actuación del equipo de calidad específico EQ-Vehículos ha contribuido a incrementar la integridad de esta carga en las operativas de las terminales de vehículos del Port de Barcelona. Por tercer año consecutivo, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) ha presentado los resultados de los informes y ha destacado una sensible mejoría en el servicio, referida a la minimización de daños en la manipulación. En consecuencia, el Port de Barcelona ha subido del sexto al cuarto puesto.

ACTUACIÓN EQ-VEHÍCULOS	2010		
	Autoterminal	Setram	Total
Vehículos revisados	62.015	58.222	120.237
Seguimientos de operativas e informes	251	218	469
En buque	150	112	262
En tren	63	23	86
En campas y espacios verticales	30	53	83
En zona entrega	8	30	38
Seguimientos infraestructura terminal	8	6	14
Seguimientos infraestructura portuaria en terminales de vehículos			45

Según el estudio “Valoración de la Logística Marítimo-Portuaria 2010 – 3ª edición” de ANFAC, Setram obtiene las mejores puntuaciones en todas las características,

con un resultado promedio de 4,4 puntos sobre 5 y de entre un total de 16 terminales de automóviles analizadas en dicho estudio.

Port de Barcelona. Han tenido por objeto la gestión del propio Sistema de Calidad; el grado de eficacia en las actividades que el EQ desarrolla dentro de éste; y el desempeño de las terminales implicadas en relación a los Referenciales de Servicio.

Para más información:
Ver Memoria anual / páginas 33 y 34

Sistemas de Inspección

Los distintos productos importados a través del Port de Barcelona, bien para el consumo directo de los ciudadanos 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, que además participan activamente en los proyectos e iniciativas de mejora a través de los grupos de trabajo del Consejo Rector:

- **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 las médico-farmacéuticas, tanto de origen animal como vegetal, procedentes de países de fuera de la Unión Europea (UE).
- **Sanidad Animal** (Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino), que controla las mercancías de origen animal destinadas al consumo no humano y los 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, así como de productos

industriales procedentes de los países asiáticos.

Servicio de Atención al Cliente

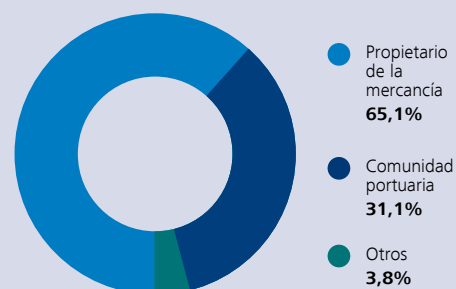
El Servicio de Atención al Cliente (SAC) atiende las consultas, demandas y sugerencias de los usuarios y clientes finales del Port de Barcelona, dando respuesta a las reclamaciones relativas a procesos físicos y documentales que se producen en el recinto portuario. Es uno de los instrumentos para mantener el diálogo, reforzar la transparencia y facilitar formación actualizada a este importante grupo de interés.

A partir de las consultas y reclamaciones generadas, el SAC impulsa acciones correctoras para eliminar posibles futuras incidencias realizando planes de contingencias para situaciones excepcionales y proponiendo acciones de mejora a los diferentes agentes que intervienen en los procesos físicos y documentales del paso de la mercancía por el Port de Barcelona.

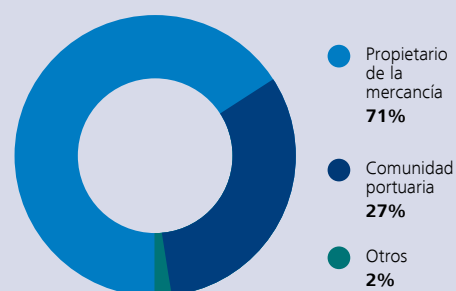
En este ejercicio, e impulsado desde la Dirección de Desarrollo de Negocio (DDN) a través del nuevo **servicio de asesoramiento de Cadenas Logísticas**, se ha trabajado en el desarrollo de un paquete de productos y servicios diseñados de acuerdo con las necesidades y demandas de los clientes. De entre estos destacan:

- Estudios de emisiones de CO₂ para una cadena logística determinada.
 - Estudios sobre el coste de la factura portuaria.
- Asimismo se han mantenido acciones de formación a clientes sobre sus temas de interés. Las novedades de este ejercicio han sido:
- Jornada sobre el OEA (Operador Económico Autorizado).
 - Barcelona al servicio del mercado chino.
 - Los Servicios de Inspección en Frontera en el Port de Barcelona.

NÚMERO DE CONSULTAS 2010



NÚMERO DE RECLAMACIONES 2010



Nº de consultas	2008	2009	2010
Propietario de la mercancía	153	182	207
Comunidad Portuaria	45	33	99
Otros	31	15	12

Nº de reclamaciones	2008	2009	2010
Propietario de la mercancía	56	83	137
Comunidad Portuaria	24	28	53
Otros	4	4	4

Otras iniciativas relevantes

Relevantes para clientes y usuarios son igualmente los proyectos para mejorar los procesos clave de la operativa del Port de Barcelona y la Comunidad Portuaria:

- **Procedimiento de entrada y salida de mercancías por ferrocarril (ESMF):** incluye los intercambios documentales entre los operadores logísticos ferroviarios, las terminales ferroviarias y los consignatarios para documentar las operaciones de entrada y salida por ferrocarril y facilitar su trazabilidad.
- **Procedimiento de listas de descarga y carga (LDC):** contempla los intercambios entre consignatarios y terminales para documentar los contenedores, automóviles nuevos o tráfico rodado que debe embarcar o desembarcar y, posteriormente y en sentido contrario, el informe de las mercancías embarcadas o desembarcadas. También incluye las comunicaciones entre operadores logísticos ferroviarios y terminales ferroviarias en relación al transporte de contenedores por ferrocarril.
- **Procedimiento aduanero de exportación (LSP-E):** desarrollado para facilitar el control de los resguardos fiscales en la operativa de exportación, permitiéndoles conocer si los contenedores declarados en una lista de carga están despachados o no. En el supuesto de que no lo estén, los consignatarios deberán aportar los documentos en papel que autorizan el embarque de los contenedores. Prevé que los consignatarios puedan acceder a parte de esa información para que, en caso necesario, preparen la documentación en papel.
- **Procedimiento de posicionamiento de contenedores para inspección (SCPP):** gestiona los recursos asociados a las inspecciones físicas en el puerto, ya sea en el PIF, en el escáner de contenedores o en la zona destinada a inspección de las terminales. El procedimiento asegura que se apliquen unos criterios uniformes de asignación de recursos, da visibilidad a las peticiones y asignaciones, y facilita la trazabilidad de estas gestiones.



Los procedimientos desarrollados por el Port de Barcelona durante el año 2010 aportan ahorros económicos (cuantitativos) y beneficios cualitativos que se pueden valorar estimativamente (a partir de una serie de hipótesis) para un periodo anual.

Ahorros económicos estimados (cuantitativos)

El ahorro económico para la Comunidad Portuaria identificado para cada procedimiento –suponiendo que se aplican de forma total y analizándolos de manera independiente– es el siguiente:

Estos ahorros no se pueden sumar debido a que hay actividades que están consideradas en más de un procedimiento. Por ejemplo, las listas de carga de buque considera como tramitación aduanera el procedimiento de LSP-E ya que es condición indispensable para el procedimiento de las listas de carga/descarga.

Teniendo en cuenta estas duplicidades, se obtienen unos **ahorros de los procedimientos valorados en 1.563.997 euros** para el conjunto de la Comunidad Portuaria. De este importe, 97.520 euros corresponderían

CONTENEDORES			
Procedimiento	Ahorro total (eur/buque-tren)	Ahorro/TEU (eur/TEU)	Ahorro anual (eur/año)
ESMF	85	1,2	59.779
Listas de carga/descarga de ferrocarril	45	0,6	32.035
Listas de carga/descarga de buque	571	1,4	1.285.108
LSP-E	520	1,3	1.172.449
SCPP	N/A	4,1	102.235

AUTOMÓVILES			
Procedimiento	Ahorro total (eur/buque)	Ahorro/auto (eur/auto)	Ahorro anual (eur/año)
Listas de carga/descarga de buque	314	0,8	219.110
LSP-E	219	0,6	159.273

a Administraciones Públicas (Aduana y APB) y 1.466.477 euros a operadores logísticos del Port de Barcelona (terminales, empresas de transporte, consignatarios, transitarios y agentes de aduanas).

Beneficios cualitativos

Los procedimientos analizados y mejorados por el Port de Barcelona durante el año 2010 aportan también una serie de beneficios cualitativos a la operativa diaria de la Comunidad Portuaria, no valorados en el apartado anterior. Estos beneficios no son menos importantes que los anteriores, ya que de algunos de ellos, como por ejemplo la trazabilidad, depende gran parte de la eficiencia de las operaciones de la cadena logística del importador/exportador.

Los beneficios cualitativos más significativos han sido:

- Mayor trazabilidad y transparencia de las operaciones.
- Mejora en la integridad y calidad de los datos.
- Mejores tiempos de respuesta (agilidad).
- Posibilidad de dedicar los recursos a tareas de mayor valor añadido.
- Posibilidad de asumir volúmenes de tráfico superiores por la gestión informatizada.
- Normalización de los intercambios documentales (simplificación de los trámites).
- Facilidad para que las administraciones logren mayor control con los mismos recursos.

El concepto y sentimiento de Comunidad Portuaria (CP) se desarrolla formalmente a partir de la implantación del Plan de Calidad de 1993 y se define como el conjunto de actores (empresas, organismos, instituciones y administraciones) que operan en o para la instalación portuaria: se calculan entorno a 16.000 personas en casi 500 empresas.

4.2.3. Estructura e iniciativas de la RSC en la Comunidad Portuaria

El concepto y sentimiento de Comunidad Portuaria (CP) se desarrolla formalmente a partir de la implantación del Plan de Calidad de 1993 y se define como el conjunto de actores (empresas, organismos, instituciones y administraciones) que operan en o para la instalación portuaria: se calculan entorno a 16.000 personas en casi 500 empresas.

Para impulsar, sincronizar y controlar el conjunto heterogéneo y vinculado de iniciativas en las que cooperan los distintos actores de la CP, el Consejo Rector se ha convertido en el órgano o instrumento principal de la acción concertada.

Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria

El **Consejo Rector** es un órgano multiorganizacional impulsado por la APB con la finalidad de proyectar y promocionar nacional e internacionalmente la imagen y los servicios del Port de Barcelona. También es responsable de coordinar los distintos

proyectos interorganizacionales que emprende la Comunidad Portuaria de Barcelona, entre ellos los que se alinean con la responsabilidad social y la sostenibilidad.

El Consejo Rector se estructura a través de un **Comité Ejecutivo**, el propio Consejo Rector y los Grupos de Trabajo. El Comité Ejecutivo se reúne periódicamente para aprobar e impulsar iniciativas y/o hacer el seguimiento de las acciones desarrolladas por los ocho grupos de trabajo, entre ellos el de Responsabilidad Social. A lo largo de 2010, los 48 miembros que integran el Consejo Rector así como su Comité Ejecutivo se han reunido en dos ocasiones: el 16 de febrero y el 9 de diciembre.

Los **Grupos de Trabajo**, organizados por escenarios estratégicos, mantienen un continuo debate sobre la evolución y el futuro del Port de Barcelona, proponiendo a la vez mejoras y sugerencias a impulsar e implantar. Para tal fin, están integrados por representantes de los agentes y actores del puerto involucrados en cada proyecto, todos técnicos y expertos de la Comunidad Portuaria de distintos niveles.



A largo plazo, el transporte ferroviario debe representar el 30% de la entrada y salida de mercancías del Port de Barcelona. El Plan Director Ferroviario (PDF) define las infraestructuras a desarrollar en el Port para dar respuesta a estas necesidades, como triplicar la longitud de la red interna, construir nuevas estaciones intermodales y de recepción y expedición de trenes, y potenciar el doble ancho (ibérico y UIC).

Iniciativas y actividades destacadas en la CP

Durante el año 2010 el Consejo Rector se ha reunido en dos ocasiones, en las que se han presentado a nivel general los resultados y conclusiones de la encuesta de evaluación realizada en 2009, así como también los avances y trabajos realizados por cada grupo de trabajo. Con el objetivo de reducir los grupos de trabajo y buscar la máxima integración entre ellos, los grupos de Prevención de Riesgos Laborales y Calidad Ambiental se han integrado en el de Responsabilidad Social Corporativa, y el grupo de Servicios Ferroviarios se ha integrado en el Foro del Transporte Terrestre.

Grupos de Trabajo del Consejo Rector

Las acciones y proyectos para la Comunidad Portuaria se han desarrollado a través de los distintos Grupos de Trabajo específicos del Consejo Rector que son:

- Fórum Telemático
- Foro del Transporte Terrestre
- Innovación
- Marketing y Comercial
- Calidad
- Responsabilidad Social Corporativa
- Servicios de Inspección en Frontera (SIF)
- Short Sea Shipping (SSS)

REUNIONES ANUALES MANTENIDAS			
GRUPOS	2008	2009	2010
1. Calidad	8	10	2
2. Innovación	3	2	1
3. Fórum Telemático	8	8	7
4. Marketing y Comercial	3	3	2
5. Responsabilidad Social Corporativa	2	3	3
Prevención de Riesgos Laborales	4	3	4
Calidad Ambiental	3	3	3
6. Servicios de Inspección en Frontera	5	5	0
7. Foro del Transporte Terrestre	15	5	0
Servicios Ferroviarios	4	1	0
8. Short Sea Shipping	3	4	2
TOTAL	58	45	22

Para consultar el estado de los trabajos de estos grupos durante el 2010, ver Memoria anual / páginas 16 y 17.

Misiones empresariales

Siguiendo con la política de promoción exterior en el norte de África iniciada en el 2008, y en consonancia con el momento de recesión económica que han sufrido las empresas, durante el pasado 2010 se programó una única misión empresarial, destino Túnez y coorganizada con la Cámara de Comercio de Barcelona, con el objetivo de optimizar esfuerzos y recursos, así como para dar cabida a los importadores y exportadores.

4.2.4. Productos y servicios sostenibles

Ferrocarril

A largo plazo, el transporte ferroviario debe representar el 30% de la entrada y salida de mercancías del Port de Barcelona. El Plan Director Ferroviario (PDF) define las infraestructuras a desarrollar en el Port para dar respuesta a estas necesidades, como triplicar la longitud de la red interna, construir nuevas estaciones intermodales y de recepción y expedición de trenes, y potenciar el doble ancho (ibérico y UIC).

En el objetivo de convertir Barcelona en el hub del sur de Europa para los tráficos intercontinentales, la Comunidad Portuaria se ha fijado como clave los *forelands* emergentes de Extremo Oriente, el norte de África e Iberoamérica. Pero para consolidar su estrategia de crecimiento, el Port ha trabajado intensamente en la articulación del *hinterland* a través de las redes logísticas, terminales marítimas terrestres y corredores multimodales que extienden y vertebran sus servicios. Y gana en sostenibilidad con su firme apuesta por el ferrocarril.

La entidad ha centrado esfuerzos e iniciativas del ámbito ferroviario en asegurar la organización y la promoción de los servicios en el *hinterland* del sur de Francia, así como en mejorar las infraestructuras, la explotación y libre competencia del corredor ferroviario mediterráneo, muestra de ello son los proyectos que se citan a continuación:

terminal marítima Zaragoza (tmZ)	Este año se han registrado un total de 85.224 TEU (incluidos tren y camión), de los cuales 39.400 TEU han sido transportados por los 885 trenes que han circulado.
terminal marítima Toulouse (tmT)	En 2010 se han construido los primeros 20.000 m ² de almacén de los 82.000 m ² previstos y 880 m ² de oficinas de 4.200 m ² previstos, y se han instalado los primeros operadores logísticos, importadores y exportadores. En las tres hectáreas restantes de la terminal se ubicará un área dedicada a depot y gestión de contenedores (container freight station).
terminal marítima de Perpiñán (tmP)	En promoción.
Centro de Servicios para Francia	En este ejercicio se han consolidado los servicios especializados para clientes franceses, en funcionamiento desde 2008, y agrupados bajo la denominación Centro de Servicios para Francia.
Puertos secos Azuqueca de Henares y Coslada (Madrid)	Los trenes de este servicio con el Port de Barcelona, iniciado en 2006, transportan principalmente contenedores para receptores situados en el corredor de Henares. Este tráfico ha supuesto un total de 10.800 TEU en 2010.
Centro intermodal de mercancías en el Ampurdán	Durante el año 2010 se ha iniciado el estudio de oferta y demanda previo al proyecto constructivo de la terminal. Debe identificar las funciones y la oferta detallada de los servicios que puedan generar mayor demanda, así como la información necesaria para su diseño infraestructural, licitación del explotador y comercialización.
Servicio ferroviario BarcelYon Express	El 2010 ha sido el segundo año de funcionamiento del servicio ferroviario y se ha consolidado con un volumen de tráfico que se ha multiplicado por 2,3 respecto del año anterior, y ha representado sacar de la carretera un total de 2.428 contenedores (2.557 TEU).
Zona logística en TangerMed	En promoción.
Zona logística de Radés	En promoción.

Para más información: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Terminalsmartimasterrestres.pdf>

Short sea shipping (SSS)

El Port de Barcelona continúa potenciando el tráfico de *short sea shipping* (SSS o transporte marítimo de corta distancia) y consolidando los volúmenes de tráfico conseguidos con aumentos de aproximadamente un 20% durante los últimos años.

Este tipo de tráfico ofrece cada vez más y mejores conexiones marítimas y constituye una apuesta decidida en favor de la sostenibilidad medioambiental. Mediante estos servicios marítimos se contribuye a reducir las emisiones de CO₂ al permitir al tráfico rodado pesado acceder al buque de una manera rápida y simple tanto operativa como administrativamente y con gran eficiencia.

El SSS cuenta hoy en el Port de Barcelona con dos terminales específicas

Este tipo de tráfico ofrece cada vez más y mejores conexiones marítimas y constituye una apuesta decidida en favor de la sostenibilidad medioambiental. Mediante estos servicios marítimos se contribuye a reducir las emisiones de CO₂

y diversas líneas en servicio adaptadas a este tipo de tráfico. **Barcelona 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 Barcelona como puerto genuino de origen de las autopistas del mar impulsadas por la Unión Europea. Actualmente se trabaja significativamente para ampliar estos servicios hacia el este del Mediterráneo y seguir incrementando

Barcelona se ha convertido en el puerto español con mejor oferta de líneas de transporte marítimo de corta distancia

frecuencias de los servicios existentes, mientras en paralelo se ultiman las ampliaciones de infraestructuras necesarias para poder ofrecer más terminales específicas.

La Escola Europea de Short Sea Shipping

Este centro formativo cuenta con el apoyo financiero de la Comisión Europea y, a través de la organización de cursos de formación, tiene como objetivo sensibilizar a las diferentes administraciones y a los operadores, presente y futuros, sobre las ventajas y beneficios del transporte intermodal.

Los cursos que organiza dan a conocer los ahorros que se pueden obtener con la utilización del SSS y del ferrocarril –tanto en costes como en riesgos–, ofrecen información sobre las diferentes líneas en servicio e instruyen sobre los elementos básicos para considerar nuevas conexiones marítimas y ferroviarias. De esta manera los profesionales se aproximan al entorno y las operaciones y se pone en relación a las personas vinculadas a la prestación de estos servicios.

Durante el año 2008 se creó el proyecto Green Logistics Action & Deployment (GLAD), que cuenta con un módulo marítimo (MOST) y otro ferroviario (SURCO) y que ha seguido este año formando expertos en SSS.

Para más información: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/EscuelaeuropeaSSS.pdf>

Transporte por carretera

El transporte por carretera en el Port de Barcelona es un sector muy atomizado con un porcentaje importante de conductores autónomos, con pocos recursos tecnológicos para poder competir con los puertos del norte de Europa, que necesariamente debe evolucionar hacia la figura del operador de transporte multimodal.

Para ello son necesarias la ordenación y la reestructuración del sector del transporte por carretera, vinculado al Port de Barcelona, de modo que

responda a las exigencias del sector y que básicamente son:

- Mayor profesionalización de la actividad, pasando de operadores de transporte a operadores logísticos.
- Incremento de la dimensión de las empresas de transporte terrestre.
- Incorporación de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en la operativa.
- Internacionalización de las empresas, que irá asociada a un aumento de la competitividad.
- Grado de vinculación más grande con el cliente.
- Mayor preocupación por los aspectos medioambientales.

4.3. CUMPLIMIENTO LEGAL Y TRANSPARENCIA EN LA GESTIÓN Y CONTRATACIÓN

4.3.1. Proveedores

Política de proveedores

En lo que respecta a la contratación, de acuerdo con la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la APB se somete en todos los casos a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público. Y debe someterse a lo establecido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones cuando celebren contratos comprendidos en el ámbito de la misma.

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 cual 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 si es restringido, la adjudicación se puede hacer por subasta o por concurso. Estos procedimientos son aplicables a los contratos de obras, de suministros y de servicios.

DATOS SOBRE PROVEEDORES			
Inversiones (€)	2008	2009	2010
Inmovilizado material	144.274.047,81	105.214.840,85	65.738.429,44
Aplicaciones informáticas	2.049.036,33	2.284.642,10	2.333.124,79
Total	146.323.084,14	107.499.482,95	68.071.554,23
Gastos (€)			
2008	2009	2010	
Reparación y conservación	3.492.959,14	5.046.979,69	8.843.797,34
Servicios profesionales independientes	4.528.990,28	4.127.183,99	4.136.049,73
Suministros y consumos	1.483.954,11	1.624.459,96	1.511.046,85
Otros servicios exteriores	10.037.350,65	10.464.643,21	9.529.087,00
Total	19.543.254,18	21.263.266,85	24.019.980,92

4.3.2. Auditorías internas y externas

La Dirección de Auditoría Interna vela por garantizar el grado de eficiencia, eficacia, transparencia y economicidad con la que se gestionan los recursos institucionales a través de su control y supervisión continua, tanto a priori como a posteriori. El carácter público e institucional de la entidad obliga a poner especial énfasis en la gestión y transparencia del gasto para mitigar el posible riesgo de su mal uso, ya que los casos de fraude y conducta irregular se muestran como una amenaza constante para la fiabilidad y confianza de la sociedad. En este sentido, el desarrollo de una estrategia de prevención, detección y respuesta al fraude se muestra como un objetivo clave de esta Dirección.

Durante el 2010 han sido objeto de **auditoría interna** y/o control 9 unidades de riesgo, un 81,6% del total, dentro de las cuales se encuentran implicados globalmente todos los departamentos de la organización. A continuación se hace una descripción general de las unidades auditadas y verificadas y se señalan algunas particularidades detectadas:

- **Cajas:** se ha desarrollado el procedimiento para eliminar la dispersión de fondos de cajas en los distintos departamentos, con el objetivo de unificar su gestión y aumentar el nivel de control sobre estos. En el 2011 se pretende su plena implantación.
- **Gasto corriente.**
- **Control de dietas y gastos de viaje.**
- **Gastos menores.** El control exhaustivo y continuo sobre esta unidad de riesgo y la anterior (dietas y gastos de viaje) ha hecho disminuir una vez más el número de incidencias detectadas.

- **Control sobre el inmovilizado,** que ha incluido el análisis del inventario de aplicaciones informáticas y la verificación del inventario de edificios de la APB y su correspondiente aseguramiento. En esta última se ha detectado una incidencia del 36% sobre el total revisado, lo que obliga en el próximo ejercicio a una revisión del procedimiento por parte de los departamentos implicados. También se ha iniciado la regularización del uso de las viviendas del paseo Josep Carner, propiedad de la entidad.
- **Contratación.**
- **Gestión de empresas participadas y otros organismos.** Se ha verificado la gestión de la Gerencia Urbanística Port 2000, la Escola Europea de Short Sea Shipping y BCL (Barcelona Centro Logística)
- **Facturación.**
- **Ley Orgánica de Protección de Datos (LOPD).**

Por otra parte, la entidad ha sometido sus cuentas anuales correspondientes a este ejercicio a **auditorías externas** por parte de las siguientes empresas e instituciones:

- Deloitte (auditoría financiera privada).
- Intervención General de la Administración del Estado.
- Organismo Público Puertos del Estado.
- Banco de España.
- Ministerio de Fomento.

4.3.3. Códigos de conducta, normas, multas y sanciones

Códigos de conducta y normas

El presidente y el director de la APB, como altos cargos de la Administración General del Estado, han de ajustar sus actuaciones

a los principios éticos y de conducta contenidos en el Código de buen gobierno de los miembros del Gobierno y de los altos cargos de la Administración General del Estado (Orden APU/516/2005, de 3 de marzo, BOE nº 56 de 7 de marzo de 2005). Concretamente –y en lo que respecta a la recepción de subvenciones, ayudas económicas y regalos–, deben rechazar cualquier regalo, favor o servicio en condiciones ventajosas que vaya más allá de los usos habituales, sociales y de cortesía; así como préstamos o cualquier otra prestación económica que pueda condicionar el desarrollo de sus funciones.

En general, todo el personal de la organización debe atenerse a los principios éticos y de conducta contenidos en la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público. Así, no deben aceptar ningún trato de favor o situación que implique privilegio o ventaja injustificados por parte de personas físicas o entidades privadas, y rechazar cualquier regalo, favor o servicio en condiciones ventajosas que vayan más allá de los usos habituales, sociales y de cortesía.

Multas y sanciones

- No se tiene constancia de la imposición a la APB, durante 2010, de sanciones significativas por incumplimiento de la **normativa ambiental vigente.**
- En el año 2009 la Comisión Nacional de la Competencia incoó un **expediente sancionador por prácticas restrictivas de la competencia contra la APB y diversas asociaciones** representativas de los sectores económicos presentes en la actividad del Port de Barcelona y firmantes de la Carta para la competitividad y la calidad en el transporte de contenedores en el Port de Barcelona. En el transcurso de la tramitación del mencionado expediente, la APB y otros implicados solicitaron iniciar la tramitación para una terminación convencional del expediente, y entregaron su propuesta final de compromisos en noviembre de 2010. A 31 de diciembre el expediente estaba pendiente de resolución.
- Durante el año 2010 ha proseguido la tramitación de los procedimientos



derivados del **accidente laboral** que tuvo lugar el **26 de diciembre de 2008**, que a fecha 31 de diciembre de 2010 estaban pendientes de la sentencia que resulte del recurso contencioso administrativo interpuesto por la APB contra la resolución de la Tesorería General de la Seguridad Social. Está en discusión la falta de medidas de seguridad y el recargo del 30% en las prestaciones de la Seguridad Social.

- No hay constancia de la imposición, durante el año 2010, 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.
- No se tiene conocimiento de sanciones administrativas o judiciales impuestas a la organización por incumplimiento de

leyes o regulaciones relacionadas con la prestación y uso de los servicios de la APB el 2010.

- No se tiene conocimiento de sanciones o multas durante el ejercicio –ni se han recibido quejas ni reclamaciones– en relación con respecto a la privacidad y la fuga de datos personales de clientes (en relación a la LOPD).
- No se tiene conocimiento sobre el incumplimiento de la normativa de suministro y uso de productos y servicios de la APB (ni en el Servicio de Atención al Cliente ni en el Servicio de Acceso Unificado).
- Tampoco se registran incidencias o denuncias relacionadas con los códigos de buen gobierno o conducta de la organización.
- Por otra parte se han producido pagos derivados de litigios, 442.463 euros correspondientes a los intereses de demora por la provisión de fondos realizada en 2009.

	2008	2009	2010
Pago de intereses de demora por litigios tarifarios	41.120,65	2.579.604,30	442.463,03
Pago de indemnizaciones de otros litigios	674,67	0	0

Nota: Diversos usuarios del Port de Barcelona recurrieron ante el Ministerio de Fomento y otras instancias las liquidaciones por la tarifa T-3 practicadas por la APB (y otras AP) a partir de la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y la Marina Mercante. (Ver Memoria RSC2009). Tras la secuencia de reclamaciones y recursos que se derivó de tales hechos, el Tribunal Constitucional, con fecha 18 de mayo de 2009, ha declarado inconstitucional y nulo el apartado primero de la disposición treinta y cuatro de la Ley 55/1999 de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, en la cual la Entidad se amparaba para la refacturación de totes les tarifes reclamadas.

4.3.4. Política pública

Relación de entidades que han recibido aportaciones o ayudas de la APB

APORTACIONES O AYUDAS REALIZADAS (En euros)			
	2008	2009	2010
Aportaciones a empresas, organismos e instituciones de carácter social	370.019,63	447.855,69	395.818,81
Aportaciones a empresas, organismos e instituciones de carácter cultural	381.230,77	370.017,12	333.491,12
Aportaciones a empresas, organismos e instituciones de carácter ambiental	7.658,00	7.765,22	7.827,25
Convenios y contribución a universidades, escuelas...	76.169,10	71.759,70	77.245,47
Aportación al Fondo de Compensación Interportuario	5.861.000,00	5.310.000,00	5.113.000,00
TOTAL	6.696.077,45	6.100.825,63	5.927.382,65

En el 2010 el Port de Barcelona ha continuado en la línea de colaboración con entidades del ámbito socio-cultural, destacando iniciativas como la Ópera en la playa o las actividades organizadas por las fiestas de la Mercè y por Navidad. Asimismo ha prestado apoyo a exposiciones e iniciativas, tanto de tipo cultural como de proyección del papel del Port en la economía y el desarrollo del país, como es el caso de la exposición "Redes, un viaje por las infraestructuras de Cataluña" o la presencia protagonista en los actos conmemorativos de los 150 años de la aprobación del Plan Cerdà con la jornada "El Port y la ciudad de Barcelona: 1860-2010".

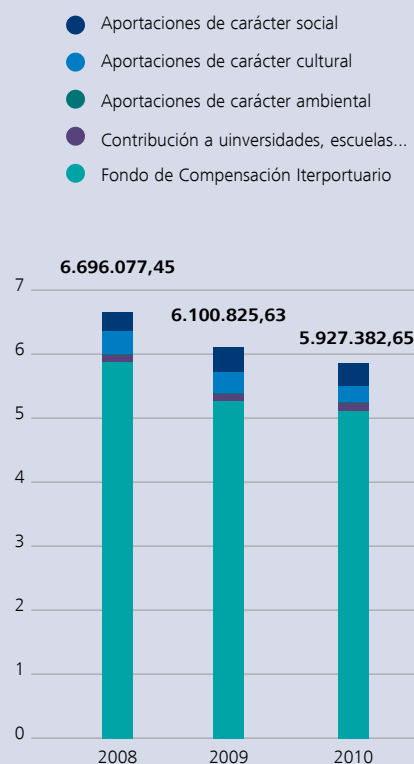
A continuación se exponen las acciones y entidades que han sido objeto de ayuda o soporte, bien a través de apoyo a actividades concretas bien por medio de un Convenio bilateral con la entidad.

- **Academia Internacional de Derecho**
- **AIPPYC 2009** (Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas)
- **Alimentos frescos argentinos** (Acuerdo para importar productos alimentarios argentinos a Europa a través del Port de Barcelona)
- **Ancafe** (Agrupación Nacional del Café)
- **ASCAME** (Asociación de Cámaras de Comercio e Industria del Mediterráneo)
- **Asociación Amigos de la UPC**
- **Asociación amigos Nostromo** (Asociación marítimo-literaria)
- Asociación de Directivos de Comunicación
- **Asociación Perich** (Asociación humorística)
- **Asociación Técnica Puertos y Costas**
- **Barcelona Centro Logístico**

(Asociación para promover la logística en Barcelona)

- **Cámara de Comercio Americana** (Representación de la Cámara de Comercio de EE.UU. en España)
- **Casa Asia** (Consortio para reforzar el conocimiento e intercambio entre Asia y España)
- **Cau del Jubilat** (Asociación de jubilados de los Bomberos de Barcelona)
- **CEI** (Centro de Estudios Internacionales)
- **Centro Español de Logística** (Asociación para la promoción de la logística en España)
- **Círculo Ecuestre** (Asociación empresarial)
- **Consortio de las Reales Atarazanas de Barcelona y Museo Marítimo** (Entidad pública formada por el Ayuntamiento de Barcelona, la Diputación –titular del museo- y la APB)
- **Consortio El Far** (Entidad para promover los valores asociados al mar)
- **Cruz Roja**
- **FERRMED** (Asociación para el fomento del eje ferroviario del Mediterráneo)
- **Fomento del Trabajo Nacional** (Asociación empresarial)
- **Foroc-Log**
- **Fundación BCN Formación Profesional** (Organización para la promoción de la formación profesional en Barcelona)
- **Fundación Círculo de Economía** (Asociación empresarial)
- **Fundació Factor Humà** (Patronato dedicado a la promoción de proyectos empresariales innovadores, pragmáticos, con visión global y humanidad)
- **Fundación Gran Teatro del Liceo**
- **Fundación Guttmann** (Asociación dedicada a la neurorehabilitación y lesiones del sistema nervioso)

APORTACIONES REALIZADAS POR APB (En euros)



- **Fundación Idefonso Cerdà** (Fundación para impulsar mejoras sociales mediante la ordenación territorial)
- **Fundación Logística Justa** (Logística solidaria)
- **Fundación Orfeo Català - Palau de la Música**
- **IAPH** (Asociación Internacional de Puertos)
- **Instituto de Logística Internacional** (Asociación para el desarrollo de la logística)
- **Juegos Florales y libros de Sant Jordi** (Promoción de la fiesta de Sant Jordi en el Port)
- **Master Shipping Business** (Formación especializada en el transporte marítimo)
- **Medcruise Association** (Asociación de puertos de cruceros del Mediterráneo)
- **Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona** (Asociación de los 36 municipios del área metropolitana de Barcelona)
- **Plataforma Logística Madrid** (Asociación para la promoción logística de Madrid)
- **Premio Mercè Sala** (Otorgado por la Fundació Factor Humà)
- **Prestaciones para gruistas de Estibarna** (Colectivo que perteneció a la APB antes de su ingreso en Estibarna)
- **Servicio Meteorológico de Cataluña**
- **Sociedad Catalana de Terminología** (Asociación para la difusión de la terminología en lengua catalana en los ámbitos científicos y técnicos)
- **Stella Maris** (Apostolado del Mar)
- **Suscripción ECR** (Efficient Consumer Response)
- **Teatro Nacional de Cataluña**
- **The Propeller Club** (Asociación empresarial para el comercio marítimo mundial)
- **Traslado de contenedores para ayuda humanitaria**
- **UPC - Centro de Transferencia Tecnológica** (Centro de la UPC dedicado a potenciar la innovación y la investigación tecnológica en las empresas)

Cabe destacar que se han firmado un conjunto de **convenios dirigidos a minimizar los impactos negativos de**

la actividad del Port de Barcelona en el medio ambiente:

- Con la Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos y Tratamiento de Residuos, para la gestión de aguas residuales sanitarias procedentes de barcos.
- Con Naviland Cargo y Renfe Operadora, para la regulación de las condiciones del servicio ferroviario de transporte de contenedores entre Barcelona y Lyon.
- Con Enel y ENDESA para la realización de estudios y definición de planes que permitan identificar el Port de Barcelona como "puerto verde".
- Con Ecoports, asociación Internacional para el desarrollo portuario sostenible.
- Convenio con el Ayuntamiento de Barcelona para la colaboración con los Bomberos, especialmente relacionado con la seguridad y las emergencias en el recinto portuario.

4.4. SOSTENIBILIDAD EN EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS

4.4.1. Infraestructuras y principio de precaución

El entorno en el que se desarrollan los proyectos de infraestructuras del Port de Barcelona, previstos en el Plan Director, es complejo por las interacciones existentes entre el medio marino y el terrestre y en la confluencia de usos y espacios de actividad humana con espacios naturales existentes.

Estas características del entorno conllevan que –tanto en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, obligado y supeditado a la administración competente, como en las prescripciones propias del Port en materia de seguimiento y control ambiental– se aplique e incorpore el principio de precaución. Éste está presente en las resoluciones, declaraciones y requerimientos que condicionan los métodos y las medidas a implantar en la ejecución de cualquier proyecto y en su potencial ámbito de afectación.

Hay que tener en cuenta que sobre algunas de las acciones contempladas en este ámbito no se dispone de información ni conocimiento suficiente que prevea, de forma definitiva y precisa,

los potenciales efectos negativos sobre algunos de los vectores ambientales e interacciones del sistema. Por esta razón, ya en la fase de diseño de los proyectos se incorporan medidas y controles encaminados a reducir al máximo cualquier efecto negativo sobre el medio ambiente y sobre la salud humana, así como prever los riesgos potenciales y adoptar las medidas de protección oportunas para detectarlo y minimizarlo en caso de manifestarse.

Como herramienta de seguimiento y control se dispone de un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) específico para cada actuación prevista y uno global para cualquier intervención localizada en el ámbito portuario. Con el PVA se busca garantizar el cumplimiento de las medidas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, la DIA y la legislación sectorial vigente. Y permite, además, valorar aquellos impactos difícilmente cuantificables en la fase de estudio y, si fuera necesario, diseñar nuevas medidas para éstos.

Así, el objetivo principal del PVA es evitar –y en caso de que esto no sea viable, subsanar en la medida de lo posible– los problemas que surjan durante la ejecución de medidas

protectoras y correctoras, tanto con la prevención de los impactos como la comprobación de la efectividad de las medidas aplicadas. Los programas de seguimiento se diseñan a corto y largo plazo, durante la ejecución de la obra y la fase de explotación.

4.4.2. Principales obras e impacto ambiental

Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades

La Declaración de Impacto Medioambiental del Plan Delta contempla un amplio conjunto de actuaciones además de la ampliación del Port de Barcelona: la ampliación del aeropuerto, la construcción de la depuradora del Llobregat y el desarrollo de mejoras en la red viaria y ferroviaria para dar servicio a estas nuevas infraestructuras y mejorar las comunicaciones de la zona.

El factor ambiental es esencial en la planificación, el proyecto y la ejecución de las obras. Uno de los principales impactos sobre el medio ambiente asociado a la ejecución de obras se refiere al volumen de recursos naturales utilizados, las emisiones de gases de

efecto invernadero generadas y la alteración de la biodiversidad del medio en el cual se han ejecutado los proyectos de ampliación.

El territorio del Port de Barcelona linda con el río Llobregat, cuyo cauce ha sido desviado más de 2 km de 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 propio litoral han sido puntos de relevancia medioambiental afectados también por las obras, lo que ha motivado una serie de medidas correctoras para paliar los posibles efectos negativos e incluso mejorar la situación de este pequeño pero importante conglomerado de biodiversidad.

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 y
- las especies protegidas.





Asimismo, en el ámbito de los posibles impactos medioambientales se encuentran las operaciones de dragado y la gestión de los materiales procedentes de éstos, ya que pueden producir efectos positivos o negativos en los ecosistemas.

Los dragados son consustanciales a la operativa portuaria y a la construcción y modificación de obras marítimas. En unos casos se trata de facilitar el tráfico marítimo, ya que mantienen el calado necesario para garantizar las maniobras de los barcos y sus atraques. En otros casos se enmarcan en las obras marítimas, como la construcción o la reconstrucción de nuevos muelles o diques.

Cada operación de dragado requiere una autorización ambiental previa que exige, entre otros requerimientos, la caracterización de los materiales que se dragarán, ya que a partir de ésta se establece una clasificación que determinará la técnica de gestión de los materiales, su uso y/o destino. La gestión de los materiales dragados en dominio público portuario se rige por el marco establecido en las "Recomendaciones para la gestión de los materiales dragados en los puertos españoles", desarrolladas por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), organismo adscrito al Ministerio de Fomento.

Breve descripción de las principales obras

Ver Memoria anual / páginas 26 a 31

4.4.3. Biodiversidad, iniciativas para mitigar los impactos

Biodiversidad, áreas y especies protegidas

La Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA) del delta del Llobregat, con una extensión de 573,96 hectáreas, es la más pequeña de las seis que existen en Cataluña. En esta zona húmeda del delta se ubica una gran diversidad de especies como la garcilla bueyera, charranes, gaviotas, avetorillo común, chorlitejo patinegro, polluela bastarda, polluela chica... La **protección de la avifauna** potencialmente afectada por la ejecución de las obras implica actuaciones como las que se describen a continuación:

- En la ejecución de las obras, respeto a la época de nidificación del chorlitejo patinegro, especie que habita en la zona ubicada entre las obras y el desvío del río Llobregat y hace así una contribución muy significativa al comportamiento reproductor de la especie, con un seguimiento anual.
- Realización de un estudio e implementación de actuaciones sobre una colonia de cuervos marinos que usan el espacio portuario como dormitorio, con el objetivo de compatibilizar su protección con el crecimiento portuario.
- Durante las obras de transvase del río, parte de fauna acuática quedó atrapada en el antiguo cauce. Las especies fueron retiradas del agua y dispuestas en el nuevo cauce según su especie, una actuación en la cual se trasladaron unos 27.000 peces y se salvaron un 99% de los seres vivos atrapados.

Iniciativas para mitigar los impactos

Las principales **medidas correctoras, preventivas y compensatorias** aplicadas para minimizar los principales impactos son:

- Aprovechamiento de los materiales procedentes del dragado que sean adecuados para utilizar en rellenos portuarios, lo que supone una gestión sostenible de las obras.
- Imposición de límites a la aportación de materiales para la construcción por vía terrestre, favoreciendo el transporte marítimo. Se consigue así una

reducción significativa de los gases de efecto invernadero, como consecuencia directa de la retirada de un gran número de camiones de los viales de acceso al puerto.

- Utilización en los rellenos portuarios de materiales de demolición de la construcción procedentes del entorno metropolitano así como del excedente de excavación de túneles (como los

de la línea 9 del metro). Esta opción de valoración de materiales útiles ha hecho innecesaria la explotación de otros recursos, para lo cual se ha trabajado muy directamente con la Entidad de Medio Ambiente y con la Agencia de Residuos de Cataluña (del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña).

4.4.4. Inversiones medioambientales

INVERSIONES MEDIOAMBIENTALES (En euros)	2008	2009	2010
Gastos destinados a la sostenibilidad medioambiental	302.629,26	315.620,00	297.238,39
Mantenimiento de la red de saneamiento y aguas residuales	302.629,26	315.620,00	297.238,39
Inversiones destinadas a la sostenibilidad medioambiental	13.717.875,07	2.814.712,93	70.130,40
Aplicación de actuaciones medioambientales Dique Sud	5.834.206,98	1.279,03	31.530,23
Aplicación de actuaciones medioambientales Dique del Est	7.521.467,80	2.758.662,35	-
Red de saneamiento y aguas residuales	149.131,29	21.676,57	15.723,70
Otras inversiones medioambientales	213.069,00	33.094,98	22.876,47

CASO DE ESTUDIO: EL DIQUE DEL EST

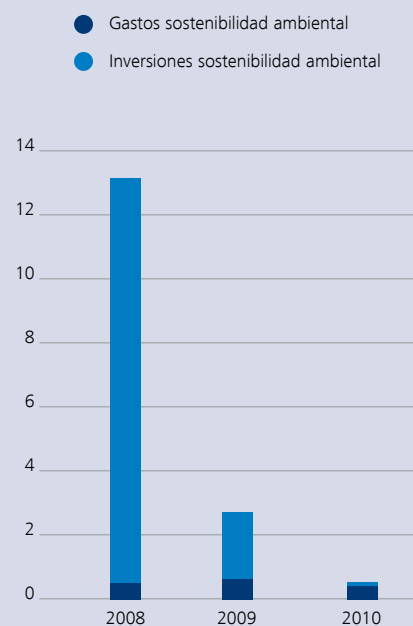
Las presuntas irregularidades en la construcción del dique del Est han supuesto, para el Port de Barcelona, una de las crisis reputacionales más significativas de los últimos años y especialmente de este año 2010. Una veintena de responsables de la citada obra están imputados por malversación de caudales públicos, tanto de la UTE (Unión Temporal de Empresas) como de la empresa subcontratada para el suministro de piedra para la citada obra, dos altos responsables de esta empresa, así como los entonces subdirector general de Infraestructuras y director de obras de esta APB ingresaron en prisión en octubre de 2010.

La organización ha mantenido una actitud de transparencia y contundencia para esclarecer los hechos y exigir las responsabilidades pertinentes pero sobre todo ha puesto énfasis especial en la mejora de los sistemas y procedimientos para el seguimiento y control de la ejecución de las obras. Como consecuencia de la actuación de la Agencia Estatal de la Administración

Tributaria, esta APB ordenó una investigación interna con una revisión exhaustiva de la obra, tanto desde un punto de vista físico (con los condicionantes técnicos existentes) como desde el punto de vista del expediente administrativo. Se ha requerido, y finalmente obtenido, un informe de la asistencia técnica que ha permitido cuantificar el volumen de obra realmente ejecutada y comprobar hasta qué punto exacto no se corresponde con los datos aportados por la UTE.

Como resultado de la citada investigación, se dejó sin efecto la liquidación provisional de las obras, se aprobó una nueva y se puso en conocimiento de la Fiscalía las irregularidades detectadas. Finalmente, el Consejo de Administración acordó, el 14 de julio, presentar demanda judicial contra la UTE (contratista) y la asistencia técnica de la obra del dique del Est para reclamar la inmediata devolución de los 40,7 millones de euros que supuestamente se pagaron de más por la citada obra.

INVERSIONES MEDIOAMBIENTALES (En millones de euros)



4.5. SEGURIDAD EN LA ACTIVIDAD DEL RECINTO PORTUARIO

La seguridad es un factor esencial en la aplicación del principio de precaución para el conjunto de actividades que se desarrollan en la instalación portuaria.

Desde el Plan de Autoprotección para las emergencias, pasando por las funciones y el desempeño continuado de la Policía Portuaria, la vigilancia de las obras o las acciones sistemáticas e iniciativas en el ámbito de la salud y la prevención de riesgos laborales, las distintas dimensiones de la seguridad se vinculan mediante la gestión coordinada.

En uno de los indicadores más sensibles de la actividad portuaria, durante el ejercicio 2010, el tráfico de mercancías peligrosas en contenedor, la APB ha movido un volumen total de 614.836 toneladas. Las mercancías peligrosas a granel han seguido la misma tónica de descenso que el ejercicio anterior, lo que ha supuesto un volumen de 9.978.593 toneladas, y se han tramitado 82.909 autorizaciones, un 3% superior al año 2009, de las cuales el 100% se han procesado vía EDI (intercambio electrónico de datos).



4.5.1. El Plan de Autoprotección

El 8 de septiembre de 2010 el Consejo de Administración ha aprobado la versión definitiva del Plan de Autoprotección (PAU) del Port de Barcelona, que constituye la revisión iniciada en 2009 del Plan de Emergencia Interior (PEI) adaptada a la vigente Norma Básica de Autoprotección (RD 393/2007).

El objeto principal del PAU es preparar los medios humanos y técnicos para hacer frente a las emergencias que puedan acaecer en la actividad habitual del puerto, es decir: combatir el origen de la situación de emergencia; reducir al mínimo sus consecuencias sobre las personas, los bienes y el medio ambiente; y, además, al tratarse de una instalación estratégica, restablecer el servicio lo antes posible respetando las condiciones mínimas de seguridad. Para ello debe determinar los procedimientos de coordinación aplicables entre las diversas dependencias y servicios del puerto y los organismos exteriores que se pudieran ver afectados por la emergencia.

La revisión del PAU del Port de Barcelona ha perseguido principalmente:

1. Simplificar la estructura del documento siguiendo el índice marcado por el RD 393/2007.
2. Integrar las actuaciones ante cualquier emergencia en un esquema de respuesta única, escalable y compatible con el sistema de planes de protección civil.
3. Mejorar la organización y la operatividad en caso de emergencia, incorporando nuevas soluciones y formalizando soluciones que ya se aplicaban.

El Plan se apoya en la estructura organizativa de la entidad, que comparte la dirección de éste con la Capitanía Marítima de Barcelona, y cuenta con la participación de todos los centros de coordinación y servicios de emergencia del Port.

Sistema de emergencia de Cataluña

El sistema de emergencias de Cataluña se basa en la complementariedad de los planes, tanto privados (planes de autoprotección) como públicos (planes de

protección civil territoriales y especiales). En consecuencia, el PAU del Port de Barcelona es un eslabón más en la cadena de planes que se activaría en caso de una eventual emergencia.

En el ámbito inferior al PAU portuario se encuentran los planes de autoprotección de las concesiones y los especiales de sector. En el ámbito superior, los planes de protección civil municipales de Barcelona y del Prat de Llobregat, con sus manuales de actuación específicos. Por encima de todos ellos se sitúan los planes de protección civil de la Generalitat de Cataluña, a través del plan territorial PROCICAT o de los planes especiales y específicos PLASEQCAT, TRANSCAT, NEUCAT, INUNCAT, CAMCAT, SISMICAT, etc.

El sistema de planes complementarios se basa en que cada uno tiene su propia estructura y mecanismos de respuesta propios, que no se transforman ni se substituyen, sino que se integran por capas de responsabilidad.

Además de formación específica, en el recinto portuario se efectúan periódicamente ejercicios y simulacros en diferentes instalaciones y muelles. Así, todas las empresas afectadas por la legislación de accidentes mayores, con el apoyo conjunto de su Pacto de Ayuda Mutua (PAM), realizan un simulacro anual. Los ejercicios siempre cuentan con la participación de Bomberos de Barcelona, Policía Portuaria y Guardia Civil del puerto, así como de forma puntual con el apoyo de 061 SEM (Sistema de Emergencias Médicas).

4.5.2. La Policía Portuaria

La Policía Portuaria es el colectivo especializado en la seguridad operativa del recinto portuario de Barcelona que incluye la particularidad de integrar la amplia y dinámica zona ciudadana del Port Vell.

En el ámbito de la seguridad viaria, durante el 2010 se han llevado campañas de diverso alcance en colaboración con el Servicio Catalán de Tráfico para concienciar a los usuarios del Puerto y evitar accidentes o minimizar sus efectos. Se ha traducido en controles sobre el uso de cinturón y casco (más de 500); uso del móvil (unos 400); alcoholemia (más



de 2.000, de los cuales solo un 1,5% han sido positivos).

A raíz de un informe sobre la situación vial del Port de Barcelona, y con la finalidad de mejorar la seguridad dentro del recinto portuario, se ha actualizado toda la señalización existente adaptándola a la reglamentación y normativa vigente según las características de la vía.

Dentro del convenio de colaboración firmado con el SEM y la Mutua FREMAP para minimizar las consecuencias de un accidente, la Policía Portuaria ha guiado a las ambulancias en 425 intervenciones (290 vehículos del 061 SEM y 135 de FREMAP). Gracias a esta colaboración la ambulancia ha llegado al lugar del accidente en un tiempo inferior a 15 minutos en 151 intervenciones.

La Policía Portuaria ha atendido, además, a 35 menores que se encontraban en situación de desamparo o ha entregado a menores, tras cometer algún tipo de falta, a sus familiares. También cabe destacar dos actuaciones relacionadas con la violencia de género y cinco casos de personas mayores que se encontraban perdidas en el Port y con las facultades mentales disminuidas.

4.5.3. Vigilancia ambiental de las obras

El proyecto de ampliación del puerto fue analizado rigurosamente por el Ministerio de Medio Ambiente en un procedimiento en el que participaron todas las administraciones y las entidades implicadas y que finalizó con



la aprobación de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la ampliación del Port de Barcelona en 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:

- Con el objetivo de integrar en un mismo equipo a todos los organismos públicos que tienen que participar en el seguimiento y el control ambiental de las obras, se constituyó la **Comisión Mixta de las Obras de Ampliación**. Es responsable de aprobar los programas de vigilancia específicos para cada uno de los proyectos de las diversas actuaciones.
- La **Comisión Ambiental de Infraestructuras del Delta** aprueba el Programa de vigilancia ambiental global del Plan Director del Port de Barcelona incluido en cada proyecto de construcción. Esta comisión está integrada por los técnicos designados de todas las administraciones implicadas.
- La **Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras del Delta del Llobregat** se creó mediante un convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña para el seguimiento del conjunto de

infraestructuras en el delta del río Llobregat.

- La **Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental del Desvío del río Llobregat** surge también de un convenio entre las autoridades ambientales del Estado y Cataluña. 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, su modificación o medidas complementarias. Se constituye con anterioridad a la licitación de las obras y la integran técnicos de las administraciones públicas.

4.6. INTEGRACIÓN PUERTO - CIUDAD

La apertura del frente marítimo a la ciudad de Barcelona empezó a ser una realidad en la década de los noventa después de vivir durante años de espaldas al mar. Hoy la integración puerto-ciudad no deja duda de la posibilidad de compatibilizar con éxito la operativa portuaria tradicional con actividades abiertas al conjunto de la ciudadanía. Las cifras confirman la satisfacción de empresas, concesionarios, ciudadanos y visitantes por las prestaciones de las instalaciones y espacios generados para estos usos.

4.6.1. El Port Vell, espacio de ocio ciudadano

El Port Vell ha sido un referente internacional de recuperación de un espacio portuario para el uso y disfrute de los ciudadanos y visitantes, revitalizando así la tradición social histórica de la ciudad de organizar actividades de ocio y deporte relacionadas con el mar.

Las 55 hectáreas del Port Vell han venido a multiplicar la oferta cultural, deportiva, recreativa o de 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 2010.

Con la nueva bocana Nord –que ha aportado mejoras medioambientales y el un mejor acceso de embarcaciones de ocio y cabotaje–, el Port de Barcelona ha incorporado 6 nuevas hectáreas de espacio público que potencian el referente arquitectónico de la fachada marítima.

El Port Vell, gestionado por la Gerencia Urbanística Port 2000, basa su escenario estratégico en tres ejes clave:

1. Aportación de argumentos sobre la importancia del Port y de su necesidad.
2. Despliegue proactivo de estrategias ambientales y de responsabilidad social, a través del desarrollo de una política de buenas relaciones y prácticas con los agentes del entorno y sus clientes y visitantes.
3. Organización de actos públicos y festivales en el área portuaria.

Principales instalaciones 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 Cinesa e Imax, el acuario L'aquàrium, el Museo de Historia de Cataluña y el servicio de las tradicionales Golondrinas, embarcaciones que permiten conocer la ciudad y el puerto desde el mar.

Cuenta con edificios característicos como el World Trade Center Barcelona, en el que las oficinas conviven con un hotel de lujo y espacios para la

celebración de congresos y eventos de primer nivel; la histórica sede en el Portal de la Pau, que se reformará para nuevos usos corporativos; o el nuevo hotel con forma de vela proyectado por el arquitecto Ricardo Bofill.

También cuenta con instalaciones de referencia para el entorno marítimo y portuario. Es el caso del Consorcio El Far, un ente público constituido por el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Cataluña, la Diputación y el Port de Barcelona, que se ha configurado como capital para la sensibilización y el desarrollo de proyectos sociales, económicos y ambientales centrados en el mar y el litoral catalán.

También el Museo Marítimo de Barcelona, que suma más de 75 años de trayectoria comprometidos con el patrimonio marítimo, se ha convertido en referencia imprescindible en políticas de conservación, protección, investigación y difusión de la cultura marítima catalana y del Mediterráneo. A través de la Fundación Privada Museo Marítimo y Atarazanas Reales de Barcelona persigue el objetivo de reforzar los vínculos con los agentes económicos y sociales que dinamizan la actividad marítima y portuaria. El gran proyecto de futuro es la restauración definitiva del conjunto arquitectónico y la consolidación del museo como gran centro de la cultura marítima del Mediterráneo.

El Port Vell también alberga espacios dedicados a la actividad pesquera, representada en la Cofradía de Pescadores y que está en recesión por causas estructurales y biológicas. Tanto la flota pesquera como las propias 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 la ciudad y del barrio de la Barceloneta. Consciente de ello y del valor histórico del colectivo, la organización ha impulsado –mediante el diálogo y buscando el máximo consenso con los interlocutores– un ambicioso plan para remodelar los espacios e instalaciones dedicados a la pesca en el recinto portuario.

4.6.2. Principales actividades

Además de las actuaciones propias de cada una de las entidades e instalaciones anteriormente mencionadas, los espacios públicos del Port Vell y la bocana Nord albergan o coorganizan cada año una importante cantidad de actividades de otras empresas privadas y públicas, que por su carácter cívico, cultural o deportivo completan la dimensión social del Port de Barcelona. De entre las llevadas a cabo 2010 destacan las siguientes:

ÁMBITO DEPORTIVO

- Campeonato Mundial de Escalada
- Travesía a Nado del Port de Barcelona
- Regata Zegna
- Regata Godó
- Regata Copa Nadal
- Regata Audi MedCup
- Barcelona World Race
- Llegada de la Regata Vuelta España
- *Village* del encuentro Barcelona Harley Davidson
- Esposición "Desafío Endesa 14X8.000" con la alpinista Edurne Pasabán
- Espectáculo del *skateboarder* Toni Hawk

ÁMBITO CULTURAL

- Liceo en la playa (iniciativa que pone la ópera al alcance de todos)
- Festival Odissea (conciertos gratuitos en la plaza del mismo nombre)
- Circo Raluy
- Llegada de los Reyes Magos a Barcelona
- Habaneras en el marco de las fiestas de la Virgen del Carmen
- Actividades en el marco de las fiestas de la Mercè
- Actividades en el marco de las fiestas de la Barceloneta

ÁMBITO CÍVICO

- Festival del Agua
- Fiesta del Consumo Responsable
- Mercado de intercambio Lost & Found

También para sus promociones comerciales cada vez más compañías reconocen estos espacios como un escenario privilegiado, en una ubicación única. Este año ha sido el caso de la pasarela de moda organizada por Custo Barcelona o la presentación de las nuevas consolas de Nintendo, por ejemplo.

5.



Las personas en el centro del desarrollo sostenible

5.1. LA ESTRATEGIA PARA LAS PERSONAS

Implantar una estrategia compleja como la del Port de Barcelona tiene mucho que ver con las aptitudes y actitudes de las personas que trabajan para la organización.

Desde el Departamento de Personas se impulsan de manera coordinada cuatro políticas esenciales. Con ellas se pretende asegurar que las personas que conforman la organización sean las adecuadas para poder llevar a cabo las acciones requeridas para la implantación del Plan Estratégico del Port de Barcelona y las cuatro ponen a las personas en el epicentro del cambio y del logro de metas conjuntas. Se trata de:

- La **política de empleo y contratación**, que incluye también los planes de salida de la organización. Estos últimos han continuado en el 2010 como medida de ajuste de la estructura necesaria para el cambio cultural y, en definitiva, para la implantación de la estrategia.
- La **política de desarrollo**, que abarca la formación y la comunicación interna. En este apartado destacan la encuesta de opinión interna realizada en 2010 para conocer el clima laboral de la organización y la herramienta de comunicación interna "Quién es quién".
- La **política salarial**, tanto en su dimensión fija como la variable, con el sistema de valoración por objetivos.
- La **política de salud y prevención de riesgos laborales**, en el marco de la cual se ha celebrado la VIII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y RSC.

Adicionalmente, el Departamento de Personas ha sido también designado para impulsar la RSC, tanto dentro de la organización como en el ámbito de la Comunidad Portuaria.

5.2. ESTRUCTURA DE LA APB, IGUALDAD Y DIVERSIDAD

5.2.1. Características de la plantilla

DESGLOSE DENTRO Y FUERA DE CONVENIO

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

Personas en plantilla fecha 31.12.2010

DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR RANGOS DE EDAD

2010	16-30	31-40	41-50	51-60	61-70
Hombres	58	100	131	109	2
Mujeres	25	49	50	33	1
TOTAL	83	149	181	142	3

Personas en plantilla fecha 31.12.2010

DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR ANTIGÜEDAD

2010	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	>30
Hombres	96	47	87	29	12	97	32
Mujeres	51	22	50	15	3	16	1
TOTAL	147	69	137	44	15	113	33

Personas en plantilla fecha 31.12.2010

DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR TIPO DE CONTRATO

Plantilla con contrato fijo	480
Plantilla con contrato temporal	65
Otros (fijos discapacitados)	13
TOTAL	558

* 5 personas con contrato de minusvalía y 8 con contrato ordinario y resolución de calificación de disminución de la Generalitat de Catalunya.
*Hay 16 becarios que no cuentan como plantilla

*Empleados a fecha 31.12.2010

INGRESOS Y BAJAS

	INGRESOS	BAJAS
2008	5	45
2009	58	47
2010	37	31

NÚMERO DE INGRESOS 2010

Mujeres	Hombres	Total
19	18	37

NÚMERO DE BAJAS 2010

Mujeres	Hombres	Total
8	23	31

TRABAJADORES QUE DEJAN DE TRABAJAR EN 2010

Motivo	Hombres	Mujeres
Jubilación	0	0
Rescisiones	14	1
Finalización contrato	5	4
Bajas voluntarias	3	2
Excedencias	0	0
Otros (incapacidad, etc.)	1	1
TOTAL BAJAS	23	8

RATIO DE DÍAS POR ENFERMEDAD

2008	2009	2010
5,87%	3,15%	3,10%

Sólo contempla la IT (Incapacidad temporal), accidentes, maternidad y permiso por paternidad

5.2.2. Igualdad y diversidad

La igualdad de oportunidades es un principio jurídico universal que la organización se ha propuesto desarrollar y consolidar, junto a otros valores como el respeto al medio ambiente, la salud, los derechos humanos, el desarrollo sostenible o el respeto y la integración de la diversidad.

El Plan de Igualdad presenta una serie de medidas y retos definidos tras un diagnóstico de la situación inicial. Durante el 2010 se ha articulado el **Comité Permanente de Igualdad**, encargado de impulsar el plan, garantizar su difusión, desarrollarlo y evaluar las acciones implantadas y los resultados obtenidos.

DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍA PROFESIONAL

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	11	22	39	78	50	
Responsables (GII-1)	36	38,79	57	61,29	93	
Personal técnico / administrativo (GII-2, GIII)	85	32,82	174	67,18	259	
Policía Portuaria	17	11,18	135	88,81	152	
TOTAL	151	27,40	400	72,59	551	

Personas en plantilla a fecha 31.12.2009

2010						
Ocupaciones	Mujeres	%	Hombres	%	Total	
Presidente/director/subdirector	0	0%	4	100%	4	
Jefe/a área	6	37,5%	10	62,5%	16	
Resto fuera convenio	14	26,9%	38	73,1%	52	
Responsables (GII-1)	36	37,5%	60	62,5%	96	
Personal técnico / administrativo (GII-2, GIII)	87	36,9%	149	63,1%	236	
Policía Portuaria	15	9,8%	139	90,2%	154	
TOTAL	158	28,3%	400	71,7%	558	

Personas en plantilla a fecha 31.12.2010

CONTRATOS DE PERSONAS CON DISMINUCIÓN

2008		2009		2010 ⁽¹⁾	
Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
2	3	7	4	10	5

Datos a fecha 31.12.2010.

(1) 5 personas con contrato de minusvalía, 8 con contrato indefinido y 2 de duración temporal y resolución de calificación de disminución de la Generalitat de Cataluña.

5.3. RETRIBUCIÓN Y BENEFICIOS SOCIALES

5.3.1. Sistema retributivo

La estructura está dividida en personal sujeto al Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y personal no sujeto al mismo (fuera de Convenio). La política retributiva para los primeros se basa en el citado Convenio mientras que las personas fuera de

Convenio están retribuidas según la estructura determinada por la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR).

El salario se compone de una retribución fija y la retribución variable no consolidable en concepto de objetivos anuales o productividad

FUERA DE CONVENIO

	Alta Dirección*	Jefes de División	Jefes de Unidad	Total
Personas	37	13	22	72
Salario medio	79.107,28	56.888,80	50.990,08	66.504,24
Gasto salarial anual	2.926.969,25	739.554,37	1.121.781,74	4.788.305,36

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

*Empleados a fecha 31.12.2010

DENTRO DE CONVENIO

Existen dos grupos profesionales:

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

GRUPO	BANDA	TRABAJADORES	Salario medio 2010
II	I	101	44.515,02
	II	188	35.000,33
III	I	96	34.108,71
	II	96	23.050,60
	III	5	21.835,13



Cumplimiento de objetivos

La gestión del desempeño en la Autoridad Portuaria de Barcelona está basada en un sistema que evalúa a cada una de las personas de la organización en función de la consecución de unos determinados

hitos anuales. La evaluación comprende objetivos generales, objetivos de departamento y/o individuales, así como una evaluación realizada por el superior inmediato sobre el desempeño individual en el puesto de trabajo.

Tipo de objetivo	% cumplimiento 2008			
	CD ⁽¹⁾	FC ⁽²⁾	DC ⁽³⁾	Media
Generales	50	50	50	50
Evaluación del superior	88,31	91,56	86,30	86,90
Departamental / Individual	100	100	100	100
MEDIA GLOBAL	84,58	90,39	93,62	93,02

Tipo de objetivo	% cumplimiento 2009			
	CD ⁽¹⁾	FC ⁽²⁾	DC ⁽³⁾	Media
Generales	75	75	75	75
Evaluación del superior	75,89	92,27	89,64	89,45
Departamental / Individual	80,70	89,57	84,76	85,07
MEDIA GLOBAL	77,22	84,42	81,60	81,72

Tipo de objetivo	% cumplimiento 2010			
	CD ⁽¹⁾	FC ⁽²⁾	DC ⁽³⁾	Media
Generales	92,5	92,5	92,5	92,5
Evaluación del superior	89,48	91,40	89,94	90,27
Departamental / Individual	84,05	88,33	93,57	88,65
MEDIA GLOBAL	88,79	90,77	92,63	90,73

(1) CD: Comité de Dirección, (2) FC: fuera de convenio, (3) DC: dentro de convenio

5.3.2. Beneficios sociales

La organización ha mantenido históricamente un importante conjunto de beneficios sociales complementarios a la política retributiva y es muy consciente de la importancia creciente que tienen para la satisfacción y la retención de las personas.

Entre estos beneficios destacan el fondo social para estudios, los préstamos, la ayuda para restauración y transporte público, las prestaciones sanitarias, los planes de pensiones, los seguros de vida y accidentes, las secciones de actividades de ocio y deporte o la asociación de personas jubiladas.

Para más información: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Beneficiosociales.pdf>



5.3.3. Representación social

Las relaciones laborales en la organización se basan en un modelo de diálogo y concertación social, en un marco de responsabilidad y respeto por la libertad de asociación sindical y en el reconocimiento del importante papel de los y las 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 el año 2009. Actualmente se está negociando el III Convenio.

En el **Comité de Empresa** están representadas cuatro fuerzas sindicales (elecciones de marzo de 2008):

- Comisiones Obreras (CCOO) con 10 representantes.
- Unión General de Trabajadores (UGT) con 3 representantes.
- Profesionales Independientes también con 3 representantes.
- Sindicato Profesional de Policía Portuaria con 1 representante.

Los temas importantes objeto de acuerdos relativos a formación, promoción y aquellos relacionados con traslados y cambios organizativos se han tratado en el seno de la Comisión Local de Gestión por Competencias, en el cual participa el Comité de Empresa. No ha existido, en 2010, ninguna incidencia o denuncia en relación con los cambios organizativos.

5.3.4. Acción social

La APB ha continuado colaborando y promoviendo la campaña "Navidad solidaria en el Port", que en 2010 ha recogido 635 juguetes y 327 kg de alimentos. Otras actuaciones similares han sido los juegos deportivos interempresas, que han permitido reunir 325 euros para donaciones, y el intercambio de libros, con una donación de 691 unidades.

Por otra parte, el Port de Barcelona, el Punto de Inspección Fronterizo y diversas entidades de la Comunidad Portuaria han puesto en marcha un proyecto destinado a aprovechar las mercancías, que una vez superado el proceso de inspección del PIF, dejan de ser comercializables aunque sigan siendo aptos para el consumo humano. La iniciativa se articula a través del I Protocolo PIF-Banco de los Alimentos y consiste en hacer llegar los productos recogidos a esta entidad de cooperación para que se haga cargo de su distribución.

La primera prueba piloto de recogida de alimentos se realizó en octubre de 2010 y permitió reunir 443 kg de alimentos: a granel, frutas, hortalizas y otros productos varios.



Como cada año, además, el 0,2% de la facturación anual por emisión de los cheques restaurante para el personal se ha destinado a fines solidarios según el acuerdo suscrito con la empresa emisora de los cheques. En este año 2010, el destinatario fue el Banc dels Aliments que recibió 4.605 €.

En la encuesta de clima realizada durante este año 2010 se solicitaba a los encuestados a qué organización deseaban destinar el total de 678 € recaudados correspondientes a 2 euros por cada uno de los cuestionarios contestados. El destinatario fue también el Bancs dels Aliments.

5.4. CULTURA PARA LA SALUD Y LA PREVENCIÓN

5.4.1. Política de salud y prevención

Con el Plan de Prevención de Riesgos Laborales, la Autoridad Portuaria de Barcelona pretende ir más allá de las obligaciones que fija la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de riesgos laborales y su normativa de desarrollo, y detalla sus objetivos fundamentales en relación a la promoción de la mejora continua de las condiciones de trabajo:

Objetivos básicos del Plan:

- Combatir de manera activa la siniestralidad laboral.
- Fomentar la auténtica cultura de la prevención de los riesgos en el trabajo, que asegure el cumplimiento efectivo y real de las obligaciones preventivas

y descarte el cumplimiento puramente formal o documental de estas obligaciones.

- Reforzar la integración de la prevención de los riesgos laborales en los sistemas de gestión de la empresa.

<http://www11.portdebarcelona.es/rsc/PlaPrevencioAPB2011.pdf>

5.4.2. Estructura, iniciativas y acciones en salud y prevención de riesgos laborales

Para velar por la salud de la plantilla y prevenir los riesgos laborales existe una estructura de grupos integrados por personas de la organización y representantes de distintos agentes de la Comunidad Portuaria:

- Comité de Seguridad y Salud.
- Grupo de Prevención del Consejo Rector.
- Subgrupo Ambulancias SEM.
- Subgrupo Técnicos de Prevención.
- Comisión Interdepartamental de PRL.

Accidentes por colectivos

Los accidentes laborales se pueden clasificar por colectivos de la siguiente manera:

	2008	2009	2010
Unidad de Mantenimiento General	5	3	0
Policía Portuaria	21	31	32
Técnico-administrativo	2	3	3
Unidad de Servicios	1	1	0
Estaciones Marítimas	0	1	0
Vigilantes de obras	1	0	0
TOTAL	30	39	35

Acciones destacadas en 2010

FORMACIÓN	Número de asistentes 2010
Curso básico en prevención de riesgos laborales (3 ediciones)	19
Introducción a la prevención de riesgos laborales (2 ediciones)	13
Extinción de incendios avanzado (4 ediciones)	76
Técnicas de socorrismo acuático (4 ediciones)	64
Renovación acreditaciones carretillas elevadoras	4
Conducción de pasarelas portuarias	3

Para formar a bomberos y mandos se han llevado a cabo tres ediciones del Curso de extinción de incendios en buques, en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos de Gijón, en los cuales han participado un total de 35 personas.

También ha tenido lugar una edición del Curso de dirección y control de siniestros en The Fire Service College, de Moreton-in-Marsh (Gran Bretaña), de una duración de dos semanas y con 14 participantes del ámbito técnico. Y una edición del Curso mixto contra incendios y de mercancías peligrosas, realizado en la empresa SEGANOSA.

Como cada año, en 2010 se ha realizado el ejercicio de evacuación de las instalaciones del World Trade Center Barcelona, además de los simulacros en la operativa que organiza y coordina el Departamento de Seguridad Industrial.

El 25 de noviembre se organizó, con el patrocinio de la Sociedad de Prevención FREMAP la VIII Jornada de PRL y RSC, dirigida a toda la Comunidad Portuaria. Las ponencias se plasmaron en un libro que puede consultarse en: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/JornadasPRLyRSC.pdf>

5.5. DESARROLLO PROFESIONAL

5.5.1. Formación

La política de formación es un elemento básico para el desarrollo profesional y personal de las personas que trabajan para la APB, que permite conseguir una mayor adecuación entre los objetivos individuales y los de la organización.

La política formativa se encuentra completamente insertada en el sistema organizacional y, por este motivo, se adapta continuamente al cambio de la organización y del entorno.

Durante el año 2010 se llevaron a cabo más de 250 acciones relacionadas con el desarrollo de las personas que trabajan para la organización:

FORMACIÓN TOTAL REALIZADA

	2008	2009	2010
Acciones colectivas	71	104	149
Acciones individuales	177	105	110
TOTAL	248	209	259

DESGLOSE DE LAS ACCIONES REALIZADAS

MODALIDAD		Núm. acciones		
		2008	2009	2010
Formación colectiva	Idiomas*	15	26	11 ⁽¹⁾
	Policía Portuaria	19	31	43
	Ofimática*	17	5 ⁽²⁾	5
	Competencias técnicas*	3	23	18 ⁽³⁾
	Formación específica	17	19	17
	Total acciones colectivas	71	104	149
Formación individual	Idiomas*	14	22	19
	Seminarios APD	26	0	11
	Cursos, seminarios y Jornadas	67	32	48
	Short sea shipping	15	13	9
	Carné de conducir	7	2	5
	Máster y postgrados	21	27	12
	Formación reglada ^{(4) (5)}	27	9	6
	Total acciones individuales	177	105	110
	Planes de desarrollo individual ⁽⁶⁾	7	88	21

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

(1) A raíz de un estudio sobre la asistencia y aprovechamiento de los cursos de idiomas durante los años 2008 y 2009, se decidió reducir la oferta formativa y mantener únicamente aquellas acciones que realmente conseguían un aprovechamiento y asistencia óptimos y rentables.

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

(3) El hecho de que ya es el tercer año consecutivo realizando la formación enmarcada en el sistema de gestión por competencias, y teniendo en cuenta el número de personas que ya han realizado esta formación, ha provocado una disminución importante en el número de ediciones.

(4) Como 'formación reglada' se consideran los planes de carrera universitaria y la acreditación de la experiencia que antes recibían la denominación de 'planes de desarrollo' y que a partir de ahora se refiere a otros aspectos (ver nota 6).

(5) El número de acciones de formación reglada ha disminuido en un número considerable respecto a años anteriores, debido a que en el año 2008 se puso en marcha el proyecto de Acreditación de la Experiencia Profesional, y esto provocó que un gran número de personas iniciara el proceso.

(6) Nuevo dato incorporado en la memoria de 2010: número de planes de desarrollo individual entregados a los trabajadores de la APB. No se han incorporado a la tabla general para no distorsionar ni modificar los datos de las memorias anteriores.

TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN DESGLOSADO POR CATEGORÍA PROFESIONAL

Grupo	Horas reales		
	2008	2009	2010
Comité de Dirección	793,00	277,50	879,75
Fuera de convenio (incluido Comité de Dirección)	2.616,50	1.887,00	1.592,00
GII-1	1.472,00	4.113,26	3.341,00
GII-2	4.288,50	7.934,37	7.293,00
GIII-1	3.822,00	4.875,73	5.677,00
GIII-2	1.001,00	3.079,63	3.372,00
GIII-3	68,00	79,00	5,00
TOTAL	14.450,00	21.968,99	21.280,00

	Horas 2008	Horas 2009	Horas 2010
Fuera de convenio	2.616,50	1.887,00	1.592,00
Dentro de convenio	11.833,50	20.081,99	19.688,00
TOTAL	14.450,00	21.968,99	21.280,00

PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN POR PERSONA

Colectivos	Horas			
	2008	2009	2010	
Comité de Dirección	46,64	14,61	48,87	
Personal fuera de convenio	35,84	26,96	22,11	
Personal dentro de convenio	24,80	40,90	40,50	
	GII-1	16,00	41,13	33,08
	GII-2	21,02	40,28	39,00
	GIII-1	35,06	49,75	58,53
	GIII-2	15,16	34,60	35,13
	GIII-3	6,80	11,29	1,07
Promedio en relación al total de la plantilla	25,94	39,16	38,14	

TOTAL DE LA INVERSIÓN EN FORMACIÓN EN EUROS

Tipo de acción	2008	2009	2010
Cursos individuales	121.457,25	70.003,77	76.088,30
Cursos colectivos	248.500,00	237.823,11	296.643,00
Outsourcing formación	51.967,20	71.069,90	71.069,90
Total	421.924,45	378.896,78	443.801,20

5.5.2. Derechos humanos y corrupción

Durante el 2010 no se ha realizado ninguna acción formativa relacionada con la detección y erradicación de la corrupción.

En lo relativo a los derechos humanos se ha llevado a cabo una acción de sensibilización en materia de igualdad para el Comité de Dirección.



6.



Sostenibilidad ambiental

6.1. POLÍTICA Y PRINCIPIOS DE GESTIÓN AMBIENTAL

La política medioambiental se estructura en cuatro ejes esenciales:

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

6.2. VIGILANCIA AMBIENTAL

6.2.1. Derrames y accidentes

El mayor número de incidentes contra la contaminación por hidrocarburos en 2010 se ha debido al gasóleo, seguido de aceites usados y sentinas.

DESGLOSE POR TIPO DE INCIDENTES

	2009	2010
Gasóleo	4	16
Aceites usados	3	8
Aceites hidráulicos	3	3
Aceites vegetales	1	4
Sentinas	2	8
Tizne	1	1
Fuel	4	4
Otros	-	7
TOTAL	18	51

6.2.2. Residuos MARPOL

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

Servicio de recepción de residuos de buque	2008		2009		2010	
	Cantidades recogidas (m³)	Nº de servicios	Cantidades recogidas (m³)	Nº de servicios	Cantidades recogidas (m³)	Nº de servicios
Residuos oleosos (MARPOL I)	51.647,00	2.585	41.241,60	1.881	49.993,30	2.331
Residuos químicos (MARPOL II)	-	-	933,50	46	429,70	33
Aguas sucias (MARPOL IV)	913,00	9	8.072,00	55	4.473,90	44
Residuos sólidos (MARPOL V)	40.216,00	9.046	28.807,00	7.455	50.319,30	6.304
Total servicios		11.640		9.437		8.712

6.2.3. Gestión medioambiental

El Port de Barcelona lleva ya muchos años midiendo el impacto negativo de las actividades portuarias y desarrollando herramientas de gestión medioambiental en el ámbito de los residuos, el aire y el ruido, las emisiones contaminantes... También coordina y facilita las acciones propias de la organización en las iniciativas que se generan en la actividad de la instalación portuaria.

Además de los canales administrativos, todas las incidencias ambientales que detecta o recibe la Policía Portuaria activan en el Centro de Control unos procedimientos ambientales específicos para cada tipo de incidente. En el 2010 se han activado 246 procedimientos que se distribuyen en 118 activaciones relacionadas con el medio marino, 55 relacionadas con el medio terrestre y 11 relacionadas con la atmósfera. Además, se han emitido 62 procedimientos de autorización de mercancías peligrosas.

6.3. GESTIÓN DE RESIDUOS

RESIDUOS (t)	2008	2009	2010
No especiales (r. selectiva)	445,24	289,53	260,63
Especiales (r. selectiva)	34,35	9,18	17,36
TOTAL r. selectiva	479,59	298,71	277,99
No especiales (banales)	1.965,82	686,68	227,14
TOTAL	2.445,41	985,39	505,13

Los residuos que se han gestionado para conseguir una valorización son: papel y cartón, envases ligeros, vidrio, chatarra, pilas, fluorescentes, residuos informáticos...

En el ámbito de la recogida selectiva destaca el hecho de que se ha seguido trabajando para mantener las herramientas necesarias que facilitan el reciclaje de las diferentes fracciones valorizables, como es el caso de las papeleras y los recipientes para envases ligeros o los contenedores especiales para chatarra, escombros, defensas, fluorescentes, residuos informáticos... Esto ha implicado que estos hayan dejado de ser clasificados como banales y, como consecuencia, se ha minimizado el volumen de residuos con destino final al vertedero.

En comparación con los dos años anteriores, se observa que en el 2010 la cantidad de los residuos generados ha disminuido un 73,23% respecto a los residuos totales gestionados; un 58% referente a los residuos de la recogida selectiva, un 79,77 % respecto a los residuos no especiales y un 49,46 % de residuos especiales.

Entre los motivos de la reducción del volumen de residuos en este ejercicio destaca la reducción de la actividad portuaria (tráficos) y la disminución del número de productores.

6.4. GESTIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE Y DEL RUIDO

6.4.1. Emisiones

Plan de calidad del aire

La preocupación por la calidad del aire es una constante en la mayoría de los puertos europeos. La actividad portuaria en general, el tráfico terrestre y marítimo, las obras y algunas operativas portuarias –como la manipulación de graneles sólidos pulverulentos– son fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos que pueden afectar las áreas portuarias y urbanas cercanas.

El Port de Barcelona forma parte del área metropolitana de Barcelona, donde los contaminantes como el dióxido de nitrógeno (NO₂) y las partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 µm (PM₁₀) han superado los límites legislados permitidos por la Unión Europea. Por este motivo, y para restablecer la calidad del aire, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña elaboró el Plan de actuaciones de mejora del ambiente atmosférico en las zonas de protección especial (ZPE) del Barcelonés y Baix Llobregat, y Vallés Oriental y Vallés Occidental (Decreto 152/2007), que incluye varias medidas para reducir las emisiones originadas por la actividad portuaria.

Red de vigilancia atmosférica

El Port de Barcelona dispone de una red propia de equipos de medida de los principales contaminantes atmosféricos y de las variables meteorológicas. La Red Meteorológica y de Vigilancia de la

Calidad del Aire (XMVQA según sus siglas en catalán) consta de varios equipos manuales de medida de partículas en suspensión y de varias estaciones automáticas equipadas con sensores meteorológicos y de medida de la contaminación atmosférica y de una unidad móvil. El objetivo de la red es proporcionar una información fidedigna del estado del medio atmosférico portuario, que permita valorar los niveles de contaminación existentes y determinar el origen de los contaminantes.

Contaminación lumínica

La APB, como titular de la gestión de las instalaciones de las zonas públicas del puerto, es consciente de la necesidad de la adecuación del alumbrado exterior a la normativa actual (Ley 6/2001, RD 82/2005, RD 1890/2008). En este marco de aplicación, la APB ha elaborado el Proyecto de adecuación a la ley de ordenación ambiental del alumbramiento para la protección del medio nocturno del alumbrado exterior del Port de Barcelona, por el cual en el Port Vell se aplicarán una serie de medidas para tener un alumbrado más eficiente y menos contaminante.

Zonificación acústica

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

Emisiones de CO₂

El aumento de las emisiones de CO₂ del año 2010 se debe básicamente al aumento del consumo de combustible diesel para motores de embarcaciones y grupos electrógenos.

EMISIONES DIRECTAS (t)

	2008	2009	2010
Caldera de gas	112	67	68
Tráfico de vehículos	236	251	252
Otros motores diesel	152	226	287
TOTAL	500	544	607

EMISIONES INDIRECTAS DE CO₂ (t)

	2008	2009	2010
Energía eléctrica	1.310	1.264	1.370

EMISIONES TOTALES DE CO₂ (t)

	2008	2009	2010
Total	1.811	1.808	1.977

Para más información:
<http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Guicalculoemisiones.pdf>

Otras emisiones contaminantes

Sólo se calculan las emisiones de los contaminantes controlados por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad, a través del Decreto 152/2007 de la Generalitat de Catalunya: óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas de diámetro inferior a 10 µm (PM10).

PARTÍCULAS EN SUSPENSIÓN, PM10 (t)

DIRECTAS			
	2008	2009	2010
Caldera de gas	0,001	0,001	0,001
Tráfico de vehículos	0,06	0,05	0,04
Otros motores diesel	0,006	0,009	0,012
TOTAL	0,067	0,060	0,053

ÓXIDOS DE NITRÓGENO, NO_x (t)

DIRECTAS			
	2008	2009	2010
Caldera de gas	0,14	0,08	0,08
Tráfico de vehículos	0,55	0,52	0,54
Otros motores diesel	0,83	1,23	1,57
Total	1,52	1,83	2,19

INDIRECTAS			
	2008	2009	2010
Energía eléctrica	1,7	1,7	1,8

TOTALES			
	2008	2009	2010
Totales	3,22	3,53	3,99

Para más información: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-emission-inventory-guidebook-2009>

6.4.2. Iniciativas de mejora

La APB ha optado por una flota de vehículos más eficientes y menos

contaminantes. Sin embargo, el resultado del cálculo de emisiones de gases que provocan el efecto invernadero (CO₂) no refleja este esfuerzo, debido básicamente al aumento del consumo total de diesel.

6.5. EFICIENCIA ENERGÉTICA E HÍDRICA

6.5.1. Consumo de energía

ENERGÍA ELÉCTRICA

	2008	2009	2010
APB (GJ*)	28.435,00	27.414,00	29.716,47
PORT 2000 (GJ*)	4.826,24	4.374,36	4.096,39
TOTAL	33.261,24	31.788,36	33.812,86
Ahorro / Incremento de energía eléctrica	-	1.473,00	-2.024,50

Esta tabla agrega los datos de: edificio de Portal de la Pau, zona deportiva, edificio ASTA, dispensario, WTC, alumbrado público, garitas, estación marítima Drassanes, edificio TIR, edificio TERSACO y otras instalaciones y servicios. Además se consolidan con los del Port Vell.

*Los datos se presentan en GJ, teniendo en cuenta que 1kWh=0,0036 GJ (GRI)

ORIGEN DE LA PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA QUE CONSUME LA ORGANIZACIÓN

Renovables	27,70%
Cogeneración de alta eficiencia	2,00%
Cogeneración	6,20%
CC Gas Natural	20,70%
Carbón	22,50%
Fuel / Gas	3,20%
Nuclear	16,80%
Otros	0,90%

Fuente: Datos facilitados por el proveedor ENDESA ENERGÍA (2010)

El impacto medioambiental de la electricidad depende de las fuentes energéticas utilizadas para su generación. En una escala de A a G, donde el nivel A indica el mínimo impacto ambiental y el nivel G el máximo, la energía comercializada por el proveedor de la APB, Endesa Energía SAU, ha alcanzado, en 2010, los siguientes niveles:

- Emisiones de dióxido de carbono (CO₂): Kg de CO₂ por kWh: 0,37; nivel C – Media nacional: 0,40; nivel medio nacional D
- Residuos radioactivos: Microgramos por kWh: 0,49; nivel C – Media nacional: 0,49; nivel medio nacional D

GAS (m³)

2008	2009	2010
47.955,00	31.074,60	31.477,00

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

COMBUSTIBLES (l)

	2008	2009	2010
Gasolina (vehículos)	13.212,16	10.914,86	9.528,33
Gasóleo A (vehículos)	78.336,38	86.122,51	87.675,14
Gasóleo B (embarcaciones)	2.626,00	1.729,00	6.751,00
Gasóleo B (generadores)	55.477,00	87.773,00	103.079,91
TOTAL	149.651,54	183.539,37	207.034,38

NOTA: El significativo aumento del gasto de combustible para embarcaciones se debe a la adquisición de un nuevo barco corporativo de mayor dimensión y consumo. El notable incremento del consumo por el concepto 'generadores' se debe a un nuevo servicio de abastecimiento en el muelle Adosado (Guardía Civil) así como al suministro de nuevos espacios donde todavía no está operativo el suministro de energía eléctrica por la red.

Desplazamientos internos

La organización continúa promoviendo el servicio de autobús en el recinto portuario, adscrito a la red del transporte público de Barcelona. Además, entrega trimestralmente una tarjeta de transporte público integrado (T-Trimestre) a aquellas personas que trabajan para la entidad y desean optar por una opción más sostenible y alternativa al transporte privado.

Por los 87 usuarios de 2008 y los 144 de 2009, durante 2010 un total de 160 usuarios se han beneficiado de tarjetas de transporte.

A partir de la encuesta realizada a los empleados de la organización, se ha permitido estimar este año, el consumo de CO₂ en concepto de traslados con vehículos propio, tren, autobús, moto, metro... En 2010 asciende a 399.167,20 kg.

6.5.2. Consumo de recursos**CONSUMO DE AGUA (m³)**

Total	2008	2009	2010
APB	284.696	225.558	235.796
Port vell	28.000	28.000	22.300
TOTAL	312.696	253.558	258.096

Por procedencia	2008	2009	2010
Porcentaje de agua obtenida de la red municipal	-	7,62%	6,05%
Porcentaje de agua obtenida de acuíferos y otras fuentes renovables	-	2,32%	1,85%
Porcentaje de agua reciclada	0%	0%	0%
Ratio de mejora anual		59.138	-4.538

Estas tablas agregan los datos de edificio TIR, edificio ASTA, edificio Tersaco, Portal de la Pau, faros, zona deportiva y dispensario.

La fuente de captación de agua consumida por la APB procede en su totalidad de la red pública, es decir, la que suministra Aguas de Barcelona,

ya que no existen pozos de agua subterránea. En los datos facilitados se incluye el consumo de suministro a buques.

CONSUMO DE PAPEL (Kg)

	2008	2009	2010
Consumo de papel	22.690,96	17.971,12	17.083,30
% sobre total de papel reciclado	-	20,63	23,32
Ratio de mejora anual			2,69

Nota: El consumo de papel del Port Vell se considera irrelevante (no se calcula)

6.5.3. Iniciativas de mejora

- Se ha incrementado el ahorro y la eficiencia energética, mediante la implantación de **bombillas de bajo consumo en el alumbrado público** que la APB gestiona directamente. En consecuencia, en el año 2010 el consumo eléctrico ha disminuido un 29% en Kw respecto al consumo previsto, lo que ha supuesto un ahorro de 26% del importe previsto en iluminación exterior.
- En el marco del **proyecto e-SAU** se promueven y trabajan iniciativas que permiten gestionar por medios electrónicos trámites para los que se requería el desplazamiento de personas y documentos en papel. Este proyecto reduce directamente en la reducción

de recursos y de emisiones por desplazamientos, además de facilitar la gestión y abaratar los costes para los usuarios del Puerto de Barcelona.

- Desde el **Servicio de Acceso Unificado (SAU)**, la ventanilla única del Port de Barcelona, se impulsa la utilización de los medios electrónicos para la solicitud de servicios como las autorizaciones de transportes especiales, las solicitudes de pliegos de licitaciones, los pagos de facturas... Éstos y muchos otros trámites en los que antes era absolutamente necesaria la presencia física del usuario en la oficina de SAU, se pueden ya realizar en línea o telefónicamente.

	2008	2009	2010
Llamadas telefónicas	72.519	80.114	72.360
Documentos tramitados	100.946	91.898	121.530
Documentos registrados	13.599	11.880	10.622
Cobros realizados	42.455	38.042	45.694

Centro de Identificación de camiones (CI-SAU)	2008	2009	2010
Autorizaciones provisionales	35.238	28.096	37.673
Preavisos	50.750	48.731	69.163

Otras mejoras destacadas

Las siguientes empresas se han beneficiado en el 2010 de bonificaciones en la tasa de ocupación por la aplicación de mejores prácticas medioambientales, según el artículo 19.9 G de la Ley de Puertos 48/2003 del 26 de noviembre de 2003:

- Autoterminal, SA
- Decal España, SA
- Ergransa, SA
- Terminales Portuarias, SL

Además se han planificado diversas mejoras energéticas, como:

- Gas Natural. Implantación a través del proyecto de una central térmica de ciclo combinado; optimización del proceso de refrigeración de la planta con Enagás (ejecutado).
- Gas Natural. Proyecto de electrificación de buques con atraque en el Port de Barcelona para la reducción de emisiones durante la escala en puerto (pendiente de ejecución).
- European Biofuels (EBF). Incorporación de paneles solares para la reducción de consumo energético ACS (pendiente de ejecución).
- Bunge. Instalación de cogeneración, reducción de demanda energética a través de la optimización de la planta de refinado de aceites conjuntamente con la de producción de electricidad (ejecutado).

En otro orden de cosas, Mediterranean Shipping Company (MSC) ha incorporado decantadores en las instalaciones de limpieza de contenedores.



6.5.4. Materiales

Para la elaboración de este indicador se han identificado todos los materiales que han sido utilizados en cada una de las obras y, posteriormente, se han calculado las cantidades de cada uno de ellos.

MATERIALES UTILIZADOS EN LAS OBRAS EJECUTADAS (PESO O VOLUMEN)

Material	Unidad	Peso o volumen		
		2008	2009	2010
Todo en uno + escollera	t	1.950.749,02	1.328.024,00	359.040,82
Hormigón	m ³	99.080,00	45.504,00	21.187,71
Acero	t	1.909,00	3.496.540,00	1.231,87
Pavimentos	m ³	11.125,00	289.116,09	6.279,88
Aglomerado	t	8.384,00	7.873,00	19.519,29
Materiales dragados	m ³	1.384.652,52	2.070.072,00	679.686,89
Materiales de relleno	m ³	4.487.862,00	4.003.402,00	835.561,63
TOTAL		5.872.514,52	6.073.474,00	1.515.248,52

MATERIALES RECICLADOS (VALORIZADOS) UTILIZADOS EN LAS OBRAS EJECUTADAS

Material	Unidad	2008		2009		2010	
		Peso o volumen	% reciclado	Peso o volumen	% reciclado	Peso o volumen	% reciclado
Todo en uno + escollera	t	207.479,00	10,58	271.710,40	5,62	169.111,04	44,53
Materiales de relleno	m ³			2.107.527,60	32,89	17.242,43	1,12
Acero	t	223.250,00	3,73	-	-	-	-

La reutilización de materiales y el uso de materiales reciclados contribuyen a reducir el consumo de materias primas vírgenes y a conservar los recursos globales.

El indicador de desempeño ambiental EN2 expresa el porcentaje de materiales utilizados en la ejecución de las obras que no son materias primas vírgenes, ya que proceden de la revalorización de materiales utilizados con anterioridad.

Se ha determinado el peso y/o volumen total de los materiales identificados por el indicador EN1,

es decir, las cantidades de cada material que ha sido utilizado en las obras ejecutadas en el Port de Barcelona. A partir de estos datos, se ha identificado el peso y volumen total de los materiales reciclados que se han empleado.

Los datos muestran que el porcentaje de materiales reciclados utilizados en las obras ejecutadas durante el año 2010 ha sido de 22,82%. Este valor se ha incrementado ligeramente respecto al año anterior que registró un 19,26% de materiales reciclados.

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

Material	Un.	2008		2009*		2010	
		Cantidad Utilizada	Emisiones CO ₂ (t)	Cantidad Utilizada	Emisiones CO ₂ (t)	Cantidad Utilizada	Emisiones CO ₂ (t)
Todo en uno	t	1.863.234,00	253.399,80	1.261.622,60	171.580,70	340.837,50	46.353,90
Escollera	t	87.515,02	59.510,20	66.401,20	45.152,80	18.203,40	12,40
Hormigón	m ³	99.080,00	25.602,30	45.504,40	11.758,20	21.187,70	5.474,90
Pavimentos	m ³	11.125,00	18.156,00	289.116,10	737.245,80	6.279,90	10.248,80
Acero	t	1.909,00	2,90	3.496.540,40	5.244,80	1.231,90	1,90
TOTAL			356.671,20		705.574,97		62.091,90

*Datos estimados

Con el cálculo del indicador de desempeño ambiental EN16 se pretende estimar las emisiones de gases de efecto invernadero que se producen como consecuencia de las obras de ampliación del Port de Barcelona.

En primer lugar, se han identificado las fuentes generadoras de emisiones directas e indirectas procedentes de las obras, tales como las derivadas de los procesos de producción de los materiales utilizados en la ejecución de los proyectos de ampliación del Port de Barcelona. Una vez identificadas se ha realizado una estimación de las emisiones directas que ha generado cada fuente.

Como consecuencia de la notable reducción del volumen de obra, la cantidad de emisiones totales de gases de efecto invernadero ha disminuido notablemente respecto a los años anteriores, pasando de 705.574,97 toneladas de CO₂ en 2009 a 62.092 toneladas en 2010.

6.5.5. Cuadro resumen del total de emisiones

TOTAL EMISIONES CO₂ (T)

	2008	2009	2010
Obras	356.671,20	705.574,97	62.091,90
Energía eléctrica	3.388,00	3.267,00	1.370,00
Gas	113,77	67,82	68,00
Gasóleo	215,09	217,45	287,00
Gasolina	29,59	25,75	25,20
Otros contaminantes	1,11	0,91	4,04
TOTAL EMISIONES CO₂ (t)	360.418,76	709.153,90	63.846,14

6.5.6. Métodos para el cálculo de emisiones

<http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Metodosdecalculo.pdf>

https://www.portdebarcelona.es/wps/myportal/organitzacio?WCM_PORTLET=PC_7_0_LV_WCM&WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/myconnect/webcontent/Intranet/ServeisAlOrganitzacio/ViatgesBestretes

CASO DE ESTUDIO: LA AMPLIACIÓN, FINAL DE UN CICLO

A principios de la pasada década de los noventa, el Port de Barcelona prácticamente había agotado su superficie operativa y la presencia del río dificultaba cualquier nueva ampliación. La redacción del Plan Director (1989-2010), incorporó como elemento básico y sustancial la construcción de los dos grandes diques, el dique Sud –previo desvío del río Llobregat– y la ampliación del dique Est, así como la ejecución de las obras del muelle Prat (nueva Terminal de contenedores), para poder atender la demanda presente y futura.

Las obras de los diques comenzaron en el año 2001 y en 2004 se llevó a cabo el desvío del río 2 km al sur, clave para que pudiera culminarse la construcción del dique Sud en el margen izquierdo de su desembocadura. Las obras de los diques finalizaron en 2008. En total, desde 2001 hasta este 2010 la inversión ha superado los 1.600 millones de euros, lo que ha significado multiplicar por 3,5 el volumen de activos fijos que tenía la APB a finales del año 2000, permitiendo multiplicar por 2,5 la superficie del puerto de Barcelona.

El proyecto *Muelle Prat Fase I* comenzó a ejecutarse en el año 2005 y es la primera que se llevaba a cabo al abrigo de ambos diques, ganando al mar una superficie de 81 ha con 1.000 m de línea de atraque de 16 m de calado mínimo. La obra resultó afectada por el accidente ocurrido a principios de 2007, cuando 16 cajones de los 37 que formaban el muro del muelle se desplazaron significativamente de su alineación. En ese momento estaba finalizando el relleno con materiales provenientes de dragado de la dársena.

Con la finalidad de reparar los daños, se emprendió el proyecto *Rehabilitación del Muelle Prat*, con 64 millones de euros de presupuesto y que ha finalizado en 2010. Las operaciones de reflote y demolición de los cajones afectados han representado la consecución de un hito único, jamás alcanzado en la tecnología marítimo-portuaria a nivel mundial, no tan solo por su dificultad intrínseca, sino por su magnitud y alcance.

En el apartado medioambiental, las obras contempladas en el Plan Director se han sometido a los procedimientos de evaluación ambiental según la legislación vigente, recomendaciones y convenios reconocidos internacionalmente. Han sido objeto de un seguimiento estricto, sistemático e integrado y cuyo coste ha resultado una cifra cercana a los 262 millones de euros en medidas correctoras (*Ver capítulo 4.4.3.*).

En referencia a los criterios y factores de sostenibilidad aplicados, destacan el reciclaje, reutilización y valorización de materiales; los de minimización del uso de recursos y los asociados a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que en este periodo de 2001 a 2010 han supuesto un total estimado de 8.842.451 toneladas de CO₂. Se ha observado una reducción paulatina de las emisiones totales, directas e indirectas, en consonancia con la reducción de los procesos para la obtención de materiales.

- Para minimizar los principales impactos, se llevan a cabo medidas correctoras, preventivas y compensatorias. La protección de la avifauna potencialmente afectada por la ejecución de las obras es un aspecto especialmente destacable.
- La reutilización de materiales o el uso de materiales reciclados contribuyen a reducir el consumo de materias primas vírgenes y a conservar los recursos globales. Se aprovechan los materiales procedentes del dragado que sean adecuados para utilizar en rellenos portuarios, lo que supone una gestión sostenible de las obras.
- Se ha observado una reducción paulatina de las emisiones totales, directas e indirectas, en consonancia con la reducción de los procesos para la obtención de materiales de recurso.

6.6. COMPROMETIDOS ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO

6.6.1. Consecuencias financieras

El Port de Barcelona no dispone hoy en día de ningún estudio específico sobre el impacto financiero como consecuencia del cambio climático, pero sí de una herramienta que pone a disposición de sus clientes para tomar conciencia mediante la estimación de emisiones y el ahorro correspondiente en función de su opción por una u otra alternativa de transporte de sus mercancías.

El desarrollo de la aplicación SIMPORT (Sistema de información y modelización del mercado del Port de Barcelona) ha permitido incorporar argumentos de sostenibilidad a la estrategia portuaria.

Se trata de un sistema de información geográfica de alcance europeo, que dispone de herramientas para el análisis y modelización de los flujos de mercancías en diferentes escalas geográficas hasta el nivel de NUTS3 (provincias de España). La base de datos de precios y costes y de las características de las redes de transporte del sistema permite modelizar diferentes modos de transporte e intercambios modales: carretera, ferrocarril, vías navegables, SSS y navegación oceánica.

El sistema se desarrolló inicialmente para analizar el *hinterland* potencial del Port de Barcelona con el mercado del Extremo Oriente. Posteriormente se expandió el ámbito de estudio a

todas las regiones de *foreland* del mundo. Además, el modelo dispone de un módulo de cálculo de emisiones que permite obtener el CO₂ asociado a las diferentes cadenas de transporte modelizadas.

Gracias a esta aplicación, el Port de Barcelona ha podido cuantificar las emisiones europeas de CO₂ para los tráficos provenientes de Asia, así como de las rutas alternativas para este tráfico.

En cuanto a las emisiones de CO₂ de los tráficos Europa-Asia, se estiman unos ahorros de hasta el 15% de las emisiones para carga con origen en Extremo Oriente y destino en el centro de Europa a través de los puertos del sur. Los análisis del SIMPORT muestran que las emisiones europeas por los tráficos de Asia se verán incrementadas entre un 160% y un 199% en los próximos 10 años si no se toma ninguna medida. En cambio, si las medidas de reducción de emisiones de CO₂ (internalización de costes externos, etc.) se convierten en una prioridad y las infraestructuras del sur son una alternativa real para los flujos de mercancías, este incremento se reduciría en un 50%.

Por lo que respecta a las posibles rutas alternativas de la ruta Europa-Asia por el Mediterráneo, se ha calculado que la distancia entre los puertos japoneses o coreanos y los puertos del norte de Europa a través de la ruta ártica es hasta un 60% más corta que a través de la ruta del canal de Suez. Asimismo, la distancia desde los puertos chinos (especialmente los situados al sur de Shanghái) a los puertos del norte Europa es un 47% menor que a través de Suez.

Pero a pesar del cambio climático, las dificultades para la navegación en esta ruta (necesidad de rompehielos, periodo de apertura corto, dificultad de acceso a puertos de refugio...) se mantendrán y dificultarán la aplicación de sus ventajas en el futuro.

Además, la ruta entre Extremo Oriente y Europa es más corta a través de Suez que a través de Panamá, con una reducción de la distancia de hasta el 58%, dependiendo de los puertos de origen y destino. Esto significa que a través de la ruta de Suez se ahorra entre un 26% y un 58% de las emisiones de CO₂ en comparación con la de Panamá.

Estos argumentos han sido defendidos por el Port de Barcelona en el reciente



proceso de revisión de las políticas europeas de transporte, especialmente la redefinición de la Red Europea de Transporte, para favorecer el apoyo europeo a las infraestructuras necesarias para fomentar la conectividad del Port con el resto del continente.

Para más información: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Simport.pdf>

6.6.2. Riesgos y oportunidades

En los distintos apartados de esta Memoria se han ido exponiendo algunas de las oportunidades y riesgos más significativos relacionados con el cambio climático y la sostenibilidad.

La apuesta del Port de Barcelona por el ferrocarril o el *Short sea shipping* son iniciativas en respuesta a esta preocupación y una apuesta por oportunidades emergentes en un futuro inmediato.

El planteamiento estratégico de la sostenibilidad y la articulación de una estrategia de RSC no sólo en la organización sino en el conjunto de la Comunidad Portuaria es un claro indicador de la importancia por diagnosticar el impacto medioambiental en términos globales (conjunto de la instalación portuaria) y por contribuir coordinadamente para minimizar las emisiones y paliar los daños medioambientales y especialmente el calentamiento del planeta.

Dentro de los retos pendientes y aquellos que deberemos formularnos en este sentido destaca el Plan y los sistemas de gestión medioambientales, coparticipados por los distintos operadores y actores de la Comunidad Portuaria o la participación activa en iniciativas y proyectos de carácter multinacional para avanzar en la sensibilización y en la coordinación de esfuerzos y recursos compartidos y coincidentes.

Quizás, en estos temas pendientes, deba plantearse en un futuro inmediato un estudio riguroso sobre las consecuencias del cambio climático en el negocio del transporte y el comercio internacional que defina con mayor nitidez estos riesgos y oportunidades y la manera de encauzarlos en el plan estratégico y en los objetivos operativos de la organización.

7.



Proceso de elaboración de la memoria de RSC 2010

7.1. METODOLOGÍA

La MEMORIA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA 2010 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.

Se ha completado la información de los indicadores GRI con datos adicionales que se consideran de notable relevancia para sus grupos de interés.

Se han tenido en cuenta los 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.

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.

Comparabilidad

La información cuantitativa se ha mostrado de manera que permite

comparar la mayor parte de la información en un periodo que alcanza 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.

Precisión

La memoria indica los datos que se han medido (cuantitativamente) y éstos pueden ser reproducibles a lo largo del tiempo. Indica qué 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.

Alcance y periodicidad

La información y datos que se aportan en esta memoria corresponden a los proyectos, actividades e iniciativas realizadas durante el año 2010. Recoge exhaustivamente las actividades e impactos de la APB y alcanza algunos ámbitos de la Comunidad Portuaria. Progresivamente deberá ir ampliándose el alcance hasta llegar al conjunto de impactos y acciones que se derivan de toda la instalación portuaria.

No se incluyen datos de aquellas participadas que elaboran su propia memoria de sostenibilidad. Sí se incluyen los datos de la Gerencia Urbanística Port 2000, empresa participada al 100% por la APB que gestiona el territorio y actividades del Port Vell.

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 2009) fue publicada en julio de 2010. En la página web (www.portdebarcelona.es) pueden consultarse ediciones previas de memorias de responsabilidad social e información complementaria.

Claridad

Se ha pretendido exponer la información de manera comprensible, accesible y utilizable por los distintos grupos de interés sin ser excesivamente detallada o técnica. Sin embargo, se facilitan enlaces a contenidos más específicos y detallados para aquellos interesados en mayor profundización. También 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 las tablas que indican la ubicación de los elementos descritos en la memoria según el índice recomendado por GRI.

Fiabilidad

La información recogida en esta memoria viene certificada por los Subdirectores generales de cada área de la entidad y los contenidos económicos han sido

auditados por organismos externos acreditados.

Calificación

La autocalificación para determinar el nivel de aplicación de los parámetros GRI 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
www.portdebarcelona.es

7.2. Verificación y cambios significativos

Verificación

Durante este año 2010 se ha realizado un exhaustivo proceso de verificación de la Memoria de RSC del año 2009, tanto cuantitativa como cualitativamente, acompañado de un benchmarking para incorporar las mejores prácticas de reporting identificadas entre un conjunto de puertos de vanguardia.

El proceso de verificación y mejora ha permitido aplicar mejoras en los indicadores y en la respuesta a los mismos, añadiendo precisión, fiabilidad, trazabilidad..., mejoras éstas, que se recogen en la estructura y proceso de elaboración y control de la presente Memoria



8.



Índice de contenidos y control GRI

● Informado total ● Informado parcial ● No informado ● No aplicable

INDICADOR	ESTADO	PÁGINA Y COMENTARIOS
1.1	●	Pág. 5
1.2	●	Pág. 35 y 59
2.1	●	Pág. 11
2.2	●	Pág. 15
2.3	●	Pág. 12 a 14
2.4	●	Pág. 11
2.5	●	Pág. 15
2.6	●	Pág. 11
2.7	●	Pág. 15
2.8	●	Pág. 43
2.9	●	Pág. 62
2.10	●	Pág. 9
3.1	●	Pág. 62
3.2	●	Pág. 62
3.3	●	Pág. 62
3.4	●	Pág. 62
3.5	●	Pág. 61
3.6	●	Pág. 62

INDICADOR		ESTADO	PÁGINA Y COMENTARIOS
3.7	Limitaciones del alcance o cobertura de la memoria.	●	Pág. 62
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.	●	Pág. 62
3.9	Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos.	●	Pág. 57
3.10	Descripción del efecto que pueda tener la reexpresión de información perteneciente a memorias anteriores, junto con las razones que han motivado dicha reexpresión.	●	Pág. 62
3.11	Cambios significativos con respecto a los periodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados en la memoria.	●	Pág. 62
3.12	Tabla que indica la localización de los contenidos básicos en la memoria.	●	Pág. 65 a 71
3.13	Política y práctica actuales en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria.	●	Pág. 62
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.	●	Pág. 11 y 12
4.2	¿El presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo?	●	El artículo 41 de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante 27/1992 de 24 de noviembre, modificada por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre y por la Ley 48/2003 de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, recoge el nombramiento y funciones del presidente.
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.	●	El artículo 40 de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante hace referencia a quienes forman parte del Consejo de Administración. En él tienen cabida los diferentes niveles de la Administración central, autonómica y local representadas por los consejeros entre los que solo dos, el presidente y el director general tienen funciones ejecutivas.
4.4	Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno.	●	Las principales asociaciones del sector, los ayuntamientos de Barcelona y El Prat, así como los representantes sociales mayoritarios tienen miembros representativos en el Consejo de Administración de esta organización.
4.5	Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos y el desempeño de la organización.	●	No existe, en la organización, ninguna retribución salarial vinculada a la condición de miembro del Consejo de Administración en relación con el desempeño de la APB. Sí se compensa la asistencia a cada una de las sesiones del Consejo a todos los miembros (dieta).
4.6	Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno.	●	Pág. 12
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.	●	Pág. 12

INDICADOR		ESTADO	PÁGINA Y COMENTARIOS
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.	●	Pág. 19
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.	●	Pág. 62
4.10	Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social.	●	Pág. 62
4.11	Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución.	●	Pág. 34, 35, y 38
4.12	Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización suscriba o apruebe.	●	Pág. 33 y 34
4.13	Principales organizaciones a las que la entidad pertenece.	●	Pág. 20 y 21
4.14	Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.	●	Pág. 19
4.15	Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.	●	Pág. 20
4.16	Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés.	●	La Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante establece, en los parámetros de composición del Consejo de Administración, que estos cumplen una función participativa de los intereses locales, autonómicos y estatales de forma que los principales Grupos de Interés quedan representados en el principal órgano de gobierno de la entidad que se reúne con regularidad mensual.
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.	●	Pág. 20
EC1	Valor económico directo generado y distribuido.	●	Pág. 16
EC2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivadas del cambio climático.	●	Pág. 58 y 59
EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización derivadas de programas de beneficios sociales.	●	Pág. 46
EC4	Ayudas financieras significativas recibidas de gobiernos	●	Pág. 17
EC5	Rango de las relaciones entre el salario inicial estándar y el salario mínimo local.	●	Salario regulado por Puertos del Estado. Comparativa no aplicable en nuestro caso por superar ampliamente el salario mínimo interprofesional.
EC6	Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales.	●	La APB desarrolla sus actividades en el ámbito local por lo que prácticamente el 100% de sus proveedores es de carácter nacional.
EC7	Procedimientos para la contratación local y proporción de altos directivos procedentes de la comunidad local.	●	La APB desarrolla su actividad en territorio local por lo que el 99,99 % de sus contrataciones corresponden a personal de la Comunidad Europea.
EC8	Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados para el beneficio público.	●	Pág. 41

INDICADOR		ESTADO	PÁGINA Y COMENTARIOS
EC9	Entendimiento y descripción de los impactos económicos indirectos.	●	Pág. 22 y 23
EN1	Materiales utilizados, por peso o volumen.	●	Pág. 56
EN2	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales valorizados.	●	Pág. 56
EN3	Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.	●	Pág. 53 y 54
EN4	Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.	●	Pág. 53 y 54
EN5	Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras en la eficiencia.	●	Pág. 55
EN6	Iniciativas de uso de energía renovable e incremento de la eficiencia	●	Pág. 55
EN7	Iniciativas para reducir el consumo indirecto de energía y las reducciones logradas.	●	Pág. 55
EN8	Captación total de agua por fuentes.	●	Pág. 54
EN9	Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua.	●	No existen fuentes afectadas por la captación de agua relacionadas con el consumo de ésta en la organización.
EN10	Porcentaje y volumen total de agua reciclada y reutilizada.	●	Pág. 54
EN11	Ubicación y extensión de suelo en hábitat rico en biodiversidad.	●	Pág. 36
EN12	Principales impactos sobre la biodiversidad.	●	Pág. 36 y 37
EN13	Hábitats protegidos o restaurados	●	Pág. 36
EN14	Gestión de impactos sobre la biodiversidad.	●	Pág. 36 y 37
EN15	Número de especies, desglosadas en función de su peligro de extinción.	●	Pág. 36
EN16	Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso.	●	Pág. 57
EN17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso.	●	Pág. 57
EN18	Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.	●	Pág. 58
EN19	Emisiones de sustancias destructoras de la capa ozono, en peso.	●	No se han encontrado fuentes de emisión de sustancias destructoras de la capa de ozono en las instalaciones del Port de Barcelona.
EN20	Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.	●	Respecto a los años anteriores, se han eliminado los contaminantes poco significativos y se han recalculado las emisiones de CO ₂ , NOx y PM10 según datos energéticos más completos. Pág. 57
EN21	Vertimiento total de aguas residuales, según su naturaleza y destino.	●	Pág. 51
EN22	Cantidad total de residuos.	●	Pág. 51

INDICADOR		ESTADO	PÁGINA Y COMENTARIOS
EN23	Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.	●	Pág. 51
EN24	Peso total de los residuos peligrosos.	●	Pág. 51
EN25	Recursos hídricos y hábitats relacionados, afectados por vertidos de agua.	●	Pág. 36 y 37
EN26	Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción del impacto.	●	Pág. 36 y 37
EN27	Porcentaje de producto susceptible de ser recuperado, al final de su vida útil.	●	Los productos de la organización son las infraestructuras y superestructuras. Sus productos y servicios no utilizan embalajes susceptibles de recuperación.
EN28	Incidentes y multas por incumplimiento de normativa ambiental.	●	Pág. 31 y 32
EN29	Impactos ambientales significativos del transporte de mercancías y personal.	●	Este indicador se considera irrelevante en las actividades realizadas por la organización. Sin embargo, se aporta adicionalmente el cálculo de emisiones por desplazamientos del personal del domicilio al puesto de trabajo y viceversa.
EN30	Desglose por tipo del total de gastos e inversiones ambientales.	●	Pág. 37
LA1	Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo y contrato.	●	Pág. 43 y 44
LA2	Número total y rotación media de empleados desglosados por de edad, sexo y región.	●	Pág. 43 y 44
LA3	Beneficios sociales para los empleados con jornada completa en relación a otro tipo de jornada.	●	Pág. 46
LA4	Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo.	●	Pág. 43
LA5	Período (s) mínimo (s) de preaviso relativo (s) a cambios organizativos.	●	Pág. 47
LA6	Porcentaje total de trabajadores que está representado por comités de salud y seguridad.	●	Pág. 47
LA7	Tasa de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y número de víctimas relacionadas con el trabajo.	●	Por razones técnicas no se han podido obtener todos los ratios de absentismo de este año 2010. Únicamente se reportan los relativos a IT (ncapacidad temporal).
LA8	Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos.	●	Pág. 48
LA9	Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con sindicatos.	●	Todos los acuerdos y asuntos formales relacionados con salud y seguridad en los que participan los representantes sociales se tratan en el Comité paritario de Seguridad y Salud.
LA10	Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por categoría.	●	Pág. 49
LA11	Programas de gestión de habilidades y de formación continua.	●	Pág. 49
LA12	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional.	●	Pág. 46

INDICADOR		ESTADO	PÁGINA Y COMENTARIOS
LA13	Composición de la alta gerencia (diversidad).	●	Pág. 44
LA14	Relación entre salario base de los hombres con respecto al de las mujeres.	●	No existe discriminación alguna entre el salario masculino y femenino.
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. La APB está sujeta a la Ley de Contratación del Sector Público que recoge criterios de obligado cumplimiento que protegen la discriminación.
HR2	Porcentaje de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos.	●	En cumplimiento de la Ley de Contratos del sector público, a todos los proveedores y subcontratas se les exige el cumplimiento de sus obligaciones sociales.
HR3	Total de horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aspectos de los derechos humanos.	●	Este indicador es poco relevante en el caso de esta entidad aunque puntualmente se realiza alguna formación específica dirigida a la Policía Portuaria.
HR4	Políticas y programas de prevención de todo tipo de discriminación.	●	Pág. 44
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.	●	Las Autoridades Portuarias están reguladas en lo laboral por el Convenio Colectivo Estatal que protege la libertad de asociación y acción sindical.
HR6	Políticas de rechazo al trabajo infantil.	●	No se han detectado riesgo alguno relacionado con el trabajo infantil en ninguna de las actividades de la organización.
HR7	Políticas de rechazo al trabajo forzoso.	●	Ninguna de las actividades de esta organización es susceptible de riesgos relacionados con el trabajo forzado.
HR8	Porcentaje del personal de seguridad que ha sido formado en aspectos de derechos humanos relevantes.	●	Este indicador es poco relevante en el caso de la aunque puntualmente se realiza alguna formación específica dirigida a la Policía Portuaria.
HR9	Número total de incidentes relacionados con violaciones de los derechos de los indígenas.	●	Ninguna de las actividades de esta organización está sujeta a posibles riesgos de violación de los derechos de los indígenas.
SO1	Gestión de impactos en las comunidades locales.	●	Pág. 20 y 21
SO2	Porcentaje y número total de unidades de negocio analizadas respecto a riesgos relacionados con la corrupción.	●	Pág. 49
SO3	Porcentaje de empleados formados en las políticas y procedimientos anticorrupción de la organización	●	Pág. 49
SO4	Medidas tomadas en respuesta a incidentes de corrupción.	●	Pág. 32, 33 y 37
SO5	Posición en las políticas públicas, participación en el desarrollo de las mismas y actividades de <i>lobbying</i> .	●	Las Autoridades Portuarias son organismos públicos alineados con las políticas públicas del Ministerio de Fomento por lo que no existen actividades de <i>lobbying</i> .
SO6	Valor total de las aportaciones financieras y en especie a partidos políticos o a instituciones relacionadas, por países.	●	La APB no ha realizado aportación financiera alguna a partidos políticos, o instituciones relacionadas.
SO7	Número total de acciones por causa relacionadas con prácticas monopolísticas y contra la libre competencia y sus resultados.	●	Pág. 31

INDICADOR		ESTADO	PÁGINA Y COMENTARIOS
SO8	Valor monetario de sanciones y multas derivadas del incumplimiento de las leyes y regulaciones.	●	Pág. 32
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.	●	Los productos de la organización son infraestructuras, aunque por la instalación pasan productos para su consumo que son inspeccionados por los servicios correspondientes.
PR2	Incidentes derivados del incumplimiento, relativos a los impactos de los productos y servicios.	●	No se han registrado incidentes relativos a este indicador.
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.	●	Pág. 34
PR4	Número total de incumplimientos de la regulación, relativos a la información y al etiquetado de los productos y servicios.	●	No se aplica al no existir etiquetado o información de marketing sobre los productos y servicios de la APB.
PR5	Prácticas con respecto a la satisfacción del cliente.	●	Pág. 22 a 25
PR6	Programas de cumplimiento de las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios.	●	Pág. 31 y 32
PR7	Número total de incidentes fruto del incumplimiento de las regulaciones relativas a las comunicaciones de marketing.	●	No se tiene conocimiento de incidente alguno relacionado con el incumplimiento de las comunicaciones de marketing.
PR8	Número total de reclamaciones debidamente fundamentadas.	●	No se han registrado incidencias o reclamaciones de esta naturaleza en el periodo informado respecto a la privacidad y la fuga de datos personales de clientes.
PR9	Coste de aquellas multas fruto del incumplimiento de la normativa.	●	Pág. 32



Port de Barcelona

World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel: 93 298 21 00
rsc@portdebarcelona.es
www.portdebarcelona.es

© Autoridad Portuaria de Barcelona

Producción y diseño gráfico
El taller interactivo, SL

Fotografías
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Autoridad Portuaria de Barcelona