

Memoria de Sostenibilidad 2011

Port de Barcelona

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria.

Presentación

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

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

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

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

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

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

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

El ferrocarril ha tenido también, por diversos motivos, un papel protagonista este año. En primer lugar, por las obras que hemos desarrollado para adaptar las dos terminales de contenedores (TCB y TerCat) al ancho de vía internacional, que nos convierten en el primer puerto del Estado conectado con el continente en ancho europeo. Y, en segundo lugar, por la designación por parte de la Comisión Europea del Corredor Mediterráneo como uno de los proyectos prioritarios de la Red Básica Transeuropea de Transportes. Esta decisión es el apoyo definitivo a la tarea desarrollada durante años por Fermed y confirma la necesidad urgente de vertebrar el sur de la península Ibérica y el norte de Europa mediante un eje ferroviario que conecte los principales puertos del Mediterráneo occidental.

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

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

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

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

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

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

Sixte Cambra

Presidente del Port de Barcelona

Estrategia del Port de Barcelona.

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

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

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

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

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

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

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

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

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

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

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

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

Funciones y forma jurídica.

I_01. Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria.

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 el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La entidad tiene personalidad jurídica y patrimonio propio, 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.

Gobierno y calidad de gestión.

I_02 Funciones y órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria.

La Presidencia

La Generalitat de Catalunya 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 Catalunya 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

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.

I_03 Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y grupos y asociaciones representados en el mismo.

MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

(A 31 de diciembre de 2011)

Presidente del Consejo de Administración

Sixte Cambra

Vocal nato

Francisco J. Valencia Alonso (capitán marítimo)

Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya

Mariano Fernández Fernández (ATEIA-OLT)

Ángel Montesinos García (Asociación Agentes de Consignatarios)

Antoni Llobet de Pablo (Colegio de Agentes de Aduanas)

Joan Amorós Pla (Ferrmed)

Vocales representantes de la Administración del Estado

Isabela Pérez Nivelá (abogada del Estado)

Jaime Odena Martínez (Puertos del Estado)

Montserrat García Llovera (delegada del Gobierno en Barcelona)

Vocales en representación municipal

Ayuntamiento de Barcelona: Antoni Vives i Tomàs (vicepresidente)

Ayuntamiento del Prat de Llobregat: Lluís Tejedor Ballesteros

Vocales representantes de la Cámara de Comercio, organizaciones empresariales y sindicales

Josep M. Basáñez Villaluenga (Cámara de Comercio)

Xabier M. Vidal Niebla (Asociación Empresas Estibadoras)

José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)

Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

Director general (no consejero)

José Alberto Carbonell Camallonga

Secretario (no consejero)

Román Eguinoa de San Román

Cambios que se han producido des del 2010:

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

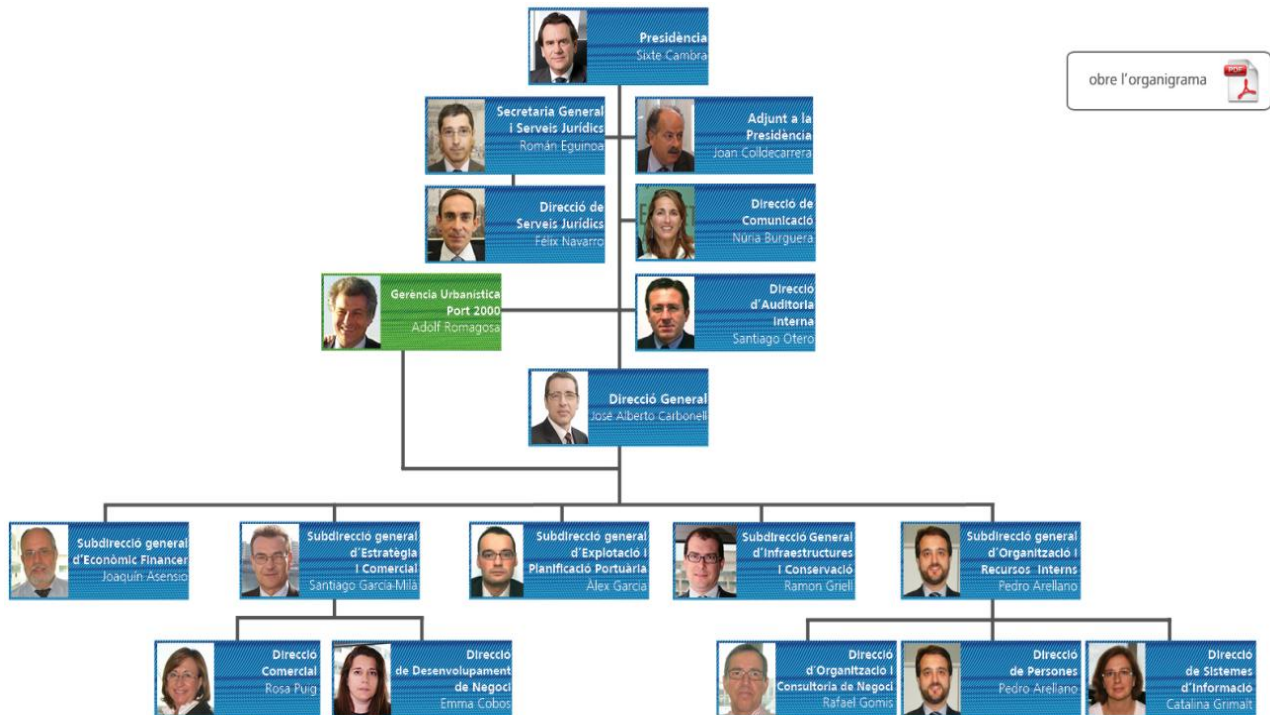
I_04 Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria.

Establecimiento del Plan de Empresa y del Cuadro de Mando Integral (CMI) como principales herramientas de gestión de la Dirección.

El Plan de Empresa recoge la planificación anual de objetivos e iniciativas de la Autoridad Portuaria. Este año se ha establecido un nuevo procedimiento para elaborarlo y coordinarlo que se aplicarán en el 2012.

Principalmente se pretende que el Plan de empresa sea el nexo de unión entre los diferentes planes a largo plazo y la planificación operativa de los diferentes departamentos.

I_05 Comité de dirección y su estructura.



Aparte del Comité de Dirección que se reúne con carácter mensual existe un Comité Ejecutivo que se reúnen con carácter semanal y está compuesto por: Presidente, Director General, Subdirectores Generales y Secretario General, actuando como secretario el Director de los Servicios Jurídicos.

I_06 Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.

No existe ningún otro comité de apoyo al Consejo de Administración

Infraestructuras y capacidad

I_07 Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras, características técnicas generales del puerto, muelles y funciones de los mismos y accesos terrestres.

El papel de la Autoridad Portuaria como Land Lord lo describe el artículo 66 de la ley de Puertos:

“Artículo 66. Modelo de gestión del dominio público portuario.

1. La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

2. *Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.*

3. *La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.”*

Características técnicas generales del Puerto

Datos Técnicos

Situación		Superficie terrestre	1.065,3 ha	Dique Seco		
Latitud	41° 21' N	Muelles y atraques	20,3 km	Eslora:	215 m	
Lonitud	2° 10' E			Manga:	35 m	
Mareas		Rampas ro-ro	30	Capacidad:	hasta 50.000 t de peso muerto	
Amplitud	125 cm	Calados	Hasta 16 m	Grúas		
Entrada		Remolcadores	9 (1.213 kW / 2.943 kW)	34 (28 de contenedores)		
Bocana sur	Orientación:	Almacenamiento	Cubierto:	203.304 m ²	Descubierto:	4.607.349 m ²
	191,8°					
Bocana norte	Anchura :					
	370 m					
	Calado: 16 m					
Bocana norte	Orientación:					
	205°					
	Anchura:					
	145 m					
	Calado:					
	11,5 m					

Accesos terrestres y Comunicaciones interiores

Carretera

Una vía de circunvalación de 13 km de largo, conecta los diferentes muelles y zonas de almacenaje a lo largo del contorno del puerto de Barcelona. Esta carretera dispone de dos carriles en cada sentido en la mayor parte del recorrido.

A parte de la red periférica de circunvalación, existen vías de acceso y de servicio a cada muelle, pero tienen un carácter secundario en comparación de la vía principal de circulación, antes descrita.

Ferrocarril

En cuanto a comunicaciones interiores por ferrocarril, desde el muelle Ponent hacia el Sud, todos los muelles disponen de acceso ferroviario, bien con ancho RENFE (1,668 m), de ancho de los Ferrocarrils de la Generalitat (1m) o de tipo mixto.

La red ferroviaria interior del Port de Barcelona es de 29 km.; de los que 9,05 km son de ancho Ibérico, 4,543 km son de ancho métrico, 5 Km, de ancho mixto (Ibérico / métrico), 8 km, de ancho mixto (Ibérico / Internacional).y 2,25 km de ancho mixto (ibérico-europeo, métrico). El resto son vías de origen-destino.

RENFE sirve a una demanda diversa de tráfico: contenedores, carga general no contenizada, graneles sólidos y graneles líquidos.

Ferrocarrils de la Generalitat sirve desde el muelle Contradic el flujo de potasas que se embarcan en Barcelona.

El muelle Sud dispone de una terminal ferroviaria para contenedores.

Las terminales de automóviles disponen de terminal ferroviaria propia.

El muelle Princep d'Espanya dispone de una terminal ferroviaria pública polivalente, principalmente dedicada a coches, productos siderúrgicos y contenedores.

Accesos terrestres externos al recinto portuario

Red Viaria

El Port de Barcelona está situado tocando a un nudo de infraestructuras para el transporte terrestre. Se trata de una red ferroviaria y de autopistas que acercan el puerto a su hinterland.

Entendiendo que la Ronda, una vía rápida trazada a lo largo del perímetro de la ciudad de Barcelona, pasa a tocar el puerto, el acceso a la red de carreteras es inmediato.

Las principales vías a destacar son:

- Autopista AP-2, que enlaza con el centro del país, Aragón y la A-68 al norte de España y frontera francesa por Irún.
- Autopista del Mediterráneo AP-7, que enlaza al sur con Levante, centro de España y al norte, con la frontera francesa y la red europea de autopistas.
- Autopista AP-9, que enlaza con la AP-7 en la frontera francesa por la Jonquera.
- Autopista C-32, que enlaza con el sur y Levante del país.
- Autopista C-58 a Sabadell, Terrassa y Manresa, que enlaza con el eje del Llobregat y a través del túnel del Cadí con Francia por Puigcerdà y el túnel del Pimorent.
- Autopista C-31, que enlaza con la Nacional II a la frontera francesa.
- Nacional II, al oeste, centro y norte del país.
- Nacional C-17, con la frontera francesa por Puigcerdà.
- Nacional 150, con Sabadell, Terrassa y Manresa.
- Nacional 340, que enlaza con el sur y Levante del país.

Accesos ferrocarril

Las vías férreas que enlazan el puerto y cercanías con el resto del país son las siguientes:

Renfe (ancho ibérico) - A Port-Bou (Francia) por Mataró y Granollers

- A Puigcerdà (Francia)
- Al centro, oeste y norte del país por: Manresa-Lleida, Sant Vicenç-Lleida, Tarragona-Zaragoza
- Al oeste, sur y Levante del país por: Tarragona-Valencia

Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya

- A Manresa, Súria i Berga (ancho métrico)
- A Igualada (ancho métrico)
- A Sabadell y Terrassa

Muelles y funciones de los mismos

En la web del Puerto de Barcelona, apartado de Muelles i terminales se encuentra información exhaustiva sobre estos aspectos:

: <http://www.portdebarcelona.es/es/web/port-dels-negocis/contenedores>

I_08 Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.

Actuaciones en infraestructuras

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

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

Ampliación sur

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

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

Habilitación de espacios

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

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

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

Remodelación de muelles existentes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Actuaciones singulares

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

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

El nuevo edificio PIF del Port de Barcelona se ha ubicado en una parcela de 11.800 m² en la zona sur del puerto y próximo a la puerta 29, uno de sus accesos principales. Se trata de un edificio de carácter industrial y de gestión de todos los agentes implicados en las fases mencionadas, como son las aduanas, entidad gestora, los operadores económicos y los Servicios de Inspección en Frontera (SIF), entre los que se encuentran los organismos de Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE. Las dependencias también cuentan con zonas de aparcamiento para camiones a la espera.

Igualmente se han podido finalizar las actuaciones del proyecto Habilitación sala Barcelona, consistente en la adecuación de un local de 874 m² de superficie, en la primera planta del edificio del World Trade Center Barcelona, adyacente a la Estación Marítima Norte, para ubicar la sede de las reuniones periódicas del Consejo de Administración de la APB así como las oficinas del departamento de Relaciones Públicas. También se ha acondicionado un auditorio para 60 personas (ampliable a 169), que se destinará a ruedas de prensa, actos, reuniones y conferencias de alta ocupación.

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

I_09 Iniciativas de promoción industrial o logística y fines a los que sirven.

Centre Intermodal de Logística (CILSA)

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

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

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

Desarrollo de la Red del Puerto de Barcelona

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

Cataluña

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

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

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

Nordeste interior de España

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

La terminal ferroviaria de tmZ, de 50.000 m², está conectada con la red principal y ofrece un servicio regular, competitivo y de calidad a los operadores ferroviarios y, consecuentemente, a los cargadores de Aragón y regiones vecinas. La ubicación estratégica de Zaragoza, en el eje ferroviario Barcelona-Madrid-Lisboa y centro neurálgico de la red de comunicaciones del norte peninsular, hace que la terminal ferroviaria de tmZ pueda actuar como hub para tráficos del Port de Barcelona con el resto de España y Portugal.

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

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

Centro ibérico

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

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

El proyecto Terminal Intermodal Marítima Centro permitirá dar respuesta al crecimiento de intercambios entre el Port de Barcelona y la zona centro peninsular cuando el Puerto Seco Azuqueca (con 60.000 m² de superficie) llegue a su máximo de capacidad.

Actualmente, el Puerto Seco de Azuqueca opera la terminal ferroviaria y dispone de un depot de contenedores para el despacho aduanero y un almacén con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores y también lleva a cabo operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores. En el año 2011 el tráfico ferroviario con esta instalación ha experimentado un pequeño retroceso del 2,7% y se ha situado en 8.414 TEU.

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

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

El mercado francés

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

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

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

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

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

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

El mes de junio se ha puesto en marcha el nuevo servicio Barcetoulouse Express, también en colaboración con Contren y Naviland Cargo y con ayudas Marco Polo, que conecta el Port de Barcelona con Toulouse y Burdeos, con una circulación semanal. Una segunda circulación se pondrá en marcha en enero de 2012.

Mercados servidos

I_10 Evolución de los tráfico.

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

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

Contenedores

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

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

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

Mercancías a granel

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

Graneles sólidos

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

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

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

Graneles líquidos

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

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

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

Vehículos

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

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

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

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

Transporte ferroviario

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

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

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

Short Sea Shipping

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

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

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

Pasajeros

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

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

Cruceros

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

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

Resumen de tráficos de los tres últimos años

	2009	2010	2011	
	t	t	t	%
Tráfico Total	42.980.774	42.978.278	43.065.458	0,2
graneles líquidos	11.755.823	11.554.721	10.761.502	-0,06
graneles sólidos	3.921.099	3.541.926	3.544.297	0,07
Mercancia general	8.491.320	8.677.073	8.902.884	2,6
Mercancia contenerizada	17.625.493	19.204.557	19.856.775	3,4
Pesca	2.364	2.723	3.069	12,69

L_11 Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías.

En el apartado L_09 se han explicado detalladamente los mercados del hinterland. A continuación se detallan las distintas áreas geográficas de origen/destino de mercancías y su volumen en toneladas

Acumulado diciembre 2011

TRÁFICO SEGÚN ORIGEN Y DESTINO

Áreas geográficas (Toneladas)	Acumulado mensual		
	2010	2011	%
España	6.583.124	7.127.508	8,27%
Italia y Francia	7.454.747	6.427.829	-13,78%
África del Norte	4.529.047	4.477.375	-1,14%
Extremo Oriente y Japón	4.361.026	4.388.346	0,63%
Golfo Pérsico y Mar Árabe	3.321.423	3.395.225	2,22%
Mediterráneo Oriental, Mar Negro, Caspio y Próximo Oriente	2.989.593	2.913.764	-2,54%
Sudamérica (Atlántico)	2.575.762	2.869.130	11,39%
Europa	2.021.587	2.219.312	9,78%
Golfo de México (México y EE.UU.)	1.532.082	1.760.104	14,88%
Sudeste Asiático	1.241.272	1.438.932	15,92%
África Occidental	1.844.442	1.432.550	-22,33%
Pakistán, India, Sri Lanka y Bangladesh	1.186.311	1.146.991	-3,31%
Mar Rojo	539.629	751.468	39,26%
Centro América y Caribe	780.534	615.529	-21,14%
Norteamérica (Atlántico)	471.470	573.698	21,68%
Sudamérica (Pacífico)	359.621	438.770	22,01%
África del Sur y del Este y Océano Índico	301.511	370.013	22,72%
Canadá (Atlántico) y Grandes Lagos	448.363	356.676	-20,45%
Australia, Nueva Zelanda e Islas del Pacífico	265.335	242.441	-8,63%
Norteamérica (Pacífico)	129.453	61.569	-52,44%
Área desconocida (Tara de contenedores vacíos)	41.944	58.229	38,83%

L_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales expresado en tanto por ciento del total facturado.

El porcentaje de la cifra de negocio que representan los cinco principales clientes de la APB es del 28,85%

L_13 Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.

Existe una notable concentración del tráfico y sectores clientes: 5 sectores que aportan el 82% del tráfico con origen/destino Cataluña, y que representan el 41% de las empresas clientes.

El Comercio al por mayor representa el 25% tráfico y agrupa el 19% de las empresas. La Alimentación representa el 22% del tráfico, la Distribución de vehículos, el 17%, la Industria Química el 11% y los productos minerales no metálicos el 5%.

El sector en sexto lugar es el del Comercio al Detalle compuesto por empresas de comercialización de grandes superficies. El sector industrial representa el 55% del tráfico y estaría integrado por el 74% de las empresas cliente.

Nº sectores	%Tráfico	% Empresas
5	82%	41%
10	16%	41%
7	2%	17%

Nota: Los datos son de 2010. En 2011 no se ha realizado ningún nuevo estudio

Servicios

I_14 Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto.

El Port de Barcelona es del modelo "land lord avanzado". Por ello, la misión de la Autoridad Portuaria es:

- Gestión y construcción del territorio
- Coordinación de servicios
- Promoción comercial de servicios

Bajo este modelo, todos los servicios que se prestan al buque, la mercancía y los pasajeros son gestionados por empresas privadas. Se dispone tan solo de un muelle no concesionado para la libre práctica.

El modelo concesional actual se basa en que la APB aporta el territorio y los diques para el abrigo de las aguas y la iniciativa privada se responsabiliza de la inversión de la superestructura e infraestructura necesaria para prestar los servicios.

En referencia a los servicios portuarios básicos, la iniciativa privada se responsabiliza de la inversión y prestación del servicio.

Además del seguimiento de los clausulados de concesiones y autorizaciones la APB tiene establecidos referenciales de servicio con terminales que permite un cierto control sobre la calidad de los servicios ofrecidos.

I_15 Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

	2009	2010	2011
Concesiones y Autorizaciones	339	342	377

Empresas concesionarias o con autorización de ocupación privativa del dominio publico	
Tipo de ocupación	Número de Empresas
Concesiones	200
Autorizaciones	177

I_16 Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.

	2009	2010	2011
Superficie para concesiones (m ²)	4.565.996	5.772.945	5.772.945

I_17 Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías.

En el Puerto de Barcelona tan solo existe un muelle destinado a la libre práctica por lo que el total de mercancías movidas en terminales marítimas concesionadas o autorizadas es del 92,57% del total

Calidad de servicio

I_18 Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto.

Todos los pliegos i licitaciones se hacen públicos a través de los boletines oficiales correspondientes de acuerdo con la normativa legal.

Además de ello, en la web del Puerto de Barcelona hay un espacio de información pública sobre licitaciones denominado perfil del contratante que consta de los apartados siguientes:
(<http://www.portdebarcelona.es/es/web/autoritat-portuaria/licitaciones-curso-2012>)

1- Licitaciones en curso: información sobre los concursos y otros proyectos de licitación pública iniciados por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

- Reglas para la composición de las mesas de contratación en los expedientes de contratación de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Formulario para realizar consultas sobre licitaciones en curso
- Anuncios de licitación
- Notas sobre consultas
- Actas de aperturas de ofertas económicas

2. Licitaciones finalizadas: información sobre los concursos y otros proyectos de licitación pública ya adjudicados por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

3. Tramitaciones y resoluciones

L_19 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

Para la mejora de la eficiencia y calidad de servicio la Autoridad Portuaria está promoviendo las siguientes iniciativas:

Plan de Calidad y mejora de procesos logísticos del Port de Barcelona

En 2011 se ha puesto en marcha y consolidado el nuevo Plan de Calidad, definido y aprobado por el Consejo de la APB en el ejercicio anterior, y que involucra todas las administraciones y las empresas que voluntariamente se adhieren a él. Este plan, denominado Efficiency Network, establece una serie de compromisos de eficiencia hacia los clientes finales (importadores y exportadores) y unas compensaciones para cubrir posibles incumplimientos.

Ello se complementa con informes internos de medida de la eficiencia de los diferentes procesos de transporte, operativa de terminales i controles de las Administraciones.

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

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

Informes del Sistema de Calidad

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

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

Referenciales de servicio del Port de Barcelona

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

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales Ro-Pax:** Durante 2011 el Comité de Calidad de Ro-Pax ha revisado nuevamente las características de calidad de servicio para este tipo de terminales, con el fin de actualizar los requisitos e incorporar las aportaciones realizadas por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), ya que este organismo debe hacer la valoración definitiva a principios de 2012.
- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Graneles:** Durante el 2011 las terminales DECAL, TEPSA, TERQUIMSA, CLH y ERGRANSA han renovado sus certificaciones respecto de este referencial, la nueva versión del cual fue aprobada día 24 de junio por el OPPE.
- **Manual de Servicio de Ayudas a la Navegación:** El día 19 de octubre del 2011 se celebró una reunión del Comité de Calidad del Manual de Servicio de Ayudas a la Navegación (AtoN), en la cual se aprobaron las modificaciones de su sistema documental –propuestas por el

correspondiente Grupo de Trabajo de Calidad de la APB– y se analizaron tanto el propio servicio como las encuestas de satisfacción a sus clientes.

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Vehículos:** En enero de 2011 las dos terminales de vehículos del Port de Barcelona (Autoterminal y Setram) renovaron su certificación en el referencial específico para este tipo de instalaciones. Durante este ejercicio se han llevado a cabo diferentes reuniones de seguimiento entre la APB, las terminales de vehículos y Estibarna, en las cuales se ha analizado la información obtenida por el EQ en la detección y seguimiento de las incidencias. Estas sesiones han posibilitado una mejora importante en aspectos considerados críticos tanto por el Port de Barcelona como por sus clientes.
- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Contenedores:** El mes de mayo TCB renovó su certificación en el Referencial de Servicio Específico para Terminales de Contenedores. Más tarde, el día 24 de junio, el OPPE aprobó la nueva versión de este referencial.
- **Referencial de Servicio para Navieras:** Durante este ejercicio las siguientes navieras se han certificado en el Referencial de Servicio Genérico para Navieras: Maersk, Evergreen, MSC, Royal Caribbean Cruise y Celebrity Cruises

Auditorías para la mejora continúa:

- **Auditoría de certificación ISO 9001 al departamento:** En el mes de noviembre de 2011 el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad de la APB superó con éxito la auditoría de seguimiento de su certificación según la norma UNE-EN ISO 9001:2008. El alcance de la auditoría ha sido la gestión del Sistema de Calidad del Port de Barcelona y la conclusión ha sido que el sistema es eficaz.
- **Auditoría al Equipo de Calidad (EQ):** En el mes de noviembre el departamento realizó la auditoría de seguimiento a los trabajos realizados por el EQ, para determinar el grado de eficacia de las actividades que desarrolla dentro del Sistema de Calidad del Port de Barcelona, sin evidenciarse desviaciones significativas.

I_20 Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio prevista en el artículo 19.2.b. de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.

Hay 8 empresas acogidas a bonificación que representan un volumen de tráfico del 35% (o un 37,8 % del tráfico total movido por terminales concesionadas)

I_21 Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.

SAC: punto de información, atención y gestión de reclamaciones

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

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

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

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

Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible

I_22 Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas.

Accesos viarios y ferroviarios: actuaciones previstas. (Los accesos actuales están documentados en el I_07)

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

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

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

Por otra parte, la ejecución de la Vía ferroviaria muelle Costa responde a las necesidades de la APB de mejorar el transporte de mercancías i ha consistido en la construcción de un ramal ferroviario en el muelle Costa, así como un puente viario sobre el vial de circunvalación del puerto.

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

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

I_23 Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).

Indicador opcional no informado

I_24 Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril.

	2009			2010			2011		
	Tráfico total	Ferrocarril.	%	Tráfico total	Ferrocarril.	%	Tráfico total	Ferrocarril.	%
Contenedores (excluidos tránsitos)	1.193.978	54.544	4,99%	1.307.726	103.988	7,95%	1.367.031	146.685	10,73%
Automóviles (excluidos tránsitos)	361.756	361.756	16,67 %	464.562	73.338	15,79 %	553.310	165.247	29,87%

Comunicación Institucional

I_25 Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.

- Clientes finales: Importadores /exportadores.
- Clientes finales: Navieras.
- Clientes finales: Pasajeros.
- Operadores logísticos: Consignatarios, Transitarios,...
- Concesionarios y empresas autorizadas prestadoras de servicios.
- Instituciones y Administraciones.
- Ciudadanos.
- Proveedores.
- Personas trabajadoras.

I_26 Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.

COMUNICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

Asimismo, el Servicio Lingüístico ha continuado la atención personalizada de consultas y dudas de los usuarios de la organización que lo han solicitado. Se ha encargado de la revisión de documentos muy variados, entre los cuales destacan la adaptación al catalán de la base de datos Selligent, para el departamento de Desarrollo de Negocio, los textos para la Sede Electrónica del Port, la memoria anual corporativa, la de los Servicios Médicos y la de Responsabilidad Social Corporativa, así como algunos manuales de formación interna. En el ámbito de dinamización ha continuado la edición de la página sobre el uso de la lengua catalana “El tinglado”, que se publica mensualmente en el diario *Marítimas*. El departamento se ha encargado también de organizar la celebración del día de Sant Jordi, obsequiando cada trabajador de la APB con un ejemplar del libro *Donde nadie te encuentre*, de Alicia Giménez Barlett, y la presencia de la autora para dedicar la obra a los interesados. Para la ocasión, además, el área de Imagen ha diseñado un punto de lectura que se ha entregado con el libro.

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

I_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.

Las principales preocupaciones de nuestros grupos de interés, según su segmentación, a las cuales se da respuesta son:

GRUPOS DE INTERÉS (stakeholders)	REQUERIMIENTOS DE LOS GRUPOS DE INTERÉS			
	SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	SOSTENIBILIDAD SOCIAL	SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL	SERVICIOS PORTUARIOS
Clientes finales: Importadores /exportadores	<ul style="list-style-type: none"> Ética empresarial: transparencia 			<ul style="list-style-type: none"> Precios competitivos Eficiencia operativa Seguridad Infraestructuras adecuadas Buena oferta de líneas regulares marítimas y de ferrocarril
Clientes finales: Navieras.	<ul style="list-style-type: none"> Ética empresarial: transparencia Crecimiento tráficos 			<ul style="list-style-type: none"> Precios competitivos Eficiencia operativa Seguridad Infraestructuras adecuadas
Clientes finales: Pasajeros.		Seguridad para los pasajeros	Calidad medioambiental	<ul style="list-style-type: none"> Señalización Transporte interior Servicios adecuados
Operadores logísticos: Consignatarios, Transitarios,...	<ul style="list-style-type: none"> Crecimiento tráficos 			<ul style="list-style-type: none"> Eficiencia operativa Seguridad Infraestructuras adecuadas
Concesionarios y empresas autorizadas prestadoras de servicios	<ul style="list-style-type: none"> Transparencia en los procesos de concesión y autorización de servicios Crecimiento tráficos 			<ul style="list-style-type: none"> Eficiencia operativa Seguridad Infraestructuras adecuadas
Instituciones y Administraciones	<ul style="list-style-type: none"> Crecimiento tráficos Autosuficiencia económica Ética empresarial 	Creación de puestos de trabajo	Calidad medioambiental	<ul style="list-style-type: none"> Servicios adecuados para las administraciones auxiliares
Ciudadanos	<ul style="list-style-type: none"> Autosuficiencia económica 	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad para los visitantes Creación de puestos de trabajo Servicios al ciudadano: Ocio, marinas deportivas etc. 	Calidad medioambiental	

GRUPOS DE INTERÉS (stakeholders)	REQUERIMIENTOS DE LOS GRUPOS DE INTERÉS			
	SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	SOSTENIBILIDAD SOCIAL	SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL	SERVICIOS PORTUARIOS
Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Transparencia en la contratación (igualdad de oportunidades) ▸ Pagos dentro de plazos ▸ Inversiones: alta capacidad de contratación de obras y servicios 			
Personas trabajadoras	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Crecimiento económico 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Salarios adecuados ▸ No discriminación ▸ Transparencia en la contratación (igualdad de oportunidades) ▸ Creación de puestos de trabajo ▸ Prestaciones sociales ▸ Transporte interno ▸ Formación adecuada ▸ Instalaciones de trabajo adecuadas 	Calidad medioambiental	

I_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.

Consejo Rector y Grupos de Trabajo

Con la firma de la Carta de Calidad Concertada, en 1993, y a través de la integración de los operadores públicos y privados con responsabilidades e intereses en el ámbito territorial, el Port comienza a constituirse como una única comunidad portuaria de servicios, con el objetivo de cumplir con las necesidades y expectativas de sus clientes. Sus actuaciones se definían en el seno de un órgano plenario llamado Consejo Rector del Plan de Calidad, que revisó su estructura y estatutos en 1998 con la elaboración del Plan Estratégico del Port de Barcelona y también el 23 de julio de 2007, pasando a denominarse Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

El Consejo Rector es el órgano que materializa la voluntad de cooperación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona y todas las instituciones públicas y privadas que llevan a cabo su actividad en el ámbito portuario de Barcelona, con la finalidad de participar en el desarrollo futuro del Port de Barcelona.

En definitiva, el Consejo Rector para la Promoción de la CPB pretende promover todas aquellas actuaciones que refuercen la marca Port de Barcelona como comunidad de negocio y que favorezcan el proceso de expansión nacional e internacional del Port, para aumentar y fidelizar tráfico de mercancías y potenciar su imagen.

El Consejo está integrado por los representantes de las diferentes entidades, organismos y asociaciones que integran la Comunidad Portuaria de Barcelona y otras relacionadas con el comercio internacional, de manera que están implicados todos los actores del negocio portuario.

Su funcionamiento se rige por unos estatutos, que fueron aprobados el 23 de julio del 2007. Su estructura organizativa cuenta con un Comité Ejecutivo, órgano colegiado de carácter permanente que eleva al Consejo Rector aquellas propuestas que contribuyan al desarrollo de proyectos de interés e

impulsa y supervisa los programas de trabajo y la elaboración de las propuestas de actuación de los diferentes Grupos de Trabajo.

Durante el año 2011 ha celebrado dos asambleas y también dos reuniones del Comité Ejecutivo (31 de mayo y 14 de diciembre), en las cuales se han presentado los avances y trabajos realizados por cada uno de los grupos de trabajo. Además, en la primera reunión, tuvo lugar la ponencia "Dinámica en la estrategia de marca de la Comunidad Portuaria 2008-2010" y en la segunda, "Los ejes básicos de la campaña de comunicación 2012 del Port de Barcelona".

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

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

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

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

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

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

I_29 Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.

El Puerto de Barcelona participa efectivamente en muchos comités de carácter técnico o empresarial. A continuación se relacionan solamente aquellas de carácter internacional que se consideran más importantes desde el punto de vista estratégico o de negocio.

Participación en organizaciones internacionales

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

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

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

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

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

Además, el Port de Barcelona es miembro fundador y del máximo órgano ejecutivo de **Medcruise**, la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo, que tiene como principal misión la de promover la industria del crucero en el Mediterráneo y las áreas cercanas. La asociación ha celebrado este año su 15º aniversario con un acto conmemorativo durante la asamblea general celebrada en Sète, Francia.

Relaciones con organismos vinculados al mercado chino

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

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

El Port de Barcelona ha continuado patrocinando la **cátedra de Logística de la China Europe International Business School de Xangai (CEIBS)**, fruto del convenio de colaboración vigente entre ambas entidades. La CEIBS ha sido considerada durante los últimos seis años como una de las tres mejores escuelas de negocios de Asia y la 17ª del mundo, según la clasificación del Financial Times. El principal objetivo de la presencia del Port de Barcelona al CEIBS es profundizar en los conocimientos sobre el mercado chino a través de la impartición de seminarios y trabajos de investigación relacionados con la gestión, el funcionamiento y las prácticas de innovación de la cadena de suministro en los flujos de comercio entre Asia y Europa. También pretende promover el diálogo entre los diferentes agentes de la cadena.

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

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

Promoción comercial.

I_30 Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto.

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

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

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

Presencia en ferias y congresos

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

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

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

En el continente americano, el Port de Barcelona ha participado por tercera vez consecutiva en la feria **Intermodal** de Sao Paulo (Brasil), en la cual se han consolidado contactos –especialmente con armadores

y puertos– en un mercado en que prácticamente no se ha notado la crisis, y se han propuesto convenios de colaboración con los principales puertos brasileños para desarrollar tráficos estratégicos. Destaca también la presencia en la feria de TerCat Hutchison, que ha dado apoyo a la oferta de servicios del Port de Barcelona y ha promocionado su futura nueva terminal.

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

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

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

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

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

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

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

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

I_31 Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto.

Gastos destinados a promoción del puerto: 3.207.252,27€

Gastos de explotación 2011: (en miles de euros) 123.828€

Porcentaje: 2,59%

Compromiso institucional

I_32 Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas.

Trámites electrónicos

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

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

Sede Electrónica

En cuanto al desarrollo de aplicaciones informáticas, durante el 2011 se ha finalizado la adaptación a la nueva Ley de Puertos así como la aplicación de la nueva identidad visual a las facturas del Port. Asimismo, se ha estrenado la nueva página web del Port de Barcelona, que contribuye a difundir las acciones emprendidas en aplicación del Plan Estratégico, y la sede electrónica del Port, a través de la cual es posible hacer trámites no presenciales y con la identificación digital.

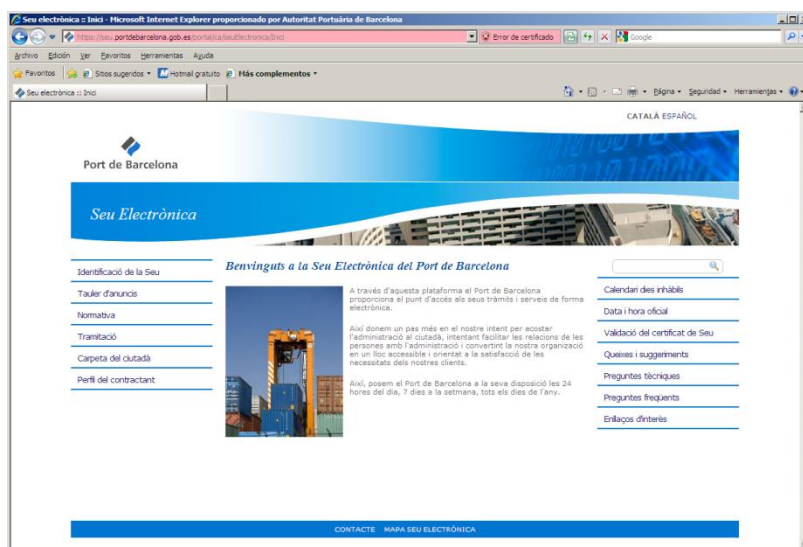


Imagen de la portada de la sede electrónica

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

Portal web del Port de Barcelona

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

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

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

Facebook: 603 amistades (<http://www.facebook.com/port.debarcelona>)

Twitter: 652 seguidores y seguimiento de 99 perfiles

(<http://twitter.com/PortdeBarcelona>)

Youtube: 6 subscriptores (<http://www.youtube.com/PortdeBarcelona>)

Linkedin: 98 contactos (<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>)




I_33 Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente.

Participación en proyectos europeos cofinanciados

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

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

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

PROYECTO	OBJETIVO	PARTICIPANTES	COSTES Y FINANCIACIÓN
Proyectos internacionales liderados y coordinados por el Port de Barcelona			
	Diseño e implantación de un nuevo servicio ferroviario entre las terminales de contenedores del Port de Barcelona y las regiones de Mediodía-Pirineos (Toulouse) y Aquitania (Burdeos)	Líder del proyecto: Port de Barcelona Otros <i>partners</i> : Contren, Naviland Cargo	Costes totales: 8.965.434 € Contribución UE: 947.345 € 
Proyectos internacionales en los cuales participa el Port de Barcelona como socio			
	Diseño e implantación de un nuevo servicio ferroviario para contenedores entre el Port de Barcelona y Lyon (Francia).	Líder del proyecto: Naviland Cargo Otros <i>partners</i> : Contren, Port de Barcelona	Costes totales: 17.976.691 € Contribución UE: 572.645 € 

	<p>Promover soluciones marítimas intermodales que mejoren la cooperación y el intercambio de conocimiento entre los participantes. Se promueve la eficiencia en la selección modal, de acuerdo con los objetivos de sostenibilidad establecidos por la UE en el ámbito del transporte.</p>	<p>Líder del proyecto: 2E3S Otros <i>partners</i>: Port de Barcelona, Contren, SNCF, puertos de Civitavecchia y Génova et al.</p>	<p>Costes totales: 2.676.023 € Contribución UE: 1.338.012 €</p>	
	<p>Proporcionar un conjunto adecuado de medidas a los puertos para que estos sean una puerta eficiente de entrada para los tráficos de <i>short sea shipping</i>. Se centra en dos tipos de tráfico, ro-ro y contenedores.</p>	<p>Líder del proyecto: Puerto de Valencia Otros <i>partners</i>: Port de Barcelona, 2E3S, Autoterminal, UPC, Indra, Contren et al.</p>	<p>Costes totales: 5.803.508 € Contribución UE: 2.901.754 €</p>	 <small>Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans europea de Transporte (RTE-T)</small>
<p>Muelle Prat Rail Terminal</p>	<p>Construcción de una terminal ferroviaria en la terminal de contenedores del muelle Prat, junto con el equipamiento y el sistema operativo necesarios. La terminal dispondrá de 8 vías con una longitud útil de 750 m, 4 RMG y tendrá capacidad para manipular 550.000 TEU.</p>	<p>Líder del proyecto: TERCAT Otros <i>partners</i>: Port de Barcelona</p>	<p>Costes totales: 29.134.988 € Contribución UE: 2.913.000 €</p>	 <small>Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans europea de Transporte (RTE-T)</small>
Proyectos internacionales en los cuales participa el Port de Barcelona como promotor, observador o usuario				
	<p>Favorecer la visibilidad de la cadena logística para mejorar las operaciones, la eficiencia y efectividad de las inspecciones gubernamentales de la mercancía, mediante la información compartida y una nueva aproximación a la gestión de riesgos.</p>	<p>Líder del proyecto: TNO Otros <i>partners</i>: Portic, TU Delft, IBM, ZLC, DHL, K&N, et al.</p>	<p>Costes totales: 14,81 millones € Contribución UE: 9.958.599 €</p>	
<p>Intermodal Logistics Platform Vilamallà / El Far d'Empordà</p>	<p>Estudio para el desarrollo de una plataforma intermodal de logística en la zona de Vilamallà / El Far d'Empordà, para dar servicio a trenes de 750 m en la frontera pirenaica.</p>	<p>Líder del proyecto: CIMALSA</p>	<p>Costes totales: 1.620.000 € Contribución UE: 810.000 €</p>	 <small>Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans europea de Transporte (RTE-T)</small>
	<p>Diseño de un sistema de apoyo a la navegación, que permita optimizar las infraestructuras.</p>	<p>Líder del proyecto: ISDEFE Otros <i>partners</i>: INTA, CONSAR, ITU THAB HSVA, GMV</p>	<p>Costes totales: 3.412.584 € Contribución UE: 2.559.438 €</p>	

I_34 Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria.

Iniciativas de formación:

Formación al cliente

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

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

Principales acciones formativas del ejercicio:

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

Formación del Instituto Logístico Internacional (ILI)

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

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

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

Fundaciones

Fundación CARES

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

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

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

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

Las actividades predominantes de Cares siguen siendo las de apoyo logístico –almacenaje, picking, manipulaciones para embalaje y logística inversa–, que representan el 88% del total, además de las de apoyo productivo, como el ensamblaje. La fundación ha gestionado directamente 70.000 m2 de instalaciones, 18.200 de los cuales en la ZAL Barcelona y la ZAL Prat.

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

Fundación Logística Justa

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

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

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

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

Comercio social

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

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

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

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

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

OI_35 Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad.

Port 2000

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

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

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

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

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

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

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

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

Cifras 2011:

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

I_36 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad.

Recursos invertidos en materia de protección y seguridad 2.840.047,90 €

Nota importante: Este indicador ha sufrido una importante modificación respecto a 2010, con motivo que el centro presupuestario 19101 (Servicios generales) durante el año 2011 ha pasado de considerarse como gastos de servicios generales a repartirse por los centros de responsabilidad de tasas y tarifas.

I_37 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental.

Recursos empleados en materia medioambiental 3.853.937,90 € (CMI Puertos del Estado)

DIMENSIÓN ECONÓMICA

DIMENSIÓN ECONÓMICA

Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En el ámbito de las sociedades participadas, y con el objetivo de consolidar la presencia del Port de Barcelona en su *hinterland*, la APB ha ejecutado las siguientes operaciones en dos sociedades

encargadas de la construcción y la explotación de terminales ferroviarias intermodales en la zona del centro peninsular:

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

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

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

Finalmente, y en cumplimiento de los pactos del contrato del préstamo participativo concedido a CILSA en diciembre de 2008, la Autoridad Portuaria ha capitalizado los intereses meritados, cosa que ha supuesto una inversión financiera de 0,5 millones.

Situación económica financiera.

E_01 Rentabilidad sobre activos.

<i>En miles de €</i>	2011
Resultado Ejercicio:	56.030
Activo Totales (S/ 1.4 b Ley 33/2010)	1.545.158
RATIO (%)	3,62

E_02 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).

	2009	2010	2011
EBIDTA	91.739.366	99.689.472	86.166.000
% de variación de EBIDTA	-12,56%	8%	-14%
Toneladas movidas.	42.981.000	43.989.000	43.065.000
RATIO 100 x (EBIDTA/tonelada)	213,44	226,62	200,08

E_03 Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{Amortización de la deuda} + \text{Intereses}) / \text{Cash Flow}$

	2011
Amortizaciones	8.000
Intereses	11.762
Suma	19.762
Cash flow	78.335
RATIO (%)	25,22%

E_04 Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el total de activos netos medios (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010)

Indicador opcional no informado

E_05 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.

	2009	2010	2011
Gastos de Explotación	122.849	116.409	123.828
Ingresos de Explotación	168.821	174.286	157.839
RATIO	72,77%	66,79%	78,45%

Nivel y estructura de las inversiones

E_06 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.

	2009	2010	2011
Inversión pública Total	115.131	95.542	105.409
Cash - Flow	75.353	92.816	78.335
RATIO	1,53	1,03	1,35

E_07 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.

	2009	2010	2011
Inversión privada	180.005	209.906	207.760
Inversión pública	115.131	95.542	105.409
RATIO	1,56	2,20	1,97

E_08 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto de los activos netos medios (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010 que modifica la Ley 48/2003).

	2009	2010	2011
Inversión pública	115.131	95.542	105.409
Activos netos medios	1.499.197	1.518.616	1.545.158
RATIO	0,076	0,062	0,068

Negocio y servicios

E_09 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio.

	2009	2010	2011
INCN	162.196	167.361	157.839
T. Ocupación	57.858	58.867	55.146
100x(T. Ocupación/INCN)	35,67	35,17	34,93
T. Actividad	15.690	18.371	15.915
100x(T. Actividad/INCN)	9,67	10,98	10,08

E_10 Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial.

	2009	2010	2011
Toneladas totales movidas	42.981.000	43.989.000	43.065.000
Superficie caracterizada de uso comercial (m ²)	4.565.996	5.772.945	5.772.945
Toneladas / m ²	9,41	7,62	7,45

E_11 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.

	2009	2010	2011
Toneladas totales movidas	42.981.000	43.989.000	43.065.000
Metros lineales de muelle en activo	14.823	12.966	20.647
Toneladas / m.	2.899,61	3.392,64	2085,77

Valor generado y productividad

E_12 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).

	2009	2010	2011
INCN	162.196	167.360	157.839
Plantilla media anual	552	559	560
INCN / nº de empleados	293,83	299,39	281,86

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

	2011	2010	2009
EBIDTA	86.166.000	99.686.472	91.739.366
Plantilla media anual	560	559	552
EBIDTA / nº de empleados	153.867,86	178.335,37	166.194,50

Impacto económico-social

NOTA: Los datos corresponden a los informados en 2010 ya que en 2011 no se ha realizado un nuevo estudio sobre este tema.

E_14 Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

Metodología

- La metodología del estudio se ha basado en un análisis del modelo input output, en el que se encuentran reflejadas y cuantificadas las transacciones económicas de los sectores en los que está clasificada la actividad económica de Cataluña.
- Para este análisis se ha partido de la última tabla input-output (TIO) de Cataluña disponible y publicada por el Instituto de Estadística de Cataluña. Como esta tabla está referenciada al 2001, como primer paso del trabajo se ha realizado una tarea de actualización que ha dado como resultado la estimación de una nueva TIO para el año 2006.
- El siguiente paso ha consistido en añadir e individualizar en la TIO del 2006 un nuevo sector como es el del "Port de Barcelona"

El trabajo de campo ha consistido en confeccionar una muestra de empresas bajo el criterio de caracterizar todas las actividades realizadas por las empresas de la Comunidad Portuaria. Se partió de un tamaño muestral de 131 empresas a las que se les solicitó, mediante un cuestionario, información relacionada con su actividad económica. El nº de respuestas obtenido y validado fue de 58 empresas. Complementariamente, mediante estimación por medios indirectos se obtuvieron datos para 26 empresas más. En conjunto se ha completado un tamaño muestral de 83 empresas con un grado de representatividad del 64%.

Estimación empleos generados

Miles de ocupados	Empleo	% Participación Empleo	
		Cataluña	España
Impacto Inicial	13.365	0,35%	0,06%
Impacto Intersectorial	18.736	0,49%	0,09%
	Directo	2.371	0,06%
	Indirecto	1.221	0,03%
	Inducido	15.143	0,40%
Impacto Total	32.101	0,85%	0,15%

E_15 Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

La metodología es la explicada en el indicador anterior E_15

Estimación del valor añadido bruto:

Miles de euros	Valor Añadido Bruto	% Participación	
		VAB Cataluña (*)	VAB España (*)
Impacto Inicial	1.452.484	0,89%	0,17%
Impacto Intersectorial	838.926	0,51%	0,10%
	Directo	198.692	0,12%
	Indirecto	74.325	0,05%
	Inducido	565.910	0,35%
Impacto total	2.291.410	1,40%	0,26%

DIMENSIÓN SOCIAL

DIMENSIÓN SOCIAL

CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

La estrategia para las personas

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

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

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

Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia de recursos humanos, en aspectos como retribución, formación, seguridad laboral, y comunicación interna.

Empleo en la Autoridad Portuaria

S_01 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria			
	2009	2010	2011
Plantilla Media Anual	552	559	560

S_02 Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos.

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria			
	2009	2010	2011
Porcentaje de trabajadores eventuales	8,15% (45 PAX.)	11,09% (62 PAX.)	12,50% (70 PAX.)

S_03 Distribución de plantilla por áreas de actividad.

Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2011	
Actividad	Porcentaje sobre plantilla media anual
Oficina fuera de convenio	12,86% (72 PAX.)
Oficina dentro de convenio	55,53% (311 PAX.)
Mantenimiento	4,11% (23 PAX.)
Policía Portuaria	27,50% (154 PAX.)

S_04 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.

El 87,14% (488 PAX.) de los empleados de la Autoridad Portuaria están cubiertos por convenio colectivo

Comunicación interna y participación

S_05 Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.

El Consejo de Administración cuenta con dos sindicatos representados por 2 consejeros, 1 de CCOO y otro de UGT.

S_06 Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria

Dentro de la Dirección de Organización y Consultoría de Negocio hay un departamento de Organización Interna dedicado a la medida de la eficiencia i calidad de servicio de los procesos internos i su mejora continua. Los proyectos de mejora de procesos se realizan con grupos de trabajo integrados por personas de diferentes departamentos y coordinados por un técnico de Organización Interna. En el 2011 se han abordado así diversos proyectos de mejora entre los que cabe destacar: la mejora del proceso de contratación y la de , la del proceso de autorización y liquidación de viajes

Además, la Autoridad Portuaria de Barcelona dispone, tanto de manera física como web, de buzones de sugerencias de ámbito general dirigidos a recoger mejoras sobre cualquier ámbito de la compañía.

De igual modo, todos los contenidos de la intranet corporativa disponen de mecanismos de contacto con los responsables de las áreas de gestión de dichos servicios o departamentos.

Dentro de la intranet corporativa se incluyen buzones técnicos específicos de algunos ámbitos como, por ejemplo, el sistema de Gestión por Competencias o los Servicios Médicos.

Por último, anualmente, se realiza una jornada presencial dirigida a todos los trabajadores en la que el Presidente y el Director General recogen y responden las dudas, sugerencias y preguntas de los empleados vinculadas a la gestión del Port de Barcelona.

Formación.

S_07 Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación

	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación
Dentro de convenio	69,36%
Fuera de convenio	66,18%

S_08 Evolución del promedio de horas de formación por trabajador

	Total Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	20.132	470	42,83
Fuera de convenio	5.834,75	68	85,80

S_09 Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias

El número de programas formativos en relación con el sistema de gestión por competencias es de 42. Los programas formativos (42) en cuestión son los siguientes:

- Técnicas de archivo y gestión de la Documentación
- Técnicas de comunicación escrita en la empresa
- Formación profesional para operador de muelle o terminal de mercancías peligrosas
- Curso de técnico de PRL en Electricidad y Electrónica
- Experto en Social Media: más allá del Community Manager
- Curso de Prevención de Riesgos Laborales en la Obra
- Postgrado en Community Manager & Social Media
- Anglès Llindar B1
- Anglès Avançat B2.1
- Francès Avançat B2.1
- Català C Suficiència Presencial
- Català B
- Francès Bàsic A2
- Advanced 2
- Català C Semipresencial
- Francès B1
- Anglès B1
- Anglès A1
- Francès A1 (Francès L1)
- Introducció a la Qualitat

- Qualitat Aplicada
- Introducció a les Infraestructures i la Conservació
- Infraestructures i Conservació per a no especialistes
- Introducció a les Relacions Comercials i Institucionals
- Relacions Comercials i Institucionals per a no especialistes
- Introducció a les Finances
- Finances per a no especialistes
- Introducció als Recursos Humans
- Recursos Humans Aplicats
- Introducció a la Gestió Portuària
- La Gestió Portuària al Port de Barcelona
- Introducció a la Gestió Documental
- Gestió Documental Aplicada + Comunicació escrita en català
- Introducció al Sector i la Estratègia Portuària
- Sector i Estratègia Portuària Avançat
- Introducció a la Seguretat i al Medi Ambient
- Seguretat i Medi Ambient per a no especialistes
- Introducció a la Nàutica i als Sistemes d’Ajuda a la Navegació
- Introducció a la PRL
- Bàsic en Prevenció de Riscos Laborals
- UES (versió 2007)
- Sistema de posicionamiento IALA-DGPS

Estructura de la plantilla y equidad

S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

% de mujeres sobre el total de trabajadores	27,86% (156 PAX.)
---	-------------------

S_11 Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.

% de mujeres fuera de convenio	12,82% (72 PAX.)
	3,57% (6 PAX.)

S_12 Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

% Trabajadores fijos > 50 años	26,07% (146 PAX.)
--------------------------------	-------------------

S_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

% Trabajadores fijos < 30 años	5% (28 PAX.)
--------------------------------	--------------

Seguridad y salud en el trabajo

E_14 Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF).

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)			
	2009	2010	2011
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	12,49	8,74	14,99

S_15 Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG).

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)			
	2009	2010	2011
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,23	0,21	0,31

S_16 Evolución del índice de absentismo anual.

Evolución del índice de absentismo anual (IA)			
	2009	2010	2011
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	2,15 %	2,47 %	2,17 %

S_17 Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales.

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2011		
Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
1042	555	1,87

S_18 Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y en materia de protección.

Nº de ejercicios o simulacros en materia de protección	1
Nº de ejercicios o simulacros en materia de seguridad	40

Seguridad Industrial

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

Protección y seguridad portuaria

En cumplimiento de la normativa nacional e internacional sobre la protección de buques e instalaciones portuarias destacan las siguientes actuaciones:

Se han realizado 2.200 servicios (+13%) de 8 horas en las operativas de cruceros y 2.190 servicios (+22%) en las operativas de embarque y desembarque de barcos de cabotaje.

En el muelle de la Energía se han controlado 18.883 visitas, previamente comunicadas a través de las terminales que operan en él, al margen de las habituales, que ya tienen la acreditación que les da acceso a este muelle.

En el marco del Convenio de Colaboración entre el Port de Barcelona y Bomberos de Barcelona, y según la normativa prevista, se han realizado un total de 796 intervenciones de los Grupos de Prevención de Riesgos (GPR), consistentes en la presencia de un equipo de Bomberos y una patrulla de la Policía Portuaria en el momento de la carga o descarga de mercancías peligrosas.

Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria

S_19 Número total estimado de empleos directos generados

No se dispone de datos fiables de generación de empleos directos en la comunidad portuaria

S_20 Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.

En las prescripciones particulares en general se requiere el cumplimiento de la ley de prevención y los Reales decretos de acompañamiento, en caso de concesiones o autorizaciones se establecen un genérico de cumplimiento normativo.

La Autoridad Portuaria no tiene atribuida legalmente ninguna función de supervisión del cumplimiento de la normativa de prevención de las empresas que operan en el Puerto.

La autoridad laboral es la competente en estos temas.

S_21 Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.

La APB actúa bajo la normativa vigente establecida por la Ley 31/1995 de PRL en sus RDs.

RD 1627/1997 Real Decreto de Obras en Construcción, afectando al Departamento de Infraestructuras y Conservación de esta APB, que se responsabiliza de designar al Coordinador de Obra en Ejecución, por medio de un SPA para las obras de carácter contractual pequeñas medianas y de gran presupuesto.

RD 171/2004 CAE, desarrollo del art. nº 24 de la ley de PRL, nombrando la APB un Coordinador de Actividades Preventivas al amparo del artículo nº 13 del mencionado RD. Desarrollando la CAE con un protocolo específico propio y para aquellos trabajos de carácter contractual para el mantenimiento y conservación de los enseres e inmuebles propios de la APB.

La APB por medio de los coordinadores del SPP y del SPA, se relacionan con los Servicios de Prevención de las empresas y concesiones, situadas en la comunidad portuaria, sólo en los casos de trabajadores propios o ante aquellas empresas en régimen contractual con la propia APB, que requieren actuar dentro de los lugares de trabajo de dichas empresas.

S_22 Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.

El Servicio de Prevención no dispone de ningún estudio actual que permita responder a este ítem.

S_23 Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.

- IX Jornada de Prevención de riesgos laborales y Responsabilidad social corporativa.
- Jornada de Fremap sobre la nueva Ley de contratación de servicio doméstico.
- Jornada de Riesgos en altura.
- Jornada de Seguridad vial en el ámbito laboral

RELACIONES CON EL ENTORNO

Política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social

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

Bajo el lema "Conciénciate, el Alzheimer no distingue entre familias ni estatus sociales", el 9 de abril se celebró en el polideportivo del Port de Barcelona, la segunda edición del Almuerzo Solidario contra el Alzheimer. El objetivo de la campaña, que contó con la participación de diversas entidades y asociaciones de la Comunidad Portuaria, era recaudar fondos para la investigación sobre el Alzheimer y las enfermedades neurodegenerativas. El almuerzo contó con la asistencia de más de 400 personas, entre ellas Pasqual Maragall, en representación de su fundación contra el Alzheimer, y José Alberto Carbonell, director general del Port de Barcelona. Gracias a las aportaciones de las entidades colaboradoras y al dinero obtenido por la venta de tiques del almuerzo, se recaudaron 17.000 euros, que se destinaron al proyecto científico de la fundación.

Durante la semana del 18 al 22 del mes de julio tuvo lugar la campaña de recogida de móviles "MOVILízate por la selva", para reciclar o alargar la vida útil de los terminales móviles y proteger así los ecosistemas africanos. La campaña ha sido impulsada por el Instituto Jane Goodall España y ha contado con el apoyo de la propia etóloga y la colaboración de la APB, que instaló diferentes puntos de recogida en el ámbito portuario y realizó las acciones comunicativas pertinentes mediante las asociaciones profesionales y organismos públicos del Port. En total se han recogido 480 móviles, que Movilbank reciclará o reutilizará para aportar una parte de su valor a la institución mencionada.

Para conocer las emisiones de dióxido de carbono generadas por los trabajadores, en función del medio de transporte que usan para ir a trabajar, el Departamento de Responsabilidad Social Corporativa ha llevado a cabo la encuesta "¿Cómo vienes a trabajar? (cálculo de CO2)".

Junto con la Sociedad de prevención FREMAP, el Port de Barcelona ha organizado la IX Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria. A parte de abordar cuestiones como el teaming, los riesgos psicosociales, la ergonomía en el sector laboral o el síndrome del edificio enfermo, los 105 asistentes al encuentro han podido debatir y ponerse al día sobre la relación entre la prevención de riesgos y la responsabilidad social, los criterios a favor del capital humano y la situación actual de prevención dentro de la Comunidad Portuaria.

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

S_24 Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados

Indicador opcional no informado

DIMENSIÓN AMBIENTAL

DIMENSIÓN AMBIENTAL

Principios de gestión del medio ambiente

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

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

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

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

Vigilancia y gestión del medio ambiente

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

Gestión ambiental

A_01 Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

- Disponibilidad de un Sistema de Gestión Ambiental (EMAS, ISO 14001:2004 o PERS)

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Si, completamente certificado

No, pero está en fase de implantación

X
<input type="checkbox"/>

No, pero esta fase de proyecto

No y no está proyectado

- Norma de referencia seguida para la implantación del Sistema de Gestión Ambiental

<input type="checkbox"/>

EMAS

X

ISO 14001:2004

<input type="checkbox"/>

PERS

- Gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA en 2011

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

A_02 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

- Se ha llevado a cabo algún trabajo o programa de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio 2011. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc)

 Si

 No

- Aspectos que se han medido o caracterizado durante el periodo 2011

<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad del agua o sedimentos	<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad de suelos
<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad del aire	<input type="checkbox"/>	Ruidos
<input type="checkbox"/>	Espacios o especies protegidos	<input type="checkbox"/>	Otros hábitats o especies.

- Información económica durante el ejercicio 2011 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

Inversiones en caracterización medioambiental	-	€
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	-	%
Gastos en caracterización medioambiental	129.951	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,003	%

A_03 Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.

- Atribuciones de la Autoridad Portuaria en materia de limpieza de superficie terrestre y de la lámina de agua, y responsabilidades de otras administraciones y de operadores.

La AP es responsable de la limpieza terrestre de las zonas comunes (viales y zonas públicas) y de la lámina de agua (zona I).

- Información económica durante el ejercicio 2011 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

Gastos en limpieza terrestre	727.653,86	€
Área superficie terrestre de servicio	10.694.546	m2
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,07	€/m2
Gastos en limpieza de lámina de agua	346.366,26	€
Área superficie zona I	9.108.909	m2
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,04	€/m2

A_04 Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	14
Número de trabajadores que tienen acreditado el haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario:	28
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2011	5,06

Calidad del Aire

A_05 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas

- Principal causa de deterioro de la calidad del aire del puerto
 - Emisiones de polvo y partículas Gases de combustión CO, NOx, SOx, etc
 - Otros. Indicar:
- Inventario y valoración los focos de emisión a la atmosfera existentes en el puerto.
 - Si En implantación En proyecto No está previsto
- Focos de emisiones relevantes presentes en el puerto

Tipo de actividad	Orden de relevancia	Numero de focos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie) 	3	3
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional) 	1	3
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos.(Calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos.) 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actividades industriales en concesiones (Calculado como el numero de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera) 	2	3
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limpieza y pintura de cascos de barcos (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie) 	8	1
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras 	4	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar 	7	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisiones procedentes de motores de vehículos 	6	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados 	5	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Otras actividades (especificar cuáles) 		

A_06 Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

- Disponibilidad de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales

Si No

- Descripción del modo de acceso y la mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

Las quejas llegan al Centro de Control y se activa el procedimiento ambiental correspondiente.

- Quejas recibidas durante el año 2011 ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad del puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
Polvo debido a operaciones con graneles sólidos	3	vecinos
Humo de barcos	6	vecinos

- Actuaciones realizadas durante el año 2011 por quejas sobre contaminación de la atmósfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
Manipulación de graneles sólidos	Limpieza explanada, regulación tráfico y parada meteorológica

- Evolución del número de quejas:

	2009	2010	2011
Número de quejas	-	8	9

A_07 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas.

- Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones contaminantes del aire.

	<ul style="list-style-type: none"> Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
	<ul style="list-style-type: none"> Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
	<ul style="list-style-type: none"> Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
X	<ul style="list-style-type: none"> Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
X	<ul style="list-style-type: none"> Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
X	<ul style="list-style-type: none"> Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
X	<ul style="list-style-type: none"> Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
	<ul style="list-style-type: none"> Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos
	<ul style="list-style-type: none"> Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques
X	<ul style="list-style-type: none"> Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
X	<ul style="list-style-type: none"> Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
X	<ul style="list-style-type: none"> Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
X	<ul style="list-style-type: none"> Firmas de convenios de buenas practicas
	<ul style="list-style-type: none"> Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son
X	<ul style="list-style-type: none"> Pantallas cortavientos
X	<ul style="list-style-type: none"> Sistemas de riego de acopios de gránulos y viales
	<ul style="list-style-type: none"> Sistemas lavaruedas
X	<ul style="list-style-type: none"> Sistemas de alerta y información ligados a la velocidad del viento
X	<ul style="list-style-type: none"> Parada operativa por velocidad del viento adversa Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado
	<ul style="list-style-type: none"> Otras medidas adoptadas. Especificar cuales

- Verificación de si concesiones y operadores de servicios portuarios satisfacen los requisitos administrativos y de control establecidos por la ley 33/2007 y RD 100/2011 de calidad del aire.

Si
 En implantación
 En proyecto
 No está previsto

A_08 Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas.

- Estaciones fijas de medida de la calidad del aire, operativas durante 2011.

Si No

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
Captadores de alto volumen	Correus	Calidad aire puerto Vigilancia alérgeno soja	PM10 PST
Captador de alto volumen	Sant Antoni	Vigilancia alérgeno soja	PST
Captador de alto volumen	Dàrsena Sud	Calidad aire puerto	PM10, PM2.5
Captador de alto volumen	Port Vell	Calidad aire puerto-ciudad	PM10, PM2.5
Captador de alto volumen	Unitat Mòbil (ubicación fija)	Calidad aire puerto	PM10
Captador de alto volumen	Porta Coeli	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM10
Captador de alto volumen	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM10
Captador sedimentables	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	Partículas sedimentables
Analizador automático	Dàrsena Sud	Calidad aire puerto	SO2, H2S
Analizador automático	Unitat Mòbil (ubicación fija)	Calidad aire puerto	SO2, H2S, NO2, BTX
Colector agua lluvia	Dàrsena Sud	Calidad aire puerto	pH, conductividad, aniones, etc.

- Realización de campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad el puerto.

Si No

Informes mensuales y anual del Estado del Medio Atmosférico Portuario.
Vigilancia atmosférica mensual de las obras portuarias.

- Disponibilidad de algún acuerdo con el ayuntamiento o con la comunidad autónoma en materia de vigilancia de la calidad del aire.

Si No

Plan de reducción de la contaminación de PM10 y de NO2 (Generalitat de Catalunya).
Vigilancia de la descarga de haba de soja (Agencia de Salud Pública de Barcelona).

A_09 Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto

Contaminante	Valor medio anual µg/m3	Nº de superaciones del valor límite diario.
Partículas en suspensión	65	4
Partículas PM10	30	16
SOx	3	0
NOx	41	1 (superaciones límite horario)

- Estudios específicos de calidad del aire

Informes mensuales y anual del Estado del Medio Atmosférico Portuario.
Vigilancia atmosférica mensual de las obras portuarias.

A_10 Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto.

- Indicar cuáles de los siguientes focos de contaminación del agua de las dársenas están presentes en el puerto o puertos y son relevantes.

Procedencia del vertido	Orden de relevancia
Aguas residuales urbanas no depuradas	
Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR's)	
Ríos, arroyos, ramblas o acequias	
Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar	
Vertidos industriales de concesiones portuarias	
Obras	3
Dragados	
Limpieza y chorreos de cascos de barcos	
Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos	
Vertidos no reglamentarios procedentes de buques(sentinas, etc)	
Derrames en carga/descarga de graneles sólidos	
Repostado y avituallamiento de buque en muelle	
BUNKERING de buques fondeados	
Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos	
Otros vertidos (indicar cuáles)	
Bunkerin con buques en puerto	1
Sistema de saneamiento	2
Pescadores	4

- Principales causas de deterioro de la calidad de las aguas del puerto.

<input type="checkbox"/>	Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc	<input type="checkbox"/>	Vertidos de concesiones
<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos urbanos al puerto	<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos accidentales

Otros. Indicar:

- Inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del puerto.

Si En implantación En proyecto No está previsto

- Metodología utilizada (ROM, etc):

Metodología propia

A_11 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto. Medidas administrativas, operativas y técnicas.

- Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar o controlar la calidad de las aguas del puerto.

<input type="checkbox"/>	Implantación de programa ROM 5.1
<input type="checkbox"/>	Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
<input type="checkbox"/>	Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
<input type="checkbox"/>	Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
<input type="checkbox"/>	Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
<input type="checkbox"/>	Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejoras en red de saneamiento.
<input type="checkbox"/>	Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
<input type="checkbox"/>	Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.)
<input type="checkbox"/>	Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
<input type="checkbox"/>	Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.
<input type="checkbox"/>	Convenios de buenas practicas
<input checked="" type="checkbox"/>	Desarrollo y aprobación de planes interiores de contingencia (PICCMA)

Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.

- Existencia de medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria para controlar y mejorar la calidad de las aguas portuarias que figuran en el plan hidrológico de cuenca.

SÍ

- Verificación de si las concesiones disponen de los permisos que le sean de aplicación en materia de vertidos.

Si

En implantación

En proyecto

No está previsto

A_12 Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.

- Durante el año 2011 la Autoridad Portuaria realizo alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Si

No

- Indicación de si las campañas de medida obedecen a programas continuos de control (ROM 5.1, DMA, etc), o por el contrario son consecuencia de problemas puntuales y las razones de los mismos:

DMA

- Tipo de parámetros que se han medido:

Indicadores	
Fisico-químicos	X
Turbidez/Sólidos en suspensión	X
Nutrientes	X
Clorofilas	X
Metales pesados	X
Pesticidas	X
Otros microcontaminantes orgánicos	X
Indicadores biológicos	X

- Existencia de convenios con la administración ambiental competente en materia de caracterización de la calidad del agua portuaria, como puedan ser colaboración en el desarrollo de campañas de medidas periódicas o colaboración en la toma de muestras en caso

No hay convenios

A_13 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales.

- Porcentaje de superficie con recogida y tratamiento de aguas residuales

Tipo de tratamiento	% de superficie
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido)	100
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR	100
Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas	0

- Responsable de la gestión de la red de saneamiento (Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, etc).

Autoridad Portuaria

- Principales actuaciones de mejora de la red de saneamiento realizadas por la Autoridad Portuaria

Se ha conectado a depuradora el 25% del territorio portuario que faltaba por conectar.

A_14 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales.

- Grado de cobertura y tipo de la red de recogida de pluviales.

Tipo de red	% de superficie
Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales independientemente de que el agua sea tratada o no)	84
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta).	66

A_15 Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.

- Datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto durante el año 2011.

Nº de embarcaciones	4
Frecuencia de la limpieza	diaria
Peso de los residuos recogidos en t	129

A_16 Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA)

- Papel adoptado por la Autoridad Portuaria ante vertidos accidentales y marco de colaboración con Capitanía Marítima y SASEMAR en dichas situaciones

Se colabora con Capitanía Marítima y SASEMAR

- Responsable de la limpieza de vertidos, en aquellos casos de vertidos accidentales que no suponen activación del PICCMA

APB

- Grado de desarrollo , actualización y aprobación de los planes interiores de contingencia del puerto:

Correcto

- Medios que dispone la A.P. para atender las contingencias por vertidos (Longitud de barreras, numero de eskimers, etc)

4 barcas
420 m barreras
300 stock
1000 m absorbentes

- Número de veces que se ha activado el PICCMA durante 2011 y nivel de activación:

Nivel de activación	Nº activaciones PICCMA
	0

A_17 Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.

- Descripción de actividades de la A.P. que generan vertidos de aguas residuales (oficinas, talleres, tinglados, etc.) y si éstas son urbanas (ARU), industriales (ARI) o mixtas

La APB sólo genera aguas residuales sanitarias
--

- Estimación de los volúmenes generados durante 2011

Volumen total	20442 m3
Volumen ARU	20442 m3
Volumen ARI	0 m3
Volumen mixtas	0 m3

- Destino de dichas aguas residuales:

Colector municipal	x
Fosa séptica	
Tratamiento propio	

Ruidos

A_18 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.

- Focos de ruido que están presentes en el puerto y son relevantes.

Tipo de actividad	Orden de relevancia
Tráfico de camiones	5
Tráfico ferroviario	
Maquinaria portuaria	
Manipulación de chatarra	
Manipulación de contenedores	
Movimiento terminales RO-RO	
Actividad industrial en concesiones.	
Buques atracados	2
Obras	3
Locales de ocio	4

Otras actividades (indicar cuáles)	
Mantenimiento y reparación de barcos	1

A_19 Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

- Existencia de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales

Si No

- Descripción, modo de acceso y mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

Las quejas llegan al Centro de Control de la Policía Portuaria y se activa el Procedimiento Ambiental correspondiente.

- Número de quejas recibidas durante el año 2011 ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
PROCEDIMIENTO N°3.4: Ruido procedente de un buque	0	

- Evolución del número de quejas:

	2009	2010	2011
Número de quejas	0	0	0

A_20 Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica

- La Autoridad Portuaria ha elaborado un mapa de ruido del puerto.

Si
 No, pero está en proyecto

No, pero está en desarrollo
 No, y no está previsto

- El puerto está incluido en el mapa de ruido elaborado por algún municipio

No
 Si

Puerto:
Municipio:

- El puerto está incluido dentro del plan de acción acústica elaborado por el ayuntamiento.

Si No

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria ha elaborado el Mapa de Capacidad Acústica del Puerto de Barcelona que está pendiente de revisión.

A_21 Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria

- Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del puerto.

<input type="checkbox"/>	Redes de medida acústica estables.
<input type="checkbox"/>	Campañas de medición de la calidad acústica.
<input checked="" type="checkbox"/>	Vigilancia/inspección por personal de la A.P.
<input checked="" type="checkbox"/>	Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.
<input checked="" type="checkbox"/>	Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
<input type="checkbox"/>	Instalación de pantallas acústicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Limitaciones de actividad durante la noche.
<input type="checkbox"/>	Instalación de pantallas acústicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.

Gestión de residuos

A_22 Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos.

Tipo de residuo	Porcentaje de residuo generado por la Autoridad Portuaria (t residuo valorizado/t residuos totales)×100
Papel/cartón	6,92 %
Envases ligeros	1,95 %
Vidrio	1,75 %
Chatarra	1,28 %
Runas	25,37 %
Defensas marinas	3,42 %
Pilas	0,03 %
Fluorescentes	0,03 %
R. Informáticos	0,18 %
Toners	0,22 %
Recogidas puntales no especiales	12,98 %
Recogidas puntales de residuos especiales	1,54 %

- Existencia de una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos.

Si
 En implantación
 En proyecto
 No previsto

- Realización de una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. En caso contrario informar del estado

Si
 En implantación
 En proyecto
 No previsto

- Disponibilidad de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluido limpieza).

Si
 En implantación
 En proyecto
 No previsto

Plan de Gestión de los Residuos del Puerto de Barcelona del 2003 (no se incluye la limpieza).

- Porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que han seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados durante el año 2011.

Tipo de residuo	Recogida Separada (t residuos separados / t residuos totales generados)	Valorización (t residuos valorizados / t residuos totales generados)
R.S.U	44,33 %	0 %
Recogidas puntales no especiales	17,35 %	12,98 %
Residuos Peligrosos	0,42 %	0,42 %
Aceites	1,39 %	1,39 %

Porcentaje de recogida separada: 60,04 %

Porcentaje de residuos valorizables: 55,67 %

- Realización de una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Si
 En implantación
 En proyecto
 No previsto

Carácter de los residuos recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, *durante el año 2011.*

En la siguiente tabla se especifica la cantidad que se ha destinado al vertedero en el 2011.

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en t	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	288,06	44,15
No Peligrosos	1,14	0,17
Peligrosos		

A_23 Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.

Sectores principales de generación de residuos gestionados por la APB: bares/restaurantes, limpieza, oficinas y obras menores. También se gestionan los residuos que se encuentran abandonados en el recinto portuario.

Los residuos Marpol aunque también se consideren como una de las actividades principales en el Puerto, los volúmenes recogidos no se han incluido en la contabilización de residuos que se gestionan por la APB, ya que, se tratan por otro sistema.

- La Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios.

- Si
 En implantación
 En proyecto
 No previsto

- Cómo se realiza dicho inventario.

En el 2003 se elaboró el Plan de Gestión de los Residuos del Puerto de Barcelona donde se incluye las diferentes tipologías de residuos y sus cantidades respectivas generadas en la Concesiones.

- En caso de que no se realice una contabilidad de concesiones, informar si se realiza alguna contabilidad de los residuos generados en la comunidad portuaria, y que grupos de residuos se contabilizan (zona pesquera, limpieza, puntos limpios, etc.).

En el 2004 se implantó de forma progresiva los Circuitos de recogida integral de residuos (Banales, cartón, chatarra y madera) para las Concesiones del recinto portuario con la finalidad de: Minimizar el volumen de residuos con destino al vertedero y para conseguir un ahorro económico al aumentar el número de empresas. La participación a los circuitos es totalmente voluntaria. Actualmente hay 37 empresas adheridas.

- Fuentes de residuos que están presentes en el puerto y son relevantes. Orden de importancia de las mismas.
- El orden de prioridad que se especifica está en función de las actividades que gestiona directamente la APB y dispone de la información completa:

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

- Comentarios

Los residuos Marpol, de Obras y de la zona de Port Vell no se incluyen en el volumen de residuos gestionados por la APB, ya que, se tratan por otras vías.

A_24 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria.

- Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el puerto.

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

- Verificación de si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos para sus actividades.

Si
 En implantación
 En proyecto
 No está previsto

- Realización de dicha comprobación y frecuencia.

Se aplica para los operadores de concesiones que soliciten la bonificación de la tasa de actividad.

A_25 Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España.

- Desarrollo de posibles dragados y las motivaciones de los mismos, explicando la importancia de este proceso para garantizar la competitividad, operatividad y seguridad del puerto.

Dragado General: Consiste en un dragado de mantenimiento para garantizar la seguridad y la operatividad de las instalaciones del puerto de Barcelona, garantizando el calado mínimo de cada uno de los muelles de atraque y dársenas.

Dragado obra Ampliación Muelle Sur: Consiste en el dragado de la zona de reviro de los buques en la antigua ubicación del pantalán de CLH. La nueva configuración de los muelles y la demolición del pantalán permiten un aumento en la seguridad de las operaciones de reviro de los buques. El dragado de la zona garantiza los calados mínimos necesarios para la operatividad del puerto.

- Porcentaje de dragados contaminados según las RGMD del CEDEX (Categorías II y III) durante el año 2011 expresados como m3 dragados contaminados divididos entre los m3 dragados totales por 100

Volumen total de material dragado. (m3)	Volumen de material dragado de nivel II y III. (m3)	Porcentaje de material de nivel I y II, respecto del total
214005,33	26976,38	100%

- Razón del dragado

<input type="checkbox"/>	Primer establecimiento	<input checked="" type="checkbox"/>	Mejora de calado	<input type="checkbox"/>	Preparación cimentación
<input checked="" type="checkbox"/>	Mantenimiento	<input type="checkbox"/>	Ambiental		

- Destino de los dragados contaminados:

Los sedimentos dragados de categoría II son vertidos en la fosa de transferencia interior del puerto.

- Medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado en la zona de extracción; en particular para reducir la turbidez en el punto de dragado.

Dragado con bivalva para reducir la removilización de los sedimentos del fondo.

A_26 Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.

- Relación esquemática de los espacios protegidos que puedan verse afectados por la *actividad portuaria* o sus ampliaciones:

Nombre	Tipo de espacio	Distancia al puerto
Delta del Llobregat	RED NATURA 2000 (LIC Y ZEPA)	200 m aprox.
Costes del Garraf	RED NATURA 2000 (LIC Y ZEPA)	8,8 km aprox.

- Relación esquemática de algunas de las especies protegidas más significativas que pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el puerto:

Charadrius alexandrinus
Posidonia oceanica

A_27 Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes.

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado una cartografía bionomía submarina.

<input type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>	En desarrollo	<input type="checkbox"/>	En proyecto	<input checked="" type="checkbox"/>	No está previsto
--------------------------	----	--------------------------	---------------	--------------------------	-------------	-------------------------------------	------------------

A_28 Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.

- Proyectos de regeneración, o puesta en valor, del entorno natural afectado por el puerto, emprendidos por la Autoridad Portuaria.

Nombre	Aportación de arenas a la playa situada al sur del río Llobregat (5ª aportación)
Lugar	Playa situada al sur del río Llobregat
Estado	aportación anual
Año	anual
Motivo	Declaración de Impacto Ambiental
Descripción	Dragado de arenas procedentes de la zona de acumulación de Port Ginesta (Sitges) mediante draga de succión y vertido en la playa situada al sur del río Llobregat (a unos 13 Km).
Inversión y gasto en €	Inversión: 650.490 € Gasto: 43.085 €

Ecoeficiencia

A_29 Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

- Porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

54 %

- Comentarios:

No se incluye la superficie cedida en régimen de autorización

PA_30 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.

- Responsible de la gestión de la red de distribución de agua de puerto.

La Autoridad Portuaria
 Externalizado a

- Responsible de la venta del agua en el puerto.

La Autoridad Portuaria
 Externalizado a

- Grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente.

Mayor al 75%
 Entre 75% y 50%
 Entre 50% y 25%
 Inferior al 25%

- Consumo anual de agua de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (El consumo de agua de la Autoridad Portuaria se refiere únicamente al consumo en instalaciones propias y servicios comunes, no se contabilizara el agua suministrada a terceros)

	2009	2010	2011
Consumo en m ³	229.142	235.796	340.695
Superficie zona de servicio en m ²	10.408.006	10.542.779	10.694.546
Ratio m ³ /m ²	0,022	0,029	0,038

- Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2011:

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	6,00
Riego zonas verdes	5,00
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	0,00
Otros usos (indicar cuáles) salas bombeo, borde muelle, buques	89,00

- Los datos facilitados son

Son datos medidos
 Son datos y estimaciones
 Son estimaciones

- Medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria

Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación y detectar pérdidas.

A_31 Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.

- Evolución de la eficiencia de la red consignada como tanto por ciento de los consumos que son controlados y registrados, respecto del total de agua distribuida.

	2009	2010	2011
Eficiencia de la red en %	86,45	95,44	66,45

A_32 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kwh totales y como kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.

- Quien realiza la gestión de la red eléctrica de puerto

La Autoridad Portuaria
 Externalizado a

- Quien realiza (*) la venta de energía eléctrica a operadores del puerto

La Autoridad Portuaria
 Externalizado a

- (*)Nota: Actualmente la APB no vende energía eléctrica a terceros.

- Grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de energía que consume o gestiona directamente.

Mayor al 75%
 Entre 75% y 50%
 Entre 50% y 25%
 Inferior al 25%

- Consumo anual de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (No se considerara energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros.)

	2009	2010	2011
Consumo en kWh	7.615.000	8.254.576	9.055.600
Superficie zona de servicio en m2	10.408.006	10.542.779	10.694.546
Ratio kWh /m2	0,732	0,783	0,847

(*)Nota: En el 2011 se suma el consumo de energía térmica de las oficinas del WTCB de la APB (en el 2009 y 2010 no se contempló). La energía térmica consumida en 2011 representa aproximadamente 800.000 kWh.

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2011:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales públicos	31,79
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	56,71
Estaciones de bombeo de aguas	4,64
Faros y balizamiento	0,94
Otros usos (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras video vigilancia, etc.)	5,92

- Los datos facilitados son

Son datos medidos

Son datos y estimaciones

Son estimaciones

- Medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica:

La reducción del consumo de las instalaciones de alumbrado exterior, se consigue a través de equipos de reducción de flujo instalados en cabecera: estos equipos tienen la misión de reducir el voltaje de las líneas de alumbrado exterior, bajando así el flujo lumínico y consecuentemente el consumo.

Además de esta medida, mediante un sistema de telegestión (que incluye equipos de medida electrónicos, relojes de programación horaria y módems de comunicación) se consiguen supervisar y automatizar las siguientes tareas:

- Supervisión y control automatizado de los equipos de regulación de flujo.
- Supervisión y control de los horarios de encendido y apagado del alumbrado exterior, reduciendo el consumo por funcionamiento irregular fuera de horas.
- Control de parámetros eléctricos para verificar el buen funcionamiento de las instalaciones, reduciendo la aplicación de recargos en la facturación.
- Supervisión del consumo de las instalaciones.

A_33 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de zona de servicio.

- Consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

	2009	2010	2011
Consumo total de combustibles en m3	31.257,54	31.684,03	30.852,00
Superficie zona de servicio en m2			10.694.546
Ratio m3/m2	0,0029	0,0030	0,0029

- Consumo por tipo de combustible durante 2011

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	99,50
Gasolina	0,03
Gas-oíl en	0,47
Otros	

- Consumo de combustibles por usos durante el 2011:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	99,50
Vehículos	0,31
Embarcaciones	0,05
Generadores	0,14
Otros usos	

Comunidad portuaria

A_34 Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

- Condiciones exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales

<input type="checkbox"/>	Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad
<input type="checkbox"/>	Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de generar emisiones, vertidos, derrames o residuos.
<input type="checkbox"/>	Condiciones específicas sobre niveles de calidad del aire o vertidos
<input checked="" type="checkbox"/>	Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales
<input checked="" type="checkbox"/>	Exigencia de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames (sistemas de riego, exigencias en talleres, etc)
<input checked="" type="checkbox"/>	Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo
<input checked="" type="checkbox"/>	Referencia al desarrollo de mantenimientos en zonas adecuadamente habilitadas para ello
<input checked="" type="checkbox"/>	Necesidad de contar con planes de mantenimiento de aquellos equipos o sistemas cuyo mal funcionamiento o estado puede originar emisiones, derrames o vertidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Exigencia sobre gestión de residuos
<input checked="" type="checkbox"/>	En movimiento de mercancías referencia a gestión de residuos de carga y de estibado de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios
<input type="checkbox"/>	Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la ley 27/2007
<input checked="" type="checkbox"/>	En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa
<input type="checkbox"/>	Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente
<input checked="" type="checkbox"/>	Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones
<input checked="" type="checkbox"/>	Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones

A_35 Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad".

- Disponibilidad de alguna sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías..

Si En implantación En proyecto No está previsto

- Iniciativas adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones.

Aprobación de un convenio de buenas prácticas genérico para la regulación de bonificaciones a la tasa de actividad.

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria sólo tiene conocimiento de la implantación de SGA en las concesiones que han solicitado la bonificación a la tasa de actividad.