



Port de Barcelona

MEMÒRIA 2010 RESPONSABILITAT SOCIAL CORPORATIVA
AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA

Sumari

Capítol 1	Presentació del president	5
Capítol 2	FITES 2010 I REPTES 2011	7
	2.1. Quadre resum	7
	2.2. Premis i distincions rebudes	9
Capítol 3	EL PORT DE BARCELONA	11
	3.1. Perfil i govern	11
	3.1.1. L'organització	11
	3.1.2. Presidència i Direcció General	12
	3.1.3. Organigrama	12
	3.1.4. Empreses participades	13
	3.2. Port de Barcelona, enclavament estratègic i comercial	15
	3.3. Principals magnituds	15
	3.3.1. Tràfics principals	15
	3.3.2. Resultats econòmics	16
	3.3.3. Subvencions i ajudes rebudes	17
	3.3.4. Principals inversions	17
Capítol 4	UN MODEL DE GESTIÓ RESPONSABLE I SOSTENIBLE	19
	4.1. Missió, visió, valors i grups d'interès	19
	4.1.1. Missió, visió i valors corporatius	19
	4.1.2. Grups d'interès	19
	4.1.3. Pertinença a organitzacions	20
	4.1.4. Estratègia i política de responsabilitat social corporativa (RSC)	21
	4.2. Principis d'actuació en relació amb la Comunitat Portuària, els clients, els usuaris i els ciutadans	22
	4.2.1. Port de Barcelona, motor econòmic	22
	4.2.2. Clients i usuaris del Port de Barcelona	23
	4.2.3. Estructura i iniciatives de la RSC a la Comunitat Portuària	27
	4.2.4. Productes i serveis sostenibles	28
	4.3. Acompliment legal i transparència en la gestió i la contractació	30
	4.3.1. Proveïdors	30
	4.3.2. Auditories internes i externes	31
	4.3.3. Codis de conducta, normes, multes i sancions	31
	4.3.4. Política pública	33
	4.4. Sostenibilitat en el desenvolupament d'infraestructures	35
	4.4.1. Infraestructures i principi de precaució	35
	4.4.2. Principals obres i impacte ambiental	35
	4.4.3. Biodiversitat, iniciatives per mitigar els impactes	36
	4.4.4. Inversions mediambientals	37

4.5. Seguretat en l'activitat del recinte portuari.....	38
4.5.1. El Pla d'autoprotecció	38
4.5.2. La Policia Portuària	39
4.5.3. Vigilància ambiental de les obres	39
4.6. Integració port-ciutat.....	40
4.6.1. El Port Vell, espai d'oci ciutadà	41
4.6.2. Principals activitats	41
Capítol 5 LES PERSONES EN EL CENTRE DEL DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE.....	43
5.1. L'estratègia per a les persones	43
5.2. Estructura, igualtat i diversitat	43
5.2.1. Característiques de la plantilla	43
5.2.2. Igualtat i diversitat.....	44
5.3. Retribució i beneficis socials.....	45
5.3.1. Sistema retributiu	45
5.3.2. Beneficis socials.....	46
5.3.3. Representació social.....	46
5.3.4. Acció social.....	47
5.4. Cultura per a la salut i la prevenció	47
5.4.1. Política de salut i prevenció	47
5.4.2. Estructura, iniciatives i accions en salut i prevenció de riscos laborals	47
5.5. Desenvolupament professional	48
5.5.1. Formació.....	48
5.5.2. Drets humans i corrupció	49
Capítol 6 SOSTENIBILITAT AMBIENTAL	51
6.1. Política i principis de gestió ambiental.....	51
6.2. Vigilància ambiental	51
6.2.1. Vessaments i accidents.....	51
6.2.2. Residus MARPOL.....	51
6.2.3. Gestió mediambiental	52
6.3. Gestió de residus	52
6.4. Gestió de la qualitat de l'aire i del soroll	52
6.4.1. Emissions	52
6.4.2. Iniciatives de millora	53
6.5. Eficiència energètica i hídrica	53
6.5.1. Consum d'energia.....	53
6.5.2. Consum de recursos.....	54
6.5.3. Iniciatives de millora	55
6.5.4. Materials.....	56
6.5.5. Quadre resum del total d'emissions.....	57
6.5.6. Mètodes per al càlcul d'emissions	57
6.6. Compromesos davant del canvi climàtic	58
6.6.1. Conseqüències financeres	59
6.6.2. Riscos i oportunitats.....	59
Capítol 7 PROCÉS D'ELABORACIÓ DE LA MEMÒRIA DE RSC 2010	61
7.1. Metodologia	61
7.2. Verificació i canvis significatius.....	62
Capítol 8 ÍNDEX DE CONTINGUTS I CONTROL GRI	65



Presentació

El Port de Barcelona té un paper fonamental en l'economia de Catalunya i fa una aportació capital a sectors clau com són l'energia, l'automoció, el turisme, els béns d'equipament o l'alimentació, entre d'altres. I això ho fa sempre des d'un plantejament de respecte i sensibilitat cap a les persones, la societat i el medi ambient. En definitiva, el Port de Barcelona ha integrat la responsabilitat social corporativa (RSC) com a intrínseca a la seva activitat.

La MEMÒRIA DE RESPONSABILITAT SOCIAL CORPORATIVA DE L'AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA posa en valor la tasca que el Port de Barcelona duu a terme en les tres dimensions de la RSC: econòmica, social i mediambiental. És també, i sobretot, un exercici de transparència i comunicació amb els seus grups d'interès, per facilitar la seva implicació en els objectius comuns del Port.

En aquest sentit, des de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) s'impulsa un mode sistemàtic de treballar i col·laborar amb els integrants de la Comunitat Portuària, de manera que se'n fomenti una visió no tant com a grup d'integrants independents, sinó com un col·lectiu amb membres interrelacionats amb un propòsit comú.

El Port de Barcelona ha estat un dels pioners de l'àmbit portuari espanyol en la introducció dels criteris de RSC. Fa temps que l'APB actua amb el convenciment que la sostenibilitat significa eficiència, i trasllada aquests valors als seus principals instruments de gestió i desenvolupament, com ara el Pla d'empresa, el Pla estratègic, el Pla ambiental o el Pla de qualitat.

Com a part del seu plantejament estratègic el Port impulsa les solucions més eficients per a les seves necessitats

de connectivitat. Això es tradueix en la substitució creixent en alguns trajectes del mode terrestre pel marítim de curta distància i/o el ferroviari, fet que resulta en una sensible reducció de les emissions de gasos de l'atmosfera i, sovint, en un estalvi de costos.

L'esforç realitzat els darrers anys per a la millora i el desenvolupament d'infraestructures i serveis ferroviaris comença a donar fruits. La bona acollida de serveis com el Barcelyon Express, que des del seu inici es va assumir com una aposta comercialment arriscada, avalen tant l'estratègia mediambiental com la d'expansió del *hinterland* del Port de Barcelona. I les actuacions tant dins del recinte portuari com en la connexió amb la península i amb França permeten apropar l'objectiu de moure un 30% de les mercaderies per mode ferroviari a mig termini. De fet, les dades del 2010 sobre aquest tràfic han superat les previsions i han evolucionat considerablement a l'alça, igual que els tràfics de *short sea shipping* (SSS) que uneixen Barcelona amb diversos ports de la Mediterrània.

La recerca d'una dinàmica sostenible i de qualitat es fa extensiva al conjunt dels processos del Port i el seu funcionament, des de les operatives de les terminals als permisos a camions, la gestió de recursos interns, el reciclatge, etc. Per exemple, la implantació generalitzada de les gestions documentals per via electrònica evita un alt nombre de desplaçaments. D'altra banda, també des de fora es reconeix l'eficiència de l'organització, que el 2010 ha estat distingida per *Actualidad Económica* com una de les cent empreses espanyoles amb millor gestió econòmica i financera; així com es reconeix el servei en tràfics clau, tal com mostren els premis concedits per *Dream World Cruise*



Destinations a l'activitat creuerística del Port de Barcelona.

Quant a la dimensió social, des de fa temps l'organització entén que cal concentrar-se en el veritable motor de l'activitat, les persones. Però ara fem un pas endavant i plantejem un canvi cultural basat en tres pilars –el compromís, la professionalitat i l'ètica–; una manera d'actuar que s'implanta a l'APB i hauria de poder fer-se extensiva al conjunt del Port.

Més enllà, el Port de Barcelona manté un compromís amb els ciutadans i el territori. Per això és especialment curós en la gestió mediambiental de les seves instal·lacions, obres, activitats, etc. Així, el Port té una presència activa en les organitzacions dedicades a la seguretat industrial i ambiental, duu a terme simulacres i controls periòdics i pren les mesures de prevenció necessàries per garantir la seguretat de la població. En aquesta línia, el setembre passat el Consell d'Administració de l'APB va aprovar la versió definitiva del Pla d'autoprotecció (PAU) del Port de Barcelona, que s'adapta a la normativa vigent, s'integra amb el sistema de protecció civil i millora l'organització i l'operativitat en cas d'emergència. El nostre port és escenari d'una activitat comercial bàsica per al desenvolupament econòmic de l'entorn, però a més és un actor dinàmic de la seva vida social i cultural i un generador de sinergies de negoci sostenible.

Sixte Cambra

President del Port de Barcelona

2.

Port de Barcelona

MA 10EA

PA 002

01 11

Fites 2010 i reptes 2011

2.1. QUADRE RESUM

En els quadres següents s'han recollit les fites assolides pel Port de Barcelona el 2010 i els principals reptes per al

pròxim 2011 des del punt de vista de la sostenibilitat en les seves tres dimensions: econòmica, social i mediambiental. Corresponen a objectius del Pla d'empresa de l'Autoritat Portuària de

Barcelona, els assoliments del qual defineixen la trajectòria de gestió per obtenir la finalitat estratègica del Port.

FITES 2010	
Fomentar el desenvolupament del Port de Barcelona amb la posada en valor de les tres dimensions de sostenibilitat –econòmica, mediambiental i social: • Elaboració de l'argumentari sobre beneficis mediambientals (reducció de CO₂) per als clients que opten pel Port de Barcelona per servir mercaderies a Europa (SIMPORT). • Instal·lació d'un sistema de detecció de radiacions a les portes d'entrada i sortida de les terminals de contenidors. • Implantació del nou Pla d'autoprotecció del Port de Barcelona.	Desenvolupar una oferta de serveis completa i coherent amb la finalitat del Port Vell, mitjançant l'ordenació de les activitats comercials als espais públics: • Ordenació de les activitats comercials a l'espai públic de la bocana Nord.
Promoure una organització responsable i sostenible: • Elaboració de la memòria de sostenibilitat de l'exercici 2009. • Auditoria i benchmark per a la millora de la memòria de RSC. • Firma del Conveni per a la donació d'aliments del PIF (Punt d'Inspecció Fronterer) i aprovació del protocol operatiu.	Establir una operativa portuària més eficient d'acord amb les necessitats dels operadors i carregadors: • Proposta de prescripcions de gestió de la càrrega i el passatge. • Aprovació per part de la Comunitat Portuària (Consell Rector) del nou Pla de qualitat Efficiency Network.
Acomplir el Pla d'austeritat d'acord amb els objectius de reducció de la despesa de personal i reducció de la despesa d'explotació respecte de l'any 2009: • Creació d'un comitè de seguiment del Pla d'austeritat.	Millorar l'accessibilitat i mobilitat al Port de Barcelona: • Proposta per al desenvolupament i millora de la xarxa ferroviària del Port de Barcelona (interna i externa). • Adjudicació del concurs per a l'adaptació de l'accés UIC a la terminal de contenidors de TCB.
Ser el port de <i>hinterland</i> i <i>short sea shipping</i> (SSS) més potent del sud d'Europa: • Anàlisi del mercat potencial del Port de Barcelona al nord d'Àfrica. • Establiment d'una nova línia de SSS amb Tànger. • Presentació del projecte Marco Polo II per establir una nova línia de SSS amb Grècia. • Realitzar la missió comercial a Tunis.	Promoure el canvi cultural per augmentar l'eficàcia i l'eficiència de l'organització en la gestió i l'orientació al client: • Desenvolupament del Pla de comunicació interna (2011-2012). • Presentació davant del Comitè Executiu del Pla de desenvolupament directiu.

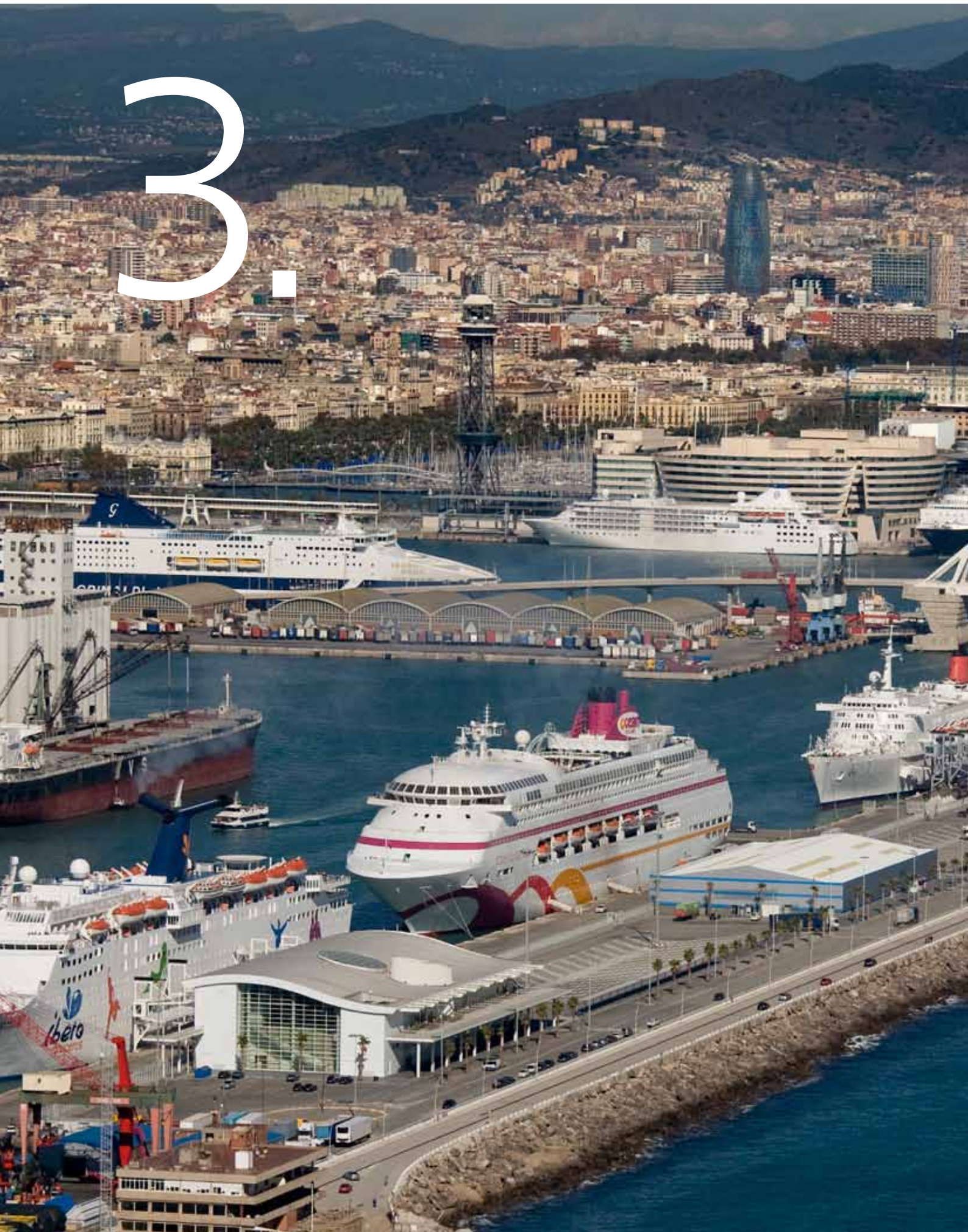


REPTES 2011	
Tramitar la Declaració d'Impacte Ambiental del PAC2.	Implantar les millores del servei de coordinació de posicionaments aprovades pel Consell d'Administració.
Preparar les llicències del servei de recollida de residus MARPOL.	Elaborar un informe mensual dels nous indicadors de qualitat dels processos portuaris.
Adquirir articles propis d'"oficina verda" susceptibles de canvi a l'organització (contenció del consum de recursos naturals).	Redactar la llicència de serveis portuaris.
Definir un sistema per mesurar la reducció d'emissions de CO ₂ a l'atmosfera degudes a l'increment del transport per SSS i ferrocarril.	Posar en marxa el nou PIF.
Dissenyar i definir els usos de les terminals ferroviàries interiors del Port d'acord amb la complementarietat de la xarxa interna i externa de terminals ferroportuàries.	Revisar el Pla de comunicació interna per al 2012.
Activar els compromisos de la marca de qualitat del Port de Barcelona (Efficiency Network).	Concretar l'acord de tancament del projecte PROA (Policia Portuària).
Fer extensiu el document d'aixecament "sense papers" a determinades mercaderies d'importació.	Definir el mapa de processos de primer nivell.
Desenvolupar una aplicació d'interfície per a l'enviament de llistes de càrrega (EDI) entre els operadors logístics ferroviaris i les terminals (marítimes i interiors).	Optimitzar els processos administratius de l'organització.
Elaborar l'ordenança d'assignació de vies interiors i horaris "finestres tracció".	Desenvolupar el programa "La veu del Port" de SAC-SAU.
Consolidar/ampliar el servei diari de ferrocarril a la zona centre.	Elaborar els plans d'acció de millora derivats de l'estudi de clima 2010 realitzat a cada subdirecció general i a Secretaria General, Direcció General i Presidència.
Crear el servei ferroviari Barcelona-Tolosa-Bordeus.	Desenvolupar els plans d'acció previstos per al 2011 derivats de l'estudi de clima 2010.
Redactar les normes d'ús i les condicions de repartiment de les zones d'aparcament de camions al Port de Barcelona.	Millorar les condicions de treball amb la construcció del nou edifici per a la Policia Portuària, Conservació i Arxiu.

2.2. PREMIS I DISTINCIONS REBUEDES

- L'Autoritat Portuària de Barcelona ha estat distingida, per part de la revista *Actualidad Económica*, com una de les cent empreses espanyoles amb millor gestió econòmica i financera.
 - Un any més la publicació especialitzada *Dream World Cruise Destinations Magazine* ha reconegut el desenvolupament de l'activitat de creuers al Port de Barcelona i li ha atorgat premis en les següents categories:
 - Millor destinació de *turnaround*
 - Millors operacions de *turnaround*
 - Serveis portuaris més eficients
- El jurat d'aquests guardons està format per representants de les companyies de creuers més importants del món.

3.



El Port de Barcelona

3.1. PERFIL I GOVERN

3.1.1. L'organització

L'Autoritat Portuària de Barcelona (a partir d'ara, APB), amb domicili social al portal de la Pau, número 6, de Barcelona, és l'entitat estatal de dret públic a la qual correspon la gestió del Port de Barcelona, d'acord amb el mandat contingut a la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, modificada per les lleis 62/1997, de 26 de desembre; 48/2003, de 26 de novembre, i 33/2010, de 5 d'agost.

L'entitat té personalitat jurídica i patrimoni propi, així com plena capacitat per obrar. Es regeix per la seva legislació específica, per les disposicions de la Llei general pressupostària que li són d'aplicació i, supletivament, per la Llei 6/1997, de 14 d'abril, d'organització i funcionament de l'Administració general de l'Estat.

Les seves activitats han d'ajustar-se a l'ordenament jurídic privat, fins i tot en les adquisicions patrimonials i en la contractació, excepte en l'exercici de les funcions de poder públic que l'ordenament li atribueixi. En la contractació se sotmet, en tot cas, als principis de publicitat, concurrència, salvaguarda de l'interès de l'organisme i homogeneïtzació del sistema de contractació en el sector públic. Quant al règim patrimonial, es regeix per la legislació específica i, en allò que no hi estigui previst, per la del patrimoni de les Administracions Públiques.

L'entitat desenvolupa les seves funcions sota el principi general d'autonomia funcional i de gestió, sense perjudici de les facultats atribuïdes al Ministeri de Foment, a través de Ports de l'Estat, i de les que corresponguin a les comunitats autònomes.

El màxim òrgan de govern

Una de les mesures contingudes en l'acord de racionalització del sector públic empresarial, adoptat pel Consell de Ministres, en data 30 d'abril de 2010, ha estat la reducció d'un 40% en el nombre de membres dels consells d'administració de les autoritats portuàries. Aquesta reducció s'ha vist materialitzada mitjançant la promulgació de la Llei 33/2010, de 10 d'agost, de modificació de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis als ports d'interès general. Aquesta ha fixat la composició dels consells d'administració en un president, un membre nat (el capità marítim) i un nombre de vocals, comprès entre 10 i 13, en el cas dels ports peninsulars.

Com a conseqüència d'aquesta modificació, en la sessió de 28 de setembre de 2010 el govern de la Generalitat de Catalunya va determinar la nova composició del Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que es mantenia així el 31 de desembre de 2010:

President:

Jordi Valls i Riera

Membre nat:

Francisco J. Valencia i Alonso (capità marítim)

En representació de l'Administració de l'Estat:

María Pilar Fernández Bozal, advocada de l'Estat

Jaime Odena Martínez, Ports de l'Estat
Montserrat Garcia i Llovera, subdelegada del Govern

En representació de la Generalitat de Catalunya:

Mariano Fernández Fernández, Associació de Transitaris Internacionals de Barcelona (ATEIA-OLT)

Joaquim Maria Tintoré i Blanc, Col·legi de Agents de Duanes de Barcelona

Àngel Montesinos i Garcia, Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona

Joaquim Llach i Mascaró

En representació dels municipis en el terme dels quals es localitza la zona de servei del Port de Barcelona:

Jordi William Carnes i Ayats, primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona
Lluís Tejedor i Ballesteros, alcalde-president de l'Ajuntament del Prat de Llobregat

En representació de les cambres de comerç i d'organitzacions empresarials i sindicals:

Josep Manuel Basáñez i Villaluenga, Cambra de Comerç de Barcelona

Xabier María Vidal Niebla, Associació d'Empreses Estibadores

José Pérez i Domínguez, Comissions Obreres

Joan Moreno i Cabello, Unió General de Treballadors

També formen part del Consell d'Administració, amb veu però sense vot, el director general de l'APB, José Alberto Carbonell Camallonga i el secretari general de l'APB, Román Eguinoa de San Román, que és també el secretari del Consell d'Administració.

D'altra banda, en la mateixa línia del ja mencionat Acord de racionalització del sector públic empresarial, i segons les mesures dictades pel Govern de l'Estat, amb l'objectiu de reduir el dèficit públic, el Consell d'Administració va acordar reduir un 10% l'import de les dietes d'assistència a les sessions del Consell i a les de la Ponència Col·legiada, mesura

efectiva a partir de l'1 de juliol de 2010. A més, l'òrgan de la Ponència Col·legiada ha estat suprimit pel Consell, en la sessió de 7 d'octubre de 2010.

3.1.2. Presidència i Direcció General La Presidència

La Generalitat de Catalunya designa, entre persones de reconeguda competència professional i idoneïtat, aquella que ha d'ocupar la Presidència. Aquesta decisió es publica al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya un cop comunicada al ministre de Foment, qui

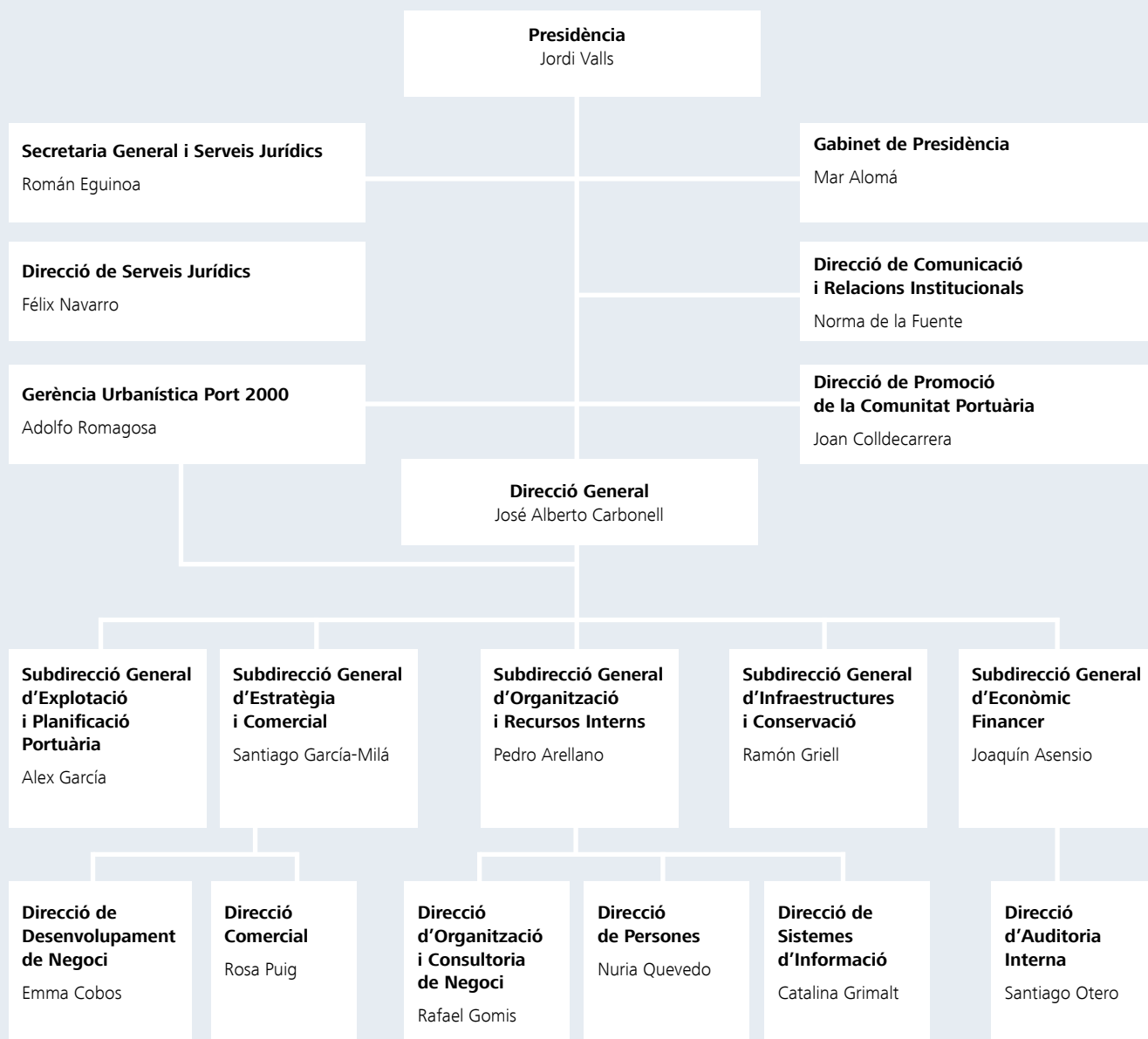
per la seva part, després de ratificar-la, disposa la seva publicació al Butlletí Oficial de l'Estat.

El president és òrgan de govern en si mateix i té atribuïdes per llei funcions executives (article 103 de la Llei 48/2003).

La Direcció General

El director general és nomenat per majoria absoluta del Consell d'Administració, a proposta de la Presidència, entre persones amb titulació superior, reconegut prestigi professional i una experiència mínima de cinc anys en tècniques i gestió portuària.

3.1.3 Organigrama



3.1.4. Empreses participades

L'organització disposa d'una estructura d'empreses participades en les seves diferents dimensions de negoci. L'estratègia bàsica de l'organització és invertir per tal d'impulsar la iniciativa

privada en projectes clau i, posteriorment, a mesura que les respectives empreses aconseguixen l'autosuficiència, anar-hi disminuint progressivament la participació. A través de la venda d'accions es recupera la inversió i, alhora, la capacitat d'impulsar nous projectes.

Les societats participades tenen en comú que cobreixen un servei específic i focalitzat, tenen com a objectiu l'expansió del Port de Barcelona i usen fórmules innovadores, flexibles i més eficients.

	2009	2010
GERÈNCIA URBANÍSTICA PORT 2000	100%	100%
Creada per gestionar, en representació de l'APB, la reforma urbanística del Port Vell. El seu àmbit d'actuació inclou el Maremagnum, L'Aquàrium, les sales de cinema Cinesa i Imax, el Palau del Mar, amb el Museu d'Història de Catalunya, i el World Trade Center Barcelona. Actualment gestiona l'àmbit ciutadà del Port de Barcelona.		
	2009	2010
WORLD TRADE CENTER BARCELONA, SA	52,28%	52,28%
Gestiona el conjunt d'espais del mateix nom inaugurat l'any 1999 i dotat amb les darreres novetats tecnològiques. Reuneix una àmplia gamma de serveis, instal·lacions i negocis internacionals en 35.000 m ² d'espais per a oficines, 6.500 m ² per a zones comercials, 5.000 m ² per a sales de convencions i congressos, a més d'un hotel. Avui dia hi ha també les oficines centrals de l'APB.		
	2009	2010
CENTRE INTERMODAL DE LOGÍSTICA, SA (CILSA)	63%	51%
CILSA gestiona la ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) en terrenys propietat de l'APB situats als termes municipals de Barcelona (ZAL I) i El Prat (ZAL II) així com a la localitat francesa de Tolosa (ZAL Toulouse). La seva finalitat és la promoció i la gestió de l'activitat logística al Port de Barcelona. Durant l'exercici 2010 s'ha produït una disminució de la participació a CILSA, ja que un 12% d'accions de la companyia han estat aportades a la també societat participada Consorci de Parcs Logístics, SL.		
	2009	2010
CONSORCI DE PARCS LOGÍSTICS, SL	-	35,46%
L'APB participa des del present exercici en aquest holding, que té Abertis Logística com a soci de referència i té l'objectiu de promoure i desenvolupar activitats logístiques a Catalunya i al sud de França. Un cop es culmini la fase d'ampliació l'organització preveu disminuir la seva participació.		
	2009	2010
CATALANA D'INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES, SL	49%	49%
Empresa propietària de la societat Molls i Espais Portuaris, SA (MEPSA), titular d'una concessió de 49 hectàrees situada al moll d'Inflamables. La seva activitat principal és gestionar el parc de terminals portuàries situat en aquest espai.		
	2009	2010
TERMINAL INTERMODAL DE L'EMPORDÀ, SL	47,30%	47,30%
A finals del 2009 es va realitzar una aportació de 1.500 milers d'euros, representativa del 47,3% del capital social d'aquesta societat. Constituïda el 18 de febrer de 2010 amb Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA (CIMALSA), pretén promoure i desenvolupar conjuntament amb aquesta l'activitat ferroviària de la Terminal de Vilamallà i la futura Terminal Intermodal del Far de l'Empordà.		
	2009	2010
TERMINAL MARÍTIMA ZARAGOZA, SL	21,55%	21,55%
Societat que gestiona la terminal marítima situada a Saragossa i inaugurada l'any 2001, amb l'objectiu de consolidar i estendre un dels mercats estratègics del Port de Barcelona: Aragó i la seva àrea d'influència.		

	2009	2010
PORTIC BARCELONA, SA	25,18%	25,18%
Neix a iniciativa de l'APB amb el suport de les empreses privades de la Comunitat Portuària de Barcelona. Portic és la plataforma de comerç electrònic per a tots els agents que operen al Port de Barcelona.		
	2009	2010
CREUERS DEL PORT DE BARCELONA, SA	20%	20%
Empresa creada a principis de l'any 2000 per gestionar terminals de creuers al Port de Barcelona. Té per finalitat assegurar el nivell inversor que demanda el sector així com mantenir una relació de proximitat amb els clients.		
	2009	2010
MARINA PORT VELL, SA	14,98%	14,98%
Empresa situada al moll de Barcelona –port esportiu–, dedicada a la gestió d'amarradors i punts d'atracada d'embarcacions esportives.		
	2009	2010
BARCELONA REGIONAL AGENCIA METROPOLITANA DE DESARROLLO URBANÍSTICO Y DE INFRAESTRUCTURAS, SA	11,77%	11,77%
Es va constituir l'any 1993 i està integrada per entitats i empreses del sector públic. Defineix i desenvolupa infraestructures urbanístiques de la Regió Metropolitana de Barcelona.		
	2009	2010
BARCELONA STRATEGICAL URBAN SYSTEMS, AIE	14,20%	25%
Agrupació d'interès econòmic constituïda el desembre de 2009 juntament amb la Fundació Privada Abertis i la societat participada Barcelona Regional Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA, entre d'altres. Té per objecte la formulació de propostes estratègiques de caràcter urbanístic i infraestructural.		
	2009	2010
PUERTO SECO MADRID, SA	10,20%	10,20%
Es va constituir el 1995 juntament amb l'organisme públic Ports de l'Estat i els ports d'Algesires, Bilbao i València. La finalitat és crear una terminal intermodal que connecti, per mitjà de la xarxa ferroviària, amb el port d'origen o de destinació.		
	2009	2010
MARINA BARCELONA 92, SA	8,07%	8,07%
Constituïda l'any 1990, va iniciar les seves activitats el 1992 com a concessió portuària. Es dedica a la reparació d'embarcacions i actualment enfoca el seu negoci a la reparació de iots de gran eslora.		
	2009	2010
SOCIEDAD ANÓNIMA DE ECONOMÍA MIXTA LOCAL PERPIGNAN-SAINT CHARLES CONTENEUR TERMINAL	5%	5%
Constituïda el mes de setembre de 2008 amb autoritats i operadors francesos, aquesta societat s'ocupa de la promoció i gestió de la terminal de Perpinyà, per facilitar i consolidar la presència del Port de Barcelona a França		

3.2. Port de Barcelona, enclavament estratègic i comercial

‘Port de Barcelona’ és una marca registrada que respon a una gran corporació empresarial al servei dels fluxos de comerç que s’encaminen a través d’aquesta infraestructura i que la converteixen en un facilitador de negocis, de transport, del comerç i de l’economia, en general.

‘Port de Barcelona’ és una idea de servei i qualitat compartida que vincula en clau de cooperació la mateixa APB, les administracions i organismes, les diferents empreses, la xarxa de terminals i serveis terrestres i els diferents representants comercials a l’Argentina, el Japó o la Xina, tots ells agents que contribueixen a l’activitat i tenen diferents interessos en el projecte del Port.

El Port de Barcelona disposa d’avantatges competitiu davant les **tendències actuals de l’economia i el comerç internacional**:

- **Canvis en els sistemes productius: *global sourcing*.** Les decisions són globals i opten per cadenes logístiques estructurades.
- **Creixement del comerç internacional i marítim**, que fa necessària la disponibilitat d’infraestructures portuàries.
- **Efecte Xina i Extrem Orient.** El Port està ben posicionat en aquests mercats especialment dinàmics.
- **Ampliació de la Unió Europea (UE) i deslocalització cap a l’est de la producció.** Encara que el centre d’activitat econòmica i industrial es trasllada més lluny de Barcelona, el seu port manté la posició privilegiada per a les rutes del comerç mundial.
- **La creació de la Unió pel Mediterrani (UpM)**, que tindrà el seu secretariat permanent a Barcelona, implica el desenvolupament d’un mercat de 750 milions de persones i 42 països, amb centre a la Mediterrània.

‘Port de Barcelona’ és una marca registrada que respon a una gran corporació empresarial al servei dels fluxos de comerç que s’encaminen a través d’aquesta infraestructura i que la converteixen en un facilitador de negocis, de transport, del comerç i de l’economia, en general.

3.3. PRINCIPALS MAGNITUDS

3.3.1. Tràfics principals

El Port de Barcelona ha completat l’exercici 2010 amb un creixement notable en els principals indicadors de tràfic: ha mogut un total de 43,9 milions de tones (+2,4 respecte del 2009) i el nombre de contenidors s’ha situat en 1.945.733 TEU (+8%). Quant a tipus de càrrega, ha tingut especial bon comportament la càrrega general (+6%); els productes a granel, lligats a la situació econòmica i de consum, han experimentat ascensos generalitzats sobretot en els líquids; i el tràfic de vehicles nous, també molt condicionat pel consum i les decisions estratègiques de marques i navilieres, s’ha recuperat i ha aconseguit 550.874 unitats (+26%).

El comerç internacional del Port ha crescut un 19% i la Xina es consolida un any més com el seu principal soci comercial, amb un 24% de la quota de mercat en contenidors. Però també han contribuït a l’evolució total de tràfic els intercanvis amb el *hinterland*, impulsats pel tràfic ferroviari del Port de Barcelona (augment del 22% en vehicles i del 75% en contenidors) i pel *short sea shipping* (+12%).

El tràfic total de passatgers ha estat de 3,4 milions, un increment del 8%. Més d’un milió corresponen a viatgers de línia regular —de SSS i amb les Balears—, mentre la resta (gairebé 2,4 milions) han estat creueristes, un 9% més que el 2009 i que confirmen el Port de Barcelona com a capdavanter europeu absolut en aquest tràfic i quart port mundial en nombre de passatgers i com a port base.

Per a més informació, veure Estadístiques de tràfics i passatgers / Línies Regulars
<http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Lineasferroviarias.pdf>

3.3.2. Resultats econòmics

Segons les dades auditades, l'import net de la xifra de negoci de l'Autoritat Portuària de Barcelona del 2010 ha registrat un creixement anual del 3%, en un exercici que ha mostrat símptomes d'una lleugera recuperació econòmica i en el qual els principals indicadors de l'activitat portuària han invertit el signe dels descensos de l'any anterior.

	2008	2009	2010
Import net de la xifra de negoci (€)	166.620.221,62	162.196.443,93	167.361.020,81
Resultat d'explotació (€)	68.949.087,90	30.013.434,41	77.847.161,47
Resultat de l'exercici (€)	50.775.781,80	22.071.728,35	81.444.609,27
Cash flow (recursos generats per les operacions) (€)	77.987.653,89	75.352.517,84	92.816.154,19
Rentabilidad (ROA)	3,9%	1,6%	4%
Rentabilitat (ROE)	6,0%	2,5%	8,7%
Inversions materials (€)	144.274.047,81	105.214.840,85	65.738.429,44

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

Per a més informació, veure Memòria anual / Estats financers

CAS D'ESTUDI: LA GESTIÓ FINANCERA

La crisi financera internacional que va esclatar a finals del 2008 es va traslladar ràpidament a tots els sectors de l'economia i a tots els països, amb més o menys intensitat, i ha suposat una de les recessions més importants de les set últimes dècades.

Al Port de Barcelona la crisi es va traduir en una caiguda del tràfic en general en un moment en què s'emprenia la inversió més important de la història de l'organització. Durant els primers mesos d'aquest 2010 s'han detectat símptomes d'una potencial però lleu millora de l'activitat portuària, que podria significar una incipient recuperació econòmica.

Les mesures adoptades des dels primers símptomes de la crisi han estat la clau de la gestió financera. De bon principi, en el moment de menor incertesa i, per tant, amb més coneixement de l'evolució de les hipòtesis i escenaris futurs (tràfics, tipus d'interès, inversions, despeses, etc.), es va reelaborar el pla Financer de l'APB, que s'ha sotmès a una contínua revisió d'acord amb les noves previsions. Tot això ha servit com a guia per conèixer la posició economicofinancera de l'organització en cada possible escenari, primordial per a la presa de decisions.

D'altra banda, per pal·liar la caiguda d'ingressos tot mantenint l'esforç inversor, es va centrar l'atenció en el control, la intensificació i la consolidació de la liquiditat mitjançant la renovació i ampliació de pòlisses de crèdit, així com l'obtenció de finançament a llarg termini en un moment de restricció del crèdit. A conseqüència d'aquesta línia d'actuació, l'entitat manté actualment una posició de liquiditat còmoda i disposa, a més, d'un volum de pòlisses de crèdit contractades de 26 milions d'euros, d'un crèdit sindicat a llarg termini disponible de 50 milions

i l'autorització d'un préstec atorgat pel Banc Europeu d'Inversions per un import de 150 milions d'euros. Això significa que compta amb un total de crèdits encara no disposats que ascendeix a 226 milions d'euros.

Es pot afirmar amb rotunditat que existeix una posició financera prou equilibrada per escometre els plans i projectes previstos per als propers anys, sempre que s'actui amb la prudència que exigeix la situació. Aquesta posició favorable radica en la maximització dels quatre eixos que van configurar l'estratègia financera adoptada des d'un principi per a la consecució del Pla d'ampliació del Port:

- l'obtenció de fons no retornables mitjançant el Fons de Cohesió de la Unió Europea,
- el finançament privat d'infraestructures mitjançant aportacions a fons perdut i bestretes de taxes dels concessionaris,
- l'obtenció de finançament mitjançant préstecs a molt llarg termini i, sobretot,
- el manteniment d'una política d'increment dels recursos generats que permet compensar els interessos més alts que s'han de pagar per l'endeutament.

3.3.3. Subvencions i ajudes rebudes

L'APB ha rebut durant l'exercici 2010 les següents aportacions públiques:

	2008	2009	2010
Subvencions de capital (Fons de Cohesió Europeu)	10.011.969,26	-	-
COPCA, AECI	55.600,00	22.000,00	48.051,93
FORCEM (Infraestructures)	41.793,80	-	-
Generalitat de Catalunya	47.084,07	2.000,00	11.831,57
OPPE	26.584,03	5.600,00	12.713,51
PTOP (Projecte Proatrans)	26.032,58	34.816,04	-
FORCEM (Formació)	60.392,54	61.695,14	64.212,08
Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya (1a Jornada de Responsabilitat Social dirigida a la Comunitat Portuària)	11.029,92	-	-
Generalitat de Catalunya. Departament de Treball. Direcció General de Relacions (Projecte per al foment de la igualtat d'oportunitats entre dones i homes en l'àmbit de les relacions laborals a Catalunya)		8.000,00	2.800,00
Subvenció exposició 100 anys del Port de Barcelona del Museu Marítim	3.000,00	-	-
Subvenció Punt d'informació del Port de Barcelona a l'edifici de Drassanes (OPPE)	6.120,00	-	-
TOTAL	10.289.606,20	134.111,18	139.609,09

3.3.4. Principals inversions

Durant l'exercici, l'entitat ha executat un volum d'inversions de 95,5 milions d'euros, la majoria dels quals han anat dirigits a obres d'infraestructura.

	2008	2009	2010
Moll Prat	67.654.779,50	55.346.006,48	17.175.419,15
Moll Sud	7.813.035,16	21.732.058,58	18.867.479,48
Moll Inflamables	-	4.004.975,74	3.931.011,75
Edifici PIF	998.618,34	76.679,82	3.205.734,43
Ampliació moll Adossat	-	8.625.030,41	2.973.730,11
Calçada Autoterminal	-	135.578,00	2.168.302,46
Dic de recer Est	25.180.414,30	-	-
Dic de recer Sur	16.438.368,15	-	-



4.



Un model de gestió responsable i sostenible

4.1. MISSIÓ, VISIÓ, VALORS I GRUPS D'INTERÈS

4.1.1. Missió, visió i valors corporatius

La missió del Port de Barcelona és:

Contribuir a la competitivitat dels clients del Port mitjançant la prestació de serveis eficients que responguin a les seves necessitats de transport marítim, transport terrestre i serveis logístics.

L'àmplia competència sobre el territori, els serveis portuaris bàsics i la notable capacitat d'influència de l'organització suggereixen definir la missió específica de l'Autoritat Portuària de Barcelona d'aquesta manera:

Liderar el desenvolupament del Port de Barcelona, generar i gestionar infraestructures, i garantir la fiabilitat dels serveis per contribuir a la competitivitat dels seus clients i crear valor per a la societat.

La **visió**, que concreta a on vol arribar el Port, s'ha definit així:

Barcelona: el port solució d'Europa a la Mediterrània

I els **valors**, principis bàsics que expressen els comportaments esperats de l'organització i dels seus integrants, són els següents:

- **Valoració i compromís de les persones**
- **Gestió ètica i professional**
- **Orientació al client**
- **Responsabilitat social**
- **Innovació**

Per assolir els reptes que es proposa el Port davant els canvis i evolució del

El Port de Barcelona treballa contínuament en la revisió dels seus interlocutors i els seus canals de comunicació i relació, així com en el coneixement sobre les expectatives, necessitats i interessos de totes les parts implicades.

mercat, el 16 de febrer de 2010 el Consell Rector per a la Promoció de la Comunitat Portuària ha aprovat el Tercer pla estratègic del Port de Barcelona, elaborat al llarg de l'any 2009.

El document considera quatre grans línies estratègiques de negoci, amb un objectiu estratègic associat a cadascuna d'elles i un conjunt d'objectius operatius per al seu compliment. Aquestes línies de negoci són: el port comercial i logístic, el port de l'energia, el port dels creuers i el Port Vell o port ciutadà.

Per a més informació: <http://www1.portdebarcelona.es/rsc/PlanEstrategico.pdf>

4.1.2. Grups d'interès

Clients

- Clients finals
- Clients directes
- Usuaris
- Passatgers

Operadors

- Operadors de terminals
- Operadors marítims
- Operadors d'estiba i desestiba
- Operadors logístics
- Operadors de transport terrestre
- Operadors de transport marítim

- Operadors de gestió i tràmits documentals
- Consignataris
- Transitaris
- Agents de duanes
- Operadors telemàtics

Institucions i administracions

Mitjans de comunicació

Persones

Proveïdors

Ciutadans

Per a més informació: <http://www1.portdebarcelona.es/rsc/Gruposdeinteres.pdf>

Principals interlocutors i mecanismes de relació amb els grups d'interès

El Port de Barcelona treballa contínuament en la revisió dels seus interlocutors i els seus canals de comunicació i relació, així com en el coneixement sobre les expectatives, necessitats i interessos de totes les parts implicades. En conseqüència, tots ells (grups d'interès, les seves vinculacions, necessitats i prioritats) tenen caràcter dinàmic, poden canviar.

Tant en el màxim òrgan de govern, com en l'estructura de l'entitat o la de la Comunitat Portuària hi ha interlocutors i canals específics per a cadascun dels grups d'interès. Entre els mitjans

disponibles destaquen eines avançades com Selligent (sistema tecnològic que ofereix solucions de gestió global de relació amb el client i de comerç electrònic) o la xarxa de pàgines web. Per a l'organització tenen una rellevància especial les associacions del sector, amb les quals busca mantenir un diàleg continu i fluid alhora que manté una participació activa en les iniciatives de millora o de responsabilitat social.

4.1.3. Pertinença a organitzacions

Amb la finalitat de facilitar la implantació de la seva estratègia, el Port de Barcelona està present en diferents organitzacions, fòrums i esdeveniments de caràcter internacional, entre els quals destaquen els següents:

- **FERRMED.** El Port és **membre actiu** d'aquesta associació, que té com a objectiu la promoció de l'eix ferroviari europeu per a mercaderies Mediterrani occidental-Roine-Rin-Escandinàvia, entre Algesires i Estocolm. En els últims anys ha centrat la seva activitat en la realització d'un gran estudi global d'oferta i demanda d'abast tècnic i socioeconòmic. El seu objectiu és proposar les inversions que resulten més urgents al corredor i declarar l'eix com a projecte prioritari dins de la revisió de la Xarxa Transeuropea de

Transports, que duu a terme actualment la Comissió Europea.

Durant el 2010 FERRMED ha treballat en la divulgació de les conclusions i recomanacions de l'estudi, que posen de manifest la rellevància i justificació socioeconòmica i mediambiental de l'eix per al conjunt de la Unió Europea; i especialment per fer d'Espanya, juntament amb el sud de França, una plataforma logística intercontinental de primer ordre.

En el marc de les Jornades TEN-T 2010 celebrades a Saragossa, FERRMED ha presentat els seus criteris per definir la xarxa transeuropea ferroviària principal. Bàsicament, es tracta d'implantar progressivament els denominats "estàndards FERRMED" (trens de 1.500 m i unificació dels diferents gàlils, dels diferents amplexos de via, dels sistemes d'exploració...,) i incloure a la xarxa altres línies bàsiques que encara no han estat declarades com a projectes prioritaris, com és el corredor mediterrani.

- **Casa Àsia.** L'estreta **col·laboració** amb Casa Àsia permet al Port de Barcelona aprofitar l'ampli coneixement i contactes institucionals i empresarials d'aquesta per participar en la promoció i realització d'activitats orientades a incrementar les relacions entre el continent europeu i l'asiàtic. Amb aquesta voluntat, Casa Àsia ha realitzat l'estudi "Anàlisi del potencial dels

ports del Mediterrani espanyol com a porta d'entrada de la Xina a Europa", presentat en el marc de l'Expo de Xangai 2010.

- **China Europe International Business School (CEIBS).** El Port de Barcelona ha continuat patrocinant la **càtedra de Logística** de CEIBS, fruit del conveni de col·laboració vigent entre ambdues entitats. Situada a Xangai, CEIBS ha estat considerada com una de les tres millors escoles de negoci d'Àsia en els últims sis anys i la 17a del món, segons la classificació del Financial Times el 2010. El principal objectiu del Port de Barcelona amb aquest patrocini és aprofundir els coneixements sobre el prioritari mercat xinès, a través de la impartició de seminaris i treballs de recerca relacionats amb la gestió, el funcionament i les pràctiques d'innovació de la cadena de subministrament en els fluxos de comerç entre ambdós continents.
- **Associació Internacional de Ports (IAPH, International Association of Ports and Harbors).** Aquest exercici el Port de Barcelona ha mantingut la **vicepresidència de l'associació**, assumida el 2009 i per un període de cinc anys, després dels quals podrà aconseguir la presidència durant dos anys. Dins d'aquest organisme el Port també ostenta la **vicepresidència del Comitè de Facilitació del Comerç i Sistemes de Comunitat Portuària** (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).
- **Organització Mundial de Duanes (World Customs Organisation).** El Port de Barcelona participa en aquesta organització a través de la IAPH.
- **Centre de Nacions Unides per a la Facilitació del Comerç i el Comerç Electrònic (UN/CEFACT, United Nations Center for Trade Facilitation and Electronic Business).** També s'hi participa a través de la IAPH.
- **Organització Europea de Ports (ESPO, European Sea Ports Organisation).** El Port de Barcelona ocupa la **presidència del Comitè d'Intermodalitat i Logística** de l'ESPO, assumida el 2008. A través d'aquesta organització els ports europeus poden actuar conjuntament davant les decisions de la Comissió



Europea sobre temes marítims i portuaris.

- **Medcruise.** El Port de Barcelona ostenta la **vicepresidència** d'aquesta associació de ports de creuers del Mediterrani, que celebrarà eleccions al Comitè de Direcció l'any 2011.
- **Fòrum Marítim Català.** El Port de Barcelona és membre d'aquest fòrum, la finalitat del qual és fomentar el desenvolupament econòmic del seu entorn i ser un facilitador del comerç internacional mitjançant la vinculació entre els diferents agents empresarials, grups d'empreses i institucions que participen directament o indirectament en el sector marítim català. El Port de Barcelona ha assumit aquest any la **segona vicepresidència** de l'entitat.
- **Congrés Sino-Europeu de Transitaris.** El rol internacionalitzador del Port de Barcelona s'ha subratllat amb la seva activa **participació** en la primera edició del congrés, que ha reunit a la capital catalana els principals transitaris i operadors logístics xinesos.

4.1.4. Estratègia i política de responsabilitat social corporativa (RSC)

El **desenvolupament sostenible del Port de Barcelona** passa per aconseguir les seves fites estratègiques amb la major eficiència i compromís possibles per tal de no comprometre els recursos o les oportunitats de les generacions futures.

El Pla Estratègic del Port de Barcelona integra el concepte de responsabilitat social corporativa (RSC) en línies d'actuació específiques per cobrir les **tres dimensions de la sostenibilitat** ja citades: econòmica, social i mediambiental.

Política econòmica

Per mantenir l'eficiència competitiva és necessari actuar en els camps següents:

- Adequar la política tarifària i de serveis a les necessitats dels clients del Port de Barcelona per afavorir la seva competitivitat.
- Eliminar les barreres actuals i fomentar la lliure competència en la prestació de tots els serveis portuaris.
- Adaptar les condicions de serveis i les tarifes dels operadors, i especialment

Cada vegada més, l'èxit d'un projecte depèn de factors intangibles com la confiança de la societat, la imatge i la reputació, el coneixement compartit, la transparència, les bones pràctiques, etc. Per aquest motiu, desenvolupar les diferents dimensions de la política social és essencial per equilibrar-la amb els desenvolupaments dels àmbits econòmic i ambiental.

dels serveis portuaris bàsics, a les condicions de mercat i afavorir, així, la captació de càrregues i passatgers.

- Promoure la transparència en la prestació dels serveis portuaris i aconseguir un seguiment en temps real de la mercaderia que faciliti l'agilitat i l'eficàcia operativa.

Política mediambiental

Veure Capítol 6

Política social

Cada vegada més, l'èxit d'un projecte depèn de factors intangibles com la confiança de la societat, la imatge i la reputació, el coneixement compartit, la transparència, les bones pràctiques, etc. Per aquest motiu, desenvolupar les diferents dimensions de la política social és essencial per equilibrar-la amb els desenvolupaments dels àmbits econòmic i ambiental.

El Port de Barcelona s'ha fixat com a part del seu objectiu social:

- Fomentar la **participació social i el voluntariat** a través de la promoció de campanyes i activitats solidàries.
- Promoure i implantar **polítiques específiques en temes de rellevància social**, com la igualtat d'oportunitats.
- Fomentar la formació, l'aprenentatge, l'oci i l'esport per al **benestar i desenvolupament integral de les persones**.
- **Enfortir els vincles amb la ciutat de Barcelona**, amb la promoció d'acords de col·laboració amb les seves institucions i entitats socials rellevants i el desenvolupament d'un projecte cultural propi.
- **Protegir físicament les persones de la Comunitat Portuària**, a través del desenvolupament d'una cultura i una actitud preventiva davant els riscos específics de l'entorn portuari.

La renda o riquesa generada per l'activitat comercial del Port de Barcelona suposa en termes de valor afegit brut 2.291 milions d'euros, que representen un 1,4% del PIB de Catalunya i el 0,3% del PIB d'Espanya. En termes d'ocupació, el Port de Barcelona genera un total de 13.365 llocs de treball directes i 18.736 indirectes, que en conjunt suposen un 0,85% del total de Catalunya.

- Fomentar **el diàleg, la col·laboració i les relacions socials** entre les empreses portuàries i les persones que hi treballen.

Pla de dinamització de la RSC a la Comunitat Portuària

Els diferents actors de la Comunitat Portuària participen des de fa anys en diverses iniciatives i projectes que abasten les tres dimensions de la sostenibilitat. Això ha fet necessari plantejar l'elaboració d'un Pla de dinamització de la RSC a la Comunitat Portuària de Barcelona, que se centra en tres grans àmbits:

- **Informar i sensibilitzar** sobre responsabilitat empresarial i sostenibilitat.
- **Formar la Comunitat Portuària** en matèria de RSC.
- **Promoure iniciatives conjuntes.**

4.2. PRINCIPIS D'ACTUACIÓ EN RELACIÓ AMB LA COMUNITAT PORTUÀRIA, ELS CLIENTS, ELS USUARIS I ELS CIUTADANS

Des del 1993, any en el qual es va estructurar formalment la Comunitat Portuària (CP), l'entorn de negoci i l'activitat pròpia del Port de Barcelona han canviat substancialment. La nova estratègia, l'ampliació i els importants reptes assumits exigeixen més potència i més coordinació d'aquest òrgan. Per aquest motiu es plantegen els següents principis d'actuació:

- Potenciar la **integració en la CP de nous agents de la cadena logística**, obrint-la més a carregadors i operadors externs.
- Estructurar i dinamitzar la CP per **posar en pràctica la logística col·laborativa**.

- **Donar a conèixer la importància estratègica del Port** per a la societat, així com el seu impacte econòmic en el teixit empresarial català.
- Fomentar la **responsabilitat social corporativa** de totes les empreses de la CP per coordinar esforços i recursos cap a un port més sostenible.
- Incentivar la **innovació i el desenvolupament tecnològic** com a eines bàsiques per al desplegament de l'estratègia d'expansió del Port.

4.2.1. Port de Barcelona, motor econòmic

El Port de Barcelona és una infraestructura essencial per a l'economia catalana i per al conjunt d'Espanya, que el 2010 ha canalitzat el 71% del comerç exterior marítim de Catalunya i el 21% d'Espanya expressats en valor. Concretament, el valor de les mercaderies que han passat pel Port de Barcelona aquest any ha ascendit a 50.244 milions d'euros.

La renda o riquesa generada per l'activitat comercial del Port de Barcelona suposa en termes de valor afegit brut 2.291 milions d'euros, que representen un 1,4% del PIB de Catalunya i el 0,3% del PIB d'Espanya. En termes d'ocupació, el Port de Barcelona genera un total de 13.365 llocs de treball directes i 18.736 indirectes, que en conjunt suposen un 0,85% del total de Catalunya.

En relació amb l'anterior, la dimensió econòmica del Port va més enllà de l'activitat comercial desenvolupada a les instal·lacions portuàries, en la mesura que genera un conjunt de rendes i ocupació addicionals a la resta de sectors de l'economia:

- Per cada 100 € de renda o riquesa generats directament per les empreses del Port es generen 58 € addicionals de renda en l'economia.
- Per cada 2 ocupacions portuàries es generen 3 llocs de treball addicionals en l'economia.

El Port de Barcelona, compromès amb el seu entorn, es proposa continuar com la principal plaça d'Europa i quarta del món en creuers, un tràfic que implica una riquesa directa per a la ciutat, altament complementària amb la seva vocació turística.

Els creuers comporten una inversió considerable per a l'APB, en línia de moll, terminals i serveis de l'operativa, en la qual destaquen els alts estàndards de seguretat. Si bé aquesta inversió no suposa, en ingressos, un retorn significatiu per a l'entitat, sí que ho és per a la ciutat de Barcelona.

Un total de 2.350.283 creueristes han passat el 2010 pel Port de Barcelona, xifra que suposa un 9% més que l'any anterior i un nou rècord anual. Més del 56% del passatge ha iniciat i acabat el seu creuer a Barcelona, fet que demostra la consolidació com a port base d'aquesta indústria i factor de generació de negoci a la ciutat.

El Port de Barcelona compta avui amb set terminals especialitzades que segueixen estrictament la norma de l'International Ship and Port Security Code (codi ISPS). En aquest exercici s'ha superat amb èxit la inspecció de la nova regulació de la Unió Europea (CE) 2005/65, que sistematitza l'aplicació de mesures que l'ISPS considerava meres recomanacions per als ports europeus, i posa de rellevància el rol que s'atorga a la seguretat dels usuaris del Port i els ciutadans en general.

D'altra banda, la nova terminal 1 de l'aeroport de Barcelona ajuda a consolidar els vols internacionals, a través d'una oferta de vols directes que uneixen Barcelona amb Miami, Philadelphia, New York, Atlanta o Chicago. Això incrementarà, previsiblement, la capacitat del Port de Barcelona per atreure creueristes des dels Estats Units.

4.2.2. Clients i usuaris del Port de Barcelona

El Sistema de Qualitat del Port de Barcelona

Durant l'any 2010 s'ha dut a terme l'aprovació i implantació del nou Pla de qualitat. Aquest hereta els objectius del pla establert el 1993, n'amplia l'abast d'actuació a processos més globals i atén les necessitats i expectatives detectades en diversos estudis realitzats a clients finals.

El Pla, que adopta la marca de qualitat Efficiency Network, estableix una sèrie de compromisos d'eficiència per als clients finals (exportadors i importadors) i compensacions davant potencials

incompliments d'aquests compromisos. Pretén donar suport a la promoció comercial al mateix temps que és una eina de millora dels processos portuaris.

El lideratge i la coordinació d'aquest nou projecte de qualitat recau en l'APB, que en la primera etapa ha dut a terme visites i entrevistes amb la finalitat de presentar els beneficis de l'adhesió al Pla de qualitat. També s'ha engegat un sistema de control de processos que permet obtenir informació sobre el pas de la mercaderia pel Port. Aquests indicadors permeten consultar el grau de fiabilitat d'aquests processos sobre la base d'uns estàndards de qualitat preestablerts mitjançant la participació en reunions prèvies amb els clients finals.

Per a més informació: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Plandecalidad.pdf>



Informe del Sistema de Qualitat

Trimestral i anualment s'elabora un informe del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona, que pretén ser una fotografia de la gestió del pas de la mercaderia pel port a fi de detectar els punts febles que permetin implantar la millora contínua.

L'informe fa referència a les terminals, instal·lacions i organismes compromesos amb el Port –Terminal de Contenidors de Barcelona, SL (TCB), Terminal Catalunya, SA (TerCat), el Punt d'Inspecció Fronterer (PIF), la Duana i els Serveis d'Inspecció– i presenta dades relatives al control dels processos i als índexs de qualitat, com per exemple: el temps d'inspecció en el PIF, les intervencions de l'Equip de Qualitat (EQ) i les reclamacions del client, entre altres aspectes.

INTEGRITAT I SEGURETAT	2008	2009	2010	Variació %
Contenidors plens export/import dins del Sistema de Qualitat	335.437	520.655	599.084	15,06
Embalatges manipulats dins del Sistema de Qualitat	2.090.696	2.316.991	2.792.701	21,60
Intervencions de l'Equip de Qualitat (EQ)	171	146	146	0
Incidències internes	5	12	25	108,3
INSPECCIONS				
Total d'inspeccions	18.305	17.040	19.669	15,43
PIF				
Operacions (inspeccions físiques + corredors)	4.019	4.909	5.101	3,9
Corredors	1.196	1.323	1.630	23,2
Mitjana de temps de servei (minuts)	149,5	140,5	134,3	-4,45
RECLAMACIONS/GARANTIES				
Reclamacions rebudes	20	44	50	13,6
Garanties abonades	14	16	18	12,5
Indemnitzacions per programes de garanties	7.793	5.053	5.318	5,24
Sol·licituds d'informació	260	232	118	-49,1

L'Equip de Qualitat (EQ)

L'EQ vetlla per la integritat de la mercaderia i per la transparència en l'operativa portuària i subministra informació sobre els processos que formen part de la seva actuació. Compta amb el reconeixement dels diferents operadors públics i privats del Port de Barcelona.

En el cas de la càrrega contenitzada, l'EQ actua si es detecta qualsevol incidència en precinte, contenidor i/o mercaderia (habitualment, durant l'estada en magatzem). Es procedeix a intervenir –i recomptar, si és necessari–, a recol·locar la càrrega i a reprecintar el contenidor. L'EQ elabora un informe de la seva intervenció, que remet també al receptor de la mercaderia, i informa del nom del comunicat d'incidències per tal de facilitar la comunicació amb el Port i sobre el procés d'inspecció.

Aquest equip també realitza funcions de suport als serveis d'inspecció i, si és necessari, extracció de mostres i adequació de la càrrega.

En el cas dels vehicles, l'EQ-Vehicles vetlla per la integritat de les operatives de càrrega i descàrrega d'aquesta mercaderia, tant les de vaixell com les d'esplanada.

Referencials de Servei del Port de Barcelona

Les organitzacions que participen en el desenvolupament i aplicació d'aquests instruments, els referencials, es

diferencien de la resta per una major qualitat en la prestació dels serveis i, alhora, poden transmetre als seus clients l'esforç de millora que es pretén. En l'enllaç adjunt es pot consultar l'activitat d'aquells que han estat actius durant el 2010 i que són:

- Referencial de Servei Específic per a Terminals de Granel
- Referencial de Servei Específic per a Terminals de Contenidors
- Referencial de Servei per a Navilieres
- Referencial de Servei Específic per a Terminals de Vehicles
- Referencial de Servei d'Ajudes a la Navegació.
- Referencial de Servei Específic per a Terminals de Creuers
- Referencial de Servei Específic per a Terminals Ro-ro

Per a més informació: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Referencialesdeservicio.pdf>

Auditories del Sistema de Qualitat

S'han realitzat auditories de suport per a l'aplicació de la millora contínua al Port de Barcelona. Han tingut per objecte la gestió del Sistema de Qualitat; el grau d'eficàcia en les activitats que l'EQ desenvolupa dins d'aquest; i l'acompliment de les terminals implicades en relació amb els Referencials de Servei.

Per a més informació:

Veure Memòria anual / pàgines 33 i 34

CAS D'ESTUDI: L'EQ-VEHICLES

L'actuació de l'equip de qualitat específic EQ-Vehicles ha contribuït a incrementar la integritat d'aquesta càrrega en les operatives de les terminals de vehicles del Port de Barcelona.

Per tercer any consecutiu, l'Associació Espanyola de Fabricants d'Automòbils i Camions (ANFAC) ha presentat els resultats dels informes i ha destacat una sensible millora en el servei, referida a la minimització de danys en la manipulació. En conseqüència, el Port de Barcelona ha pujat del sisè al quart lloc. Segons l'estudi d'ANFAC "Valoració

ACTUACIÓ EQ-VEHICLES			2010
	Autoterminal	Setram	Total
Vehicles revisats	62.015	58.222	120.237
Seguiments d'operatives i informes	251	218	469
A vaixell	150	112	262
A tren	63	23	86
A camps i espais verticals	30	53	83
A zona entrega	8	30	38
Seguiments infraestructura terminal	8	6	14
Seguiments infraestructura portuària a terminals de vehicles			45

de la Logística Marítimo-Portuària 2010 – 3a edició", la terminal Setram de Barcelona obté les millors puntuacions en totes les característiques, amb una

mitjana de 4,4 punts sobre 5 i d'entre un total de 16 terminals d'automòbils analitzades en aquest estudi.

Sistemes d'Inspecció

Els diferents productes importats a través del Port de Barcelona, bé per a consum directe dels ciutadans bé dels animals que després es consumiran, han de superar controls legiscats amb l'objectiu de garantir que reuneixen les condicions adequades.

El Port de Barcelona disposa d'un Sistema d'Inspecció en el qual intervenen de forma coordinada els diferents organismes involucrats, que a més participen activament en els projectes i iniciatives de millora a través dels Grups de Treball del Consell Rector:

- **Duana de Barcelona**, amb potestat per realitzar la inspecció física de totes les mercaderies.
- **Sanitat Exterior** (Ministeri de Sanitat i Salut Pública), que analitza les mercaderies destinades al consum humà i les medicofarmacèutiques, tant d'origen animal com vegetal, procedents de països de fora de la Unió Europea (UE).
- **Sanitat Animal** (Ministeri de Medi Ambient, Medi Rural i Mari), que controla les mercaderies d'origen animal destinades al consum no humà i els animals vius procedents de països de fora de la UE.
- **Sanitat Vegetal** (Ministeri de Medi Ambient, Medi Rural i Mari), que inspecciona les mercaderies d'origen vegetal per al consum humà o animal procedents de països de fora de la UE.
- **Centre d'Assistència Tècnica i Inspecció del Comerç Exterior** (CATICE/SOIVRE), dependent de la Direcció Territorial de Comerç, que realitza el control de qualitat comercial d'importacions i exportacions especialment de productes alimentaris, tèxtils, pells i olis de fora de la UE, així com de productes industrials procedents dels països asiàtics.

Servei d'Atenció al Client

El Servei d'Atenció al Client (SAC) atén les consultes, demandes i suggeriments dels usuaris i clients finals del Port de Barcelona i dona resposta a les reclamacions relatives a processos físics i documentals que es produeixen al recinte portuari. És un dels instruments per mantenir el diàleg, reforçar la transparència i facilitar una formació

actualitzada per a aquest important grup d'interès.

A partir de les consultes i reclamacions generades, el SAC impulsa accions correctores per eliminar possibles incidències futures, planteja plans de contingències per a situacions excepcionals i proposa accions de millora als diferents agents que intervenen en els processos físics i documentals del pas de la mercaderia pel Port de Barcelona.

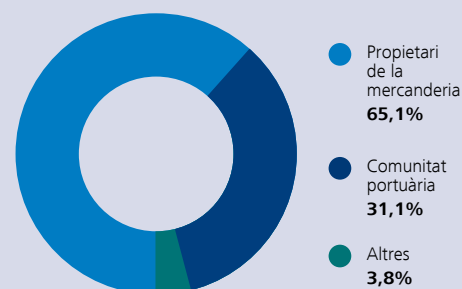
En aquest exercici, i impulsat des del nou **servei d'assessorament de Cadenes Logístiques** de la Direcció de Desenvolupament de Negoci (DDN), s'ha treballat en el desenvolupament d'un paquet de productes i serveis dissenyats d'acord amb les necessitats i demandes dels clients. D'entre aquests destaquen:

- Estudis d'emissions de CO₂ per a una cadena logística determinada.
- Estudis sobre el cost de la factura portuària.

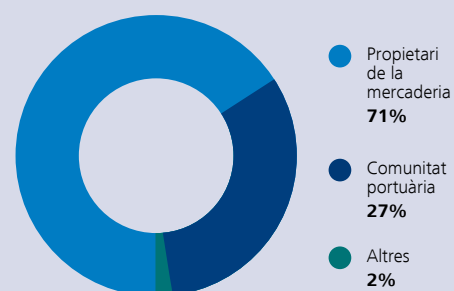
Igualment s'han mantingut accions de formació a clients sobre temes del seu interès. Les novetats d'aquest exercici han estat:

- Jornada sobre l'operador econòmic autoritzat (OEA).
- Barcelona al servei del mercat xinès.
- Els Serveis d'Inspecció a Frontera al Port de Barcelona.

NOMBRE DE CONSULTES 2010



NOMBRE DE RECLAMACIONS 2010



Nombre de consultes	2008	2009	2010
Propietari de la mercaderia	153	182	207
Comunitat Portuària	45	33	99
Altres	31	15	12

Nombre de reclamacions	2008	2009	2010
Propietari de la mercaderia	56	83	137
Comunitat Portuària	24	28	53
Altres	4	4	4

Altres iniciatives rellevants

Per a clients i usuaris són igualment rellevants els projectes per millorar els processos clau de l'operativa del Port de Barcelona i la Comunitat Portuària:

- **Procediment d'entrada i sortida de mercaderies per ferrocarril (ESMF):** inclou els intercanvis documentals entre els operadors logístics ferroviaris, les terminals ferroviàries i els consignataris per documentar les operacions d'entrada i sortida en ferrocarril i facilitar la seva traçabilitat.
- **Procediment de llistes de descàrrega i càrrega (LDC):** inclou els intercanvis entre consignataris i terminals per documentar els contenidors, automòbils nous o tràfic rodat que ha d'embarcar o desembarcar i, posteriorment i en sentit contrari, l'informe de les mercaderies embarcades o desembarcades. També inclou les comunicacions entre operadors logístics ferroviaris i terminals ferroviàries per al transport de contenidors en aquest mode.
- **Procediment duaner d'exportació (LSP-E):** desenvolupat per facilitar el control dels resguards fiscals en l'operativa d'exportació, permetent conèixer si els contenidors declarats en una llista de càrrega estan despatxats o no. Si no ho estan, els consignataris han d'aportar els documents en paper que autoritzin l'embarcament dels contenidors. Preveu que els consignataris puguin accedir a part d'aquesta informació perquè, en cas necessari, preparin la documentació en paper.
- **Procediment de posicionament de contenidors per a inspecció (SCPP):** gestiona els recursos associats a les inspeccions físiques, ja sigui al PIF, a l'escàner de contenidors o a la zona destinada a inspecció de les terminals. El procediment assegura que s'apliquin uns criteris uniformes d'assignació de recursos, dóna visibilitat a les peticions i assignacions, i facilita la traçabilitat d'aquestes gestions.

Els procediments desenvolupats pel Port de Barcelona durant l'any 2010 aporten estalvis econòmics (quantitatius) i beneficis qualitatius dels quals es pot fer una valoració estimativa (a partir d'una sèrie d'hipòtesis) per a un període anual.



Estalvis econòmics estimats (quantitatius)

L'estalvi econòmic per a la Comunitat Portuària identificat per cada procediment –si es considera que s'apliquen de forma total i s'analitzen de manera independent– és el següent:

Aquests estalvis no es poden sumar atès que hi ha activitats que estan considerades en més d'un procediment. Per exemple, les llistes de càrrega de vaixell consideren com a tramitació duanera el procediment d'LSP-E, ja que és condició indispensable per al procediment de les llistes de càrrega/descàrrega.

Tenint en compte aquestes duplicitats, s'obtenen uns **estalvis dels**

procediments valorats en 1.563.997 euros per al conjunt de la Comunitat Portuària. D'aquest import, 97.520 euros correspondrien a administracions públiques (Duana i APB) i 1.466.477 euros a operadors logístics del Port de Barcelona (terminals, empreses de transport, consignataris, transitaris i agents de duanes).

Beneficis qualitatius

Els procediments analitzats i millorats pel Port de Barcelona durant l'any 2010 aporten també una sèrie de beneficis qualitatius a l'operativa diària de la Comunitat Portuària, no valorats en l'apartat anterior. Aquests beneficis no

CONTENIDORS			
Procediment	Estalvi total (eur/vaixell-tren)	Estalvi/TEU (eur/TEU)	Estalvi anual (eur/any)
ESMF	85	1,2	59.779
Llistes de càrrega/descàrrega de ferrocarril	45	0,6	32.035
Llistes de càrrega/descàrrega de vaixell	571	1,4	1.285.108
LSP-E	520	1,3	1.172.449
SCPP	N/A	4,1	102.235

AUTOMÒBILS			
Procediment	Estalvi total (eur/vaixell)	Estalvi/auto (eur/auto)	Estalvi anual (eur/any)
Llistes de càrrega/descàrrega de vaixell	314	0,8	219.110
LSP-E	219	0,6	159.273

són menys importants que els anteriors, ja que d'alguns d'ells –com per exemple la traçabilitat–, depèn gran part de l'eficiència de les operacions de la cadena logística de l'importador/exportador.

Els beneficis qualitatius més significatius han estat:

- Més traçabilitat i transparència de les operacions.
- Millora en la integritat i qualitat de les dades.
- Millors temps de resposta (agilitat).
- Possibilitat de dedicar els recursos a tasques de més valor afegit.
- Possibilitat d'assumir volums de tràfic superiors gràcies a la gestió informatitzada.
- Normalització dels intercanvis documentals (simplificació dels tràmits).
- Facilitat perquè les administracions aconseguixin més control amb els mateixos recursos.

4.2.3. Estructura i iniciatives de la RSC a la Comunitat Portuària

El concepte i sentiment de Comunitat Portuària (CP) es desenvolupa formalment a partir de la implantació del Pla de qualitat del 1993 i es defineix com el conjunt d'actors (empreses, organismes, institucions i administracions) que operen a o per a la instal·lació portuària: al voltant de 16.000 persones en quasi 500 empreses.

Per impulsar, sincronitzar i controlar el conjunt heterogeni i vinculat d'iniciatives en les quals cooperen els diferents actors de la CP, el Consell Rector s'ha convertit en l'òrgan o instrument principal de l'acció concertada.

El concepte i sentiment de Comunitat Portuària (CP) es desenvolupa formalment a partir de la implantació del Pla de qualitat del 1993 i es defineix com el conjunt d'actors (empreses, organismes, institucions i administracions) que operen a o per a la instal·lació portuària: al voltant de 16.000 persones en quasi 500 empreses.

Consell Rector per a la Promoció de la Comunitat Portuària

El **Consell Rector** és un òrgan format per diverses organitzacions, impulsat per l'APB amb la finalitat de projectar i promocionar, nacionalment i internacional, la imatge i els serveis del Port de Barcelona. També és responsable de coordinar els diferents projectes interorganitzacionals que emprèn la Comunitat Portuària de Barcelona, inclosos els alineats amb la responsabilitat social i la sostenibilitat.

El Consell Rector s'estructura a través d'un Comitè Executiu, el mateix Consell Rector i els Grups de Treball. El **Comitè Executiu** es reuneix periòdicament per aprovar i impulsar iniciatives i/o fer el seguiment de les accions desenvolupades pels vuit grups de treball, entre ells el de Responsabilitat Social. Al llarg de 2010, els 48 membres que integren el Consell Rector així com el seu Comitè Executiu s'han reunit en dues ocasions: el 16 de febrer i el 9 de desembre.

Els **Grups de Treball**, organitzats per escenaris estratègics, mantenen un continu debat sobre l'evolució i el futur del Port de Barcelona i proposen millores a implantar. Per tal d'assolir-ho estan integrats per representants dels agents i actors del Port involucrats en cada projecte, tots tècnics i experts de la Comunitat Portuària, de diferents nivells.



A llarg termini el transport ferroviari ha de representar el 30% de l'entrada i sortida de mercaderies del Port de Barcelona. El Pla director ferroviari (PDF) defineix les infraestructures que cal desenvolupar al Port per donar resposta a aquestes necessitats, com ara triplicar la longitud de la xarxa interna, construir noves estacions intermodals i de recepció i expedició de trens, i potenciar el doble ample (ibèric i UIC).

Iniciatives i activitats destacades a la CP

Durant l'any 2010 el Consell Rector s'ha reunit en dues ocasions, en les quals s'han presentat a nivell general els resultats i les conclusions de l'enquesta d'avaluació realitzada el 2009, així com també els avanços i treballs realitzats per cada grup de treball. Amb l'objectiu de reduir els Grups de Treball i buscar-ne la màxima integració, els de Prevenció de Riscos Laborals i Qualitat Ambiental s'han integrat en el de Responsabilitat Social Corporativa, i el de Serveis Ferroviaris en el Fòrum del Transport Terrestre.

Grups de Treball del Consell Rector

Així doncs, els Grups de Treball específics a través dels quals el Consell Rector desenvolupa accions i projectes per a la Comunitat Portuària són:

- Fòrum Telemàtic
- Fòrum del Transport Terrestre
- Innovació
- Màrqueting i Comercial
- Qualitat
- Responsabilitat Social Corporativa
- Serveis d'Inspecció a Frontera (SIF)
- Short Sea Shipping (SSS)

REUNIONS ANUALS MANTINGUDES			
GRUPS	2008	2009	2010
1. Qualitat	8	10	2
2. Innovació	3	2	1
3. Fòrum Telemàtic	8	8	7
4. Màrqueting i Comercial	3	3	2
5. Responsabilitat Social Corporativa	2	3	3
Prevenció de Riscos Laborals	4	3	4
Qualitat Ambiental	3	3	3
6. Serveis d'Inspecció en Frontera	5	5	0
7. Fòrum del Transport Terrestre	15	5	0
Serveis Ferroviaris	4	1	0
8. Short Sea Shipping	3	4	2
TOTAL	58	45	22

Per consultar l'estat dels treballs d'aquests grups durant el 2010, veure Memòria anual / pàgines 16 i 17.

Missions empresarials

D'acord amb la política de promoció exterior al nord d'Àfrica iniciada el 2008, i atès el moment de recessió econòmica que han sofert les empreses, el 2010 s'ha programat una única missió empresarial, amb destinació Tunísia i coorganitzada amb la Cambra de Comerç de Barcelona. El seu objectiu ha estat optimitzar esforços i recursos, així com donar cabuda als importadors i exportadors.

4.2.4. Productes i serveis sostenibles

Ferrocarril

A llarg termini el transport ferroviari ha de representar el 30% de l'entrada i sortida de mercaderies del Port de Barcelona. El Pla director ferroviari (PDF) defineix les infraestructures que cal desenvolupar al Port per donar resposta a aquestes necessitats, com ara triplicar la longitud de la xarxa interna, construir noves estacions intermodals i de recepció i expedició de trens, i potenciar el doble ample (ibèric i UIC).

En l'objectiu de convertir Barcelona en el hub del sud d'Europa per als tràfics intercontinentals, la Comunitat Portuària s'ha fixat com a clau els *foreland* emergents d'Extrem Orient, el nord d'Àfrica i Iberoamèrica. Però per consolidar la seva estratègia de creixement, el Port ha treballat intensament en l'articulació del *hinterland* a través de les xarxes logístiques, les terminals marítimes terrestres i els corredors multimodals que estenen i vertebreren els seus serveis. I ha guanyat en sostenibilitat amb la seva ferma aposta pel ferrocarril.

L'entitat ha centrat els esforços i les iniciatives de l'àmbit ferroviari a assegurar l'organització i la promoció dels serveis al *hinterland* del sud de França, així com a millorar les infraestructures, l'explotació i la lliure competència del corredor ferroviari mediterrani. Mostra d'això són els projectes que s'especifiquen a continuació:

Terminal marítima Zaragoza (tmZ)	Aquest any s'han registrat un total de 85.224 TEU (inclosos tren i camió), dels quals 39.400 TEU han estat transportats pels 885 trens que hi han circulat.
Terminal marítima Toulouse (tmT)	El 2010 s'han construït els primers 20.000 m ² de magatzem dels 82.000 m ² previstos i 880 m ² d'oficines de 4.200 m ² previstos, i s'han instal·lat els primers operadors logístics, importadors i exportadors. A les tres hectàrees restants de la terminal s'ubicarà una àrea dedicada a depot i gestió de contenidors (container freight station).
Terminal marítima de Perpinyà (tmP)	En promoció.
Centre de Serveis per a França	En aquest exercici s'han consolidat els serveis especialitzats per als clients francesos, en funcionament des del 2008, i agrupats sota la denominació Centre de Serveis per a França.
Ports secs Azuqueca de Henares i Coslada (Madrid)	Els trens d'aquest servei amb el Port de Barcelona, iniciat el 2006, transporten principalment contenidors per a receptors situats al corredor d'Henares. Aquest tràfic ha suposat un total de 10.800 TEU aquest 2010.
Centre Intermodal de Mercaderies a l'Empordà	Durant l'any 2010 s'ha iniciat l'estudi d'oferta i demanda previ al projecte constructiu de la terminal. Ha d'identificar les funcions i l'oferta detallada dels serveis que puguin generar més demanda, així com la informació necessària per al seu disseny infraestructural, licitació de l'explotador i comercialització.
Servei ferroviari Barcel·lyon Express	El 2010 ha estat el segon any de funcionament del servei ferroviari i s'ha consolidat amb un volum de tràfic que s'ha multiplicat per 2,3 respecte de l'any anterior i ha representat treure de la carretera un total de 2.428 contenidors (2.557 TEU).

Per a més informació: <http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Terminalesmartimasterrestres.pdf>

Short sea shipping (SSS)

El Port de Barcelona continua potenciant el tràfic de *short sea shipping* (SSS o transport marítim de curta distància) i consolida els volums de tràfic aconseguits amb augments d'aproximadament un 20% durant els últims anys.

Aquest tipus de tràfic ofereix cada vegada més i millors connexions marítimes i constitueix una aposta decidida en favor de la sostenibilitat mediambiental. Mitjançant aquests serveis marítics es contribueix a reduir les emissions de CO₂ en permetre al tràfic rodat pesat accedir al vaixell d'una manera ràpida i simple tant

Aquest tipus de tràfic ofereix cada vegada més i millors connexions marítimes i constitueix una aposta decidida en favor de la sostenibilitat mediambiental. Mitjançant aquests serveis marítics es contribueix a reduir les emissions de CO₂

operativament com administrativament i amb gran eficiència.

El SSS compta avui al Port de Barcelona amb dues terminals específiques i diverses línies en servei adaptades a aquest tipus de tràfic. Barcelona s'ha convertit en el port espanyol amb la millor oferta de línies de transport marítim de curta distància,

Barcelona s'ha convertit en el port espanyol amb la millor oferta de línies de transport marítim de curta distància

especialment amb Itàlia i el nord d'Àfrica. Les característiques d'aquestes línies configuren Barcelona com a port genuí d'origen de les autopistes del mar impulsades per la Unió Europea. Actualment es treballa significativament per ampliar aquests serveis cap a l'est del Mediterrani i seguir incrementant freqüències dels serveis existents, mentre en paral·lel s'ultimen les ampliacions d'infraestructures necessàries per poder oferir més terminals específiques.

L'Escola Europea de Short Sea Shipping

Aquest centre formatiu compta amb el suport financer de la Comissió Europea i, a través de l'organització de cursos de formació, té com a objectiu sensibilitzar les diferents administracions i els operadors, present i futurs, sobre els avantatges i beneficis del transport intermodal.

Els cursos que organitza donen a conèixer els estalvis que es poden obtenir amb la utilització del SSS i del ferrocarril –tant en costos com en riscos–, ofereixen informació sobre les diferents línies en servei i instrueixen sobre els elements bàsics per considerar noves connexions marítimes i ferroviàries. D'aquesta manera els professionals s'aproximen a l'entorn i a les operacions i es posa en relació les persones vinculades a la prestació d'aquests serveis.

Durant el 2010 l'Escola Europea de Short Sea Shipping ha organitzat 23 cursos amb exactament 1.000 estudiants provinents de Bèlgica, França, Itàlia, Portugal i Espanya.

Per a més informació:

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

Transport per carretera

El transport per carretera al Port de Barcelona és un sector molt atomitzat amb un percentatge important de conductors autònoms, amb pocs recursos tecnològics per poder competir amb els ports del nord d'Europa, que necessàriament ha d'evolucionar cap a la figura de l'operador de transport multimodal.

Per a això són necessàries l'ordenació i la reestructuració del sector del transport per carretera, vinculat al Port de Barcelona, de manera que respongui a les exigències del sector i que bàsicament són:

- Major professionalització de l'activitat, amb el pas d'operadors de transport a operadors logístics.
- Increment de la dimensió de les empreses de transport terrestre.
- Incorporació de les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC) en l'operativa.
- Internacionalització de les empreses, que anirà associada a un augment de la competitivitat.
- Grau de vinculació més gran amb el client.
- Més preocupació pels aspectes mediambientals.

4.3. COMPLIMENT LEGAL I TRANSPARÈNCIA EN LA GESTIÓ I CONTRACTACIÓ

4.3.1. Proveïdors

Política de proveïdors

Pel que fa a la contractació, d'acord amb la Llei 27/1992, de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, l'APB se sotmet en tots els casos als principis de publicitat, concurrència, salvaguarda de l'interès de l'organisme i homogeneïtzació del sistema de contractació en el sector públic. I s'ha de sotmetre a allò que estableix la Llei 48/1998, de 30 de desembre, sobre procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i les telecomunicacions en els contractes compresos en aquests àmbits.

La selecció i contractació de proveïdors està regulada per la Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de contractes del sector públic i per l'Ordre FOM/4003/2008, de 22 de juliol, per la qual s'aproven les normes i regles generals dels procediments de contractació de Ports de l'Estat i Autoritats Portuàries.

Els procediments d'adjudicació poden ser de tipus obert, restringit o negociat; i tant si és obert com si és restringit, l'adjudicació es pot fer per subhasta o per concurs. Aquests procediments són aplicables als contractes d'obres, de subministraments i de serveis.

DADES SOBRE PROVEÏDORS			
Inversions (€)	2008	2009	2010
Immobilitzat material	144.274.047,81	105.214.840,85	65.738.429,44
Aplicacions informàtiques	2.049.036,33	2.284.642,10	2.333.124,79
Total	146.323.084,14	107.499.482,95	68.071.554,23
Despeses (€)	2008	2009	2010
Reparació i conservació	3.492.959,14	5.046.979,69	8.843.797,34
Serveis professionals independents	4.528.990,28	4.127.183,99	4.136.049,73
Subministrament i consums	1.483.954,11	1.624.459,96	1.511.046,85
Altres serveis exteriors	10.037.350,65	10.464.643,21	9.529.087,00
Total	19.543.254,18	21.263.266,85	24.019.980,92

4.3.2. Auditories internes i externes

La Direcció d'Auditoria Interna vetlla per garantir el grau d'eficiència, eficàcia, transparència i economia amb la qual es gestionen els recursos institucionals a través del seu control i supervisió continuus, tant a priori com a posteriori. El caràcter públic i institucional de l'entitat obliga a posar especial èmfasi en la gestió i transparència de la despesa per mitigar el possible risc del seu mal ús, ja que els casos de frau i conducta irregular es mostren com una amenaça constant per a la fiabilitat i confiança de la societat. En aquest sentit, el desenvolupament d'una estratègia de prevenció, detecció i resposta al frau es mostra com un objectiu clau d'aquesta Direcció.

L'any 2010 han estat objecte d'auditoria interna i/o control nou unitats de risc, un 81,6% del total, dins de les quals es troben implicats globalment tots els departaments de l'organització. A continuació es fa una descripció general de les unitats auditades i verificades i s'assenyalen algunes particularitats detectades:

- **Caixa:** s'ha desenvolupat el procediment per eliminar la dispersió de fons de caixa en els diferents departaments, amb l'objectiu d'unificar-ne la gestió i augmentar-ne el nivell de control. El 2011 es pretén la seva plena implantació.
- **Despesa corrent.**
- **Control de dietes i despeses de viatge.**
- **Despeses menors.** El control exhaustiu i continu sobre aquesta unitat de risc i l'anterior (dietes i despeses de viatge) ha fet disminuir una vegada més el nombre d'incidències detectades.
- **Control de l'immobilitzat,** que ha inclòs l'anàlisi de l'inventari

d'aplicacions informàtiques i la verificació de l'inventari d'edificis de l'APB i l'assegurament corresponent. En aquesta última actuació s'ha detectat una incidència del 36% sobre el total revisat, la qual cosa obliga en el proper exercici a una revisió del procediment per part dels departaments implicats. També s'ha iniciat la regularització de l'ús dels habitatges del passeig Josep Carner, propietat de l'entitat.

- **Contractació.**
- **Gestió d'empreses participades i altres organismes.** S'ha verificat la gestió de la Gerència Urbanística Port 2000, l'Escola Europea de Short Sea Shipping i BCL (Barcelona Centre Logístic).
- **Facturació.**
- **Llei orgànica de protecció de dades (LOPD).**

D'altra banda, l'entitat ha sotmès els seus comptes anuals d'aquest exercici a **auditories externes** per part de les següents empreses i institucions:

- Deloitte (auditoria financera i privada)
- Intervenció General de l'Administració de l'Estat
- Organisme Públic Ports de l'Estat
- Banc d'Espanya
- Ministeri de Foment

4.3.3. Codis de conducta, normes, multes i sancions

Codis de conducta i normes

El president i el director general de l'Autoritat Portuària de Barcelona, com a alts càrrecs de l'Administració General de l'Estat, han d'ajustar les seves actuacions als principis ètics i de conducta continguts en el Codi de bon govern dels membres del Govern i dels alts càrrecs

de l'Administració General de l'Estat (Ordre APU/516/2005, de 3 de març, BOE núm. 56, de 7 de març de 2005). Concretament –i pel que fa a la recepció de subvencions, ajudes econòmiques i regals–, han de rebutjar qualsevol regal, favor o servei en condicions avantatjoses que vagi més enllà dels usos habituals, socials i de cortesia; així com préstecs o qualsevol altra prestació econòmica que pugui condicionar el desenvolupament de les seves funcions.

En general, tot el personal de l'organització ha d'atenir-se als principis ètics i de conducta continguts en la Llei 7/2007, de 12 d'abril, de l'Estatut bàsic de l'empleat públic. Així, no han d'acceptar cap tracte de favor o situació que impliqui privilegi o avantatge injustificats per part de persones físiques o entitats privades, i rebutjar qualsevol regal, favor o servei en condicions avantatjoses que vagin més enllà dels usos habituals, socials i de cortesia.

Multes i sancions

- No es té constància de la imposició a l'APB, durant el 2010, de sancions significatives per incompliment de la **normativa ambiental vigent**.
- L'any 2009 la Comissió Nacional de la Competència va incoar **un expedient sancionador per pràctiques restrictives de la competència contra l'APB i diverses associacions** representatives dels sectors econòmics presents en l'activitat del Port de Barcelona i signants de la Carta per a la competitivitat i la qualitat en el transport de contenidors al Port de Barcelona. En el transcurs de la tramitació de l'esmentat expedient, l'APB i altres implicats van sol·licitar iniciar el tràmit per a una terminació convencional de l'expedient, i van lliurar la seva proposta final de compromisos el novembre de 2010. A 31 de desembre l'expedient estava pendent de resolució.
- Durant l'any 2010 ha prosseguit la tramitació dels procediments derivats de l'**accident laboral** que va tenir lloc el **26 de desembre de 2008** i que a data 31 de desembre de 2010 estaven pendents de la sentència que resulti del recurs contenciós administratiu interposat per l'APB contra la resolució de la Tresoreria General de la Seguretat



Social. Està en discussió la falta de mesures de seguretat i el recàrrec del 30% en les prestacions de la Seguretat Social.

- No hi ha constància de la imposició, durant l'any 2010, de sancions ni multes significatives, ni tampoc de sancions no monetàries derivades d'accions dutes a terme contra l'organització mitjançant l'ús de mecanismes internacionals de disputa supervisats per autoritats governamentals.
- No es té coneixement de sancions administratives o judicials imposades a l'organització per incompliment de lleis o regulacions relacionades amb la prestació i ús dels serveis de l'APB el 2010.
- No es té coneixement de sancions o multes durant l'exercici —ni s'han rebut queixes ni reclamacions— en relació amb la privacitat de dades personals de clients (en relació amb la LOPD).
- No es té coneixement sobre l'incompliment de la normativa de subministrament i ús de productes i serveis de l'APB (ni en el Servei d'Atenció al Client ni en el Servei d'Accés Unificat).
- Tampoc es registren incidències o denúncies relacionades amb els codis de bon govern o conducta de l'organització.
- D'altra banda, s'han produït pagaments derivats de litigis, 442.463 euros corresponents als interessos de demora per la provisió de fons realitzada el 2009.

	2008	2009	2010
Pagament d'interessos de demora per litigis tarifaris	41.120,65	2.579.604,30	442.463,03
Pagament d'indemnitzacions d'altres litigis	674,67	0	0

Nota: Diversos usuaris del Port de Barcelona van interposar un recurs davant del Ministeri de Foment i altres instàncies contra les liquidacions per la tarifa T-3 practicades per l'APB (i altres autoritats portuàries) a partir de l'entrada en vigor de la Llei 27/1992, de Ports de l'Estat i la Marina Mercant (vegeu Memòria RSC 2009). Després de la seqüència de reclamacions i recursos derivats d'aquests fets, el 18 de maig de 2009 el Tribunal Constitucional va declarar inconstitucional i nul l'apartat primer de la disposició trenta-quatre de la Llei 55/1999 de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i d'ordre social, en la qual l'entitat s'emparava per refacturar totes les tarifes reclamades.

4.3.4. Política pública

Relació d'entitats que han rebut aportacions o ajudes de l'APB

APORTACIONS O AJUDES REALITZADES (En euros)			
	2008	2009	2010
Aportacions a empreses, organismes i institucions de caràcter social	370.019,63	447.855,69	395.818,81
Aportacions a empreses, organismes i institucions de caràcter cultural	381.230,77	370.017,12	333.491,12
Aportacions a empreses, organismes i institucions de caràcter ambiental	7.658,00	7.765,22	7.827,25
Convenis i contribució a universitats, escoles...	76.169,10	71.759,70	77.245,47
Aportació al Fons de Compensació Interportuari	5.861.000,00	5.310.000,00	5.113.000,00
TOTAL	6.696.077,45	6.100.825,63	5.927.382,65

El 2010 el Port de Barcelona ha continuat la seva línia de col·laboració amb entitats de l'àmbit sociocultural, on han destacat iniciatives com El Liceu a la platja o les activitats organitzades per les festes de la Mercè i per Nadal. Així mateix ha donat suport a exposicions i iniciatives, tant de tipus cultural com de projecció del paper del Port en l'economia i el desenvolupament del país, com és el cas de l'exposició Xarxes, un viatge per les infraestructures de Catalunya o la presència protagonista en els actes commemoratius dels 150 anys de l'aprovació del Pla Cerdà amb la jornada "El Port i la ciutat de Barcelona: 1860-2010".

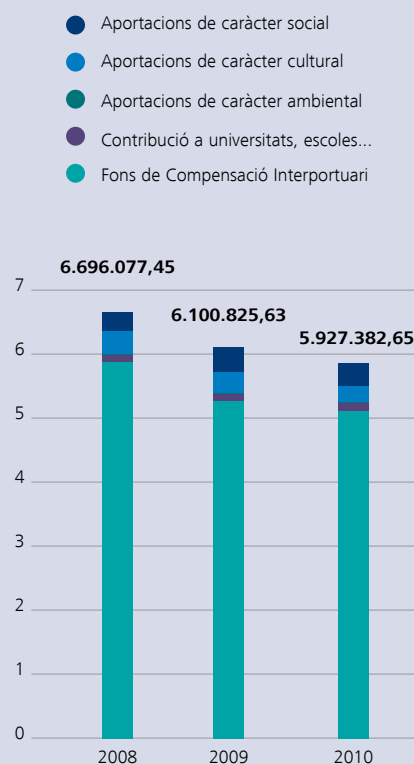
A continuació s'indiquen les **accions i entitats que han rebut ajuda**, bé a través de suport a activitats concretes bé per mitjà d'un conveni bilateral.

- **Acadèmia Internacional de Dret**
- **AIPPYC 2009** (Associació Internacional de Professionals de Ports i Costes)
- **Aliments frescos argentins** (Acord per importar productes alimentaris argentins a Europa a través del Port de Barcelona)
- **Ancafé** (Agrupació Nacional del Cafè)
- **ASCAME** (Associació de Cambres de Comerç i Indústria del Mediterrani)
- **Associació Amics de la UPC**
- **Associació Amics Nostromo** (Associació marítima i literària)
- **Associació de Directius de Comunicació**
- **Associació Perich** (Associació humorística)
- **Associació Tècnica Ports i Costes**
- **Barcelona Centre Logístic**

(Associació per promoure la logística a Barcelona)

- **Cambra de Comerç Americana** (Representació de la Cambra de Comerç d'Estats Units a Espanya)
- **Casa Àsia** (Consorti per reforçar el coneixement i intercanvi entre Àsia i Espanya)
- **Cau del Jubilat** (Associació de jubilats dels Bombers de Barcelona)
- **CEI** (Centre d'Estudis Internacionals)
- **Centre Español de Logística** (Associació per a la promoció de la logística a Espanya)
- **Círculo Ecuestre** (Associació empresarial)
- **Consorti de les Drassanes Reials de Barcelona i Museu Marítim** (Entitat pública formada per l'Ajuntament de Barcelona, la Diputació –titular del museu- i l'APB)
- **Consorti El Far** (Entitat per promoure els valors associats al mar)
- **Creu Roja**
- **FERRMED** (Associació per al foment de l'eix ferroviari del Mediterrani)
- **Foment del Treball Nacional** (Associació empresarial)
- **Foroc-Log**
- **Fundació BCN Formació Professional** (Organització per a la promoció de la formació professional a Barcelona)
- **Fundació Cercle d'Economia** (Associació empresarial)
- **Fundació Factor Humà** (Patronat dedicat a la promoció de projectes empresarials innovadors, pragmàtics, amb visió global i humanitat)
- **Fundació Gran Teatre del Liceu**
- **Fundació Guttmann** (Associació dedicada a la neurorehabilitació i lesions del sistema nerviós)

APORTACIONS REALITZADES PER APB (En euros)



- **Fundació Ildefons Cerdà** (Fundació per impulsar millores socials mitjançant l'ordenació territorial)
- **Fundació Logística Justa** (Logística solidària)
- **Fundació Orfeó Català - Palau de la Música**
- **IAPH** (Associació Internacional de Ports)
- **Institut de Logística Internacional** (Associació per al desenvolupament de la logística)
- **Jocs Florals i llibres de Sant Jordi** (Promoció de la festa de Sant Jordi al Port)
- **Master Shipping Business** (Formació especialitzada en el transport marítim)
- **Medcruise Association** (Associació de ports de creuers del Mediterrani)
- **Pla Estratègic Metropolità de Barcelona** (Associació dels 36 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona)
- **Plataforma Logística Madrid** (Associació per a la promoció logística de Madrid)
- **Premi Mercè Sala** (Atorgat per la Fundació Factor Humà)
- **Prestacions per a gruistes d'Estibarna** (Col·lectiu que va pertànyer a l'APB abans del seu ingrés a Estibarna)
- **Servei Meteorològic de Catalunya**
- **Societat Catalana de Terminologia** (Associació per a la difusió de la terminologia en llengua catalana en els àmbits científics i tècnics)
- **Stella Maris** (Apostolat del Mar)
- **Subscripció ECR** (Efficient Consumer Response)
- **Teatre Nacional de Catalunya**
- **The Propeller Club** (Associació empresarial per al comerç marítim mundial)
- **Trasllat de contenidors per a ajuda humanitària**
- **UPC - Centre de Transferència Tecnològica** (Centre de la UPC dedicat a potenciar la innovació i la investigació tecnològica en les empreses)

Cal destacar que s'han signat un conjunt de **convenis dirigits a minimitzar els impactes negatius de l'activitat del Port de Barcelona en el medi ambient**:

- Amb l'Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics i Tractament de Residus, per

a la gestió d'aigües residuals sanitàries procedents de vaixells.

- Amb Naviland Cargo i Renfe Operadora, per a la regulació de les condicions del servei ferroviari de transport de contenidors entre Barcelona i Lió.
- Amb Enel i Endesa, per a la realització d'estudis i definició de plans que permetin identificar el Port de Barcelona com a "port verd".
- Amb Ecoports, associació internacional per al desenvolupament portuari sostenible.
- Amb l'Ajuntament de Barcelona, per a la col·laboració amb els Bombers, especialment en el relacionat amb la seguretat i les emergències en el recinte portuari.

4.4. SOSTENIBILITAT EN EL DESENVOLUPAMENT D'INFRAESTRUCTURES

4.4.1. Infraestructures i principi de precaució

L'entorn en el qual es desenvolupen els projectes d'infraestructures del Port de Barcelona, previstos en el Pla director, és complex per les interaccions existents entre el medi marí i el terrestre i en la confluència d'usos i espais d'activitat humana amb els espais naturals existents.

Aquestes característiques de l'entorn comporten que tant en el procediment d'avaluació d'impacte ambiental –obligat i supeditat a l'administració competent– com en les prescripcions pròpies del Port en matèria de seguiment i control ambiental, s'apliqui i incorpori el principi de precaució. Aquest principi està present en les resolucions, declaracions i requeriments que condicionen els mètodes i les mesures a implantar durant l'execució de qualsevol projecte i en el seu potencial àmbit d'afecció.

Cal tenir en compte que sobre algunes de les accions previstes en aquest àmbit no es disposa d'informació ni coneixement suficient que pugui preveure, de forma definitiva i precisa, els potencials efectes negatius sobre alguns dels vectors ambientals i interaccions del sistema. Per aquesta raó, ja en la fase de disseny dels projectes s'incorporen

mesures i controls encaminats a reduir al màxim qualsevol efecte negatiu sobre el medi ambient i sobre la salut humana, així com preveure els riscos potencials i adoptar les mesures de protecció oportunes per detectar-ho i minimitzar-ho, en cas de manifestar-se.

Com a eina de seguiment i control es disposa d'un Pla de vigilància ambiental (PVA) específic per a cada actuació prevista i un de global per a qualsevol intervenció localitzada en l'àmbit portuari. Amb el PVA es busca garantir el compliment de les mesures proposades en l'Estudi d'impacte ambiental, la DIA i la legislació sectorial vigent. I permet, a més, valorar aquells impactes difícilment quantificables en la fase d'estudi i, si fos necessari, dissenyar noves mesures per a aquests.

Així, l'objectiu principal del PVA és evitar –i en cas que això no sigui viable, esmenar tant com sigui possible– els problemes que sorgeixin durant l'execució de mesures protectores i correctores, tant amb la prevenció dels impactes com amb la comprovació de l'efectivitat de les mesures aplicades. Els programes de seguiment es dissenyen a curt i llarg termini, durant l'execució de l'obra i la fase d'explotació.

4.4.2. Principals obres i impacte ambiental

Descripció dels principals impactes, riscos i oportunitats

La declaració d'impacte mediambiental del Pla delta preveu un ampli conjunt d'actuacions a més de l'ampliació del Port de Barcelona: l'ampliació de l'aeroport, la construcció de la depuradora del Llobregat i el desenvolupament de millores a la xarxa viària i ferroviària per donar servei a aquestes noves infraestructures i millorar les comunicacions de la zona.

El factor ambiental és essencial en la planificació, el projecte i l'execució de les obres. Un dels principals impactes sobre el medi ambient associat a l'execució d'obres es refereix al volum de recursos naturals utilitzats, les emissions de gasos d'efecte hivernacle generades i l'alteració de la biodiversitat del medi en el qual s'han executat els projectes d'ampliació.

El territori del Port de Barcelona limita amb el riu Llobregat, el llit del qual ha estat desviat més de 2 km de la seva desembocadura. Al delta del riu hi ha un important conjunt de llacunes i zones humides vinculades a un significatiu grup d'espècies d'aus, per la qual cosa

està qualificada com a Zona d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA). La zona marítima i el litoral han estat punts de rellevància mediambiental afectats també per les obres, la qual cosa ha motivat una sèrie de mesures correctores per pal·liar els possibles efectes negatius i fins i tot millorar la situació d'aquest petit però important conglomerat de biodiversitat.

Els principals impactes amb especial risc per a la biodiversitat es donen en:

- el delta del Llobregat i la zona marítima,
- els aqüífers del delta del Llobregat,
- el litoral proper,
- la proximitat d'espais de protecció especial i
- les espècies protegides.

Així mateix, en l'àmbit dels possibles impactes mediambientals hi ha les operacions de dragatge i la gestió dels materials procedents d'aquests, ja que poden produir efectes positius o negatius en els ecosistemes.

Els dragatges són consubstancials a l'operativa portuària i a la construcció i modificació d'obres marítimes. En uns casos es tracta de facilitar el tràfic marítim, ja que mantenen el calat necessari per garantir les maniobres dels vaixells i els seus atracaments.





En altres casos s'emmarquen en les obres marítimes, com ara la construcció o la reconstrucció de nous molls o dics.

Cada operació de dragatge requereix una autorització ambiental prèvia que exigeix, entre altres requeriments, la caracterització dels materials que es dragaran, ja que a partir d'aquesta s'estableix una classificació que determinarà la tècnica de gestió dels materials, el seu ús i/o destinació. La gestió dels materials dragats en domini públic portuari es regeix pel marc establert en les "Recomanacions per a la gestió dels materials dragats en els ports espanyols", establertes pel Centre d'Estudis i Experimentació d'Obres Públiques (CEDEX), adscrit al Ministeri de Foment.

Breu descripció de les principals obres

Veure Memòria anual / pàgines 26 a 31

4.4.3. Biodiversitat, iniciatives per mitigar els impactes

Biodiversitat, àrees i espècies protegides

La Zona Especial de Protecció d'Aus (ZEPA) del delta del Llobregat, amb una extensió de 573,96 hectàrees, és la més petita de les sis que existeixen a Catalunya. En aquesta zona humida del delta se situa una gran diversitat d'espècies com ara l'esplugabou, el xatrac, la gavina, el martinet menut, el corriol camanegre, el rascletó, el rasclet... **La protecció de l'avifauna** potencialment afectada per l'execució de les obres implica actuacions com les que es descriuen a continuació:

- En l'execució de les obres es va respectar l'època de nidificació del corriol camanegre, espècie que habita a la zona situada entre les obres i el desviament del riu Llobregat, i ha realitzat així una contribució molt significativa al comportament reproductor de l'espècie, amb un seguiment anual.
- Realització d'un estudi i implementació d'actuacions sobre una colònia de corbs marins que usen l'espai portuari com a dormidor, amb l'objectiu de compatibilitzar la seva protecció amb el creixement portuari.
- Durant les obres de transvasament del riu, part de fauna aquàtica va quedar atrapada en l'antic llit. Les espècies van ser retirades de l'aigua i disposades al nou llit segons la seva espècie, una actuació en la qual es van traslladar uns 27.000 peixos i es van salvar un 99% dels éssers vius atrapats.

Iniciatives per mitigar els impactes

Les principals **mesures correctores, preventives i compensatòries** aplicades per minimitzar els impactes més rellevants han estat:

- Aprofitament dels materials procedents del dragatge que siguin adequats per utilitzar en rebliments portuaris, la qual cosa suposa una gestió sostenible de les obres.
- Imposició de límits en l'aportació de materials de construcció per via terrestre, per afavorir el transport marítim. S'ha aconseguit, així, una reducció significativa dels

gasos d'efecte hivernacle, com a conseqüència directa de la retirada d'un gran nombre de camions dels vials d'accés al Port.

- Utilització en els rebliments portuaris de materials de demolició de la construcció procedents de l'entorn metropolità així com de l'excedent d'excavació de túnels (com els de la línia 9 del metro).

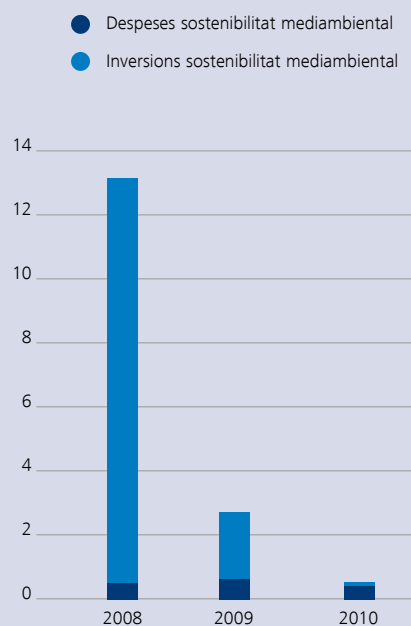
Aquesta opció de valoració de materials útils ha fet innecessària l'explotació d'altres recursos, per a la qual cosa s'ha treballat molt directament amb l'Entitat de Medi Ambient i amb l'Agència de Residus de Catalunya (del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya).

4.4.4. Inversions mediambientals

INVERSIONS MEDIOAMBIENTALS (En euros)	2008	2009	2010
Despeses destinades a la sostenibilitat mediambiental	302.629,26	315.620,00	297.238,39
Manteniment de la xarxa de sanejament i aigües residuals	302.629,26	315.620,00	297.238,39
Inversions destinades a la sostenibilitat mediambiental	13.717.875,07	2.814.712,93	70.130,40
Aplicació d'actuacions mediambientals Dic Sud	5.834.206,98	1.279,03	31.530,23
Aplicació d'actuacions mediambientals Dic de l'Est	7.521.467,80	2.758.662,35	-
Xarxa de sanejament i aigües residuals	149.131,29	21.676,57	15.723,70
Altres inversions mediambientals	213.069,00	33.094,98	22.876,47



INVERSIONS MEDIAMBIENTALS
(En milions d'euros)



4.5. SEGURETAT EN L'ACTIVITAT DEL RECINTE PORTUARI

La seguretat és un factor essencial en l'aplicació del principi de precaució per al conjunt d'activitats que es desenvolupen a la instal·lació portuària.

Des del Pla d'autoprotecció per a les emergències, passant per les funcions i l'acompliment continuat de la Policia Portuària, la vigilància de les obres o les accions sistemàtiques i iniciatives en l'àmbit de la salut i la prevenció de riscos laborals, les diferents dimensions de la seguretat es vinculen mitjançant la gestió coordinada.

Un dels indicadors més sensibles de l'activitat portuària, el tràfic de mercaderies perilloses en contenidor, ha registrat el 2010 un volum total de 614.836 tones. Les mercaderies perilloses a granel han seguit la mateixa tònica de descens que l'exercici anterior, la qual cosa ha suposat un volum de 9.978.593 tones, i s'han tramitat 82.909 autoritzacions (3%), el total de les quals s'ha processat via EDI (intercanvi electrònic de dades).



4.5.1. El Pla d'autoprotecció

El 8 de setembre de 2010 el Consell d'Administració ha aprovat la versió definitiva del Pla d'Autoprotecció (PAU) del Port de Barcelona, que constitueix la revisió iniciada el 2009 del Pla d'emergència interior (PEI) adaptat a la vigent Norma Bàsica d'Autoprotecció (RD 393/2007).

L'objecte principal del PAU és preparar els mitjans humans i tècnics per fer front a les emergències que puguin esdevenir en l'activitat habitual portuària, és a dir: combatre l'origen de la situació d'emergència; reduir al mínim les seves conseqüències sobre les persones, els béns i el medi ambient, i, a més, pel fet de tractar-se d'una instal·lació estratègica, restablir el servei al més aviat possible amb unes condicions mínimes de seguretat. Per a això ha de determinar els procediments de coordinació aplicables entre les diverses dependències i serveis del Port i els organismes exteriors que es poguessin veure afectats per l'emergència.

La revisió del PAU del Port de Barcelona ha perseguit principalment:

1. Simplificar l'estructura del document, d'acord amb l'índex marcat pel RD 393/2007.
2. Integrar les actuacions davant qualsevol emergència en un esquema de resposta única, escalonada i compatible amb el sistema de plans de protecció civil.
3. Millorar l'organització i l'operativitat en cas d'emergència, amb la incorporació de noves solucions i la formalització d'altres que ja s'aplicaven.

El Pla es recolza en l'estructura organitzativa de l'entitat, que comparteix la direcció d'aquest amb la Capitania Marítima de Barcelona, i compta amb la participació de tots els centres de coordinació i serveis d'emergència del Port.

Sistema d'emergències de Catalunya

El sistema d'emergències de Catalunya es basa en la complementarietat dels plans privats (plans d'autoprotecció) i públics (plans de protecció civil territorials i especials). En conseqüència, el PAU del

Port de Barcelona és una baula més en la cadena de plans que s'activaria en cas d'una eventual emergència.

En l'àmbit inferior al PAU portuari hi ha els plans d'autoprotecció de les concessions i els especials de sector. En l'àmbit superior, els plans de protecció civil municipals de Barcelona i del Prat de Llobregat, amb els seus manuals d'actuació específics. Per sobre de tots ells se situen els plans de protecció civil de la Generalitat de Catalunya, a través del pla territorial PROCICAT o dels plans especials i específics PLASEQCAT, TRANSCAT, NEUCAT, INUNCAT, CAMCAT, SISMICAT, etc.

El sistema de plans complementaris es basa en què cadascun té la seva pròpia estructura i mecanismes de resposta propis, que no es transformen ni se substitueixen, sinó que s'integren per capes de responsabilitat.

A més de formació específica en emergències, el recinte portuari acull periòdicament exercicis i simulacres en diferents instal·lacions i molls. Així, totes les empreses afectades per la legislació d'accidents majors, amb el suport conjunt del seu Pacte d'ajuda mútua (PAM), realitzen un simulacre anual. Els exercicis sempre compten amb la participació de Bombers de Barcelona, Policia Portuària i Guàrdia Civil del Port, així com de forma puntual amb el suport de 061 SEM (Sistema d'Emergències Mèdiques).

4.5.2. La Policia Portuària

La Policia Portuària és el col·lectiu especialitzat en la seguretat operativa del recinte portuari de Barcelona, que inclou la particularitat d'integrar l'àmplia i dinàmica zona ciutadana del Port Vell.

En l'àmbit de la seguretat viària, durant el 2010 s'han dut a terme campanyes de divers abast en col·laboració amb el Servei Català de Tràfic per tal de conscienciar els usuaris del Port i evitar accidents o minimitzar-ne els efectes. S'ha traduït, entre uns altres, en controls sobre l'ús de cinturó i casc (més de 500), sobre l'ús del mòbil (uns 400) i d'alcoholèmia (més de 2.000).

Arran d'un informe sobre la situació vial del Port de Barcelona, i amb la finalitat de millorar la seguretat dins del recinte portuari, s'ha actualitzat tota la



senyalització existent i s'ha adaptat a la reglamentació i normativa vigent segons les característiques de la via.

Dins del conveni de col·laboració signat amb el SEM i la Mútua FREMAP per minimitzar les conseqüències d'un accident, la Policia Portuària ha guiat ambulàncies en 425 intervencions (290 vehicles del 061 SEM i 135 de FREMAP). Gràcies a aquesta col·laboració l'ambulància ha arribat al lloc de l'accident en un temps inferior a 15 minuts en 151 intervencions.

La Policia Portuària ha atès, a més, un total de 35 menors que es trobaven en situació de desemparament o els ha entregat als seus familiars, després d'haver-los retingut per haver comès algun tipus de falta. També cal destacar dues actuacions relacionades amb la violència de gènere i cinc casos de persones grans perdudes al Port i que es trobaven amb les facultats mentals disminuïdes.

4.5.3. Vigilància ambiental de les obres

El projecte d'ampliació del Port va ser analitzat rigorosament pel Ministeri de Medi Ambient en un procediment en el qual van participar totes les administracions i les entitats implicades i que va finalitzar amb l'aprovació de la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) de l'ampliació del Port de Barcelona l'any 2000.



Arran d'aquesta declaració es van crear quatre importants mecanismes per a la coordinació del complex seguiment interinstitucional de les obres i projectes:

- Amb l'objectiu d'integrar en un mateix equip tots els organismes públics que han de participar en el seguiment i el control ambiental de les obres, es va constituir la **Comissió Mixta de les Obres d'Ampliació**, responsable d'aprovar els programes de vigilància específics per a cadascun dels projectes de les diverses actuacions.
- La **Comissió Ambiental d'Infraestructures del Delta** aprova el programa de vigilància ambiental global del Pla director del Port de Barcelona inclòs en cada projecte de construcció. Aquesta comissió està integrada per tècnics designats de totes les administracions implicades.
- La **Comissió Mixta de Seguiment i Control Ambiental de les Obres del Delta del Llobregat** es va crear mitjançant un conveni de col·laboració entre el Ministeri de Medi Ambient i el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya per al seguiment del conjunt d'infraestructures al delta del riu Llobregat.
- La **Comissió Mixta de Seguiment i Control Ambiental del Desviament del riu Llobregat** sorgeix també d'un

conveni entre les autoritats ambientals de l'Estat i Catalunya. Integra en un sol equip tots els organismes que participen en el control ambiental de les obres, vigila l'aplicació i l'eficàcia de les mesures correctores i en proposa, si és necessari, la modificació o mesures complementàries. Es constitueix abans de la licitació de les obres i està integrada per tècnics de les administracions públiques.

4.6. INTEGRACIÓ PORT - CIUTAT

L'obertura del front marítim a la ciutat de Barcelona va començar a ser una realitat durant la dècada dels noranta, després de viure durant anys d'esquena al mar. Avui la integració port-ciutat deixa ben palesa la possibilitat de compatibilitzar amb èxit l'operativa portuària tradicional amb activitats obertes al conjunt de la ciutadania. Les xifres confirmen la satisfacció d'empreses, concessionaris, ciutadans i visitants per les prestacions de les instal·lacions i espais generats per a aquests usos.

4.6.1. El Port Vell, espai d'oci ciutadà

El Port Vell ha estat un referent internacional de recuperació d'un espai portuari per a l'ús i gaudi de ciutadans

i visitants, i revitalitza així la tradició social històrica de la ciutat d'organitzar activitats d'oci i esport relacionades amb el mar.

Les 55 hectàrees del Port Vell han multiplicat l'oferta cultural, esportiva, recreativa i de serveis auxiliars com la reparació de vaixells. El Port Vell s'ha consolidat com un punt emblemàtic de la ciutat pel qual han passat més de 16 milions de visitants el 2010.

Amb la nova bocana Nord –que ha aportat millores mediambientals i un millor accés d'embarcacions d'oci i cabotatge–, el Port de Barcelona ha incorporat 6 noves hectàrees d'espai públic, que potencien el referent arquitectònic de la façana marítima.

El Port Vell, gestionat per la Gerència Urbanística Port 2000, basa el seu escenari estratègic en tres eixos clau:

1. Aportació d'arguments sobre la importància del Port i la seva necessitat.
2. Desplegament proactiu d'estratègies ambientals i de responsabilitat social, a través del desenvolupament d'una política de bones relacions i pràctiques amb els agents de l'entorn i els seus clients i visitants.
3. Organització d'actes públics i festivals a l'àrea portuària.

Principals instal·lacions del Port Vell

En ple epicentre del nucli antic de la ciutat, al qual s'arriba per la singular Rambla del Mar, el Port Vell reuneix instal·lacions com el centre comercial Maremàgnum, els cinemes Cinesa i Imax, L'Aquàrium, el Museu d'Història de Catalunya i el servei de les tradicionals Golondrines, embarcacions que permeten conèixer la ciutat i el Port des del mar.

Compta amb edificis característics com el World Trade Center Barcelona, en el qual les oficines conviuen amb un hotel de luxe i espais per a la celebració de congressos i esdeveniments de primer nivell; la històrica seu al Portal de la Pau, que es reformarà per a nous usos corporatius; o el nou hotel W Barcelona projectat per l'arquitecte Ricardo Bofill, a la bocana Nord.

També compta amb instal·lacions de referència per a l'entorn marítim i

portuari. És el cas del Consorci El Far, un ens públic constituït per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, la Diputació i el Port de Barcelona, que s'ha consolidat com a capital per a la sensibilització i el desenvolupament de projectes socials, econòmics i ambientals centrats en el mar i el litoral català.

El Museu Marítim de Barcelona, que suma més de 75 anys de trajectòria compromès amb el patrimoni marítim, s'ha convertit, igualment, en referència imprescindible en polítiques de conservació, protecció, investigació i difusió de la cultura marítima catalana i del Mediterrani. A través de la Fundació Privada Museu Marítim i Drassanes Reals de Barcelona persegueix reforçar els vincles amb els agents econòmics i socials que dinamitzen l'activitat marítima i portuària. El gran projecte de futur és la restauració definitiva del conjunt arquitectònic i la consolidació del museu com a gran centre de la cultura marítima de la Mediterrània.

El Port Vell també engloba espais dedicats a l'activitat pesquera, representada en la Confraria de Pescadors i que està en recessió per causes estructurals i biològiques. Tant la flota pesquera com les captures s'han reduït pràcticament a la meitat en els últims 15 anys. No obstant això, existeix un fort vincle simbòlic amb aquesta activitat atesa la tradició pesquera de la ciutat i del barri de la Barceloneta. Conscient d'això i del valor històric del col·lectiu, l'organització ha impulsat –mitjançant el diàleg i buscant el màxim consens amb els interlocutors– un ambiciós pla per remodelar els espais i les instal·lacions dedicats a la pesca al recinte portuari.

4.6.2. Principals activitats

A més de les actuacions pròpies de cadascuna de les entitats i instal·lacions anteriorment esmentades, els espais públics del Port Vell i la bocana Nord són escenari o coorganitzadors cada any una important quantitat d'activitats promogudes per altres empreses privades i públiques, que pel seu caràcter cívic, cultural o esportiu completen la dimensió social del Port de Barcelona. D'entre les dutes a terme el 2010 destaquen les següents:

ÀMBIT ESPORTIU

- Campionat Mundial d'Escalada
- Travessia Nedant al Port de Barcelona
- Regata Zegna
- Regata Godó
- Regata Copa Nadal
- Regata Audi MedCup
- Barcelona World Race
- Arribada de la Regata Volta Espanya
- Village de la trobada Barcelona Harley Davidson
- Exposició Desafiament Endesa 14x8.000, amb l'alpinista Edurne Pasabán
- Espectacle del skateboarder Toni Hawk

ÀMBIT CULTURAL

- El Liceu a la platja (iniciativa per posar l'òpera a l'abast de tothom)
- Festival Odissea (concerts gratuïts a la plaça del mateix nom)
- Circ Raluy
- Arribada dels Reis Mags a Barcelona
- Havaneres, en el marc de les festes de la verge del Carme
- Activitats, en el marc de les festes de la Mercè
- Activitats, en el marc de les festes de la Barceloneta

ÀMBIT CÍVIC

- Festival de l'Aigua
- Festa del Consum Responsable
- Mercat d'intercanvi Lost & Found

5.



Les persones en el centre del desenvolupament sostenible

5.1. L'ESTRATÈGIA PER A LES PERSONES

Implantar una estratègia complexa com la del Port de Barcelona té molt a veure amb les aptituds i actituds de les persones que treballen per a l'organització.

Des del Departament de Persones s'impulsen de manera coordinada quatre polítiques essencials. Amb elles es pretén assegurar que les persones que conformen l'organització siguin les adequades per poder dur a terme les accions requerides per a la implantació del Pla estratègic del Port de Barcelona i totes quatre posen les persones en l'epicentre del canvi i de l'assoliment de fites conjuntes. Es tracta de:

- La **política d'ocupació i contractació**, que inclou també els plans de sortida de l'organització. Aquests últims han continuat el 2010 com a mesura necessària d'ajust de l'estructura per al canvi cultural i, en definitiva, per a la implantació de l'estratègia.
- La **política de desenvolupament**, que abasta la formació i la comunicació interna. En aquest apartat destaquen l'enquesta d'opinió interna realitzada el 2010 per conèixer el clima laboral de l'organització i l'eina de comunicació interna "Qui és qui".
- La **política salarial**, tant en la seva dimensió fixa com la variable, amb el sistema de valoració per objectius.
- La **política de salut i prevenció de riscos laborals**, en el marc de la qual s'ha celebrat la VIII Jornada de Prevenció de Riscos Laborals i Responsabilitat Social Corporativa.

Adicionalment, el Departament de Persones ha estat també designat per impulsar la RSC dins de l'organització i en el conjunt de la Comunitat Portuària.

5.2. ESTRUCTURA DE L'APB, IGUALTAT I DIVERSITAT

5.2.1. Característiques de la plantilla

DESGLOSSAMENT DINS I FORA DE CONVENI

	2008	2009	2010
Persones dins de conveni	465	481	486
Persones fora de conveni (directius)	75	70	72
TOTAL	540	551	558

Persones plantilla a 31.12.2010

DESGLOSSAMENT DE LA PLANTILLA PER RANGS D'EDAT

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

Persones plantilla a 31.12.2010

DESGLOSSAMENT DE LA PLANTILLA PER ANTIGUITAT

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

Persones plantilla a 31.12.2010

DESGLOSSAMENT DE LA PLANTILLA PER TIPUS DE CONTRACTE

Plantilla amb contracte fix	480
Plantilla amb contracte temporal	65
Altres (fixos discapacitats)	13
TOTAL	558

*Persones treballadores a 31.12.2010

* 5 persones amb contracte de minusvalidesa i 8 amb contracte ordinari i resolució de qualificació de disminució de la Generalitat de Catalunya.

* Hi ha 16 becaris que no compten com a plantilla.

INGRESSOS I BAIXES

	INGRESSOS	BAJAS
2008	5	45
2009	58	47
2010	37	31

INGRESSOS 2010

Dones	Homes	Total
19	18	37

BAIXES 2010

Dones	Homes	Total
8	23	31

TREBALLADORS QUE HAN DEIXAT DE TREBALLAR EL 2010

Motiu	Homes	Dones
Jubilació	0	0
Rescissions	14	1
Finalització contracte	5	4
Baixes voluntàries	3	2
Excedències	0	0
Altres (mort, incapacitat, etc.)	1	1
TOTAL BAIXES	23	8

RÀTIO DE DIES PER MALALTIA

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

Només inclou la IT (incapacitat temporal), accidents, maternitat i permís per paternitat

5.2.2. Igualtat i diversitat

La igualtat d'oportunitats és un principi jurídic universal que organització s'ha proposat desenvolupar i consolidar juntament amb d'altres valors com el respecte al medi ambient, la salut, els drets humans, el desenvolupament sostenible o el respecte i la integració de la diversitat.

El Pla d'igualtat presenta una sèrie de mesures i reptes definits després d'un diagnòstic de la situació inicial. Durant el 2010 s'ha articulat el Comitè Permanent d'Igualtat, encarregat d'impulsar el pla, garantir la seva difusió, desenvolupar-lo i avaluar les accions implantades i els resultats obtinguts.

DESGLOSSAMENT DE LA PLANTILLA PER CATEGORIA PROFESSIONAL

2009					
Ocupacions	Dones	%	Homes	%	Total
President/director/subdirector	0	0	4	100	4
Cap d'àrea	5	31,3	11	68,7	16
Resta fora de conveni	11	22	39	78	50
Responsables (GII-1)	36	38,79	57	61,29	93
Personal tècnic / administratiu (GII-2, GIII)	85	32,82	174	67,18	259
Polícia Portuària	17	11,18	135	88,81	152
TOTAL	151	27,40	400	72,59	551

Persones plantilla a 31.12.2009

2010					
Ocupacions	Dones	%	Homes	%	Total
President/director/subdirector	0	0%	4	100%	4
Cap d'àrea	6	37,5%	10	62,5%	16
Resta fora conveni	14	26,9%	38	73,1%	52
Responsables (GII-1)	36	37,5%	60	62,5%	96
Personal tècnic / administratiu (GII-2, GIII)	87	36,9%	149	63,1%	236
Polícia Portuària	15	9,8%	139	90,2%	154
TOTAL	158	28,3%	400	71,7%	558

Persones plantilla a 31.12.2009

CONTRACTES DE PERSONES AMB DISMINUCIÓ

2008		2009		2010 ⁽¹⁾	
Homes	Dones	Homes	Dones	Homes	Dones
2	3	7	4	10	5

Dades a 31.12.2010.

(1) 5 persones amb contracte de minusvalidesa i 8 amb contracte ordinari i resolució de qualificació de disminució de la Generalitat de Catalunya.

5.3. RETRIBUCIÓ I BENEFICIS SOCIALS

5.3.1. Sistema retributiu

L'organització s'estructura en personal subjecte al Conveni Col·lectiu de Ports de l'Estat i Autoritats Portuàries i personal no subjecte al mateix (fora de Conveni). La política retributiva per als primers es basa en aquest conveni mentre que les persones fora de conveni

estan retribuïdes segons els paràmetres determinats per la Comissió Executiva de la Comissió Interministerial de Retribucions (CECIR).

El salari es compon d'una retribució fixa i la retribució variable no consolidable en concepte d'objectius anuals o productivitat.

FORA DE CONVENI

	Alta Direcció*	Caps de Divisió	Caps d'Unitat	Total
Persones	37	13	22	72
Salari mitjà	79.107,28	56.888,80	50.990,08	66.504,24
Despesa salarial anual	2.926.969,25	739.554,37	1.121.781,74	4.788.305,36

Dades a 31.12.2010

*President, director general, subdirectors generals, directors, caps de departament

DINS DE CONVENI

Existeixen dos grups professionals:

- Grup II - Responsables i tècnics.
- Grup III - Professionals

GRUP	BANDA SALARIAL	NOMBRE PERSONES	SALARI MITJÀ 2010
II	I	101	44.515,02
	II	188	35.000,33
III	I	96	34.108,71
	II	96	23.050,60
	III	5	21.835,13

NOTA: La banda salarial és el salari que correspon a l'ocupació. A igual grup, banda i nivell, el nivell retributiu és idèntic per a dones i homes.



Compliment d'objectius

La gestió de l'actuació laboral a l'Autoritat Portuària de Barcelona està basada en un sistema que avalua cadascuna de les persones de l'organització en funció de la consecució

d'unes determinades fites anuals.

L'avaluació comprèn objectius generals, objectius de departament i/o individuals, així com una avaluació realitzada pel superior immediat sobre l'actuació individual en el lloc de treball.

Tipus d'objectiu	% compliment 2008			
	CD ⁽¹⁾	FC ⁽²⁾	DC ⁽³⁾	Mitjana
Generals	50	50	50	50
Avaluació del superior	88,31	91,56	86,30	86,90
Departamental / Individual	100	100	100	100
MITJANA GLOBAL	84,58	90,39	93,62	93,02

Tipus d'objectiu	% compliment 2009			
	CD ⁽¹⁾	FC ⁽²⁾	DC ⁽³⁾	Mitjana
Generals	75	75	75	75
Avaluació del superior	75,89	92,27	89,64	89,45
Departamental / Individual	80,70	89,57	84,76	85,07
MITJANA GLOBAL	77,22	84,42	81,60	81,72

Tipus d'objectiu	% compliment 2010			
	CD ⁽¹⁾	FC ⁽²⁾	DC ⁽³⁾	Mitjana
Generals	92,5	92,5	92,5	92,5
Avaluació del superior	89,48	91,40	89,94	90,27
Departamental / Individual	84,05	88,33	93,57	88,65
MITJANA GLOBAL	88,79	90,77	92,63	90,73

(1) CD: Comitè de Direcció, (2) FC: fora de conveni, (3) DC: dins de conveni

5.3.2. Beneficis socials

L'organització ha mantingut històricament un important conjunt de beneficis socials complementaris a la política retributiva i és molt conscient de la importància creixent que tenen per mantenir les persones a l'organització.

Entre aquests beneficis destaquen el fons social per a estudis, els préstecs, l'ajuda per a restauració i transport públic, les prestacions sanitàries, els plans de pensions, les assegurances de vida i accidents, les seccions d'activitats d'oci i esport o l'associació de persones jubilades.

Per a més informació: <http://www11.portdebarcelona.es/Beneficiossociales.pdf>



5.3.3. Representació social

Les relacions laborals a l'organització es basen en un model de diàleg i concertació social, en un marc de responsabilitat i respecte per la llibertat d'associació sindical i amb el reconeixement de l'important paper dels i les representants socials en la dinàmica i evolució de l'organització.

Aquestes relacions laborals i la negociació col·lectiva tenen un marc legal que és el II Conveni Col·lectiu de Ports de l'Estat i Autoritats Portuàries, amb vigència fins a l'any 2009. Actualment s'està negociant el III Conveni.

En el **Comitè d'Empresa** estan representades quatre forces sindicals (eleccions de març de 2008):

- Comissions Obreres (CCOO), amb 10 representants
- Unió General de Treballadors (UGT), amb 3 representants
- Professionals Independents, també amb 3 representants
- Sindicat Professional de Policia Portuària, amb 1 representant

Els temes més rellevants objecte d'acords relatius a formació, promoció i els relacionats amb trasllats i canvis organitzatius s'han tractat en el si de la Comissió Local de Gestió per Competències, en el qual participa el Comitè d'Empresa. El 2010 no hi ha hagut cap incidència o denúncia en relació amb els canvis organitzatius.

5.3.4. Acció social

L'Autoritat Portuària de Barcelona ha continuat col·laborant i promovent la campanya "Nadal solidari al Port", que el 2010 ha recollit 635 joguines i 327 kg d'aliments. Altres actuacions similars han estat els jocs esportius interempreses, que han permès reunir 325 euros per a donacions, i l'intercanvi de llibres, amb una donació de 691 unitats.

D'altra banda, el Port de Barcelona, el Punt d'Inspecció Fronterer (PIF) i diverses entitats de la Comunitat Portuària han engegat un projecte destinat a aprofitar les mercaderies que una vegada superat el procés d'inspecció del PIF deixen de ser comercialitzables encara que segueixin sent aptes per al consum humà. La iniciativa s'articula a través del Protocol PIF-Banc dels Aliments i consisteix a fer arribar els productes recollits fins a aquesta entitat de cooperació, per tal que es faci càrrec de la seva distribució.

La primera prova pilot de recollida d'aliments s'ha realitzat l'octubre de 2010 i ha permès reunir 443 kg d'aliments com ara fruites, hortalisses i altres productes variats.

Com cada any, a més, el 0,2% de la facturació anual per emissió dels xecs restaurant per al personal s'ha destinat a finalitats solidàries segons l'acord subscrit



amb l'empresa emissora dels xecs. Aquest any 2010, el destinatari ha estat el Banc dels Aliments, que ha rebut 4.605 euros.

En l'enquesta de clima feta durant aquest exercici es demanava als enquestats a quina organització volien destinar el total de 678 euros recaptats corresponents a 2 euros per qüestionari respost. El destinatari va ser també el Banc dels Aliments.

5.4. CULTURA PER LA SALUT I LA PREVENCIÓ

5.4.1. Política de salut i prevenció

Amb el Pla de prevenció de riscos laborals, l'Autoritat Portuària de Barcelona pretén anar més enllà de les obligacions que fixa la Llei 31/1995, de 8 de novembre, de Prevenció de riscos laborals i la seva normativa de desenvolupament, i detalla els seus objectius fonamentals en relació amb la promoció de la millora contínua de les condicions de treball:

Objectius bàsics del Pla:

- Combatre de manera activa la sinistralitat laboral.
- Fomentar l'autèntica cultura de la prevenció dels riscos en el treball, que assegurï el compliment efectiu i real de les obligacions preventives i descarti el compliment purament formal o

documental d'aquestes obligacions.

- Reforçar la integració de la prevenció dels riscos laborals en els sistemes de gestió de l'empresa.

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

5.4.2. Estructura, iniciatives i accions en salut i prevenció de riscos laborals

Per tal de vetllar per la salut de la plantilla i prevenir els riscos laborals existeix una estructura de grups integrats per persones de l'organització i representants de diferents agents de la Comunitat Portuària:

- Comitè de Seguretat i Salut
- Grup de Prevenció del Consell Rector
- Subgrup Ambulàncies SEM
- Subgrup Tècnics de Prevenció
- Comissió Interdepartamental de PRL

Accidents per col·lectius

Els accidents laborals es poden classificar per col·lectius de la següent manera:

	2008	2009	2010
Unitat de Manteniment General	5	3	0
Policia Portuària	21	31	32
Tècnic-administratiu	2	3	3
Unitat de Serveis	1	1	0
Estacions Marítimes	0	1	0
Vigilants d'obres	1	0	0
TOTAL	30	39	35

Accions destacades el 2010

FORMACIÓ	Nombre d'assistents 2010
Curs bàsic en prevenció de riscos laborals (3 edicions)	19
Introducció a la prevenció de riscos laborals (2 edicions)	13
Extinció d'incendis avançat (4 edicions)	76
Tècniques de socorrisme aquàtic (4 edicions)	64
Renovació acreditacions carretons elevadors	4
Conducció de passarel·les portuàries	3

Per tal de formar bombers i comandaments s'han dut a terme tres edicions del Curs d'extinció d'incendis en vaixells, al Centre de Seguretat Marítima Integral Jovellanos, de Gijón, amb un total de 35 participants.

També ha tingut lloc una edició del Curs de direcció i control de sinistres a The Fire Service College, de Moreton-in-Marsh (Gran Bretanya), d'una durada de dues setmanes i amb 14 participants de l'àmbit tècnic. I una edició del Curs mixt contra incendis i de mercaderies perilloses, realitzat a l'empresa SEGANOSA.

Com cada any, el 2010 s'ha realitzat l'exercici d'evacuació de les instal·lacions del World Trade Center Barcelona, a més dels simulacres en l'operativa que organitza i coordina el Departament de Seguretat Industrial.

El 25 de novembre es va organitzar, amb el patrocini de la Societat de Prevenció FREMAP la VIII Jornada de Prevenció de Riscos Laborals i Responsabilitat Social Corporativa, dirigida a tota la Comunitat Portuària.

Per a més informació: <http://www11.portdebarcelona.es/JornadasPRLyRSC.pdf>

5.5. DESENVOLUPAMENT PROFESSIONAL

5.5.1. Formació

La política de formació és un element bàsic per al desenvolupament professional i personal de les persones que treballen a l'APB, que permet aconseguir una adequació millor entre els objectius individuals i els de l'organització.

La política formativa es troba completament inserida en el sistema organitzatiu i, per aquest motiu, s'adapta contínuament al canvi de l'organització i de l'entorn.

Durant l'any 2010 es van dur a terme més de 250 accions relacionades amb el desenvolupament de les persones que treballen per a l'organització:

FORMACIÓ TOTAL REALITZADA

	2008	2009	2010
Accions col·lectives	71	104	149
Accions individuals	177	105	110
TOTAL	248	209	259

DESGLOSSAMENT DE LES ACCIONS REALITZADES

MODALITAT		Nombre accions		
		2008	2009	2010
Formació col·lectiva	Idiomes*	15	26	11 ⁽¹⁾
	Polícia Portuària	19	31	43
	Ofimàtica*	17	5 ⁽²⁾	5
	Competències tècniques*	3	23	18 ⁽³⁾
	Formació específica	17	19	17
	Total accions col·lectives	71	104	149
Formació individual	Idiomes*	14	22	19
	Seminaris APD	26	0	11
	Cursos, seminaris i Jornades	67	32	48
	Short sea shipping	15	13	9
	Carnet de conduir	7	2	5
	Màsters i postgraus	21	27	12
	Formació reglada ^{(4) (5)}	27	9	6
	Total accions individuals	177	105	110
Plans de desenvolupament individual ⁽⁶⁾		7	88	21

* Iniciatives i accions significatives destinades a la polivalència i desenvolupament de carreres professionals.

(1) Arran d'un estudi sobre l'assistència i aprofitament dels cursos d'idiomes durant els anys 2008 i 2009, es va decidir reduir l'oferta formativa i mantenir únicament aquelles accions que realment assolien un aprofitament i assistència òptims i rendibles.

(2) S'ha apostat per formació e-learning, aspecte que ha permès que es realitzessin menys edicions però es mantingués un nivell de participació òptim.

(3) Aquest és el tercer any consecutiu que es realitza la formació emmarcada en el sistema de gestió per competències, de manera que, atès que ja l'han completat un alt nombre de persones, s'ha registrat una disminució important del nombre d'edicions.

(4) Com a "formació reglada" es consideren els plans de carrera universitària i l'acreditació de l'experiència que abans rebien la denominació de "plans de desenvolupament" i que a partir d'ara es refereix a altres aspectes (vegeu nota 6).

(5) El nombre d'accions de formació reglada ha disminuït en un nombre considerable respecte d'anys anteriors. El motiu és que l'any 2008 es va posar en marxa el projecte d'Acreditació de l'experiència professional, i això va provocar que un gran nombre de persones iniciés el procés.

(6) Dada nova incorporada a la memòria de 2010: nombre de plans de desenvolupament individual entregats als treballadors de l'APB. No s'han incorporat a la taula general per tal de no distorsionar ni modificar les dades de les memòries anteriors.

TOTAL D'HORES DE FORMACIÓ DESGLOSSAT PER CATEGORIA PROFESSIONAL

Grup	Hores reals		
	2008	2009	2010
Comitè de Direcció	793,00	277,50	879,75
Fora de conveni (inclòs Comitè de Direcció)	2.616,50	1.887,00	1.592,00
GII-1	1.472,00	4.113,26	3.341,00
GII-2	4.288,50	7.934,37	7.293,00
GIII-1	3.822,00	4.875,73	5.677,00
GIII-2	1.001,00	3.079,63	3.372,00
GIII-3	68,00	79,00	5,00
TOTAL	14.450,00	21.968,99	21.280,00

	Hores 2008	Hores 2009	Hores 2010
Fora de conveni	2.616,50	1.887,00	1.592,00
Dins de conveni	11.833,50	20.081,99	19.688,00
TOTAL	14.450,00	21.968,99	21.280,00

MITJANA D'HORES DE FORMACIÓ PER PERSONA

Colectivos	Hores		
	2008	2009	2010
Comitè de Direcció	46,64	14,61	48,87
Personal fora de conveni	35,84	26,96	22,11
Personal dins de conveni	24,80	40,90	40,50
GII-1	16,00	41,13	33,08
GII-2	21,02	40,28	39,00
GIII-1	35,06	49,75	58,53
GIII-2	15,16	34,60	35,13
GIII-3	6,80	11,29	1,07
Mitjana en relació amb el total de la plantilla	25,94	39,16	38,14

TOTAL DE LA INVERSIÓ EN FORMACIÓ (EN EUROS)

Típus d'acció	2008	2009	2010
Cursos individuals	121.457,25	70.003,77	76.088,30
Cursos col·lectius	248.500,00	237.823,11	296.643,00
Outsourcing formació	51.967,20	71.069,90	71.069,90
Total	421.924,45	378.896,78	443.801,20

5.5.2. Drets humans i corrupció

Durant el 2010 no s'ha fet cap acció formativa relacionada amb la detecció i eradicació de la corrupció.

Pel que fa als drets humans, s'ha portat a terme per al Comitè de Direcció una acció de sensibilització en matèria d'igualtat.



6.



Sostenibilitat ambiental

6.1. POLÍTICA I PRINCIPIS DE GESTIÓ AMBIENTAL

La política mediambiental s'estructura en quatre eixos essencials:

- Mesurar amb precisió i mitjançant indicadors de gestió l'impacte que l'activitat de la instal·lació portuària genera en el seu entorn i en el medi ambient.
- Optimitzar la gestió mediambiental per minimitzar els impactes negatius, tot involucrant les empreses de la Comunitat Portuària, tant en el mesurament i diagnòstic com en l'acció coordinada.
- Posicionar activament el Port de Barcelona en els fòrums i organismes locals, nacionals i internacionals i participar en projectes i iniciatives coincidents amb les fites i els objectius estratègics.
- Impulsar la innovació i la participació de les persones que treballen al Port de Barcelona per promoure idees, iniciatives i projectes que el facin créixer en eficiència i sostenibilitat, en qualitat i responsabilitat, i en reputació social.

6.2. VIGILÀNCIA AMBIENTAL

6.2.1. Vessaments i accidents

El 2010 s'ha registrat un nombre més elevat d'incidents per contaminació per hidrocarburs principalment causats per gasoil, seguit d'olis usats i sentines.

DESGLOSSAMENT PER TIPUS D'INCIDENTS

	2009	2010
Gasoil	4	16
Olis usats	3	8
Olis hidràulics	3	3
Olis vegetals	1	4
Sentines	2	8
Sutge	1	1
Fuel	4	4
Altres	-	7
TOTAL	18	51

6.2.2. Residus MARPOL

La proximitat amb la ciutat fa també especialment important cuidar els aspectes mediambientals. El Port està preparat i equipat amb instal·lacions dedicades a recollir diversos tipus de residus dels creuers: compta amb una planta certificada de tractament de residus situada a l'àrea portuària (MARPOL I, II i IV) i amb una instal·lació específica per a MARPOL V.

	2008		2009		2010	
Servei de recepció de residus de vaixell	Quantitats recollides (m³)	Nombre de serveis	Quantitats recollides (m³)	Nombre de serveis	Quantitats recollides (m³)	Nombre de serveis
Residus oliosos (MARPOL I)	51.647,00	2.585	41.241,60	1.881	49.993,30	2.331
Residus químics (MARPOL II)	-	-	933,50	46	429,70	33
Aigües brutes (MARPOL IV)	913,00	9	8.072,00	55	4.473,90	44
Residus sòlids (MARPOL V)	40.216,00	9.046	28.807,00	7.455	50.319,30	6.304
Total serveis		11.640		9.437		8.712

6.2.3. Gestió mediambiental

El Port de Barcelona fa anys que mesura l'impacte negatiu de les activitats portuàries i desenvolupa eines de gestió mediambiental en l'àmbit dels residus, l'aire i el soroll, les emissions contaminants... També coordina i facilita les accions pròpies de l'organització i les iniciatives que es generen per l'activitat de la instal·lació portuària.

A més dels canals administratius, totes les incidències ambientals que detecta o rep la Policia Portuària activen al Centre de Control uns procediments ambientals específics per a cada tipus d'incident. El 2010 s'han activat 246 procediments que es distribueixen en 118 activacions relacionades amb el medi marí, 55 relacionades amb el medi terrestre i 11 relacionades amb l'atmosfera. També s'han emès 62 procediments d'autorització de mercaderies perilloses.

6.3. GESTIÓ DE RESIDUS

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

Els residus que s'han gestionat per aconseguir una valorització són: paper i cartró, envasos lleugers, vidre, ferralla, piles, fluorescents, residus informàtics...

En l'àmbit de la recollida selectiva destaca el fet que s'ha seguit treballant per mantenir les eines necessàries que faciliten el reciclatge de les diferents fraccions valoritzables, com és el cas de les papereres i els recipients per a envasos lleugers o els contenidors especials per a ferralla, enderrocs, defenses, fluorescents, residus informàtics... Això ha implicat que aquests hagin deixat de ser classificats com a banals i, com a conseqüència, s'ha minimitzat el volum de residus amb destinació final l'abocador.

En comparació amb els dos anys anteriors s'observa que el 2010 la quantitat dels residus generats ha disminuït un 73,23% respecte dels

residus totals gestionats; un 58% referent als residus de la recollida selectiva, un 79,77 % respecte als residus no especials i un 49,46 % de residus especials.

Entre els motius de la reducció del volum de residus en aquest exercici destaca la disminució de l'activitat portuària (tràfics) i del nombre de productors.

6.4. GESTIÓ DE LA QUALITAT DE L'AIRE I DEL SOROLL

6.4.1. Emissions

Pla de qualitat de l'aire

La preocupació per la qualitat de l'aire és una constant a la majoria dels ports europeus. L'activitat portuària en general, el tràfic terrestre i marítim, les obres i algunes operatives portuàries –com la manipulació de grànuls sòlids pulverulents– són fonts emissores de contaminants atmosfèrics que poden afectar les àrees portuàries i urbanes properes.

El Port de Barcelona forma part de l'àrea metropolitana de Barcelona, on els contaminants com ara el diòxid de nitrogen (NO₂) i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 µm (PM₁₀) han superat els límits legiscats permesos per la Unió Europea. Per aquest motiu, i per restablir la qualitat de l'aire, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya va elaborar el Pla d'actuacions de millora de l'ambient atmosfèric a les zones de protecció especial (ZPE) del Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Oriental i Vallès Occidental (Decret 152/2007), que inclou diverses mesures per reduir les emissions originades per l'activitat portuària.

Xarxa de vigilància atmosfèrica

El Port de Barcelona disposa d'una xarxa pròpia d'equips de mesura dels principals contaminants atmosfèrics i de les variables meteorològiques. La Xarxa Meteorològica i de Vigilància de la Qualitat de l'Aire (XMVQA) consta de diversos equips manuals de mesura de partícules en suspensió i de diverses estacions automàtiques equipades amb sensors meteorològics i de mesura de la contaminació atmosfèrica i d'una unitat mòbil. L'objectiu de la xarxa és

proporcionar una informació fidedigna de l'estat del medi atmosfèric portuari, que permeti valorar els nivells de contaminació existents i determinar l'origen dels contaminants.

Contaminació lumínica

L'APB, com a titular de la gestió de les instal·lacions de les zones públiques del Port, és conscient de la necessitat de l'adequació de l'enllumenat exterior a la normativa actual (Llei 6/2001, RD 82/2005, RD 1890/2008). En aquest marc d'aplicació, ha elaborat el Projecte d'adequació a la llei d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn de l'enllumenat exterior del Port de Barcelona, pel qual al Port Vell s'aplicaran una sèrie de mesures per tenir un enllumenat més eficient i menys contaminant.

Zonificació acústica

El Decret 176/2009 de la Generalitat de Catalunya fixa els criteris per a la realització dels mapes de capacitat acústica, que tenen en compte els objectius de qualitat acústica i els diferents usos del sòl. L'any 2010 s'ha elaborat el mapa de capacitat acústica del territori portuari, tant de la zona del port comercial com la del Port Vell.

Emissions de CO₂

L'augment de les emissions de CO₂ de l'any 2010 es deu bàsicament a l'augment del consum de combustible dièsel per a motors d'embarcacions i grups electrògens.

EMISSIONS DIRECTES DE CO₂ (t)

	2008	2009	2010
Caldera de gas	112	67	68
Trànsit de vehicles	236	251	252
Altres motors dièsel	152	226	287
TOTAL	500	544	607

EMISSIONS INDIRECTES DE CO₂ (t)

	2008	2009	2010
Energia elèctrica	1.310	1.264	1.370

EMISSIONS TOTALES DE CO₂ (t)

	2008	2009	2010
Total	1.811	1.808	1.977

Per a més informació:

http://www.wwf.es/que_hacemos/cambio_climatico/nuestras_soluciones/energias_renovables/observatorio_de_la_electricidad/
<http://www11.portdebarcelona.es/rsc/Guialculoemisiones.pdf>

Altres emissions contaminants

Només es calculen les emissions dels contaminants controlats pel Departament de Territori i Sostenibilitat, a través del Decret 152/2007 de la Generalitat de Catalunya: òxids de nitrogen (NO_x) i partícules de diàmetre inferior a 10 µm (PM10).

PARTÍCULES EN SUSPENSIÓ, PM10 (t)

DIRECTES	2008	2009	2010
Caldera de gas	0,001	0,001	0,001
Trànsit de vehicles	0,06	0,05	0,04
Altres motors dièsel	0,006	0,009	0,012
TOTAL	0,067	0,060	0,053

ÒXIDS DE NITROGEN, NO_x (t)

DIRECTES	2008	2009	2010
Caldera de gas	0,14	0,08	0,08
Trànsit de vehicles	0,55	0,52	0,54
Altres motors dièsel	0,83	1,23	1,57
Total	1,52	1,83	2,19

INDIRECTES	2008	2009	2010
Energia elèctrica	1,7	1,7	1,8

TOTALS	2008	2009	2010
Totals	3,22	3,53	3,99

Per a més informació: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-emission-inventory-guidebook-2009>

6.4.2. Iniciatives de millora

L'APB ha optat per una flota de vehicles més eficients i menys contaminants. No obstant això, el resultat del càlcul d'emissions de gasos que provoquen l'efecte hivernacle (CO₂) no reflecteix aquest esforç, bàsicament a causa de l'augment del consum total de dièsel.

6.5. EFICIÈNCIA ENERGÈTICA I HÍDRICA

6.5.1. Consum d'energia

ENERGÍA ELÉCTRICA

	2008	2009	2010
APB (GJ*)	28.435,00	27.414,00	29.716,47
PORT 2000 (GJ*)	4.826,24	4.374,36	4.096,39
TOTAL	33.261,24	31.788,36	33.812,86
Estalvi / Increment de d'energia elèctrica	-	1.473,00	-2.024,50

Aquesta taula agrega les dades de l'edifici de Portal de la Pau, la zona esportiva, l'edifici ASTA, el dispensari, el WTCB, l'enllumenat públic, les garites, l'estació marítima Drassanes, l'edifici TIR, l'edifici TERSACO i altres instal·lacions i serveis. A més, es consoliden amb les dades del Port Vell.

*Les dades es presenten en GJ considerant que 1 kWh = 0,0036 GJ (GRI)

ORIGEN DE LA PRODUCCIÓ D'ENERGIA ELÈCTRICA QUE CONSUMEIX L'ORGANITZACIÓ

Renovables	27,70%
Cogeneració d'alta eficiència	2,00%
Cogeneració	6,20%
CC Gas Natural	20,70%
Carbó	22,50%
Fuel / Gas	3,20%
Nuclear	16,80%
Altres	0,90%

Font: Dades facilitades pel proveïdor Endesa Energía (2010)

L'impacte mediambiental de l'electricitat depèn de les fonts energètiques utilitzades per a la seva generació. En una escala de l'A a la G —on el nivell A indica el mínim impacte ambiental i el nivell G el màxim—, l'energia comercialitzada el 2010 pel proveïdor de l'APB, Endesa Energía SAU, ha aconseguit els següents nivells:

- Emissions de diòxid de carboni (CO₂): Kg de CO₂ per KWH: 0,37; nivell C — Mitjana nacional: 0,40; nivell mitjà nacional D
- Residus radioactius: Micrograms per KWH: 0,49; nivell C — Mitjana nacional: 0,49; nivell mitjà nacional D

GAS (m³)

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

Les dades referents a aquests consums agreguen dades de la zona esportiva i l'edifici ASTA.

COMBUSTIBLES (l)

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

El significatiu augment de la despesa de combustible per a embarcacions es deu a l'adquisició d'un nou vaixell corporatiu de més dimensió i consum.

El notable increment del consum pel concepte 'generadors' es deu a un nou servei de proveïment al moll Adossat (Guàrdia Civil) així com al subministrament de nous espais on encara no està operatiu el subministrament d'energia elèctrica per la xarxa.

Desplaçaments interns

L'organització continua promovent el servei d'autobús dins el recinte portuari, que està adscrit a la xarxa del transport públic de Barcelona. A més, entrega trimestralment una targeta de transport públic integrat (T-Trimestre) a les persones que treballen per l'entitat i desitgen optar per una opció més sostenible i alternativa al transport privat.

Després dels 87 usuaris de 2008 i els 144 de 2009, durant 2010 un total de 160 usuaris s'han beneficiat de targetes de transport.

A partir de l'enquesta realitzada als treballadors i les treballadores de l'organització s'ha estimat en 399.167,20 kg el consum de CO₂ d'aquest any en concepte de trasllats amb vehicle propi, tren, autobús, moto, metro...

6.5.2. Consum de recursos**CONSUM D'AIGUA (m³)**

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

Por procedència	2008	2009	2010
Percentatge d'aigua obtinguda de la xarxa municipal	-	7,62%	6,05%
Percentatge d'aigua obtinguda d'aqüífers i altres fonts renovables	-	2,32%	1,85%
Percentatge d'aigua reciclada	0%	0%	0%
Ràtio de millora anual		59.138	-4.538

Aquestes taules agreguen les dades de l'edifici TIR, l'edifici ASTA, Tersaco, el Portal de la Pau, els fars, la zona esportiva i el dispensari.

La font de captació d'aigua consumida per l'APB procedeix íntegrament de la xarxa pública, és a dir, la subministrada per Aigües de Barcelona, ja que no

existeixen pous d'aigua subterrània. En les dades facilitades s'inclou el consum de subministrament a vaixells.

CONSUM DE PAPER (Kg)

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

Nota: El consum de paper del Port Vell es considera irrellevant (no es calcula)

6.5.3. Iniciatives de millora

- S'ha incrementat l'estalvi i l'eficiència energètica, mitjançant la implantació de **bombetes de baix consum en l'enllumenat públic** que l'APB gestiona directament. En conseqüència, l'any 2010 el consum elèctric ha disminuït un 29% en Kw respecte al consum previst, la qual cosa ha suposat un estalvi de 26% de l'import previst en il·luminació exterior.
- En el marc del **projecte e-SAU** es promouen i treballen iniciatives que permeten gestionar per mitjans electrònics tràmits per als quals es requeria el desplaçament de persones i documents en paper. Aquest projecte redunda directament en la

reducció de recursos i d'emissions per desplaçaments, a més de facilitar la gestió i abaratir els costos per als usuaris del Port de Barcelona.

- Des del **Servei d'Accés Unificat (SAU)**, la finestra única del Port de Barcelona, s'impulsa la utilització dels mitjans electrònics per a la sol·licitud de serveis com les autoritzacions de transports especials, les sol·licituds de plecs de licitacions, els pagaments de factures... Aquests i molts altres tràmits en els quals abans era absolutament necessària la presència física de l'usuari a l'oficina del SAU, ja es poden realitzar en línia o telefònicament.

	2008	2009	2010
Trucades telefòniques	72.519	80.114	72.360
Documents tramitats	100.946	91.898	121.530
Documents registrats	13.599	11.880	10.622
Cobraments realitzats	42.455	38.042	45.694

Centre d'Identificació de camions (CI-SAU)	2008	2009	2010
Autoritzacions provisionals	35.238	28.096	37.673
Preavisos	50.750	48.731	69.163

Altres millores destacades

Les següents empreses s'han beneficiat el 2010 de bonificacions en la taxa d'ocupació per l'aplicació de millors pràctiques mediambientals, segons l'article 19.9 G de la Llei de Ports 48/2003 del 26 de novembre de 2003:

- Autoterminal, SA
- Decal España, SA
- Ergansa, SA
- Terminals Portuàries, SL

A més s'han planificat diverses millores energètiques, com ara:

- Gas Natural. Implantació a través del projecte d'una central tèrmica de cicle combinat; optimització del procés de refrigeració de la planta amb Enagás (executat).
- Gas Natural. Projecte d'electrificació de vaixells amb atracada al Port de Barcelona per a la reducció d'emissions durant l'escala al port (pendent d'execució).
- European Biofuels (EBF). Incorporació de panells solars per a la reducció de consum energètic ACS (pendent d'execució).
- Bunge. Instal·lació de cogeneració, reducció de demanda energètica a través de l'optimització de la planta de refinat d'olis conjuntament amb la de producció d'electricitat (executat).

En un altre ordre de coses, Mediterranean Shipping Company (MSC) ha incorporat decantadors a les instal·lacions de neteja de contenidors.



6.5.4. Materials

Per a l'elaboració d'aquest indicador s'han identificat tots els materials que han estat utilitzats en cadascuna de les obres i, posteriorment, s'han calculat les quantitats de cadascun d'ells.

MATERIALS UTILITZATS EN LES OBRES EXECUTADES (PES O VOLUM)

Material	Unitat	Pes o volum		
		2008	2009	2010
Tot-u + escullera	t	1.950.749,02	1.328.024,00	359.040,82
Formigó	m³	99.080,00	45.504,00	21.187,71
Acer	t	1.909,00	3.496.540,00	1.231,87
Paviments	m³	11.125,00	289.116,09	6.279,88
Aglomerat	t	8.384,00	7.873,00	19.519,29
Materials dragats	m³	1.384.652,52	2.070.072,00	679.686,89
Materials de reblert	m³	4.487.862,00	4.003.402,00	835.561,63
TOTAL		5.872.514,52	6.073.474,00	1.515.248,52

MATERIALS REICLATS (VALORITZATS) UTILITZATS EN LES OBRES EXECUTADES

Material	Unitat	2008		2009		2010	
		Pes o volum	% reciclat	Pes o volum	% reciclat	Pes o volum	% reciclat
Tot-u + escullera	t	207.479,00	10,58	271.710,40	5,62	169.111,04	44,53
Materials de reblert	m³			2.107.527,60	32,89	17.242,43	1,12
Acer	t	223.250,00	3,73	-	-	-	-

La reutilització de materials i l'ús de materials reciclats contribueixen a reduir el consum de matèries primeres verges i a conservar els recursos globals.

L'indicador d'acompliment ambiental EN2 expressa el percentatge de materials utilitzats en l'execució de les obres que no són matèries primeres verges, ja que procedeixen de la revaloració de materials utilitzats amb anterioritat.

S'ha determinat el pes i/o volum total dels materials identificats per l'indicador EN1, és a dir, les quantitats de cada

material que ha estat utilitzat en les obres executades al de Barcelona. A partir d'aquestes dades, s'ha identificat el pes i volum total dels materials reciclats que s'han emprat.

Les dades mostren que el percentatge de materials reciclats utilitzats en les obres executades durant l'any 2010 ha estat de 22,82%. Aquest valor s'ha incrementat lleugerament respecte de l'any anterior, en què es va registrar un 19,26% de materials reciclats.

EMISSIONS TOTALS, DIRECTES I INDIRECTES, DE GASOS EFECTE HIVERNACLE, EN PES

Material	Un.	2008		2009*		2010	
		Quantitat utilitzada	Emissions CO ₂ (t)	Quantitat utilitzada	Emissions CO ₂ (t)	Quantitat utilitzada	Emissions CO ₂ (t)
Tot - u	t	1.863.234,00	253.399,80	1.261.622,60	171.580,70	340.837,50	46.353,90
Escullera	t	87.515,02	59.510,20	66.401,20	45.152,80	18.203,40	12,40
Formigó		99.080,00	25.602,30	45.504,40	11.758,20	21.187,70	5.474,90
Paviments		11.125,00	18.156,00	289.116,10	737.245,80	6.279,90	10.248,80
Acer	t	1.909,00	2,90	3.496.540,40	5.244,80	1.231,90	1,90
TOTAL			356.671,20		705.574,97		62.091,90

*Dades estimades

Amb el càlcul de l'indicador d'acompliment ambiental EN16 es pretén estimar les emissions de gasos d'efecte hivernacle que es produeixen com a conseqüència de les obres d'ampliació del Port de Barcelona.

En primer lloc, s'han identificat les fonts generadores d'emissions directes i indirectes procedents de les obres, com ara les derivades dels processos de producció dels materials utilitzats en l'execució dels projectes d'ampliació del Port de Barcelona. Una vegada identificades s'ha realitzat una estimació de les emissions directes que ha generat cada font.

Com a conseqüència de la notable reducció del volum d'obra, la quantitat d'emissions totals de gasos d'efecte hivernacle ha disminuït notablement respecte als anys anteriors, s'ha passat de 970.982,3 tones de CO₂ el 2009 a 62.092 tones el 2010.

6.5.5. Quadre resum del total d'emissions

TOTAL EMISSIONS CO₂ (T)

	2008	2009	2010
Obres	356.671,20	705.574,97	62.091,90
Energia elèctrica	3.388,00	3.267,00	1.370,00
Gas	113,77	67,82	68,00
Gasoil	215,09	217,45	287,00
Gasolina	29,59	25,75	25,20
Altres contaminants	1,11	0,91	4,04
TOTAL EMISSIONS CO₂ (t)	360.418,76	709.153,90	63.846,14

6.5.6. Mètodes per al càlcul d'emissions

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

CAS D'ESTUDI: L'AMPLIACIÓ DEL PORT

A principis de la passada dècada dels noranta el Port de Barcelona pràcticament havia esgotat la seva superfície operativa i la presència del riu dificultava qualsevol nova ampliació. La redacció del Pla director (1989-2010), va incorporar com a element bàsic i substancial la construcció del dic Sud –previ desviament del riu Llobregat– i l'ampliació del dic de l'Est, així com l'execució de les obres del moll Prat (nova terminal de contenidors) per poder atendre la demanda present i futura.

Les obres dels dics van començar l'any 2001 i el 2004 es va dur a terme el desviament del riu, 2 km al sud, clau perquè es pogués culminar la construcció del dic Sud al marge esquerre de la seva desembocadura. Les obres dels dics van finalitzar el 2008. En total, des del 2001 fins a aquest 2010 la inversió ha superat els 1.600 milions d'euros, la qual cosa ha significat multiplicar per 3,5 el volum d'actius fixos que tenia l'APB a finals de l'any 2000 i ha permès multiplicar per 2,5 la superfície del Port de Barcelona.

El projecte *Moll Prat Fase I* es va començar a executar l'any 2005 i és el primer que s'ha dut a terme a recer de tots dos dics, després de guanyar al mar una superfície de 81 hectàrees, amb 1.000 m de línia d'atraca i 16 m de calat mínim. L'obra va resultar afectada per l'accident ocorregut a principis de 2007, quan 16 calaixos dels 37 que formaven el mur del moll es van desplaçar de la seva alineació.

En aquell moment estava finalitzant el rebliment amb materials provinents de dragatge de la dàrsena.

Amb la finalitat de reparar els danys es va emprendre el projecte *Rehabilitació del moll Prat*, amb 64 milions d'euros de pressupost i que ha finalitzat el 2010. Les operacions de refлотament i demolició dels calaixos afectats han representat la consecució d'una fita única, mai abans assolida en la tecnologia marítima portuària mundial, no només per la seva dificultat intrínseca, sinó per la seva magnitud i abast.

En l'apartat mediambiental, les obres incloses en el Pla director s'han sotmès als procediments d'avaluació ambiental segons la legislació vigent, recomanacions i convenis reconeguts internacionalment. Han estat objecte d'un seguiment estricte, sistemàtic i integrat i una inversió propera als 262 milions d'euros en mesures correctores (veure capítol 4.4.3.).

En referència als criteris i factors de sostenibilitat aplicats, destaquen el reciclatge, reutilització i valorització de materials; la minimització de l'ús de recursos i els associats a la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, que en aquest període de 2001 a 2010 han suposat un total estimat de 8.842.451 tones de CO₂. S'ha observat una disminució gradual de les emissions totals, directes i indirectes, d'acord amb la reducció dels processos per a l'obtenció de materials.

- Per minimitzar els principals impactes, es duen a terme mesures correctores, preventives i compensatòries. La protecció de l'avifauna potencialment afectada per l'execució de les obres és un aspecte especialment remarcable.
- La reutilització de materials i l'ús de materials reciclats contribueixen a reduir el consum de matèries primeres verges i a conservar els recursos globals. S'aprofiten els materials procedents del dragatge que siguin adequats per utilitzar en rebliments portuaris, la qual cosa suposa una gestió sostenible de les obres.
- S'ha observat una disminució gradual de les emissions totals, directes i indirectes, d'acord amb la reducció dels processos per a l'obtenció de materials de recurs.

6.6. COMPROMESOS DAVANT DEL CANVI CLIMÀTIC

6.6.1. Conseqüències financeres

El Port de Barcelona no disposa avui dia de cap estudi específic sobre l'impacte financer conseqüència del canvi climàtic; però sí d'una eina que permet als seus clients prendre'n consciència, mitjançant l'estimació d'emissions i de l'estalvi corresponent en funció que optin per una o una altra alternativa de transport de les seves mercaderies.

El desenvolupament de l'aplicació SIMPORT (sistema d'informació i modelització del mercat del Port de Barcelona) ha permès incorporar arguments de sostenibilitat a l'estratègia portuària.

Es tracta d'un sistema d'informació geogràfica d'abast europeu, amb eines per a l'anàlisi i modelització dels fluxos de mercaderies en diferents escales geogràfiques fins al nivell de NUTS3 (províncies d'Espanya). La base de dades de preus i costos i de les característiques de les xarxes de transport del sistema permet modelitzar diferents modes de transport i intercanvis modals: carretera, ferrocarril, vies navegables, SSS i navegació oceànica.

SIMPORT es va desenvolupar inicialment per analitzar el *hinterland* potencial del Port de Barcelona amb el mercat de l'Extrem Orient. Posteriorment

es va expandir l'àmbit d'estudi a totes les regions *foreland* del món. A més, el model disposa d'un mòdul de càlcul d'emissions que permet obtenir el CO₂ associat a les diferents cadenes de transport modelitzades.

Gràcies a aquesta aplicació, el Port de Barcelona ha pogut quantificar les emissions europees de CO₂ per als tràfics provinents d'Àsia, així com de les rutes alternatives per a aquest tràfic.

S'estimen uns estalvis de fins al 15% de les emissions de CO₂ per a càrrega amb origen a l'Extrem Orient i destinació al centre d'Europa a través dels ports del sud. D'altra banda, les anàlisis del SIMPORT mostren que les emissions europees pels tràfics d'Àsia es veuran incrementades entre un 160% i un 199% en els propers 10 anys si no es pren cap mesura. En canvi, si les mesures de reducció d'emissions de CO₂ (internalització de costos externs, etc.) es converteixen en una prioritat i les infraestructures del sud són una alternativa real per als fluxos de mercaderies, aquest increment es reduiria en un 50%.

Pel que fa a les possibles rutes alternatives a la ruta Europa-Àsia per la Mediterrània, s'ha calculat que la distància entre els ports japonesos o coreans i els ports del nord d'Europa a través de la ruta àrtica és fins a un 60% més curta que a través de la ruta del canal de Suez. Així mateix, la distància des dels ports xinesos (especialment els situats al sud de Xangai) als ports del nord Europa és un 47% menor que a través de Suez. Però malgrat el canvi climàtic, les dificultats per a la navegació en aquesta ruta (necessitat de vaixell trencaglaç, període d'obertura curt, dificultat d'accés a ports de refugi...) es mantindran i dificultaran l'aplicació dels seus avantatges en el futur.

A més, la ruta entre Extrem Orient i Europa és més curta a través de Suez que a través de Panamà, amb una reducció de la distància de fins al 58% segons els ports d'origen i destinació. Això significa que a través de la ruta de Suez s'estalvia entre un 26% i un 58% de les emissions de CO₂ en comparació amb la de Panamà.

Aquests arguments han estat defensats pel Port de Barcelona en el recent procés de revisió de les polítiques



europées de transport, especialment la redefinició de la Xarxa Europea de Transport, per afavorir el suport europeu a les infraestructures necessàries per fomentar la connectivitat del Port amb la resta del continent.

Per a més informació: <http://www11.portdebarcelona.es/res/Simport.pdf>

6.6.2. Riscos i oportunitats

En els diferents apartats d'aquesta memòria s'han anat exposant algunes de les oportunitats i riscos més significatius relacionats amb el canvi climàtic i la sostenibilitat.

L'aposta del Port de Barcelona pel ferrocarril o el *short sea shipping* són iniciatives que responen a aquesta preocupació i una aposta per oportunitats emergents en un futur immediat.

El plantejament estratègic de la sostenibilitat i l'articulació d'una estratègia de RSC, no només a l'organització sinó en el conjunt de la Comunitat Portuària, és un clar indicador de la importància de diagnosticar l'impacte mediambiental en termes globals (conjunt de la instal·lació portuària) i contribuir coordinadament per minimitzar les emissions i pal·liar els danys mediambientals, especialment l'escalfament del planeta.

Dins dels reptes pendents i els que haurem de formular-nos en aquest sentit destaca el pla i els sistemes de gestió mediambientals, coparticipats pels diferents operadors i actors de la Comunitat Portuària o la participació activa en iniciatives i projectes de caràcter multinacional per avançar en la sensibilització i en la coordinació d'esforços i recursos compartits i coincidents.

Entre aquests temes pendents, probablement caldrà plantejar en un futur immediat un estudi rigorós sobre les conseqüències del canvi climàtic en el negoci del transport i el comerç internacional, que defineixi amb més nitidesa aquests riscos i oportunitats i la manera de canalitzar-los en el Pla estratègic i en els objectius operatius de l'organització.

7.



Procés d'elaboració de la Memòria de RSC 2010

7.1. METODOLOGIA

La Memòria de Responsabilitat Social Corporativa 2010 de L'autoritat Portuària de Barcelona ha estat elaborada sota els criteris de la Guia G3 de la Global Reporting Initiative (GRI), organització internacional que proporciona un marc de referència per a l'elaboració de memòries de sostenibilitat.

La informació dels indicadors GRI s'ha completat amb dades addicionals que es consideren de notable rellevància per als grups d'interès.

S'han tingut en compte els principis que han de garantir els continguts adequats de la informació segons el GRI: de materialitat, de participació dels grups d'interès, de context de sostenibilitat i d'exhaustivitat.

Principi de materialitat

La informació cobreix els aspectes més rellevants i materials de l'activitat de l'organització que puguin influir en les decisions dels grups d'interès.

Principi de participació dels grups d'interès

Els interessos, les expectatives, les preocupacions i les prioritats dels grups d'interès són un punt de partida imprescindible per a l'elaboració de la memòria.

Principi de context de sostenibilitat

La sostenibilitat és un concepte ampli que, generalment, es desglossa en tres dimensions interrelacionades: econòmica, social i ambiental.



Principi d'exhaustivitat

El concepte d'exhaustivitat engloba, fonamentalment, l'abast, la cobertura i el temps que ocupa la memòria. Aquests aspectes tenen el nivell de precisió suficient per tal que els grups d'interès puguin avaluar el desenvolupament i evolució de l'organització en el temps que abasta la memòria.

Equilibri

La memòria inclou una visió àmplia i objectiva de les activitats de l'organització, que permet valorar les dimensions de l'organització i permet formar-se una opinió raonable, tant dels aspectes positius com dels negatius.

Comparabilitat

La informació quantitativa s'ha mostrat de manera que permet comparar la major part de la informació en un període que

abasta tres anys. Així mateix, les dades es poden comparar amb les presentades per altres autoritats portuàries, sempre tenint en compte les diferències en la grandària de l'organització, la seva situació geogràfica i les pròpies especificitats dels tràfics als quals se serveix.

Precisió

La memòria indica les dades que s'han mesurat (quantitativament) i aquestes poden ser reproduïbles al llarg del temps. Indica quines dades s'han estimat i la tècnica per generar aquestes estimacions o la referència en la qual trobar l'estimació. Les dades quantitatives es complementen amb explicacions qualitatives i evidències disponibles.

Abast i periodicitat

La informació i les dades que s'aporten en aquesta memòria corresponen

als projectes, activitats i iniciatives realitzades durant l'any 2010. Recull exhaustivament les activitats i impactes de l'APB i abasta alguns àmbits de la Comunitat Portuària. Progressivament s'haurà d'anar ampliant l'abast fins a arribar al conjunt d'impactes i accions que es deriven de tota la instal·lació portuària.

No s'inclouen dades de les societats participades que elaboren la seva pròpia memòria de sostenibilitat, però se'n faciliten els enllaços per accedir-hi. Sí que s'inclouen les dades de la Gerència Urbanística Port 2000, empresa participada al 100% per l'APB, que gestiona el territori i les activitats del Port Vell.

La memòria de responsabilitat social de l'Autoritat Portuària de Barcelona es publica amb una periodicitat anual com a resposta al compromís d'informar regularment els grups d'interès.

La memòria anterior (corresponent a l'exercici 2009) va ser publicada el juliol de 2010. A la pàgina web (www.portdebarcelona.es) es poden consultar edicions prèvies d'aquest document i accedir a informació complementària.

Claredat

S'ha pretès exposar la informació de manera comprensible, accessible i utilitzable per als diferents grups d'interès, sense ser excessivament detallada o tècnica. No obstant això, es faciliten enllaços a continguts més específics i detallats per a les persones interessades a aprofundir més. També s'han inclòs gràfics i quadres així com dades i referències que permeten relacionar i comparar les dades i en faciliten la lectura. La informació específica es pot localitzar a través de l'índex i capítols en els quals s'estructura la memòria i, a més, al final s'inclouen les taules que indiquen la ubicació dels elements descrits en la memòria, segons l'índex recomanat per GRI.

Fiabilitat

La informació recollida en aquesta memòria ve certificada pels subdirectors generals de cada àrea de l'entitat i els continguts econòmics han estat auditats per organismes externs acreditats.

Qualificació

L'autoqualificació per determinar el nivell d'aplicació dels paràmetres GRI és:

	C	C+	B	B+	A	A+
Autoqualificació						X

Consultes i suggeriments

Les persones interessades a consultar o completar la informació aportada en aquesta memòria poden contactar amb l'organització a través de:

Responsabilitat Social Corporativa –
Direcció de Persones
Port de Barcelona
Edifici Est – World Trade Center Barcelona
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel. 93 298 21 00
rsc@portdebarcelona.es
www.portdebarcelona.es

7.2. Verificació i canvis significatius

Verificació

Durant aquest any 2010 s'ha realitzat un exhaustiu procés de verificació de la memòria de RSC de l'any 2009, tant quantitativa com qualitativament, acompanyat d'un *benchmarking* per incorporar les millors pràctiques de *reporting* identificades entre un conjunt de ports d'avantguarda.

El procés de verificació i millora ha permès aplicar millores en els indicadors i en la resposta als mateixos, afegir precisió, fiabilitat, traçabilitat..., millores que es recullen en l'estructura i procés d'elaboració i control de la present memòria.



8.



Índex de continguts i control GRI

● Informat total ● Informat parcialment ● No informat ● No aplicable

INDICADOR		ESTAT	PÀGINA I COMENTARIS
1.1	Declaració del màxim responsable de l'organització sobre la rellevància de la sostenibilitat per a l'organització i la seva estratègia.	●	Pàg. 5
1.2	Descripció dels principals impactes, riscos i oportunitats.	●	Pàg. 35 i 59
2.1	Nom de l'organització.	●	Pàg. 11
2.2	Principals marques, productes i/o serveis.	●	Pàg. 15
2.3	Estructura operativa de l'organització, incloses les principals divisions, entitats operatives, filials i negocis conjunts (<i>joint ventures</i>).	●	Pàg. 12 a 14
2.4	Localització de la seu principal de l'organització.	●	Pàg. 11
2.5	Nombre de països en els quals opera l'organització i nom dels països en els quals desenvolupa activitats significatives o que siguin rellevants específicament quant als aspectes de sostenibilitat tractats en aquesta memòria.	●	Pàg. 15
2.6	Naturalesa de la propietat i forma jurídica.	●	Pàg. 11
2.7	Mercats servits (inclòs el desglossament geogràfic, els sectors que abasteix i els tipus de clients/beneficiaris).	●	Pàg. 15
2.8	Dimensions de l'organització informant.	●	Pàg. 43
2.9	Canvis significatius durant el període cobert per la memòria.	●	Pàg. 62
2.10	Premis i distincions rebuts durant el període informatiu.	●	Pàg. 9
3.1	Període cobert per la informació continguda a la memòria.	●	Pàg. 62
3.2	Data de la memòria anterior.	●	Pàg. 62
3.3	Cicle de presentació de memòries.	●	Pàg. 62
3.4	Punt de contacte per a qüestions relatives a la memòria o al seu contingut.	●	Pàg. 62
3.5	Procés de definició del contingut de la memòria.	●	Pàg. 61

INDICADOR		ESTAT	PÀGINA I COMENTARIS
3.6	Cobertura de la memòria.	●	Pàg. 62
3.7	Limitacions de l'abast o cobertura de la memòria.	●	Pàg. 62
3.8	Base per incloure la informació en el cas de negocis conjunts (joint ventures), filials, instal·lacions arrendades, activitats subcontractades i altres entitats que puguin afectar significativament la comparabilitat entre períodes i/o entre organitzacions.	●	Pàg. 62
3.9	Tècniques de medició de dades i bases per realitzar els càlculs.	●	Pàg. 57
3.10	Descripció de l'efecte que pugui tenir la reexpressió d'informació pertanyent a memòries anteriors, juntament amb les raons que han motivat aquesta reexpressió.	●	Pàg. 62
3.11	Canvis significatius respecte dels períodes anteriors en l'abast, la cobertura o els mètodes de valoració aplicats a la memòria.	●	Pàg. 62
3.12	Taula que indica la localització dels continguts bàsics a la memòria.	●	Pàg. 65 a 71
3.13	Política i pràctica actuals en relació amb la sol·licitud de verificació externa de la memòria.	●	Pàg. 62
4.1	Estructura de govern de l'organització, inclosos els comitès del màxim òrgan de govern responsable de tasques com la definició de l'estratègia o la supervisió de l'organització.	●	Pàg. 11 i 12
4.2	El president del màxim òrgan de govern ocupa també un càrrec executiu?	●	L'article 41 de la Llei de Ports de l'Estat i la Marina Mercant 27/1992 de 24 de novembre, modificada per la Llei 62/1997 de 26 de desembre i per la Llei 48/2003 de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis dels ports d'interès general, recull el nomenament i funcions del president.
4.3	En aquelles organitzacions que tinguin estructura directiva unitària, s'indica el nombre de membres del màxim òrgan de govern que siguin independents o no executius.	●	L'article 40 de la Llei de Ports de l'Estat i la Marina Mercant fa referència als qui formen part del Consell d'Administració. Hi tenen cabuda els diferents nivells de l'Administració central, autonòmica i local, representades pels consellers, dels quals només dos (el president i el director general) tenen funcions executives.
4.4	Mecanismes dels accionistes i treballadors per comunicar recomanacions o indicacions al màxim òrgan de govern.	●	Les principals associacions del sector, els ajuntaments de Barcelona i del Prat, així com els representants socials majoritaris tenen representants en el Consell d'Administració d'aquesta organització.
4.5	Vincle entre la retribució dels membres del màxim òrgan de govern, alts directius i executius i l'acompliment de l'organització.	●	A l'organització no existeix cap retribució salarial vinculada a la condició de membre del Consell d'Administració en relació amb l'acompliment de l'APB. Sí que es compensa l'assistència a cadascuna de les sessions del Consell a tots els membres (dieta).
4.6	Procediments implantats per evitar conflictes d'interessos en el màxim òrgan de govern.	●	Pàg. 12
4.7	Procediment de determinació de la capacitat i experiència exigible als membres del màxim òrgan de govern per poder guiar l'estratègia de l'organització en els aspectes socials, ambientals i econòmics.	●	Pàg. 12

INDICADOR		ESTAT	PÀGINA I COMENTARIS
4.8	Declaracions de missió i valors desenvolupades internament, codis de conducta i principis rellevants per a l'acompliment econòmic, ambiental i social, i l'estat de la seva implementació.	●	Pàg. 19
4.9	Procediments del màxim òrgan de govern per supervisar la identificació i gestió, per part de l'organització de l'acompliment econòmic, ambiental i social.	●	Pàg. 62
4.10	Procediments per avaluar l'acompliment propi del màxim òrgan de govern, especialment pel que fa a l'acompliment econòmic, ambiental i social.	●	Pàg. 62
4.11	Descripció de com l'organització ha adoptat un plantejament o principi de precaució.	●	Pàg. 34, 35, i 38
4.12	Principis o programes socials, ambientals i econòmics desenvolupats externament, així com qualsevol altra iniciativa que l'organització subscriu o aprovi.	●	Pàg. 33 i 34
4.13	Principals organitzacions a les quals pertany l'organització.	●	Pàg. 20 i 21
4.14	Relació de grups d'interès que ha inclòs l'organització.	●	Pàg. 19
4.15	Base per a la identificació i selecció de grups d'interès amb els quals l'organització es compromet.	●	Pàg. 20
4.16	Enfocaments adoptats per la inclusió dels grups d'interès.	●	La Llei de Ports de l'Estat i la Marina Mercant estableix, en els paràmetres de composició del Consell d'Administració, que aquests compleixen una funció participativa dels interessos locals, autonòmics i estatals de manera que els principals Grups d'Interès queden representats en el principal òrgan de govern de l'entitat, que es reuneix amb regularitat mensual.
4.17	Principals preocupacions i aspectes d'interès que hagin sorgit a través de la participació dels grups d'interès i forma en què ha respost l'organització als mateixos en l'elaboració de la memòria.	●	Pàg. 20
EC1	Valor econòmic directe generat i distribuït.	●	Pàg. 16
EC2	Implicacions financeres i altres riscos i oportunitats derivades del canvi climàtic.	●	Pàg. 58 i 59
EC3	Cobertura de les obligacions de l'organització derivades de programes de beneficis socials.	●	Pàg. 46
EC4	Ajudes financeres significatives rebudes de governs.	●	Pàg. 17
EC5	Rang de les relacions entre el salari inicial estàndard i el salari mínim local.	●	Salari regulat per Ports de l'Estat. Comparativa no aplicable en aquest cas, ja que supera àmpliament el salari mínim interprofessional.
EC6	Política, pràctiques i proporció de despesa corresponent a proveïdors locals.	●	L'APB desenvolupa les seves activitats en l'àmbit local, per això pràcticament el 100% dels seus proveïdors és de caràcter nacional.
EC7	Procediments per a la contractació local i proporció d'alts directius procedents de la comunitat local.	●	L'APB desenvolupa la seva activitat en territori local, per aquest motiu el 99,99 % de les seves contractacions corresponen a personal de la Comunitat Europea.

INDICADOR		ESTAT	PÀGINA I COMENTARIS
EC8	Desenvolupament i impacte de les inversions en infraestructures i els serveis prestats per al benefici públic.	●	Pàg. 41
EC9	Comprensió i descripció dels impactes econòmics indirectes.	●	Pàg. 22 i 23
EN1	Materials utilitzats, per pes o volum.	●	Pàg. 56
EN2	Percentatge dels materials utilitzats que són materials valoritzats.	●	Pàg. 56
EN3	Consum directe d'energia desglossat per fonts primàries.	●	Pàg. 53 i 54
EN4	Consum indirecte d'energia desglossat per fonts primàries.	●	Pàg. 53 i 54
EN5	Estalvi d'energia a causa de la conservació i a millores en l'eficiència.	●	Pàg. 55
EN6	Iniciatives d'ús d'energia renovable i increment de l'eficiència.	●	Pàg. 55
EN7	Iniciatives per reduir el consum indirecte d'energia i les reduccions aconseguides.	●	Pàg. 55
EN8	Captació total d'aigua per fonts.	●	Pàg. 54
EN9	Fonts d'aigua que han estat afectades significativament per la captació d'aigua.	●	No hi ha fonts afectades per la captació d'aigua relacionades amb el consum d'aquesta a l'organització.
EN10	Percentatge i volum total d'aigua reciclada i reutilitzada.	●	Pàg. 54
EN11	Ubicació i extensió de sòl en hàbitat ric en biodiversitat.	●	Pàg. 36
EN12	Principals impactes sobre la biodiversitat.	●	Pàg. 36 i 37
EN13	Hàbitats protegits o restaurats.	●	Pàg. 36
EN14	Gestió d'impactes sobre la biodiversitat.	●	Pàg. 36 i 37
EN15	Nombre d'espècies, desglossades en funció del seu perill d'extinció.	●	Pàg. 36
EN16	Emissions totals, directes i indirectes, de gasos efecte hivernacle, en pes.	●	Pàg. 57
EN17	Altres emissions indirectes de gasos efecte hivernacle, en pes.	●	Pàg. 57
EN18	Iniciatives per reduir les emissions de gasos efecte hivernacle.	●	Pàg. 58
EN19	Emissions de substàncies destructores de la capa d'ozó, en pes.	●	No s'han trobat fonts d'emissió de substàncies destructores de capa d'ozó a les instal·lacions del Port de Barcelona.
EN20	Òxids de nitrogen (NOx), òxids de sofre (SOx) i altres emissions significatives a l'aire per tipus i pes.	●	Respecte dels anys anteriors s'han eliminat els contaminants poc significatius i s'han recalculat les emissions de CO ₂ , NOx i PM10 segons dades energètiques més completes. Pàg. 57
EN21	Abocament total d'aigües residuals, segons la seva naturalesa i destinació.	●	Pàg. 51

INDICADOR		ESTAT	PÀGINA I COMENTARIS
EN22	Quantitat total de residus.	●	Pàg. 51
EN23	Nombre total i volum dels vessaments accidents més significatius.	●	Pàg. 51
EN24	Pes total dels residus perillosos.	●	Pàg. 51
EN25	Recursos hídrics i hàbitats relacionats, afectats per abocaments d'aigua.	●	Pàg. 36 i 37
EN26	Iniciatives per mitigar els impactes ambientals dels productes i serveis, i grau de reducció de l'impacte.	●	Pàg. 36 i 37
EN27	Percentatge de producte susceptible de ser recuperat al final de la seva vida útil.	●	Els productes de l'organització són les infraestructures i superestructures. Els seus productes i serveis no utilitzen embalatges susceptibles de recuperació.
EN28	Incidents i multes per incompliment de normativa ambiental.	●	Pàg. 31 i 32
EN29	Impactes ambientals significatius del transport de mercaderies i personal.	●	Este indicador se considera irrelevante en las actividades realizadas por la organización. Sin embargo, se aporta adicionalmente el cálculo de emisiones por desplazamientos del personal del domicilio al puesto de trabajo i viceversa.
EN30	Desglossament per tipus del total de despeses i inversions ambientals.	●	Pàg. 37
LA1	Desglossament del col·lectiu de treballadors per tipus d'ocupació i contracte.	●	Pàg. 43 i 44
LA2	Nombre total i rotació mitjana de treballadors desglossats per edat, sexe i religió.	●	Pàg. 43 i 44
LA3	Beneficis socials per als treballadors amb jornada completa en relació amb un altre tipus de jornada.	●	Pàg. 46
LA4	Percentatge de treballadors coberts per un conveni col·lectiu.	●	Pàg. 43
LA5	Període(s) mínim(s) de preavis relatiu(s) a canvis organitzatius.	●	Pàg. 47
LA6	Percentatge total de treballadors que estan representats per comitès de salut i seguretat.	●	Pàg. 47
LA7	Taxa d'absentisme, malalties professionals, dies perduts i nombre de víctimes relacionades amb el treball.	●	Per raons tècniques no s'han pogut obtenir tots les ràtios d'absentisme del 2010. Únicament es reporten els relatius a IT (incapacitat transitòria).
LA8	Programes d'educació, formació, assessorament, prevenció i control de riscos.	●	Pàg. 48
LA9	Assumptes de salut i seguretat coberts en acords formals amb sindicats.	●	Tots els acords i assumptes formals relacionats amb salut i seguretat en els quals participen els representants socials es tracten en el Comitè Paritari de Seguretat i Salut.
LA10	Mitjana d'hores de formació per treballador i any, desglossat per categoria.	●	Pàg. 49
LA11	Programes de gestió d'habilitats i de formació contínua.	●	Pàg. 49

INDICADOR		ESTAT	PÁGINA Y COMENTARIOS
LA12	Percentatge de treballadors que reben avaluacions regulars de l'acompliment i desenvolupament professional.	●	Pàg. 46
LA13	Composició de l'alta gerència (diversitat).	●	Pàg. 44
LA14	Relació entre salari base dels homes pel que fa al de les dones.	●	No hi ha cap discriminació entre el salari masculí i femení.
HR1	Percentatge i nombre total d'acords d'inversió que incloguin clàusules de drets humans.	●	Donada l'activitat i àmbit geogràfic no es considera que existeixin riscos relacionats amb l'incompliment dels drets humans. L'APB està subjecte a la Llei de Contractació del Sector Públic, que recull criteris d'obligat compliment que protegeixen la discriminació.
HR2	Percentatge dels principals distribuïdors i contractistes que han estat objecte d'anàlisi en matèria de drets humans.	●	En compliment de la Llei de Contractes del sector públic, a tots els proveïdors i subcontractes se'ls exigeix el compliment de les seves obligacions socials.
HR3	Total d'hores de formació dels treballadors sobre polítiques i procediments relacionats amb aspectes dels drets humans.	●	Aquest indicador és poc rellevant en el cas d'aquesta entitat, encara que puntualment es realitza alguna formació específica dirigida a la Policia Portuària.
HR4	Polítiques i programes de prevenció de tot tipus de discriminació.	●	Pàg. 44
HR5	Activitats de la companyia en les quals els drets a llibertat d'associació i d'acollir-se a convenis col·lectius puguin córrer importants riscos, i mesures adoptades per donar suport a aquests drets.	●	Les Autoritats Portuàries estan regulades en el laboral pel Conveni Col·lectiu Estatal que protegeix la llibertat d'associació i acció sindical.
HR6	Polítiques de rebuig al treball infantil.	●	No s'ha detectat cap risc relacionat amb el treball infantil en cap de les activitats de l'organització.
HR7	Polítiques de rebuig al treball forçós.	●	Cap de les activitats de l'organització és susceptible de riscos relacionats amb el treball forçós.
HR8	Percentatge del personal de seguretat que ha estat format en aspectes de drets humans rellevants.	●	Aquest indicador és poc rellevant en aquest cas, tot i que puntualment es realitza alguna formació específica dirigida a la Policia Portuària.
HR9	Nombre total de incidents relacionats amb violacions de drets dels indígenes.	●	Cap de les activitats de l'organització està subjecta a possibles riscos de violació dels drets dels indígenes.
SO1	Gestió d'impactes en les comunitats locals.	●	Pàg. 20 i 21
SO2	Percentatge i nombre total d'unitats de negoci analitzades respecte de riscos relacionats amb la corrupció.	●	Pàg. 49
SO3	Percentatge de treballadors formats en les polítiques i procediments anticorrupció de l'organització.	●	Pàg. 49
SO4	Mesures preses en resposta a incidents de corrupció.	●	Pàg. 32, 33 i 37
SO5	Posició en les polítiques públiques, participació en el seu desenvolupament i activitats de <i>lobbying</i> .	●	Les Autoritats Portuàries són organismes públics alineats amb les polítiques públiques del Ministeri de Foment, de manera que no existeixen activitats de <i>lobbying</i> .
SO6	Valor total de les aportacions financeres i en espècie a partits polítics o a institucions relacionades, per països.	●	L'APB no ha realitzat cap aportació financera a partits polítics o institucions relacionades.

INDICADOR		ESTAT	PÀGINA I COMENTARIS
SO7	Nombre total d'accions per causa relacionades amb pràctiques monopolístiques i contra la lliure competència i els seus resultats	●	Pàg. 31
SO8	Valor monetari de sancions i multes derivades de l'incompliment de les lleis i regulacions.	●	Pàg. 32
PR1	Fases del cicle de vida dels productes i serveis oferts en els quals s'avaluen els impactes sobre la salut i seguretat dels clients, i percentatge de serveis subjectes a procediments d'avaluació.	●	Els productes de l'organització són infraestructures encara que per la instal·lació passen productes de consum que són inspeccionats pels serveis corresponents.
PR2	Incidents derivats de l'incompliment, relatius als impactes dels productes i serveis.	●	No s'han registrat incidents relatius a aquest indicador.
PR3	Tipus d'informació sobre els productes i serveis que són requerits pels procediments en vigor i la normativa, i percentatge de productes i serveis subjectes a aquests requeriments informatius.	●	Pàg. 34
PR4	Nombre total d'incompliments de la regulació, relatius a la informació i a l'etiquetatge dels productes i serveis.	●	No s'aplica perquè no existeix etiquetatge o informació de màrqueting sobre els productes i serveis de l'APB.
PR5	Pràctiques relacionades amb la satisfacció del client.	●	Pàg. 22 a 25
PR6	Programes de compliment de les lleis o adhesió a estàndards i codis voluntaris.	●	Pàg. 31 i 32
PR7	Nombre total d'incidents fruit de l'incompliment de les regulacions relatives a les comunicacions de màrqueting.		No es té coneixement de cap incident relacionat amb l'incompliment de les comunicacions de màrqueting.
PR8	Nombre total de reclamacions degudament fonamentades.	●	No s'han registrat incidències o reclamacions d'aquesta naturalesa en el període informat respecte a la privacitat i la fugida de dades personals de clients.
PR9	Cost d'aquelles multes fruit de l'incompliment de la normativa.	●	Pàg. 32



Port de Barcelona

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

© Autoritat Portuària de Barcelona

Disseny i edició:
El taller interactivo, SL

Fotografies
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Autoritat Portuària de Barcelona