

11

MEMÒRIA ANUAL 2011



Port de Barcelona



Índex

- 5 Consell d'Administració
- 7 Organigrama
- 8 **Presentació**
Sixte Cambra, president
- 11 **Introducció**
José Alberto Carbonell, director general

1. Àmbit de gestió

- 14 Missió, visió, valors i objectiu estratègic
- 16 Presidència
- 21 Recursos Interns i Organització
- 24 Infraestructures
- 28 Explotació i Planificació
- 34 Estratègia i Desenvolupament
- 42 Empreses participades

2. Evolució del tràfic

- 53 Contenedors
Sòlids i líquids a granel
- 56 Vehicles
- 57 Transport ferroviari
Short sea shipping
Passatgers

3. Exercici econòmic i financer

- 60 Exercici econòmic i financer
- 66 Balanç de situació
- 67 Compte de pèrdues i guanys
- 68 Quadre de finançament. Recursos procedents de les operacions
- 69 Estat de fluxos d'efectiu

4. Àmbit social

- 72 L'estratègia per a les persones
Estructura, igualtat i diversitat
- 73 Acció social
- 74 Desenvolupament i Comunicació Interna
- 75 Serveis Mèdics i Prevenció de Riscos Laborals

5. Àmbit de medi ambient

- 78 Principis de gestió ambiental
Vigilància i gestió ambiental
- 81 Eficiència energètica i hídrica
- 82 Compromesos davant el canvi climàtic

6. Directori del Port de Barcelona

- 86 Directori del Port de Barcelona



Membres del Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona

A 31 de desembre de 2011

President del Consell d'Administració

Sixte Cambra

Vocal nat

Francisco J. Valencia Alonso (capità marítim)

Vocals representants de la Generalitat de Catalunya

Mariano Fernández Fernández (ATEIA-OLT)

Angel Montesinos García (Associació Agents de Consignataris)

Antoni Llobet de Pablo (Col·legi Agents de Duanes)

Joan Amorós Pla (Ferrmed)

Vocals representants de l'Administració de l'Estat

Isabela Pérez Nivelá (Advocada de l'Estat)

Jaime Odena Martínez (Ports de l'Estat)

Montserrat García Llovera (Delegada Govern a Barcelona)

Vocals en representació municipal

Aj. de Barcelona: Antoni Vives i Tomàs (vicepresident)

Aj. del Prat de Llobregat: Lluís Tejedor Ballesteros

Vocals representants de la Cambra de Comerç, organitzacions empresarials i sindicals

Josep M. Basáñez Villaluenga (Cambra de Comerç)

Xabier M. Vidal Niebla (Ass. Empreses Estibadores)

José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)

Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

Director general (no conseller)

José Alberto Carbonell Camallonga

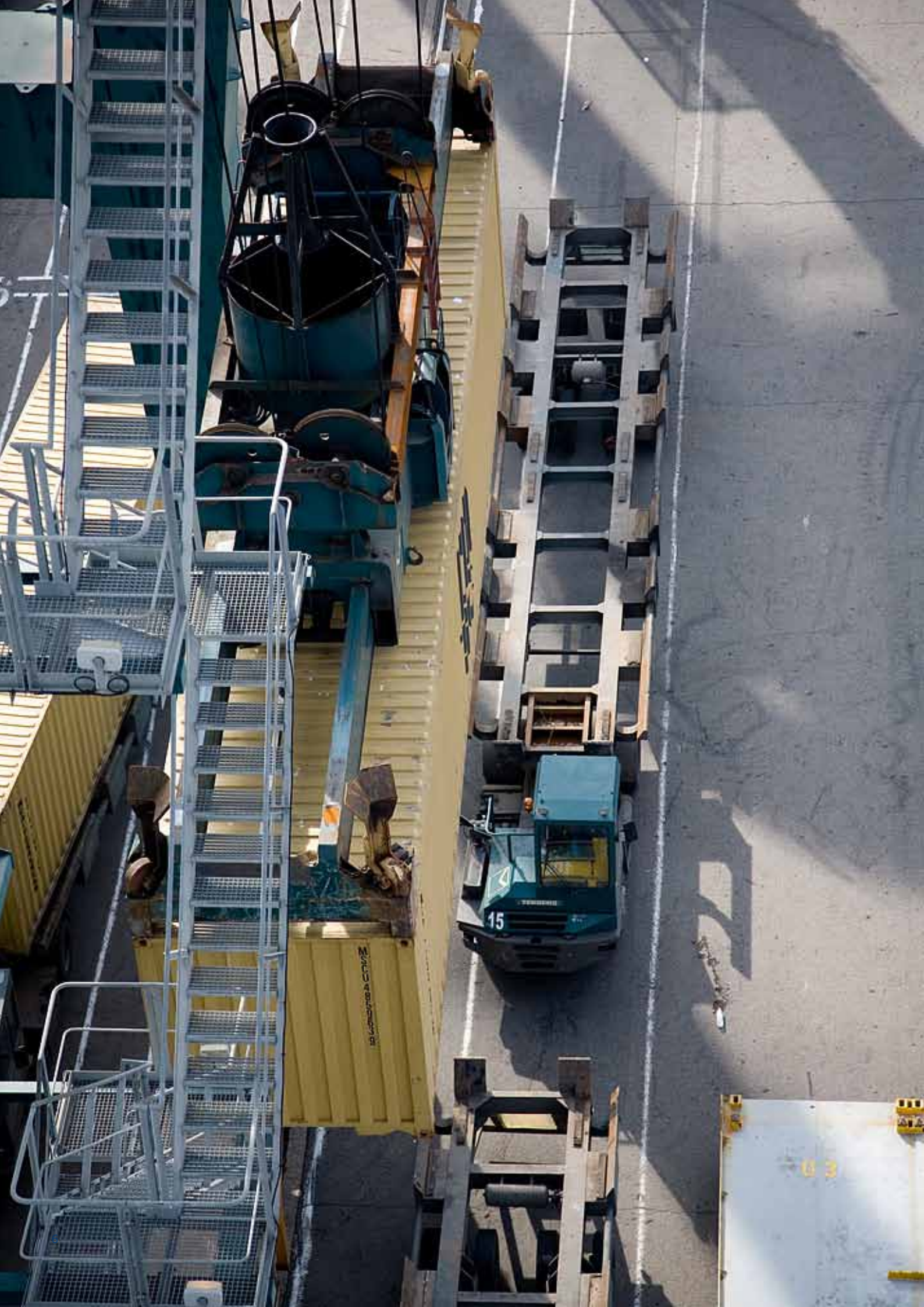
Secretari (no conseller)

Román Eguinoa de San Román

Canvis produïts:

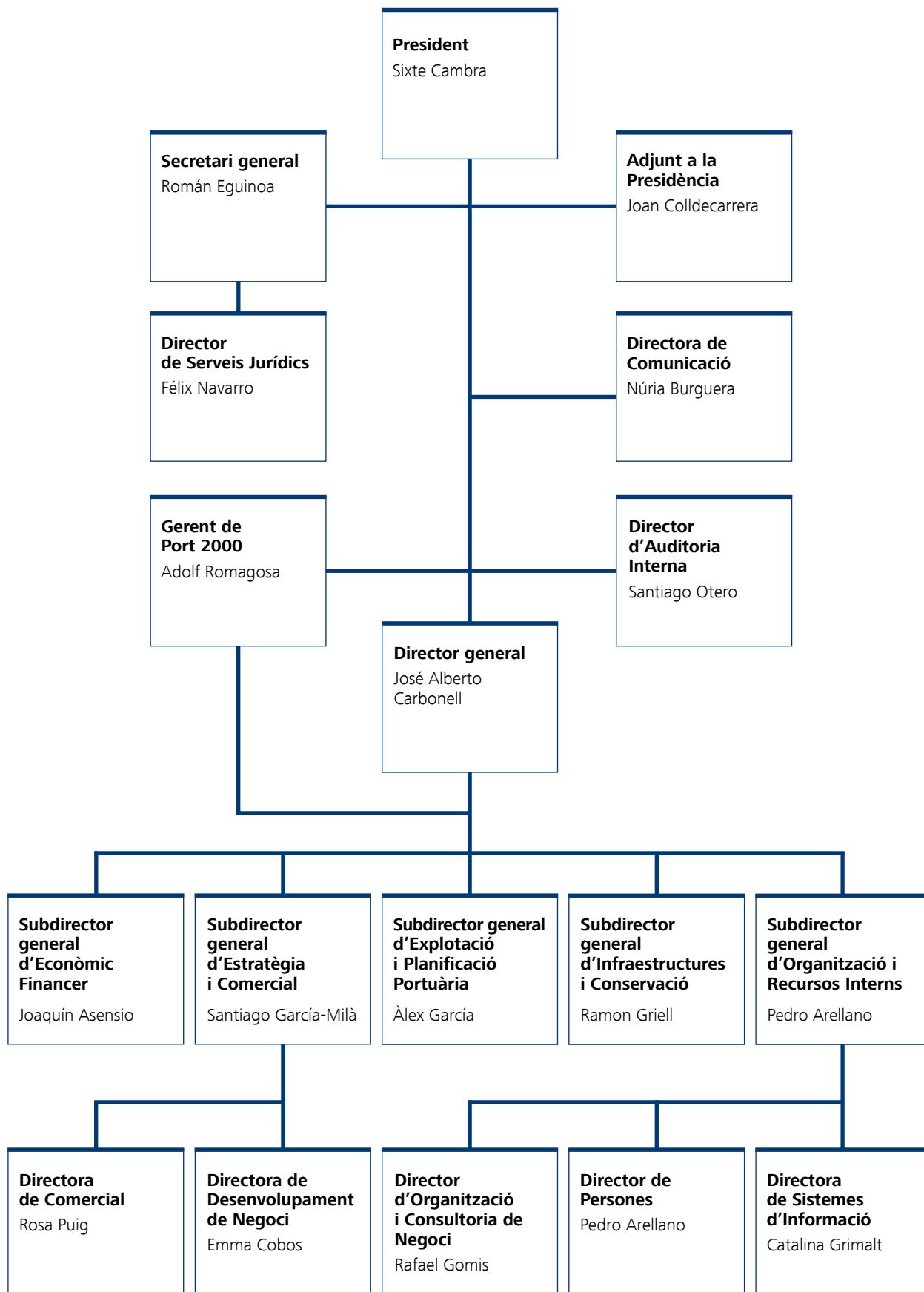
Jordi Valls Riera causa baixa com a president de l'Autoritat Portuària de Barcelona i és substituït per Sixte Cambra (DOGC i BOE de 25/1/11).

Com a vocals, Pilar Fernández és substituïda per Isabela Pérez; Joaquim M. Tintoré, per Antoni Llobet; Joaquim Llach, per Joan Amorós, i Jordi W. Carnes, per Antoni Vives.



Autoritat Portuària de Barcelona

Organigrama



Presentació

L'exercici 2011 ha estat, en molts sentits, decisiu per al Port de Barcelona. Els resultats de tràfic assolits estan en sintonia amb la tendència de recuperació iniciada el 2010, després d'uns anys marcats per una forta contracció del comerç internacional.

Com a primera infraestructura de transport del país, el Port és un dels termòmetres més fiables de l'evolució de l'economia. L'increment del 7% de la càrrega contenitzada d'exportació és, doncs, una mostra eloqüent de l'estratègia adoptada per les empreses del nostre país per fer front a la crisi. Davant de l'atonía del mercat intern, les companyies del nostre entorn estan fent una aposta ferma per obrir nous mercats i competir a nivell internacional. L'objectiu prioritari del Port –i la raó que explica bona part de les accions que emprenem– és ajudar aquestes empreses a posicionar els seus productes de la manera més competitiva al mercat global, oferint la millor qualitat de servei i les cadenes logístiques més eficients.

Amb aquesta finalitat, el Port ha invertit aquest any 105 milions d'euros, destinats principalment a l'execució d'obres d'infraestructura, com ara la construcció del moll Prat, l'ampliació del moll Sud, el nou edifici del Punt d'Inspecció Fronterer (PIF) i la reparació i millora de dics i molls.

Aquestes actuacions, sumades als projectes desenvolupats pels operadors privats al recinte portuari, han fet del Port un dels pols d'atracció inversora més importants del país i consolida així el seu rol com a motor econòmic i generador d'ocupació i riquesa. L'aposta del sector privat pel Port es concreta en diversos projectes que enguany han avançat a un ritme molt satisfactori: les obres de la nova terminal de TerCat al moll Prat; la terminal de Meroil-Lukoil al moll de l'Energia; la nova instal·lació de Tradebe, i la seu corporativa de Desigual a l'àrea de la bocana Nord, entre d'altres.

I si els tràfics i les inversions són dos indicadors fonamentals per mesurar l'activitat portuària, hi ha altres dos

aspectes que han distingit de manera molt notable l'evolució del Port de Barcelona durant aquest any: el compromís amb la qualitat i l'impuls del ferrocarril.

El 2011 s'ha produït el llançament de la nova marca de qualitat de la Comunitat Portuària: Port de Barcelona Efficiency Network. Al tancament de l'any el segell ja compta amb un total de 50 empreses adherides (14 consignatàries, 19 operadors logístics, 15 empreses transportistes i dues terminals de contenidors) que representen més del 60% de la càrrega contenitzada que encamina el Port. Amb un pla de compromisos vinculats a la fiabilitat dels processos, la integritat de la mercaderia i la transparència de la informació al client final, la marca de qualitat és l'esforç més decidit de la Comunitat Portuària per optimitzar les cadenes logístiques que passen pel Port i per donar el millor servei.

Després de la magnífica acollida que la marca de qualitat ha tingut entre les companyies de la Comunitat Portuària i les firmes importadores i exportadores, hem de treballar per ampliar encara més l'abast del segell, tant pel que fa a la incorporació de noves empreses com a la integració de compromisos cada cop més ambiciosos. No tinc cap dubte que la consecució d'aquest objectiu ens consolidarà com el referent a la Mediterrània en matèria de qualitat i competitivitat.

El ferrocarril ha tingut també, per diverses raons, un paper protagonista aquest any. En primer lloc, per les obres que hem desenvolupat per adaptar les dues terminals de contenidors (TCB i TerCat) a l'ample de via internacional, que ens converteixen en el primer port de l'Estat connectat en ample europeu amb el continent. I en segon lloc, per la designació per part de la Comissió Europea del Corredor Mediterrani com un dels projectes prioritaris de la Xarxa Bàsica Transeuropea de Transports. Aquesta decisió és el suport definitiu a la tasca desenvolupada durant anys per Ferrmed i confirma la necessitat urgent de vertebrar el sud de la península Ibèrica i el nord d'Europa mitjançant



Sixte Cambra
President del Port de Barcelona

un eix ferroviari que connecti els principals ports de la Mediterrània Occidental.

Pendent encara de la concreció de les obres d'accessibilitat viària i ferroviària que ha de desenvolupar el Ministeri de Foment, el Port de Barcelona ha aconseguit aprovar aquest any una solució provisional per als accessos viaris i ferroviaris del moll Prat. El passat mes d'octubre vam adjudicar per 25 milions d'euros la connexió viària del nou moll de l'ampliació i el mes de novembre es van licitar els accessos ferroviaris provisionals per un import de 5 milions. Aquestes inversions són la garantia que l'any que ve la nova terminal de TerCat-Hutchison iniciarà operacions amb els accessos finalitzats, encara que seguim exigint l'absoluta necessitat de desenvolupar el Pla d'accessibilitat viària i ferroviària perquè la mobilitat de l'àrea de l'ampliació no es vegi compromesa a mitjà i a llarg termini.

El nostre esforç per impulsar el tràfic ferroviari ha generat importants fruits. Així, les obres desenvolupades i la creixent oferta de serveis per part dels operadors privats han permès incrementar la quota ferroviària del Port fins a l'11%, en gran contrast amb el 2,5% que teníem fa només 5 anys.

Finalment, vull fer referència a la solidesa financera de la nostra entitat. El 2011 l'import net de la xifra de negoci ha estat de 158 milions d'euros, sis punts percentuals per sota de l'anterior exercici a causa principalment del descens del 9% dels ingressos de les taxes portuàries. Aquesta reducció ve determinada per l'entrada en vigor de la nova Llei de ports, l'1 de gener de 2011, i per la nostra política comercial, orientada a disminuir els costos dels operadors portuaris mitjançant un ambiciós programa de bonificacions.

El Port de Barcelona ha registrat uns beneficis d'explotació de 60 milions d'euros, 9,5 milions d'euros menys que el 2010, per la baixada en la recaptació de taxes i per la despesa derivada de la nova regulació dels serveis de recollida de deixalles i residus dels vaixells (MARPOL).

D'altra banda, els recursos procedents de les operacions han generat un *cash flow* net de 78,3 milions d'euros, una xifra que manté una relació molt equilibrada amb el nostre volum d'endeutament (486 milions d'euros en préstecs a 25 anys). Aquests resultats ens permeten mirar cap al futur amb tranquil·litat, ja que ens donen la garantia de poder generar recursos propis suficients per fer front als diversos reptes que tenim per endavant.

La nostra meta és esdevenir la principal porta d'entrada del sud d'Europa per a les mercaderies procedents d'Àsia. És un objectiu ambiciós, però estem preparats i disposem d'una posició immillorable per assolir-lo amb èxit. El nostre millor aliat és el conjunt d'empreses que conformen la Comunitat Portuària, compromeses amb els criteris d'eficiència, qualitat i productivitat que hem impulsat conjuntament. Si el 2011 ha estat un any clau per al Port, el 2012 ho serà encara més, amb motiu de l'entrada en servei de la primera terminal de l'ampliació. El nostre futur és ple d'oportunitats i la nostra missió és posar tot aquest potencial al servei de les empreses per contribuir a la generació d'ocupació i de riquesa. El Port és avui, més que mai, motor econòmic del nostre país.

Introducció

En matèria de tràfics, l'exercici 2011 ha presentat dues parts ben diferenciades: un primer semestre amb increments importants dels principals indicadors i un segon semestre marcat per l'alentiment del creixement i, fins i tot, la contracció d'alguns tràfics. Si bé el balanç final és més modest del que es preveia durant els primers mesos de l'any i el tràfic total es tanca amb un lleuger augment del 0,4%, destaca l'evolució positiva de diversos apartats de tràfics.

Pel que fa als contenidors, hem superat els dos milions de TEU, amb un increment del 4% respecte al 2010. Sens dubte l'efecte més destacable s'ha produït en l'apartat de la càrrega contenitzada d'exportació: enguany el Port ha canalitzat 511.096 contenidors plens cap al mercat exterior, xifra que representa un increment del 14%. Els principals receptors d'aquestes mercaderies han estat la Xina, els Emirats Àrabs i Turquia, seguits d'altres països com Algèria, Estats Units, Brasil o l'Aràbia Saudita.

El 2011 també ha estat un any molt positiu per al tràfic de vehicles nous. Les terminals especialitzades del Port han manipulat un total de 630.102 automòbils, resultat que suposa un increment del 14% respecte al 2010. De nou, les exportacions han determinat l'impuls d'aquest tràfic, ja que els prop de 350.000 vehicles nous transportats cap als mercats exteriors es tradueixen en un increment del 25% en comparació de l'exercici anterior.

Els serveis de *short sea shipping* (àmbit en què Barcelona ostenta el lideratge indiscutible a nivell estatal) també han transportat més mercaderies que l'any passat (+4%), amb un creixement que s'ha mantingut constant durant el segon semestre de l'exercici. Les línies que connecten Barcelona amb Itàlia (Gènova, Civitavecchia, Porto Torres i Livorno) i amb el nord d'Àfrica (especialment amb Tànger) estan plenament consolidades i tenen un rol fonamental a l'hora de desviar tràfic pesat de la carretera, a més de contribuir a reduir les emissions contaminants de manera molt significativa.



José Alberto Carbonell
Director general del Port de Barcelona

El capítol de passatgers ha reportat nous rècords al nostre Port. Aquest any un total de 3,8 milions de persones han triat el Port de Barcelona com a punt de partida, arribada o trànsit del seu viatge. D'aquesta quantitat, 2 milions de passatgers (+6%) han viatjat a bord de ferris amb destinació a les Illes Balears, Itàlia o nord d'Àfrica, mentre que els 2,6 milions restants han estat creueristes (+13%).

Precisament l'apartat dels creuers ha rebut un fort impuls durant el 2011 amb l'arribada dels tres vaixells més grans que naveguen per la Mediterrània (*Carnival Magic*, *Norwegian Epic* i *Liberty of the Seas*). Tots tres han tingut Barcelona com a port base durant els seus itineraris d'aquesta temporada, una elecció que demostra la ferma aposta de les principals navilieres per la capital catalana.

En l'anàlisi dels tràfics no podem oblidar el dinamisme experimentat pel ferrocarril, un impuls que consolida la seva excel·lent evolució dels darrers anys. Així, els 146.685 TEU que han arribat o sortit el 2011 del recinte portuari en tren representen un increment del 41%. En el cas dels vehicles, 165.247 unitats han estat transportades per ferrocarril al recinte portuari, un 29% més que l'any anterior.

A més de l'adaptació de les nostres terminals a l'ample de via internacional i la construcció de la nova terminal del moll Costa, l'esforç dels operadors privats per oferir nous serveis ha estat cabdal per a l'obtenció d'aquests resultats. La consolidació del servei Barcelyon Express, amb un creixement del 147% en el volum de contenidors transportats, és un dels fets més rellevants. I el mes de novembre ens ha portat dues novetats importants vinculades al tràfic de vehicles: el primer servei en ample de via europeu per a aquest producte entre el Port de Barcelona i Fuersterhausen (Alemanya) i la posada en funcionament de la nova terminal ferroviària per a automòbils al moll Costa.

En conjunt, aquests resultats fan de 2011 un any molt positiu per al Port i ofereixen signes de recuperació respecte a la reducció de tràfic que es va produir el 2009.

La nostra activitat també ha estat definida per actuacions que reforcen el posicionament del Port de Barcelona en diferents àmbits. El mes d'agost el vaixell *Cape Tallin* va ser el primer a operar a la nova atracada per a productes petrolífers 34B, l'atracada de més calat de tota la Mediterrània. Preparada per rebre els tancs de dimensions més grans del mercat (275 metres d'eslora i 175.000 tones de pes), aquesta infraestructura contribuirà a fer de Barcelona el principal *hub* de distribució logística per a productes petrolífers de la Mediterrània i del nord d'Àfrica.

D'altra banda, enguany hem aprofundit en la nostra estratègia d'enfortiment del *hinterland* a través de dues importants operacions: l'ampliació de la participació de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) en el Puerto Seco de Azuqueca de Henares (on ara controlem el 36,7% de la companyia) i la constitució, amb Gran Europa, de la societat Terminal Intermodal Marítima Centro. Amb una participació del 49% per part de l'APB i del 51% per part de Gran Europa, aquesta entitat té com a principal missió desenvolupar una terminal intermodal al terme municipal de Yunquera de Henares, amb una inversió aproximada de 45 milions d'euros. Aquestes iniciatives són clau pel que fa al posicionament del Port de Barcelona al mercat del centre peninsular.

El Port de Barcelona vol ser el principal *hub* logístic de la zona euromediterrània i hem definit les bases per aconseguir-ho. La política d'orientació al client que impulem al Port de Barcelona i la nostra aposta per la productivitat i l'eficiència de servei ens condueixen cada any més a prop del nostre objectiu.

1

Àmbit de gestió

- 14 Missió, visió, valors i objectiu estratègic
- 16 **1.1. Presidència**
 - Comunicació
- 18 Promoció de la Comunitat Portuària
- 19 Centre de Documentació
- 21 **1.2. Recursos Interns i Organització**
 - Direcció d'Organització i Consultoria de Negoci
- 22 Sistemes d'Informació
- 23 Servei d'Accés Unificat
- 24 **1.3. Infraestructures**
 - Actuacions en infraestructures
 - Ampliació sud
 - Habilitació d'espais
- 25 Remodelació de molls existents
- 26 Accessos viaris i ferroviaris
- 27 Actuacions singulars
- 28 **1.4. Explotació i Planificació**
 - Operacions de Mercaderies i Qualitat
- 30 Seguretat Industrial i Medi Ambient
- 31 Seguretat Operativa
- 34 **1.5. Estratègia i Desenvolupament**
 - Desenvolupament de la xarxa del Port
- 36 Participació en projectes europeus cofinançats
- 38 Participació en organitzacions internacionals
- 39 Direcció de Desenvolupament de Negoci
- 40 Promoció Comercial
- 42 **1.6. Empreses participades**
 - Centre Intermodal de Logística
- 43 Consultoria ILI Logística Internacional
- 44 Formació ILI
- Fundació CARES
- 45 Fundació Logística Justa
- 48 Port 2000
- 49 World Trade Center Barcelona





1. Missió, visió, valors i objectiu estratègic

La missió del Port de Barcelona va ser definida en el Primer pla estratègic i mantinguda en el segon i tercer en aquests termes:

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.

Tal com descriu el Tercer pla estratègic, aquesta missió s'ha de desenvolupar segons els principis d'actuació següents:

1. Ha de fomentar el desenvolupament econòmic del seu entorn i ha de ser un instrument facilitador del comerç internacional.
2. Té com a funció principal aportar valor al seu *hinterland* mitjançant la millora de la competitivitat de les empreses (importadors, exportadors i carregadors) que utilitzen Barcelona com a port.
3. Ha de garantir l'eficàcia, l'eficiència, la transparència i la simplicitat operativa dels seus processos: ha de ser un port fàcil per als operadors del *hinterland*.
4. Ha de garantir un creixement sostenible de les seves infraestructures i del seu tràfic, i ha de desenvolupar una gestió responsable de l'impacte sobre l'entorn en tots els seus camps d'actuació.
5. Ha de valorar els seus treballadors i comprometre's amb ells, ja que són el seu principal actiu.
6. Ha de ser un port innovador que s'avanci a les necessitats dels seus clients, creant serveis de valor en la logística i el transport.
7. Finalment, el Port de Barcelona ha de ser un referent a escala mundial en tots els seus àmbits de gestió.

En l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) es concentren totes les competències i responsabilitats relatives a la gestió dels serveis portuaris, sense perjudici de les competències administratives que puguin recaure en altres òrgans. Aquesta organització ha definit una missió pròpia, que és:

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 del Port de Barcelona, que concreta on vol arribar, 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 del seus integrants, són:

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

Així mateix, l'APB es planteja el següent objectiu estratègic del Port de Barcelona, a assolir a mitjà termini:

Ser el primer port logístic del sud d'Europa i de la Mediterrània el 2015.





TON
NTY 65 TON

91

9



TCB 19



1.1. Presidència

> COMUNICACIÓ

L'objectiu principal de la Direcció de Comunicació és donar a conèixer la importància del Port de Barcelona com a motor econòmic, incrementar la visibilitat d'aquesta infraestructura i vehicular la informació que genera, a través de la relació amb els mitjans de comunicació.

Un dels instruments més utilitzats són les **notes de premsa** dirigides als mitjans de comunicació per tal d'informar sobre les novetats i l'evolució de l'activitat del Port i les empreses vinculades. Durant aquest exercici s'han enviat un total de 128 notes, un 60% més que les elaborades el 2010. Destaquen les referents a temes com el nomenament de Sixte Cambra com a president del Port de Barcelona; l'aprovació del projecte constructiu de la nova terminal de contenidors del moll Prat; l'aprovació de les noves bonificacions de les taxes portuàries per al 2011; la temporada de creuers i els rècords de l'any; la tercera freqüència del servei Barcelyon Express; la posada en servei de la remodelació del passeig Gabriel Roca; l'estrena del nou portal web del Port; la posada en marxa de la iniciativa Megaports; la licitació dels accessos viaris i ferroviaris provisionals al moll Prat; l'estrena del nou atracament per a líquids a granel, del moll de l'Energia, i la designació per part de la Comissió Europea del corredor mediterrani com a projecte prioritari de la Xarxa Transeuropea Bàsica de Transports, entre d'altres. També s'ha fet el seguiment de la missió comercial a Turquia i de la presència del Port a diverses fires comercials.

D'altra banda, s'han impulsat accions específiques en determinats mitjans, per tal d'incrementar el coneixement de l'opinió pública sobre el Port. En concret, s'han publicat especials o publireportatges als diaris *Expansión* i *El Periódico de Catalunya* i a la revista *Catalunya Empresarial* i el Port ha patrocinat un espai informatiu dedicat a l'economia a la Federació de Ràdios Locals de Catalunya.

Una important novetat introduïda enguany per ampliar l'abast de les informacions relacionades amb el Port ha estat la **traducció a l'anglès de les notes de premsa** més



rellevants i el seu enviament als mitjans internacionals especialitzats. Així, durant el 2011 s'han tramès una desena de notes de premsa a mitjans anglosaxons, relacionades amb els resultats de tràfic del primer semestre, l'arribada del *Norwegian Epic*, els rècords assolits en matèria de creuers, l'evolució del tràfic ferroviari, la designació del corredor mediterrani com a projecte prioritari de la Xarxa Transeuropea Bàsica de Transports i l'adjudicació a Creuers del Port de Barcelona de la gestió de la terminal de creuers de Singapur, entre d'altres.

Aquest esforç s'ha traduït en més presència del Port de Barcelona en la premsa internacional. Així, durant aquest exercici publicacions com ara *Container Management*, *Containerisation International*, *Lloyd's List*, *Port Technology*, *GreenMed Journal*, *International Transport Journal*, *Port DeepWater* i *International Freight Weekly* han informat periòdicament sobre les novetats del Port de Barcelona.

Amb l'objectiu de presentar de primera mà alguns dels principals esdeveniments del Port, fer més propera l'operativa portuària i afavorir l'intercanvi i el coneixement directe dels representants dels mitjans, s'han emès 28 **convocatòries de premsa**. Aquestes han inclòs actes d'àmbit molt divers: la jornada de presentació de la marca de qualitat Port de Barcelona Efficiency Network; les rodes de premsa de presentació de resultats de 2010 i de la temporada de creuers 2011; la visita a les obres del moll Prat; el simulacre general marítim, i l'entrega de mètopes per a primeres escales de vaixells, entre d'altres.

Un dels projectes comunicatius més importants que ha vist la llum aquest any ha estat el **nou portal web** del Port de Barcelona, que des del 30 de juny està disponible al domini habitual: www.portdebarcelona.es. La nova versió –totalment actualitzada pel que fa a continguts, disseny i opcions de navegació– s'emmarca en l'estratègia comunicativa del Port d'apropar-se a clients i usuaris i de projectar la seva imatge en sintonia amb la seva nova cultura corporativa, basada en més transparència i orientació al client.

El nou portal dona més visibilitat al Port com a conjunt d'empreses i serveis i potencia els continguts que contribueixen a generar nous mercats i oportunitats de negoci. En aquest sentit, pretén destacar la marca Port de Barcelona des d'un punt de vista global, tot presentant l'Autoritat Portuària com l'eix vertebrador del conjunt d'empreses de la Comunitat Portuària de Barcelona, que tenen objectius comuns i comparteixen estratègies comunicatives. El nou disseny de la web posa èmfasi en els apartats que relacionen més directament el Port amb tres grans públics: els seus clients, els seus operadors i la ciutat.



En la línia de diversificar les vies de comunicació i adaptar-se a les noves tendències en aquest àmbit, s'ha aprofitat la renovació del nou portal per incloure els accessos als perfils que el Port de Barcelona manté a les **xarxes socials**. Una presència digital que creix any rere any, com mostren les dades del 2011:

- Facebook: 603 amistats
<http://www.facebook.com/port.debarcelona>
- Twitter: 652 seguidors i seguiment de 99 perfils
<http://twitter.com/PortdeBarcelona>
- Youtube: 6 subscriptors
<http://www.youtube.com/PortdeBarcelona>
- LinkedIn: 98 contactes
<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>

Pel que fa a l'àrea d'**Imatge** –que vetlla per mantenir i desenvolupar els trets corporatius de l'entitat i de la marca Port de Barcelona–, s'ha consolidat la integració en tots els àmbits del nou *Manual d'Imatge Corporativa*, ja reflectit en tota la papereria, les presentacions, els materials de difusió, els vehicles, els uniformes, etc. Des d'aquesta àrea també s'ha dirigit el disseny dels estands per a les fires en les quals ha participat el Port el 2011 –Intermodal South America, Transport Logistic, el Saló Internacional de la Logística (SIL), SINO Conference de Xangai, Cruise Shipping Miami, Fruit Logistic Berlin, etc.–, així com el disseny dels fulls comercials i les informacions promocionals per a aquests esdeveniments.

Una altra de les funcions prioritàries per al bon funcionament de les comunicacions externes, i de suport a tota l'organització ha estat el manteniment i l'actualització constant de les **bases de dades** existents.

Així mateix, el **Servei Lingüístic** ha continuat l'atenció personalitzada de consultes i dubtes dels usuaris de l'organització que ho han sol·licitat. S'ha encarregat de la **revisió de documents** molt variats, entre els quals destaquen l'adaptació al català de la base de dades Selligent, per al departament de Desenvolupament de Negoci, els textos per a la seu electrònica del Port, la memòria anual corporativa, la dels Serveis Mèdics i la de Responsabilitat Social Corporativa, així com alguns manuals de formació interna. Dins l'àmbit de **dinamització** ha continuat l'edició de la pàgina sobre l'ús de la llengua catalana "El tinglado", que es publica mensualment al diari *Marítimas*. El departament s'ha encarregat també d'organitzar la celebració del dia de Sant Jordi, amb l'obsequi a cada treballador de l'APB d'un exemplar del llibre

On ningú no et trobi, d'Alicia Giménez Barlett, i la presència de l'autora per dedicar-lo als interessats. Per a l'ocasió, a més, l'àrea d'Imatge ha dissenyat un punt de lectura que s'ha entregat amb el llibre.

Finalment, aquest any la Direcció de Comunicació ha presentat la **proposta de comunicació corporativa per a 2012/2013**, basada en dos objectius principals: d'una banda, millorar el coneixement del Port de Barcelona entre els líders d'opinió i la ciutadania, tot obrint les portes de l'organització i augmentant la seva proactivitat informativa i relacional; i, d'una altra, potenciar el prestigi i la reputació de la marca 'Port de Barcelona' tant en l'àmbit estatal com internacional. Per aconseguir-ho ha fixat un pla d'acció amb quatre línies d'actuació bàsiques: un pla de relacions institucionals, una campanya de publicitat corporativa del Port, un pla de comunicació digital i 2.0 i un programa de comunicació específic per a la inauguració del Port Center.

> PROMOCIÓ DE LA COMUNITAT PORTUÀRIA

Consell Rector i Grups de Treball

El Consell Rector de la Comunitat Portuària té l'objectiu de materialitzar la voluntat de cooperació entre l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i totes les institucions públiques i privades que duen a terme la seva activitat en l'àmbit portuari. Durant l'any 2011 ha celebrat dues assembles i també dues reunions del Comitè Executiu (31 de maig i 14 de desembre), en les quals s'han presentat els avenços i treballs realitzats per cadascun dels grups de treball. A més, a la primera reunió, hi va haver la ponència "Dinàmica en l'estratègia de marca de la Comunitat Portuària 2008-2010" i en la segona, "Els eixos bàsics de la campanya de comunicació 2012 del Port de Barcelona".

Les principals actuacions desenvolupades per cada grup de treball durant l'any 2011 han estat les següents:

- **Fòrum Telemàtic.** Durant el 2011 aquest grup ha treballat en la millora i el desenvolupament de vuit procediments i ha implantat el referent a posicionament de contenidors per a inspecció i el de llistes de descàrrega i càrrega de vehicles per a aquest tipus de tràfic. El grau de telematització de contenidors al Port a final d'any ha estat d'un 83,8%.
- **Innovació.** El 22 de març aquest grup ha constituït el Clúster Logístic de la Regió Metropolitana de Barcelona, que lidera Barcelona-Catalunya Centre Logístic i està inscrit al registre d'Agrupacions Empresariales Innovadores (AEI). Altres actuacions desenvolupades pel grup han estat: la presentació de les conclusions de l'estudi sobre innovació al Port, la participació en la comissió interportuària de R+D+I constituïda per Ports de l'Estat, i la signatura d'un acord de col·laboració entre el Port de Barcelona i la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) en els àmbits de la formació, recerca, desenvolupament i la transferència tecnològica. Així mateix, el Port ha seguit treballant com a líder, soci o observador en un total de nou projectes internacionals d'innovació subvencionats per les institucions europees.

- **Màrqueting i Comercial.** D'una banda, aquest grup s'ha encarregat de divulgar la nova política comercial de l'APB en relació amb la normativa de taxes de la Llei de ports i de presentar la nova web del Port a la Comunitat Portuària, a través de les diferents reunions periòdiques que manté per tal de detectar possibles punts dèbils en la cadena de transport marítim. D'una altra banda, ha impulsat la participació en diverses accions comercials i de promoció al *hinterland* i *foreland*, entre les quals destaca l'activa participació en la missió empresarial a Turquia, del mes de novembre. També ha presentat el calendari de promoció del proper exercici i la missió empresarial que tindrà lloc a Brasil, durant el novembre de 2012.

- **Short Sea Shipping (SSS).** Enguany aquest grup de treball ha presentat les dades de tràfic de SSS, totes positives respecte l'any anterior, especialment l'augment d'un 14% en vehicles; una prova del simulador de costos que l'associació Shortsea Promotion Center (SSPC) té previst llançar el 2012, i els diferents tipus de trens amb plataformes *ferroustage* mitjançant transport combinat acompanyat i no acompanyat.

- **Qualitat.** El mes de maig del 2011 s'ha activat la nova marca de qualitat, sobre la qual s'han organitzat jornades divulgatives a les administracions amb les quals el Port ha signat un compromís respecte el nou Pla de qualitat. A partir de l'actuació d'aquest grup també s'ha celebrat l'acte de lliurament de la marca a les empreses certificades (50 en total), s'ha elaborat un pla de comunicació i promoció de les empreses certificades i s'ha creat el Comitè de Seguiment, per tal de revisar i valorar periòdicament els resultats dels diferents elements del nou Pla de qualitat.

Missió comercial a Turquia

Turquia ha estat la destinació de la missió comercial multisectorial organitzada pel Port de Barcelona amb la col·laboració de la Cambra de Comerç de Barcelona i desenvolupada a la ciutat d'Istanbul, del 21 al 24 de novembre. La delegació empresarial ha estat encapçalada pel president del Port de Barcelona, Sixte Cambra, i l'han integrat 64 empresaris de 48 empreses (11 empreses importadores/exportadores, 30 de la Comunitat Portuària, cinc mitjans de comunicació i dues institucions), a més dels màxims representants de la Comunitat Portuària de Barcelona.



A la **jornada empresarial**, en la qual s'han presentat els serveis del Port i les oportunitats de negoci entre ambdós països, hi han assistit més de 200 empresaris de Turquia. Paral·lelament, amb l'objectiu de facilitar l'intercanvi d'informació i l'anàlisi d'aspectes importants per al transport i comerç marítim, s'ha organitzat una jornada tècnica intermodal dedicada a les duanes i al tràfic de *short sea shipping*, en la qual han participat 45 operadors i representants institucionals de Turquia i Barcelona.

Quant a les **reunions bilaterals**, prèviament s'havien elaborat 24 agendes de contactes personalitzades i planificat més de 229 reunions empresarials, amb una mitjana de 10 contactes per empresa. Aquestes han valorat molt positivament tant les expectatives de col·laboració com les oportunitats concretes de negoci i intercanvi d'informació resultants.

En l'àmbit institucional s'ha signat un **acord de col·laboració** entre ATEIA i UTIKAD, amb l'objectiu de millorar els circuits documentals de les mercaderies i agilitzar-ne el transport. D'altra banda, l'Escola Europea de Short Sea Shipping ha establert acords de col·laboració amb diverses universitats i escoles superiors per impartir cursos de formació en l'àmbit de la intermodalitat i també ha signat un preacord amb la naviliera Arkas per tal de col·laborar en projectes europeus sobre transport marítim i cadenes logístiques a temperatura controlada.

> CENTRE DE DOCUMENTACIÓ

El Centre de Documentació té com a objectiu centralitzar, gestionar, estudiar i difondre la informació específica del Port de Barcelona i de les activitats que s'hi desenvolupen. La programació de 2011 s'ha centrat principalment en actuacions de conservació dels fons i de la seva catalogació i descripció per potenciar a mig termini la seva divulgació.

Arxiu central

L'Arxiu és la unitat que s'encarrega de recollir, tractar i conservar els documents de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). El volum de documentació que conserva s'incrementa amb les transferències que realitzen periòdicament els departaments: enguany han estat 17, amb un volum total de 370 capses, més d'un terç de les quals ha provingut de la Subdirecció General d'Econòmic Financer.

La consulta de documents ja transferits a l'Arxiu es du a terme a través del servei de préstec. Durant el 2011 s'han desaxibat per a consulta un total de 871 documents, dels quals s'han retornat el 85%.

La documentació arxivada es conserva en un dipòsit del World Trade Center (WTC) i en tres més, situats a l'edifici Asta (tram VI), tots al límit de la seva capacitat. Per aquest motiu s'ha hagut d'habilitar un nou dipòsit de 300 m², amb capacitat per a unes 5.000 capses d'arxiu.

Digitalització

De tota la documentació conservada als dipòsits de l'Arxiu, els projectes històrics són els que més es consulten de forma regular. Amb la finalitat de facilitar l'accés a aquesta

informació, però alhora preservar la documentació original, s'ha iniciat la digitalització d'una selecció d'aquests documents. L'any 2011 s'han digitalitzat 119 projectes històrics, que representen 1.551 fitxers en format PDF i dels quals més de 800 són plànols dels anys 1859 i 1948. Els propers anys es continuarà amb aquesta tasca fins a digitalitzar la totalitat dels més de 2.000 projectes històrics d'obres.

També s'ha iniciat a manera de prova la digitalització d'unes plaques de vidre amb imatges del Port de Barcelona, del fotògraf Pablo Audouard, de l'any 1896.

Totes aquestes actuacions permetran la divulgació general del ric fons documental de l'APB i preservar-ne els originals.

Restauració

A causa del pas del temps, de condicions mediambientals adverses i de la manipulació continuada, alguns documents s'han deteriorat i cal restaurar-los per tal d'aturar-ne la degradació i evitar la pèrdua irreversible d'informació. Es tracta d'un procés artesanal molt lent i que requereix molta cura.

Amb l'objectiu de conservar la documentació històrica que forma part del patrimoni documental de l'APB s'han restaurat 17 projectes d'obres i set llibres sobre la història del Port de Barcelona.

D'altra banda, s'ha dut a terme la neteja i protecció en sobres i capses de pH neutre de les 3.300 plaques de vidre del fons Carlos de Angulo, del període 1900-1940.



Inventaris

Abans de fer la divulgació del fons del Port de Barcelona és necessari tenir la descripció del seu contingut. En aquest sentit s'han elaborat o actualitzat quatre instruments de descripció:

- Inventari de la documentació del Far de Palamós. El fons conté 47 llibres (diaris de servei, registre, comptes, consums, etc.) i tres capses d'arxiu definitiu de projectes i correspondència, el document més antic de les quals data de 1883. Aquesta documentació es conserva i es pot consultar gràcies a la col·laboració del faroner.
- Catàleg del fons de fotografies Carlos de Angulo. S'ha revisat i completat una base de dades amb 3.300 fotografies en blanc i negre, del període 1900 a 1940.

- Programa fotogràfic. S'ha iniciat la captura de 3.000 imatges en blanc i negre, del període 1960 a 1980, classificades per temes.
- Catàleg de mètopes. Amb motiu del trasllat de les diferents dependències a les oficines del WTC, l'arxiu va recollir un conjunt de 91 mètopes, que aquest any s'han inventariat. L'interès de l'Arxiu és anar ampliant de forma sistemàtica aquesta col·lecció, integrada per peces intercanviades amb diferents vaixells, en record de la seva primera atracada al Port i fruit dels contactes i relacions amb altres ports i institucions de tot el món.
- Catàleg de plaques i regals. S'ha aprofitat el trasllat aquest darrer any del Departament de Relacions Públiques per inventariar les plaques i els regals que s'han transferit a l'Arxiu. En total hi ha 128 objectes.

Arxiu històric

Durant l'any 2011 s'han dut a terme totes les actuacions previstes en el Pla d'actuació 2011, en el marc del Conveni de col·laboració amb el Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, relatives a documentació històrica. Concretament, s'ha continuat amb la classificació de la documentació administrativa corresponent al període de la Junta d'Obres del Port de Barcelona i s'ha procedit a canviar a un format de seguretat els vídeos de l'APB dipositats al Museu Marítim de Barcelona.

Patrimoni artístic

Al llarg de l'any 2011 s'ha continuat amb la política encaminada a la identificació i preservació de les col·leccions que formen part del patrimoni artístic de l'APB. En aquest sentit s'ha desenvolupat la segona fase de l'inventari i descripció dels objectes que en formen part i que ha finalitzat amb la identificació de 416 objectes que pertanyen a les col·leccions de pintura i obra gràfica, maquetes de vaixells, objectes nàutics, objectes històrics i fotografies. Així mateix, seguint aquesta política, s'han restaurat 95 fotografies artístiques que es van encarregar per publicar en el llibre *Porta d'Aigua*.

Aquest any s'ha dut a terme la restauració integral del quadre *El Port de Barcelona*, de l'artista Eliseu Meifrèn i Roig, una de les peces emblemàtiques de la col·lecció de pintura i obra gràfica de l'APB, que ha comptat amb la supervisió i direcció del Centre de Restauració de Béns Mobles de Catalunya, depenent de la Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya. Els treballs han evidenciat la gran vàlua del quadre per la tècnica i els materials emprats i ha posat al descobert que l'obra es va pintar a sobre d'una marina del mateix artista.

Servei de documentació

El Servei de Recull de Notícies diàries ha assolit més de 121.378 consultes, sense tenir en compte les realitzades a través de l'e-Portal.

Enguany també s'ha dut a terme la primera part de la reorganització del fons bibliogràfic, amb la catalogació de les publicacions de la sala de consulta i el servei de l'hemeroteca ha deixat en préstec 4.668 exemplars de 208 títols de revistes a 57 departaments.



La Direcció d'Organització i Consultoria de Negoci aglutina tots els aspectes de l'organització interna de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), des del suport a la planificació general i control de gestió de l'entitat, fins a l'organització dels processos portuaris en què intervenen totes les administracions i empreses involucrades en el pas de mercaderies pel Port. El seu objectiu final és assolir una millora contínua de l'eficiència i l'orientació al client de l'APB i dels processos logístics relacionats amb el Port de Barcelona.

Organització interna de l'APB

Durant el 2011 s'ha definit un **sistema de mesura dels processos interns de l'APB**: s'han elaborat un conjunt d'indicadors d'eficiència i qualitat de servei de cadascun dels processos d'explotació, atès que són els que tenen una incidència més directa sobre la imatge de l'APB cap a l'exterior; i a partir del gener del 2012 s'elaborarà un informe periòdic per direcció, amb la mesura d'aquests indicadors.

Quant a la **millora contínua de processos i procediments**, els principals projectes que s'han abordat són els processos de contractació, d'autorització i de liquidació de despeses de viatge, d'aval i fiances i dels procediments operatius de l'oficina de suport de la Policia Portuària.

D'altra banda, s'ha desenvolupat una **definició d'estructura organitzativa interna** alineada amb els processos i productes. Per arribar-hi s'ha definit, en primer lloc, el mapa de processos de l'APB, que inclou els processos de primer i segon nivell i s'han concretat, al mateix temps, les competències de cadascuna de les subdireccions, tant internes com dins dels processos estratègics o de Direcció. Per fomentar la coordinació i flexibilitat internes s'han definit també mecanismes basats en dos instruments: els comitès de coordinació i la designació de responsables de producte i de procés.

Planificació i seguiment dels objectius del Pla d'empresa

Una altra de les funcions d'aquesta direcció és coordinar tots els departaments per definir i assolir els objectius i les iniciatives que marca el Pla d'empresa. En aquest sentit, el mes de juny es va entregar a Ports de l'Estat la planificació d'objectius del 2012 i de les iniciatives que desenvoluparà l'APB per tal d'aconseguir-los, dades que es van revisar el mes de novembre. Trimestralment s'ha fet el seguiment del compliment dels objectius anuals.

Organització de processos logístics del Port de Barcelona

L'any 2011 s'ha posat en marxa i s'ha consolidat el nou Pla de qualitat, definit i aprovat pel Consell de l'APB l'exercici anterior, i que involucra totes les administracions i les empreses que voluntàriament s'hi adhereixen. Aquest pla, denominat Efficiency Network, estableix una sèrie



de compromisos d'eficiència envers els clients finals (importadors i exportadors) i unes compensacions pels possibles incompliments.

També s'ha continuat amb la dinàmica de millora dels processos portuaris iniciada el 1993, amb la creació del Fòrum Telemàtic, grup de treball que integra representants de totes les administracions i col·lectius d'empreses que operen al Port de Barcelona.

Enguany s'ha treballat, igualment, en catorze projectes de millora, una part dels quals ja han finalitzat i d'altres encara són en curs de definició o d'implantació. L'atenció s'ha centrat en els àmbits considerats més crítics per a l'eficiència i la competitivitat del Port: els processos de control de la Duana i del Servei d'Inspecció de la Frontera, el procés de transport ferroviari de contenidors i els processos inherents al *short sea shipping*. Per a algun d'aquests projectes s'ha comptat amb finançament a través de programes de la Comissió Europea.

> SISTEMES D'INFORMACIÓ

La Direcció de Sistemes d'Informació té la missió d'aportar solucions en l'àmbit de les tecnologies de la informació, que contribueixin a la competitivitat i l'eficiència de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i del Port de Barcelona, en general.

Per a la **gestió interna** de l'APB, aquest departament garanteix els serveis de comunicacions, ofimàtica, aplicacions informàtiques de gestió corporativa i d'ajuda a la presa de decisions (*business intelligence*), intranet i web, plànol del Port i sistemes de seguretat i control. En aquest àmbit, les principals actuacions empreses durant l'exercici 2011 s'han dirigit a implantar una plataforma BPM (Business Process Management), que permeti automatitzar els processos interns que es fan a l'entitat.

En l'**àmbit de les infraestructures**, aquest any s'ha posat en funcionament el nou Centre de Procés de Dades (CPD) i s'han iniciat els treballs per dotar la torre de control marítima dels equipaments i aplicacions que permetin un control automàtic del tràfic marítim.

Pel que fa a la **seguretat**, enguany s'ha inaugurat el sistema Megaports, de control de radiacions dels contenidors, i s'ha creat la zona d'inspecció secundària, on també s'ha instal·lat l'escàner de contenidors. Amb aquestes mesures Barcelona s'inclou entre els ports qualificats com a segurs per la duana americana. D'altra banda, s'ha dotat tota la Policia Portuària de terminals Rescat, una xarxa que facilita tant la tasca d'aquest cos, de forma individual com en l'actuació conjunta i la coordinació amb altres col·lectius de seguretat de Catalunya. Per últim, s'han fet millores en diferents sistemes del Centre de Control.

Quant al **desenvolupament d'aplicacions informàtiques**, durant el 2011 s'ha finalitzat l'adaptació a la nova llei de ports així com l'aplicació de la nova identitat visual a les factures del Port. Així mateix, s'ha estrenat la nova pàgina web del Port de Barcelona, que contribueix a difondre les accions empreses en aplicació del Pla estratègic, i la seu electrònica del Port, a través de la qual és possible fer tràmits no presencials i amb la identificació digital.



En relació amb els **sistemes d'informació geogràfica**, a més de la tasca contínua de mantenir actualitzat el plànol del Port, s'han posat al dia altres productes cartogràfics i s'ha implantat un servei de missatges SMS, que ha de permetre gestionar millor les emergències. El servei d'intercanvi electrònic de dades EDI, que funciona des de fa anys, ha superat el 2011 el milió de missatges intercanviats entre l'APB i els seus clients.

Imatge de la portada de la seu electrònica





> SERVEI D'ACCÉS UNIFICAT

El Servei d'Accés Unificat (SAU) és la finestra única de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i té la missió de facilitar i fer més accessible la tramitació i l'obtenció d'informació sobre els serveis que l'organització ofereix als diferents usuaris de la comunitat portuària. El SAU disposa, també, d'una oficina específica per als serveis dirigits al sector del transport, especialment de contenidors: el Centre d'Identificació del Servei d'Accés Unificat (CISAU).

Durant el 2011 el SAU ha atès menys trucades telefòniques (66.792) que l'any anterior, si bé ha gestionat més cobraments i ha tramitat i registrat més documents. Com a dades més rellevants destaquen l'augment de gestions d'autoritzacions específiques per al transport de contenidors i la tendència a disminuir els tràmits presencials, a causa del creixement de la tramitació via EDI i la implantació de serveis a la web, que permeten tramitar remotament.

Tràmits electrònics

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 a desplaçaments, a més de facilitar la gestió i abaratir els costos per als usuaris del Port de Barcelona.

Des del SAU s'impulsa la utilització dels mitjans electrònics per a la sol·licitud de serveis com, per exemple, les autoritzacions de transports especials, les sol·licituds de plecs de licitacions i els pagaments de factures. Aquests i molts altres tràmits ja es poden fer en línia o telefònicament.

	Trucades telefòniques	Documents tramitats	Documents registrats	Cobraments realitzats
2009	80.114	91.898	11.880	38.042
2010	72.360	121.530	10.622	45.694
2011	66.792	152.273	12.944	52.445

1.3. Infraestructures

> ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES

Al llarg de l'any 2011, l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha destinat més de 85 milions d'euros al capítol de les infraestructures, xifra que representa aproximadament un 81% del volum d'inversió total de l'entitat. Respecte de la quantitat prevista per a aquesta partida, cal destacar l'alt grau de compliment assolit aquest exercici.

Gran part de la inversió s'ha concentrat en les actuacions relatives a la zona d'ampliació, el moll Prat, l'adequació de la xarxa ferroviària a l'ample estàndard, l'ampliació del moll Sud, les millores del dic de l'Est i el desenvolupament de la vialitat interna del Port de Barcelona. A continuació, es descriuen els projectes i les actuacions més rellevants iniciades o en fase d'execució durant l'any 2011.

Ampliació sud

Durant aquest any ha finalitzat l'**Habilitació de la línia d'atracada del moll Prat (àrea sud)**, que s'emmarca en el procés d'ampliació cap al sud del Port de Barcelona.

La inversió s'ha centrat en l'execució de la biga escaló o superestructura del moll Prat, a la qual s'ha dotat de les instal·lacions necessàries perquè hi puguin amarrar i atracar els vaixells portacontenidors de darrera generació; també s'hi han col·locat els elements necessaris per al funcionament de les grues i equipaments, i s'ha adequat la línia d'atracada relativa a 1.000 m més cap al sud.

Habilitació d'espais

Per tal de potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril és necessari comptar amb una via d'ample mixt (internacional i ibèric) a la terminal ferroviària de la Terminal de Contenidors de Barcelona (TCB). La finalització durant aquest exercici del projecte **Ampliació de la terminal ferroviària al moll Sud** en garanteix la compatibilitat funcional i de traçat amb una ampliació de sis vies d'ample mixt i 750 m de longitud útil. En definitiva, es tractava d'aconseguir una terminal ferroviària de més capacitat i que complís amb els estàndards d'interoperabilitat de la Comissió Europea.



Han continuat en execució les obres de l'**Ampliació del moll Sud**, la finalització de la qual està prevista per al 2012 i que consisteixen en la construcció d'una atracada de 623 m i una esplanada de 18 hectàrees. Amb aquestes actuacions la línia d'atracada augmentarà un 10% i la nova superfície incrementarà de manera significativa la capacitat de la terminal.

A més, la supressió del pantà de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), incrementarà les distàncies i el calat de la dàrsena, on reviren els vaixells, de manera que millorarà la maniobrabilitat entre els molls Sud, Adossat i de l'Energia.

Remodelació de molls existents

S'han executat diverses obres destinades a la remodelació i millora d'alguns molls. A continuació es detallen les més significatives.

El **moll Barcelona sud**, a l'extrem nord del Port de Barcelona, forma, juntament amb els molls de Sant Bertran i Ponent, la dàrsena de Sant Bertran, i es destina a l'atracada de creuers i ferris que transporten passatgers i mercaderies ro-ro.

A partir d'inspeccions submarines i de la part emergida, a més de les anàlisis geotècniques fetes en aquest moll, es va constatar un deteriorament dels blocs i un aflujament del material d'extradós. Aquest diagnòstic es va fer més evident al tram corresponent als mòduls 1 i 2, on es van detectar assentaments al paviment, així com desplaçaments de certa importància. L'any 2011 ha conclòs l'actuació **Reforç de molls de blocs. Moll de Barcelona, alienació sud. Fase I**, l'objectiu del qual ha estat la rehabilitació de la infraestructura que conforma el moll Barcelona.

El **dic de l'Est** va ser construït entre els anys cinquanta i setanta i constitueix una infraestructura estratègica que proporciona recer al port quan hi ha temporals. Té més de 5 km de longitud, se situa paral·lel a la costa i configura el perfil portuari.

Els temporals que han tingut lloc al port al llarg de la història han provocat una degradació progressiva al mantell, filtre i espatller d'algunes seccions de diferents trams del dic antic. Així, s'ha considerat necessari fer una actuació plantejada en quatre fases, amb la finalitat de reparar, reforçar i millorar-ne els diferents trams.

La primera fase, definida com a **Millora del dic de l'Est. Fase 1 (Reforç passeig Manuel Roca)**, ha finalitzat l'any 2011. Cal destacar la importància de la remodelació d'aquest passeig per a la ciutat de Barcelona.

També s'ha completat durant aquest exercici la **Millora del dic de l'Est. Fase 2**, que es correspon amb l'execució de la berma de suport del mantell principal del dic, el reforç d'aquest mantell als trams 2 i 3 i el reforç fins a la cota -4,50 m al tram 5.

Dins del projecte global de la millora d'aquest dic, està en marxa l'execució de la **Millora del dic de l'Est. Fase 2 (Rehabilitació espatller)**, que consisteix fonamentalment en el tractament d'esquerdes detectades i la recrescuda dels espatllers dels trams 3, 4 i 5.



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



Accessos viaris i ferroviaris

La construcció d'infraestructures viàries i ferroviàries contribueix a l'agilitat i rapidesa en l'entrada i sortida de mercaderies del recinte portuari i resulten imprescindibles per connectar el Port de Barcelona amb el seu àmbit geogràfic d'influència.

En aquest context s'emmarca la finalització del projecte **Elevació calçada Autoterminal**, per reorganitzar la vialitat interior de la zona de serveis i dotar d'un accés de qualitat el recinte portuari des del carrer A de la Zona Franca. Les obres han consistit en la construcció d'una rampa, que es convertirà en un pont elevat de 150 m de

longitud i 17,5 m d'ample per elevar el tràfic rodat sobre part de les instal·lacions d'Autoterminal, i que acaba en una segona rampa que connecta amb la rotonda d'accés al moll de l'Energia.

Per la part inferior el pont és permeable transversalment per no interferir les operacions terrestres de moviment de vehicles de les terminals d'Autoterminal i Setram. El viaducte disposa de quatre carrils (dos en cada sentit) de 3,50 m, amb vials d'emergència d'1 m d'amplada en ambdues parts i voreres d'1,50 m a la part exterior. L'actuació també ha inclòs la construcció d'una rampa ferroviària perpendicular al viaducte, que facilitarà la descàrrega dels vehicles del tren a la terminal.





D'altra banda, l'execució de la **Via ferroviària moll Costa** respon a les necessitats de l'APB de millorar el transport de mercaderies i ha consistit en la construcció d'un ramal ferroviari al moll Costa, així com un pont viari sobre el vial de circumval·lació del Port.

Al final d'aquesta nova via, d'ample ibèric i mètric, s'ha construït un pas elevat per a vehicles, que connecta aquesta infraestructura ferroviària amb l'esplanada del moll Costa, des d'on es prestarà servei a la terminal de *short sea shipping* i a la terminal del moll Sant Bertran, operada per la companyia Trasmediterrànea.

En l'àmbit de les infraestructures ferroviàries també ha conclòs en aquest exercici el projecte **Accés en ample UIC a la terminal de contenidors del moll Príncep d'Espanya**, que ha implicat dues actuacions: incloure l'ample de via UIC a la terminal ferroviària del moll Príncep d'Espanya i adequar a l'ample UIC els ramals que connecten aquesta terminal amb la xarxa ferroviària.

El 2011 s'ha iniciat el seguiment de les obres de la construcció de la **Terminal ferroviària del moll Prat**, que es preveu que acabin el desembre del 2012 i que ha rebut el suport financer de la UE dels fons TEN-T (convocatòria 2010).

Actuacions singulars

Durant aquest exercici han conclòs les obres de l'**Edifici del punt d'inspecció fronterer (PIF)**, que doten el Port de Barcelona d'una única instal·lació dedicada al control i la inspecció física i documental de mercaderies que arriben a la Unió Europea (UE).

El nou edifici del PIF del Port de Barcelona s'ha fet en una parcel·la d'11.800 m² a la zona sud del port i proper a la porta 29, un dels accessos principals. Es tracta d'un edifici de caràcter industrial i de gestió de tots els agents implicats en les fases mencionades, com ara les duanes, l'entitat gestora, els operadors econòmics i els Serveis d'Inspecció de la Frontera (SIF), entre els quals hi ha Sanitat Exterior, Sanitat Animal, Sanitat Vegetal i SOIVRE. Les dependències també compten amb zones d'aparcament d'espera per a camions.

Igualment, s'han pogut finalitzar les actuacions del projecte **Habilitació de la sala Barcelona**, que consisteix en l'adequació d'un local de 874 m² de superfície, a la primera planta de l'edifici del World Trade Center Barcelona, adjacent a l'estació marítima Nord, que serà la seu de les reunions del Consell d'Administració de l'APB, així com de les oficines del Departament de Relacions Públiques. També s'ha condicionat un auditori per a 60 persones (ampliable a 169), que es destinarà a rodes de premsa, actes, reunions i conferències d'alta ocupació.

En un altre ordre de coses, el **Subministrament de material granular provinent del reciclatge de la construcció** ha garantit l'abastiment estable, regular i en un volum suficient per a diferents obres del port. L'utilització d'aquest material implica uns resultats òptims i un bon aprofitament, tant per la gestió ambiental com per l'optimització i rendibilització que comporta el fet de poder substituir materials de pedra per d'altres significativament més econòmics.

Els PIF aporten les garanties sanitàries necessàries per inspeccionar productes destinats al consum humà i no-humà, amb la finalitat de determinar si compleixen les condicions sanitàries exigides per la UE. Per això se situen en punts d'accés de les mercaderies procedents de l'exterior d'aquesta zona, com ara són ports, aeroports i fronteres geogràfiques entre la UE i tercers països.

1.4. Explotació i Planificació

> OPERACIONS DE MERCADERIES I QUALITAT

Les principals activitats periòdiques del Departament d'Operacions de Mercaderies i Qualitat del Port de Barcelona són l'elaboració dels informes del Sistema de Qualitat, el disseny i l'actualització de manuals de servei i l'auditoria de suport per a l'aplicació de la millora contínua.

Informes del Sistema de Qualitat

El departament elabora informes trimestrals i un informe anual sobre el Sistema de Qualitat (SQ) del Port de Barcelona, document que pretén oferir una fotografia de la gestió del pas de la mercaderia pel port, amb l'objectiu de detectar els punts dèbils que permetin implantar la millora contínua.

Els informes es refereixen a l'activitat a les terminals, instal·lacions i organismes compromesos amb el Sistema de Qualitat del Port de Barcelona –Terminal de Contenidors de Barcelona, SL (TCB); Terminal Catalunya, SA (TerCat); el Punt d'Inspecció Fronterera (PIF); la Duana, i els Serveis d'Inspecció– i presenten dades relatives al control dels processos i als índexs de qualitat, com per exemple el temps d'inspecció al PIF, les intervencions de l'Equip de Qualitat (EQ) i les reclamacions del client, entre d'altres aspectes.

INTEGRITAT I SEGURETAT	2010	2011	VARIACIÓ
Contenidors plens descarregats i carregats dins del SQ	599.084	625.895	4,5%
Embalatges manipulats dins del SQ	2.792.912	2.460.133	-11,9%
Intervencions de l'Equip de Qualitat (EQ) en les incidències dins del SQ	136	503	269,8%
Incidències internes susceptibles d'activació de garanties	25	17	-32,0%
INSPECCIONS FÍSQUES			
Total d'inspeccions físiques	19.762	23.056	16,7%
% en relació amb el total de contenidors susceptibles d'inspecció (import+export)	3,3%	3,7%	11,6%
INSPECCIONS AL PIF			
Operacions	5.101	4.726	-7,3%
Temps de servei PIF (mitjana en minuts)	134,3	135,5	0,9%
RECLAMACIONS/GARANTIES			
Reclamacions rebudes pel departament	50	72	44%
Garanties abonades	18	25	38,8%
Indemnitzacions per programa de garanties	5.318,34	8.200,39	54,2%





Referencials de servei del Port de Barcelona

Els referencials de servei són instruments que permeten que les organitzacions que participen en el seu desenvolupament i aplicació es diferenciïn de la resta per una major qualitat en la prestació dels serveis i, alhora, transmetin als seus clients l'esforç de millora pretès.

• Referencial de Servei Específic per a Terminals Ro-Pax

Durant el 2011 el Comitè de Qualitat de Ro-Pax ha revisat novament les característiques de qualitat de servei per a aquest tipus de terminals, per tal d'actualitzar-ne els requisits i incorporar-hi les aportacions realitzades per l'Organisme Públic Ports de l'Estat (OPPE), perquè aquest organisme n'ha de fer la valoració definitiva a principi del 2012.

• Referencial de Servei Específic per a Terminals de Grànels

Durant el 2011 les terminals Decal, TEPSA, Terquimsa, CLH i ERGRANSA han renovat les seves certificacions respecte d'aquest referencial, la nova versió del qual va ser aprovada el dia 24 de juny per l'OPPE.

• Manual de Servei d'Ajudes a la Navegació

El dia 19 d'octubre del 2011 es va celebrar una reunió del Comitè de Qualitat del Manual de Servei d'Ajudes a la Navegació (AtoN), en la qual es van aprovar les modificacions del seu sistema documental –proposades pel corresponent Grup de Treball de Qualitat de l'APB– i es van analitzar tant el mateix servei com les enquestes de satisfacció als seus clients.

El Comitè de Qualitat té previst reunir-se de nou durant el 2012.

• Referencial de Servei Específic per a Terminals de Vehicles

El gener de 2011 les dues terminals de vehicles del Port de Barcelona (Autoterminal i Setram) van renovar la seva certificació en el referencial específic per a aquest tipus d'instal·lacions.

Durant aquest exercici s'han dut a terme diferents reunions de seguiment entre l'APB, les terminals de vehicles i Estibarna, en les quals s'ha analitzat la informació obtinguda per l'EQ en la detecció i seguiment de les incidències. Aquestes sessions han possibilitat una millora

important en aspectes considerats crítics tant pel Port de Barcelona com pels seus clients.

• Referencial de Servei Específic per a Terminals de Contenidors

El mes de maig TCB va renovar la certificació en el Referencial de Servei Específic per a Terminals de Contenidors. Més endavant, el dia 24 de juny, l'OPPE va aprovar la nova versió d'aquest referencial.

• Referencial de Servei per a Navilieres

Durant aquest exercici les següents navilieres s'han certificat en el Referencial de Servei Genèric per a Navilieres.

- Gener: Maersk
- Febrer: Evergreen
- Novembre: MSC
- Desembre: Royal Caribbean Cruises i Celebrity Cruises

Auditories per a la millora contínua

Auditoria de certificació ISO 9001 al departament

El mes de novembre de 2011 el Departament d'Operacions de Mercaderies i Qualitat de l'APB va superar amb èxit l'auditoria de seguiment de la seva certificació, segons la norma UNE-EN ISO 9001:2008.

L'abast de l'auditoria ha estat la gestió del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona i la conclusió ha estat que el sistema és eficaç.

Auditoria a l'Equip de Qualitat

Durant el mes de novembre de 2011 el departament va realitzar l'auditoria de seguiment als treballs de l'EQ, per determinar el grau d'eficàcia de les activitats que desenvolupa dins del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona. No es van evidenciar desviacions significatives.

El departament, a més, ha participat com a observador en les següents auditories de certificació d'acord amb els referencials de servei:

- Febrer: Evergreen i Terquimsa
- Abril: TCB
- Maig: Decal
- Setembre: Royal Caribbean i Celebrity Cruises
- Octubre: ERGRANSA i TEPSA
- Novembre: CLH

1.4. > SEGURETAT INDUSTRIAL I MEDI AMBIENT

Seguretat Industrial

Durant l'exercici 2011 el tràfic de mercaderies perilloses contenitzades ha suposat un volum total de 569.979 tones, una disminució del 9%, que trenca la tendència ascendent de l'exercici anterior. En la mateixa línia, les mercaderies perilloses a granel han caigut un 11% i han registrat 9.905.366 tones. El total d'aquest tràfic ha estat tramitat a través de 86.281 autoritzacions (+ 8%), totes processades via intercanvi electrònic de dades (EDI).

D'altra banda, aquest any s'ha inaugurat el nou parc de bombers de Montjuïc, al carrer de Josep Carner, davant de l'edifici de vivendes del port. La instal·lació s'inclou dins el marc del conveni de col·laboració signat l'any 2006 entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), amb una vigència de vint-i-cinc anys, per complir amb les competències respectives en matèria de protecció civil, prevenció i extinció d'incendis i salvament. Aquest nou equipament dota l'entorn portuari d'una infraestructura d'emergències de primer nivell i juntament amb el parc de bombers del Port-Zona Franca, parcialment remodelat, suposa un augment significatiu dels efectius permanents.

En el capítol de la formació dirigida a bombers i comandaments, enguany s'han dut a terme quatre edicions del Curs de suport vital bàsic i oxigenació, amb una participació de 37 bombers, i un curs de risc químic, impartit per l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya, per a un total de 30 comandaments de bombers; d'altra banda, per als 30 bombers de nou ingrés s'ha fet un curs de risc químic, que inclou un apartat d'intervencions d'incendi en vaixells. També s'han ofert seminaris de manteniment i de reparació d'equipament subaquàtic, per a 38 bombers especialistes.

Quant als exercicis, pràctiques i simulacres al recinte portuari, s'han dut a terme els específics que preveu el Pla d'autoprotecció (PAU) del Port, per a les empreses afectades per la legislació d'accidents majors, amb el suport conjunt del Pacte d'ajuda mútua (PAM), així com els exercicis de submarinistes de bombers i les pràctiques conjuntes amb els remolcadors i algunes terminals. A més, s'han fet simulacres generals en l'àmbit del PAU, un en una terminal de risc major i un altre en l'àmbit marítim.

Medi Ambient

La significació econòmica i social dels ports per a l'economia regional i nacional, així com la diversitat d'activitats que s'hi desenvolupen i de mercaderies que s'hi manipulen, fa que siguin uns centres d'especial complexitat, pel que fa a l'àmbit mediambiental.

El Port de Barcelona, a través del Servei de Medi Ambient, manté des de fa anys línies de treball en matèria de protecció mediambiental, que han donat com a resultat una millora comprovable en els aspectes sobre els quals s'ha actuat.

Els punts en què s'ha centrat aquesta actuació els darrers anys han estat els següents:

1. Qualitat de les aigües portuàries
2. Qualitat dels sediments (dragatges)
3. Qualitat de l'aire
4. Gestió dels residus



5. Gestió dels residus dels vaixells
6. Gestió de les aigües residuals generades al recinte
7. Contaminació de sòls

La proximitat de les instal·lacions portuàries a la ciutat fa que les potencials afectacions ambientals per causa de l'activitat portuària hagin de tenir un tractament eficaç i passin a ocupar una posició de prioritat en els criteris de gestió. A més, el projecte d'integració urbana del Port Vell intensifica encara més aquesta proximitat, fet que provoca més pressió de l'opinió pública a favor de l'adopció de polítiques ambientals.

Els indicadors ambientals més importants es desenvolupen al capítol 5, dedicat a l'àmbit del medi ambient.



un 17% menys que el 2010; d'altra banda, a la zona comercial s'han redactat 50 minuts, una reducció del 44%, motivada principalment pel fort descens dels danys a camions i de la conflictivitat del transport terrestre, fet que constata una clara voluntat de millora de les relacions dins d'aquest col·lectiu.

De les minuts es deriven procediments judicials que impliquen la citació i el testimoniatge d'agents de la Policia Portuària als judicis corresponents. Enguany hi ha hagut 204 citacions judicials.

Polícia assistencial. Els agents portuaris han dut a terme 354 intervencions d'auxili i assistència als ciutadans i han gestionat 337 intervencions d'ambulàncies en territori portuari (-32%). En aquest sentit, s'ha corroborat el bon funcionament del conveni signat entre el Port, FREMAP i SEM 061, que garanteix una resposta inferior als set minuts en qualsevol requeriment a la zona del Port de Barcelona.

També s'han redactat 25 oficis per accidents laborals rellevants (un 56% més que el 2010), dels quals dos han estat greus, amb resultat de dues persones mortes. D'altra banda, l'Oficina de Suport de la Policia Portuària ha gestionat la devolució o tramesa als propietaris de 193 objectes perduts o sostrets, directament (109) o a través del consolat corresponent (84).

Polícia administrativa. En l'àmbit de la venda ambulants no autoritzada s'han aixecat 213 actes de comís (intervenció de productes a 'manters'), en les quals s'han intervingut més de 7.000 productes falsificats. La reducció d'aquesta activitat ha estat d'un 64%, arran de les mesures de pressió adoptades per l'Ajuntament de Barcelona, a partir del 15 de juliol i fruit de la bona col·laboració entre la Policia Portuària i la Guàrdia Urbana.

S'han tramès, també, 29 actes a la Direcció General de Ramaderia i Pesca, tres per intervencions de peix immadur i les altres 26 per intervencions relacionades amb la pesca marítima recreativa sense llicència (+86%), localitzades quasi totes al dic de la bocana Nord.

La Policia Portuària, a més, ha aixecat 10 actes relacionades amb la inspecció d'habitatges intervinguts i/o precintats per l'Autoritat Portuària de Barcelona per desnonaments dels inquilins, i l'Oficina de Suport ha gestionat 129 CEAS (expedients d'avaries causats per tercers a instal·lacions portuàries) i ha expedit 102 SITS (ordres de treball per reparar o reposar material danyat al recinte portuari, encarregades per la Policia Portuària).

Polícia de trànsit. La Policia Portuària ha promogut diverses campanyes pròpies i ha participat en gairebé totes les establertes pel Servei Català de Trànsit. En aquest àmbit s'han realitzat 2.867 proves de control d'alcoholèmia, de les quals només un 1,4% han estat positives; 1.039 controls de l'ús del telèfon mòbil al volant, que han generat 26 denúncies (2,5%), i 530 controls d'ús dels cinturons de seguretat o del casc, amb tan sols 3 infraccions (0,5%). Això mostra que avui hi ha un grau de compliment alt de la normativa viària al Port de Barcelona, en relació amb 10 anys enrere, en què els incompliments se situaven entorn al 12,5%.

Pel que fa a les denúncies, aquest any se n'han imposat 860 amb butlletí del Servei Català de Trànsit, 4.769 amb butlletí de l'Autoritat Portuària (sobretot estacionaments indeguts), 52 per incompliment del Reglament del Taxi

> SEGURETAT OPERATIVA

Polícia Portuària

Durant l'any 2011, tot i el lleuger augment del tràfic de mercaderies i de passatgers al Port de Barcelona, s'ha constatat una reducció de les infraccions administratives i altres fets que comporten diligències penals. A continuació es detallen les principals actuacions de la Policia Portuària en l'exercici de les funcions que assumeix dins del recinte portuari i que han contribuït a aquesta disminució.

Seguretat ciutadana. S'han redactat més de 313 minuts, que s'han presentat als corresponents cossos policials. A la zona pública del Port s'han dut a terme 263 actuacions que han comportat diligències penals,

i 105 relacionades amb la Normativa de Transports. I en compliment de l'ordenança corresponent, s'han realitzat 365 immobilitzacions de vehicles i 1.978 acompanyaments de transports especials dins del recinte portuari.

Quant a la sinistralitat, s'han registrat un total de 145 accidents de trànsit (+39%), 73 dels quals a la zona pública i 72 a la zona comercial, que han causat 60 ferits lleus i 6 de greus.

Protecció i seguretat portuària. En relació amb la normativa nacional i internacional sobre la protecció de vaixells i instal·lacions portuàries, destaquen les actuacions següents:

- S'han fet 2.200 serveis (+13%) de 8 hores en les operatives de creuers i 2.190 serveis (+22%) en les operatives d'embarcament i desembarcament de vaixells de cabotatge.
- S'han dut a terme 51 simulacres d'emergència, per complir amb la normativa vigent i comprovar el bon funcionament dels plans de protecció i d'autoprotecció de les instal·lacions portuàries.
- Al moll de l'Energia s'han controlat 18.883 visites, prèviament comunicades a través de les terminals que hi operen, al marge de les habituals, les quals ja tenen l'acreditació que els dona accés al moll.
- En el marc del Conveni de Col·laboració entre el Port de Barcelona i Bombers de Barcelona, i segons la normativa prevista, s'han fet un total de 796 intervencions dels Grups de Prevenció de Riscos (GPR), consistents en la presència d'un equip de Bombers i d'una patrulla de la Policia Portuària en el moment de la càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses.

Equipaments i materials

A mitjans del 2011 s'ha canviat tot el sistema de comunicacions de la Policia Portuària mitjançant un conveni amb la xarxa RESCAT, que ha suposat substituir totes les emissores antigues (*trunking* analògic) per altres noves de comunicacions TETRA, d'implantació i cobertura a tot Catalunya (Mossos, policies locals, bombers, 112 emergències, SEM 061).

També s'ha canviat l'integrador de comunicacions del Centre de Control per un de digital, més pràctic i funcional, la combinació del qual amb les emissores RESCAT ha estat un èxit.

Projectes de futur

Amb l'ajuda del Departament d'Organització Interna, a partir del febrer de 2011 es van començar a analitzar i a procedimentar totes les tasques que desenvolupa l'Oficina de Suport de la Policia Portuària, amb la finalitat d'introduir millores per aconseguir més eficàcia, eficiència i transparència. Per aquest motiu, es va dur terme un *benchmarking* a la Policia Portuària d'Algesires i l'ABP (Àrea Bàsica Policial) dels Mossos d'Esquadra de Badalona, per tal de conèixer el seu funcionament i importar-ne els processos que es puguin adaptar i millorar a l'APB. En finalitzar l'any gairebé tots els procediments estaven identificats i redactats per a la revisió posterior.

Durant l'últim trimestre del 2011 s'han col·locat els fonaments per posar en marxa la web de la Policia Portuària dins de la Intranet del Port i per a la creació d'un registre informàtic.





Protecció portuària

Els fets més importants que s'han produït durant l'any 2011 en el **compliment de la normativa de protecció portuària** han estat els següents:

- L'elaboració i tramesa del Pla de protecció al Ministeri de l'Interior, per tal que l'aprovi. Aquest pla recull des de l'anàlisi de riscos, amenaces i vulnerabilitats del Port fins a les mesures de seguretat instaurades i les futures, així com els protocols de comunicació, coordinació i actuació dels cossos policials i d'emergència que hi estan implicats.
- L'homologació i autorització del sistema de videovigilància del Port de Barcelona, per part de la Comissió de Control dels Dispositius de Videovigilància de Catalunya, atorgada pel Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya.

Dins de l'apartat de **mesures de protecció implantades** destaquen:

- El canvi del sistema de seguretat a les estacions marítimes internacionals, des de l'1 de març, realitzat per seguretat privada i que ha suposat l'increment del nombre d'efectius i la millora del control de persones i equipatges als accessos i zones restringides.
- L'aprovació per part del Consell d'Administració de l'APB d'una tarifa de seguretat, que afecta el passatge dels creuers internacionals.
- La creació de la Comissió de Seguretat de Creuers, amb la participació dels cossos policials, operadors i altres implicats per fer-ne seguiment i proposar millores de protecció.

- La instal·lació a l'accés número 3 del moll Adossat d'un mòdul amb escàner de raigs X de control i inspecció dels subministres als creuers.
- L'adquisició d'un detector portàtil de traces d'explosius, per tal de millorar la inspecció dels vehicles i equipatges a les terminals marítimes de línies regulars del Port. Aquesta mesura ha comportat la signatura de l'APB de l'acord de cessió d'ús de l'aparell a la Unitat Fiscal i de Seguretat de la Guàrdia Civil del port.
- Les inspeccions i auditories de seguretat a les instal·lacions portuàries afectades pel codi ISPS (26 instal·lacions), per tal que el Consell d'Administració de l'APB en pogués revisar i aprovar els plans de protecció.
- La continuació de la transició a les targetes d'acreditació electrònica per a tots els usuaris del Port de Barcelona i la coordinació amb les instal·lacions portuàries per adherir-se al sistema i que es puguin fer servir als accessos de les terminals.
- La pràctica anual de seguretat i emergència, realitzada el mes de novembre, a bord del vaixell *La Surprise*, de la companyia Suardiaz, a la zona d'ancoratge del Port, que va consistir en un simulacre d'amenaça de bomba, incendi i ferits. Després de les reunions prèvies de preparació i coordinació, l'exercici va suposar el desplegament d'un gran nombre d'efectius i recursos i es va comprovar la capacitat de resposta dels cossos policials i dels grups d'emergència en l'àmbit marítim del Port de Barcelona.

1.5. Estratègia i Desenvolupament

> DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA DEL PORT

Durant el 2011 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha continuat desenvolupant els serveis de mercat sota el concepte de **port en xarxa**. Consisteix a apropar l'oferta dels operadors marítims de Barcelona i dels operadors locals als clients del *hinterland*, a través de diferents centres de serveis que formen la xarxa del Port, adaptant-se a les necessitats de cada mercat.

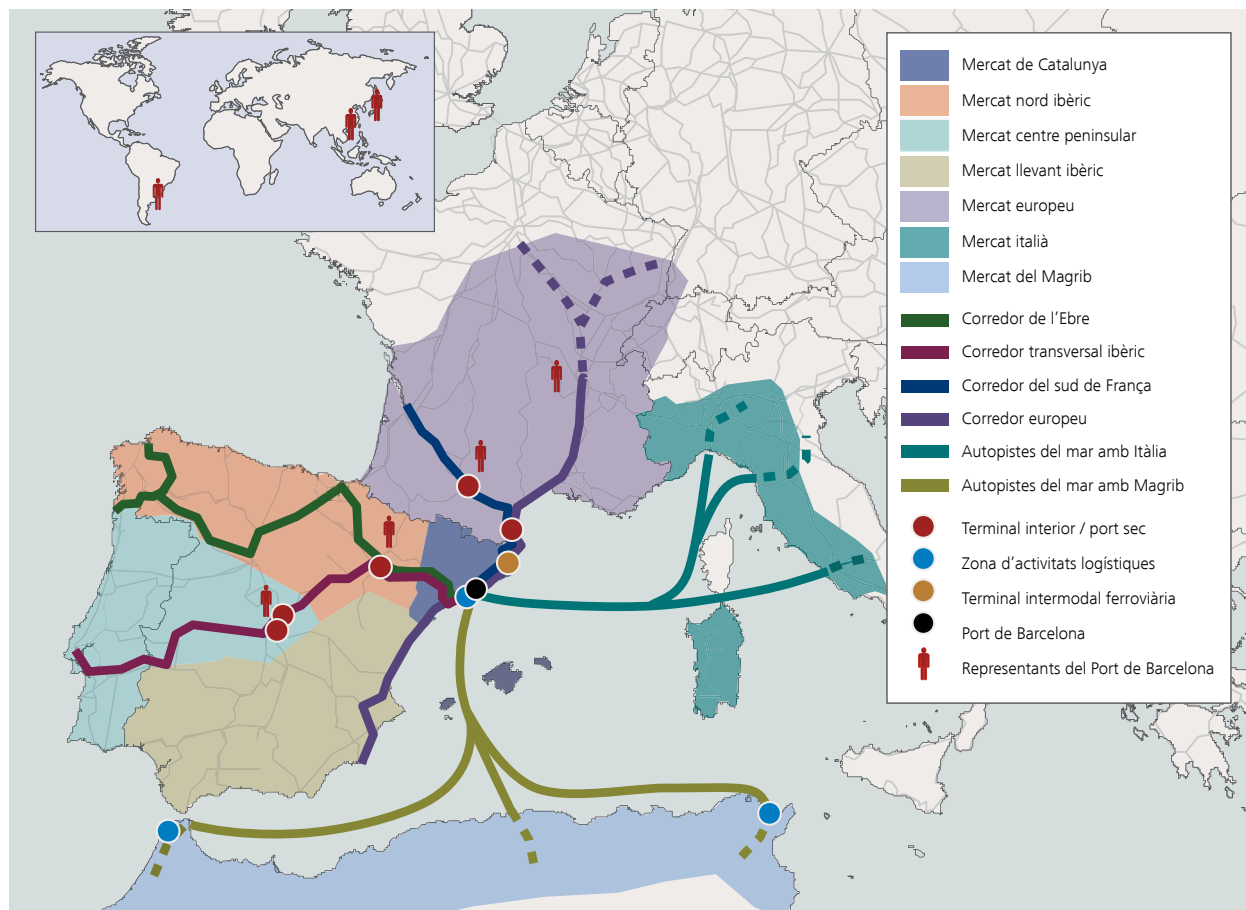


El mercat de Catalunya

Els serveis ferroviaris a Catalunya han tingut uns desenvolupaments molt importants al llarg d'aquest 2011. Així, el tràfic ferroviari del Port de Barcelona amb Constantí (Tarragona) ha crescut un 39,3%, amb 11.502 TEU manipulats; amb Lleida, un 94,4%, amb 11.423 TEU, i amb Tarragona-Classificació l'increment ha estat d'un 185%, amb 4.209 TEU, mentre que amb el Pla de Vilanova (Lleida) hi ha hagut un retrocés del 8,5% i s'ha assolit un volum de 3.108 TEU.

La principal inversió en infraestructures del Port de Barcelona en el mercat de Catalunya, a excepció del mateix port, és la societat **Terminal Intermodal de l'Empordà** (TIE, SL), en la qual participa amb un 49% del capital. Es tracta del conjunt format per la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà i l'actual

EL PORT EN XARXA





terminal de Vilamallà, ambdues situades al costat del centre d'emmagatzematge i distribució Logística de l'Empordà, a l'est de Figueres.

Pel seu emplaçament a només 35 quilòmetres de la frontera i per la disponibilitat d'espai per a activitats ferroviàries i logístiques i els serveis que s'implantaràn, esdevindrà un gran *hub* ferroviari peninsular, en el qual es podran concentrar els tràfics del corredor mediterrani i de l'eix Barcelona– Saragossa–Madrid–Lisboa. Inclou la connexió a la xarxa ferroviària amb els dos amples de via (ibèric i UIC) i possibilitarà el canvi d'ample de les circulacions ferroviàries mentre sigui necessari i el seu encaminament tant pel nou túnel del Pertús com per Portbou.

El mercat del nord-est interior d'Espanya

El principal node de la xarxa del Port de Barcelona al nord-est interior és la **Terminal Marítima de Saragossa** (tmZ), operativa des del 2001, que dona servei principalment a les importacions i exportacions d'Aragó, Navarra i la Rioja. Aquesta instal·lació posa a disposició dels usuaris professionals una oferta diferenciada i completa de serveis logístics a les càrregues o a la logística de contenidors.

La terminal ferroviària de tmZ, de 50.000 m², està connectada amb la xarxa principal i ofereix un servei regular, competitiu i de qualitat als operadors ferroviaris i, conseqüentment, als carregadors d'Aragó i regions veïnes. La ubicació estratègica de Saragossa, a l'eix ferroviari Barcelona–Madrid–Lisboa i centre neuràlgic de la xarxa de comunicacions del nord peninsular, fa que la terminal ferroviària de tmZ pugui actuar com a *hub* per a tràfics del Port de Barcelona amb la resta d'Espanya i Portugal.

Aquest exercici el creixement del volum total d'activitat de la terminal ha estat d'un 38,8% i ha registrat 118.296 TEU. En l'àmbit ferroviari l'evolució ha estat similar, amb un creixement del 35,9% i 53.546 TEU manipulats, un 94,3% dels quals (50.485 TEU) han tingut la seva destinació a Barcelona.

També s'ha incrementat de forma significativa la relació amb l'altra gran terminal intermodal d'Aragó, Zaragoza Plaza, on el tràfic ferroviari amb Barcelona ha estat de 29.786 TEU, un 280% més que el de 2010.

D'altra banda, s'han generat tràfics molt significatius amb altres destinacions del nord-est interior, com ara Júndiz (Vitòria), amb 6.532 TEU manipulats, Villafraja (Burgos), amb 6.566 TEU i Selgua (Osca), amb 7.096 TEU.

El mercat del centre ibèric

La implantació a la regió de Madrid i el posicionament del Port al corredor Barcelona–Saragossa–Madrid han de permetre el desenvolupament de l'oferta portuària al centre peninsular i augmentar la competitivitat dels serveis ferroviaris en aquest mercat. Aquest corredor representa prop del 60% dels fluxos internacionals de mercaderies de l'Estat i el 33% dels tràfics nacionals.

La presència del Port de Barcelona en aquest mercat ha estat centrada els darrers anys en les inversions als dos ports secs de Madrid, situats als municipis de Coslada i a Azuqueca de Henares. Enguany aquesta presència s'ha consolidat amb dues operacions complementàries: el desenvolupament de la **Terminal Intermodal Marítima Centro** (TIMC), on el Port participa amb un 49%, i l'ampliació de la participació al **Puerto Seco de Azuqueca de Henares**, fins a un 36,7% del capital.

El projecte de Terminal Intermodal Marítima Centro permetrà donar resposta al creixement d'intercanvis entre el Port de Barcelona i la zona centre peninsular quan el Puerto Seco de Azuqueca (amb 60.000 m² de superfície) arribi al seu màxim de capacitat.

Actualment, el Puerto Seco de Azuqueca opera la terminal ferroviària i disposa d'un *depot* de contenidors per al despatx duaner i un magatzem amb entrada de via per a operacions ferroviàries interiors i, a més, també duu a terme operacions de consolidació i desconsolidació de contenidors.

Aquest 2011 el tràfic ferroviari amb aquesta instal·lació ha experimentat un petit retrocés del 2,7% i s'ha situat en 8.414 TEU.

La futura tmC disposarà d'una terminal ferroviària per a mercaderia contenitzada, de 135.000 m² i d'una àrea logística (també amb accés ferroviari), d'uns 90.000 m². Les dues societats (Puerto Seco Azuqueca i Terminal Intermodal Marítima Centro) funcionaran de manera coordinada.

El port sec de Coslada, per la seva banda, pretén contribuir al creixement dels tràfics dels ports d'interès general participants en el projecte, mitjançant el desenvolupament d'iniciatives logístiques i la provisió d'espais infraestructurals intermodals que fomentin el transport ferroviari entre aquests ports i l'àrea metropolitana de Madrid.



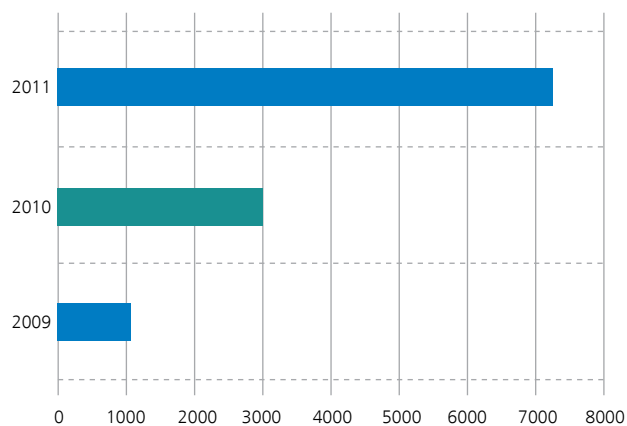
El mercat francès

França és un dels mercats estratègics del Port de Barcelona i s'hi ha seguit la mateixa política de desenvolupament en xarxa que a d'altres zones, amb la creació de terminals interiors.

La **Terminal Marítima de Tolosa (tmT)**, en marxa des del 2002, té la funció de facilitar les operacions als carregadors del nord dels Pirineus i, en definitiva, aconseguir nous tràfics amb origen i/o destí a Migdia-Pirineus i Aquitània. Aquesta terminal disposa d'una àrea d'activitats logístiques de 17 hectàrees per a la instal·lació d'operadors logístics i carregadors vinculats al comerç marítim internacional.

El Port de Barcelona disposa, també, del 5% de l'accionariat de la **Saint Charles Container Terminal**, a Perpinyà, que és un dels principals nodes logístics del sud d'Europa per a la distribució de fruita i productes frescos. És, així mateix, un centre de comunicacions clau per la seva situació en dos dels corredors de transport terrestre estratègics per al Port de Barcelona: el de Tolosa-Bordeus i el de Montpeller-Lió-sud d'Alemanya-nord d'Itàlia.

NOMBRE DE TEU MANIPULATS PER BARCELYON EXPRESS



A més, al mercat francès, el Port de Barcelona ha participat directament en el desenvolupament de serveis ferroviaris, fins ara a través de dues iniciatives: el Barcelyon Express i el Barcetoulouse Express.

El servei ferroviari **Barcelyon Express**, iniciat l'any 2009 i objecte d'una ajuda del programa europeu Marco Polo, ha tingut un creixement espectacular el 2011, amb la manipulació de 7.238 TEU, un 139,5% més que l'any anterior.

Aquesta operativa, que es realitzava a la terminal del Morrot, en ample UIC, es va traslladar el mes de gener de 2011 a la terminal ferroviària del moll Sud i es va convertir, així, en el primer servei ferroviari a connectar un port espanyol amb Europa, en ample UIC. A mitjan d'any s'ha afegit una tercera circulació setmanal a les dues existents, fet que consolida l'oferta.

El mes de juny s'ha posat en marxa el nou servei **Barcetoulouse Express**, també amb col·laboració amb Contren i Naviland Cargo i amb ajudes Marco Polo, que connecta el Port de Barcelona amb Tolosa i Bordeus, amb una circulació setmanal.

> PARTICIPACIÓ EN PROJECTES EUROPEUS COFINANÇATS

Fruit de la seva vocació innovadora, el Port de Barcelona ha pres part de forma continuada en els darrers anys en diferents projectes de recerca i desenvolupament cofinançats en l'àmbit europeu i nacional.

La participació del Port de Barcelona en aquests programes europeus (TEN-T, Marco Polo, FP7, MED) s'ha dut a terme a diferents nivells: com a líder del projecte en aquells casos en què respon a un interès estratègic de desenvolupar un nou servei o una infraestructura; i com a soci (*partner*), però sense exercir-ne el lideratge, o com a observador o usuari quan l'objecte del projecte correspon a altres entitats, però cal la seva presència com a expert en la matèria o com a banc de proves per als resultats.

En la taula adjunta es mostren els projectes internacionals en els quals el Port de Barcelona ha estat actiu al llarg del 2011. Durant aquest any també ha presentat en consorci amb altres entitats sol·licituds per participar en nous projectes cofinançats. El 2012 es coneixerà si han estat acceptats.



PROJECTE	OBJECTIU	PARTICIPANTS	COSTOS I FINANÇAMENT
PROJECTES INTERNACIONALS LIDERATS I COORDINATS PEL PORT DE BARCELONA			
BARCETOULOUSE 	Disseny i implantació d'un nou servei ferroviari entre les terminals de contenidors del Port de Barcelona i les regions de Migdia-Pirineus (Tolosa) i Aquitània (Bordeus).	Líder del projecte: Port de Barcelona Altres <i>partners</i> : Contren, Naviland Cargo	Costos totals: 8.965.434 € Contribució UE: 947.345 € 
PROJECTES INTERNACIONALS EN ELS QUALS PARTICIPA EL PORT DE BARCELONA COM A SOCI			
BARCELYON  (ROLBAL)	Disseny i implantació d'un nou servei ferroviari per a contenidors entre el Port de Barcelona i Lió (França).	Líder del projecte: Naviland Cargo Altres <i>partners</i> : Contren, Port de Barcelona	Costos totals: 17.976.691 € Contribució UE: 572.645 € 
	Promoure solucions marítimes intermodals que millorin la cooperació i l'intercanvi de coneixement entre els participants. Es promou l'eficiència en la selecció modal, d'acord amb els objectius de sostenibilitat establerts per la UE en l'àmbit del transport.	Líder del projecte: 2E3S Altres <i>partners</i> : Port de Barcelona, Contren, SNCF, ports de Civitavecchia i Gènova.	Costos totals: 2.676.023 € Contribució UE: 1.338.012 € 
	Proporcionar un conjunt adequat de mesures als ports, per tal que siguin una eficient porta d'entrada als tràfics de <i>short sea shipping</i> . Se centra en dos tipus de tràfic, ro-ro i contenidors.	Líder del projecte: Port de València Altres <i>partners</i> : Port de Barcelona, 2E3S, Autoterminal, UPC, Indra, Contren.	Costos totals: 5.803.508 € Contribució UE: 2.901.754 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)
MOLL PRAT RAIL TERMINAL	Construcció d'una terminal ferroviària a la terminal de contenidors del moll Prat, juntament amb l'equipament i el sistema operatiu necessaris. La terminal disposarà de 8 vies amb una longitud útil de 750 m, 4 RMG i tindrà capacitat per manipular 550.000 TEU.	Líder del projecte: TERCAT Altres <i>partners</i> : Port de Barcelona	Costos totals: 29.134.988 € Contribució UE: 2.913.000 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)
PROJECTES INTERNACIONALS EN ELS QUALS PARTICIPA EL PORT DE BARCELONA COM A PROMOTOR, OBSERVADOR O USUARI			
	Afavorir la visibilitat de la cadena logística per tal de millorar les operacions, l'eficiència i efectivitat de les inspeccions governamentals de la mercaderia, mitjançant la informació compartida i una nova aproximació a la gestió de riscos.	Líder del projecte: TNO Altres <i>partners</i> : Portic, TU Delft, IBM, ZLC, DHL, K&N.	Costos totals: 14,81 milions € Contribució UE: 9.958.599 € 
INTERMODAL LOGISTICS PLATFORM VILAMALLA/EL FAR D'EMPORDÀ	Estudi per al desenvolupament d'una plataforma intermodal de logística a la zona de Vilamallà / El Far d'Empordà, per donar servei a trens de 750 m a la frontera pirinenca.	Líder del projecte: CIMALSA	Costos totals: 1.620.000 € Contribució UE: 810.000 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)
	Disseny d'un sistema de suport a la navegació que permeti optimitzar les infraestructures.	Líder del projecte: ISDEFE Altres <i>partners</i> : INTA, CONSAR, ITU THAB HSVA, GMV.	Costos totals: 3.412.584 € Contribució UE: 2.559.438 € 
	Establir estratègies per reduir la contaminació de l'aire a les ciutats-port i seleccionar les polítiques més efectives quant a cost i benefici.	Líder del projecte: ARPAV Altres <i>partners</i> : Universitat de Gènova, port de Marsella.	Costos totals: 2.281.420 € Contribució UE: 1.711.065 € 

1.5. > PARTICIPACIÓ EN ORGANITZACIONS INTERNACIONALS

El Port de Barcelona dona especial rellevància a l'enfortiment del diàleg i l'intercanvi de coneixements amb altres ports, en el marc d'organitzacions portuàries internacionals. La participació en aquests àmbits permet conèixer les darreres tendències logístiques i portuàries, així com el desenvolupament de la posició del port respecte les noves legislacions, especialment la política de transports de la UE. L'objectiu final d'aquesta participació és alinear l'estratègia del Port amb les tendències del transport i la logística i adaptar-la a la futura legislació.



El 2011 el Port de Barcelona ha mantingut la **presidència del Comitè d'Intermodalitat i Logística** de l'Organització Europea de Ports (**ESPO**, European Sea Ports Organisation) assumida el 2008. L'ESPO té com a principal missió influir en la política comuna de la UE per tal de convertir el sector portuari europeu en un element clau de la cadena de transports. La presidència d'aquest comitè ha permès que el Port participés en el procés d'establiment de la nova Xarxa Transeuropea de Transports (TEN-T), publicada el 19 d'octubre del 2011, així com fer el seguiment dels projectes de la Comissió Europea en l'àmbit dels ports.

A través de la seva participació en el **Comitè de Passatgers** i el **Comitè d'Anàlisi Econòmica i Estadística de l'ESPO**, el Port ha pres part en el projecte europeu PPRISM, que té com a objectiu identificar un grup d'indicadors per mesurar el rendiment dels ports europeus i conèixer l'impacte del sistema portuari a la societat, el medi ambient i l'economia.



El Port també participa activament a l'**Associació Internacional de Ports** (IAPH, International Association of Ports and Harbors). Aquesta associació integra 230 ports de més de 90 països –que representen el 80% del tràfic mundial de contenidors– i té com a principal objectiu representar els ports en les organitzacions marítimes internacionals i servir de plataforma d'intercanvi de coneixements. El mes de maig s'ha celebrat la 27a conferència bianual d'aquesta organització a Busan, Corea, amb l'assistència de 700 delegats de la indústria marítimoportuària, organitzacions internacionals i autoritats nacionals. Durant la conferència, el Port de Barcelona ha accedit a la **segona vicepresidència** de l'organisme i es preveu que pugui accedir a la presidència a partir del 2015.

Dins de la **IAPH**, el Port també manté la **vicepresidència del Comitè de Facilitació del Comerç i els Port Community Systems** (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems). Aquest comitè té com a objectiu informar dels darrers desenvolupaments en mesures de facilitació del moviment de la càrrega i dels vaixells, especialment en l'àmbit de la millora dels processos documentals en les plataformes de comerç electrònic dels ports. Una de les fites més importants d'aquest comitè, el 2011, ha estat la presentació de l'informe *Port community systems benchmark survey*. Desenvolupat amb el suport financer de la IAPH, aquest informe analitza tretze *port community systems* (PCS) de diferents països per identificar els casos d'èxit i els obstacles comuns en el seu establiment i funcionament.

A més, el Port de Barcelona és membre fundador i del màxim òrgan executiu de **Medcruise**, l'associació dels ports de creuers del Mediterrani, que té com a principal missió la de promoure la indústria del creuer a la Mediterrània i les àrees properes. L'associació ha celebrat enguany el seu 15è aniversari, amb un acte commemoratiu durant l'assemblea general celebrada a Sète, França.

Relacions amb organismes vinculats al mercat xinès

La importància del comerç marítim mundial i dels intercanvis comercials Europa- Àsia han situat la Mediterrània i els seus ports (Barcelona n'és un exemple) com a enclavaments estratègics des dels quals configurar noves cadenes logístiques eficients i competitives cap a Europa i el nord d'Àfrica.

L'estreta col·laboració amb **Casa Àsia** ha permès al Port de Barcelona aprofitar el coneixement i els contactes institucionals i empresarials d'aquest organisme i col·laborar en la promoció i realització d'activitats orientades a millorar el coneixement i les relacions entre ambdós continents.

El Port de Barcelona ha continuat patrocinant la **càtedra de Logística de la China Europe International Business School de Xangai (CEIBS)**, fruit del conveni de col·laboració vigent entre ambdues entitats. La CEIBS ha estat considerada durant els darrers sis anys com una de les tres millors escoles de negocis d'Àsia i la 17a del món, segons la classificació del diari *Financial Times*. El principal objectiu de la presència del Port de Barcelona al CEIBS és





aprofundir els coneixements sobre el mercat xinès, a través de la impartició de seminaris i treballs de recerca relacionats amb la gestió i el funcionament i les pràctiques d'innovació de la cadena de subministrament en els fluxos de comerç entre Àsia i Europa. També pretén promoure el diàleg entre els diferents agents de la cadena de subministrament.

En relació amb això, aquest any **l'escola de negocis IESE** de Barcelona ha acollit la presentació a Europa dels resultats de la investigació realitzada per la càtedra de Logística Port de Barcelona sobre *Proposició del valor dels diferents agents a la cadena de subministrament (supply chain): el cas dels fluxos logístics entre la Xina i Espanya*. La jornada de presentació va finalitzar amb una taula rodona, integrada per una àmplia representació del sector de la logística: navilieres, transitaris, consignataris, operadors logístics, empreses importadores i exportadores, la Duana i el Port de Barcelona.

A les seus del CEIBS a Xangai i a Beijing, la càtedra de Logística ha impartit durant aquest curs diversos *workshops* adreçats a professionals de la logística del país i a estudiants del CEIBS, en què se'ls ha pogut fer participants dels treballs de recerca i se'ls ha aprofitat al coneixement de la cadena de subministrament Europa-Xina.

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



> DIRECCIÓ DE DESENVOLUPAMENT DE NEGOCI

La Direcció de Desenvolupament de Negoci (DDN) dirigeix els seus esforços a donar a conèixer als clients i usuaris del Port de Barcelona els serveis i les eines disponibles per millorar la seva logística, així com la fiabilitat i traçabilitat del pas de les mercaderies per les instal·lacions portuàries.

L'objectiu és oferir serveis, productes i accions promocionals i formatives d'una forma personalitzada, directa i propera. Mentre els serveis d'informació i formació aporten transparència i coneixement als clients, els serveis d'assessorament permeten analitzar les seves necessitats logístiques per oferir-los solucions a mida que millorin la seva eficiència.

SAC: punt d'informació, atenció i gestió de reclamacions

El Servei d'Atenció al Client (SAC) ofereix als usuaris un punt d'informació i d'atenció per a les reclamacions sobre el funcionament de la logística, el transport de mercaderies, les infraestructures, els circuits documentals i els processos físics en la Comunitat Portuària de Barcelona. Els canals més utilitzats són el telèfon (línia 902 22 28 58) i el correu electrònic (sac@portdebarcelona.es).

Durant aquest exercici, el SAC ha atès un total de 866 consultes i reclamacions, un 69% més que l'any anterior.

Quant a la tipologia de les consultes, de les 491 rebudes, el 48% sol·licitava informació sobre vagues i aturades, un 19% sobre el pas de la mercaderia, un 10% sobre conceptes tarifaris, un 4% sobre procediments, un 4% sobre documentació, un 3% sobre inspeccions, un 3% sobre anàlisi de cost i un 9% sobre conceptes varis.

Pel que fa a les 375 reclamacions registrades, un 21% es referia a la integritat de la mercaderia; un 19%, a l'operativa del transport terrestre; un 15%, a l'operativa portuària; un altre 15%, a inspeccions; un 13%, al cost portuari; un 7%, al procés documental; un 6%, a aturades de serveis; un 2%, al servei de ferrocarril, i el 2% restant, a altres qüestions.

1.5. Cadenes Logístiques

A través de l'eina Cadenes Logístiques s'ha realitzat el 2011 un 25% més de visites a empreses clients (exportadores, importadores, fabricants i/o distribuïdors) que l'any anterior. Entre els serveis oferts han destacat: l'assessorament i les consultories sobre temes duaners, els estudis d'emissions de CO₂ a través de SIMPORT per a una cadena logística determinada, els estudis de cost de la factura portuària, la informació sobre la marca de qualitat Efficiency Network i les accions formatives específiques.

Igualment ha estat rellevant la tasca de promoció, informació i, en alguns casos, de comercialització dels serveis ferroviaris de contenidors del Port de Barcelona (BarceLyon, Saragossa, Madrid, Burgos, Tarragona, etc.).

Durant aquest exercici s'han aplicat les noves bonificacions a client final de la T3. En aquest sentit, la DDN ha realitzat un esforç important d'assessorament als clients finals i ha fet el seguiment en tot el procés de registre d'altres a la intranet.

Formació al client

El Port de Barcelona ofereix als clients importadors i/o exportadors una formació específica dirigida a millorar els seus coneixements en internacionalització i logística. Tant les accions formatives com les d'informació i promoció es plantegen com una eina privilegiada per contribuir a la competitivitat dels clients del Port.

Durant el 2011 la DDN ha organitzat tretze visites comercials a les instal·lacions portuàries i vint jornades formatives i informatives. Les jornades han comptat amb la participació de 467 professionals de 176 empreses, que les han valorat amb una mitjana de 4,40 punts sobre 5.

Principals accions formatives de l'exercici:

- El crèdit documentari: la seva utilitat en pagaments i cobraments internacionals. Tres edicions anuals, amb un total de 140 assistents.
- Creativitat i solucions a problemes: els set principis bàsics de Leonardo da Vinci. Una edició amb 47 assistents.
- Jornada Incoterms 2010: la seva correcta utilització. Tres sessions, amb un total de 175 assistents.

- Jornades *In company* d'Incoterms.
- *Workshops* a les cambres de comerç de Barcelona, Mataró i Lleida, sota el títol "Reinventem el Port", amb una presentació dels serveis d'importació i exportació del Port i dels compromisos de la marca de qualitat Efficiency Network.
- Jornada de Logística Marítima, a bord d'un dels ferris de Grimaldi Lines, adreçada a perfils directius i responsables de logística dels principals clients del Port.

> PROMOCIÓ COMERCIAL

L'exercici 2011 ha significat la continuïtat d'una suau recuperació, encara lenta, a causa de la situació econòmica mundial, i que encara posiciona el Port de Barcelona en xifres corresponents a l'any 2006. En aquest marc, l'estratègia d'impulsar els diferents productes mitjançant la promoció –amb eines com les fires comercials, conferències i trobades específiques del sector marítim i portuari– ha significat una evolució positiva de la majoria d'aquests productes.

El Departament Comercial del Port de Barcelona ha treballat en la línia marcada l'exercici anterior de donar suport als clients i en especial als considerats més estratègics. Amb aquest objectiu s'ha reforçat l'estructura del departament i així s'ha pogut garantir un contacte més eficient i més pròxim amb armadors, consignataris, transitaris i usuaris finals. D'aquesta manera es pot conèixer de primera mà la seva evolució i les perspectives de futur, per tal de dissenyar accions que facilitin i millorin la seva activitat. En l'àmbit promocional, el Port pretén donar cobertura a tots els seus operadors perquè puguin desenvolupar la seva tasca comercial en les millors condicions.

Continua vigent l'estructura de l'exercici anterior quant a les accions comercials, que s'han dividit en dos tipus: d'una banda, les que han repercutit directament sobre els clients, és el cas dels convenis per bonificació a volums i clients per l'aplicació de la nova llei; d'altra, les actuacions pròpies de promoció comercial, és el cas de la presència a fires i congressos i de la participació a fòrums i conferències especialitzades.



Presència a fires i congressos

La decisió sobre la presència del Port de Barcelona en les diferents cites del panorama firal es pren després d'una curosa valoració de l'oferta global. La selecció final es focalitza en els àmbits més propis de la Comunitat Portuària, però a la vegada també els més genèrics de negoci portuari, com ara la logística, el transport i el *shipping*. La restricció pressupostària ha estat, però, de nou decisiva a l'hora de dimensionar la participació amb estand.

La gran cita europea de la logística en l'àmbit firal és la **Transport Logistic**, que se celebra cada dos anys a Munic (Alemanya). Aquesta vegada el Port hi ha participat amb un estand compartit amb Puertos del Estado, que ha estat atès per responsables del Departament Comercial. I per primera vegada hi han participat també les dues terminals de contenidors TerCat i TCB, que han presentat la seva proposta de serveis als principals armadors i grans operadors logístics europeus.

En aquesta fira s'ha potenciat especialment el *short sea shipping*, en continu creixement i avalat per la capacitat del Port de Barcelona per arribar als països de la conca mediterrània, amb solvència, és a dir, en temps i qualitat adequats. I els serveis ferroviaris, especialment les connexions en ample de via europeu, amb tres serveis setmanals a Lió.

Al continent americà, el Port de Barcelona ha participat per tercera vegada consecutiva en la fira **Intermodal** de Sao Paulo (Brasil), en la qual s'han consolidat contactes —especialment amb armadors i ports— en un mercat en què pràcticament no s'ha notat la crisi, i s'han proposat convenis de col·laboració amb els principals ports brasilers, per tal de desenvolupar tràfics estratègics. Destaca, també, la presència a la fira de TerCat Hutchison, que ha donat suport a l'oferta de serveis del Port de Barcelona i ha fet promoció de la seva futura nova terminal.

Les reunions amb armadors i operadors logístics, a més, han mostrat una perspectiva de creixement continuat al Brasil, per als propers anys, lligat a actes d'especial rellevància com el Mundial de Futbol del 2014 i els Jocs Olímpics de Rio de Janeiro, el 2016.

El mercat xinès ha continuat sent un dels principals focus d'atenció del Port de Barcelona, ja que suposa el seu volum de negoci més gran. L'estratègia del Port quant a actuacions dirigides al mercat asiàtic, i en concret al xinès, ha tingut la seva continuïtat amb la aplicació del conveni de col·laboració amb la WCA Family i la China International Freight Forwarders Association (CIFA). Aquest any destaca la participació en la conferència de la xarxa de la WCA, celebrada a Vietnam, un altre país amb un enorme potencial i sobre el qual el Port de Barcelona està desenvolupant accions estratègiques.

Com ja és habitual, el mes de juny l'atenció firal s'ha centrat en la gran cita a Barcelona, que és el **Saló Internacional de la Logística (SIL)**. Per primera vegada a la història d'aquest certamen el Port de Barcelona ha estat capaç de reunir en un sol estand tota la seva Comunitat Portuària, representada per les quatre associacions: l'Associació de Transitaris Internacionals de Barcelona (ATEIA), el Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes de Duanes de Barcelona (COACAB), l'Associació d'Empreses Estibadores Portuàries de Barcelona (AEEPB) i l'Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona. Aquesta fórmula ha estat considerada un èxit, ja que permet



concentrar en un sol espai els principals serveis que s'ofereixen en l'entorn portuari.

El Port de Barcelona ha liderat de nou la presència i participació a les diferents trobades i conferències que se celebren en el marc del saló, en especial al Fòrum de la Mediterrània.

Pel que fa a productes específics, destaca l'habitual presència del Port de Barcelona a la fira internacional més important del sector de creuers, la **Seatrade Cruise Convention**, de Miami (Estats Units), i també a la **Seatrade Europe**, d'Hamburg (Alemanya). A més, com a membre del Comitè de Direcció d'aquesta organització, el Port de Barcelona ha participat en les assemblees generals celebrades al Pireu i a Montpeller.

D'altra banda, **Fruitlogistica**, la principal cita del sector de la fruita, que té lloc a Berlin (Alemanya), s'ha convertit en un clàssic al qual el Port de Barcelona assisteix cada any. El 2011 ha tornat a participar-hi amb un estand propi, sota el paraigua de PRODECA i compartit amb la Barcelona Reefer Terminal (BRT).

La trobada anual del sector cafeter ha estat el **Dia del Cafè**, celebrat a Madrid. En aquesta ocasió les xerrades s'han desenvolupat al voltant de la crisi econòmica i l'afectació per a les empreses cafeteres. La representació del Port de Barcelona a la **European Coffee Federation** s'ha centrat en la participació a la reunió celebrada a Ginebra, a la seu de la naviliera MSC.

El Departament Comercial també ha desenvolupat accions promocionals específiques en àmbits com els dels sòlids i líquids a granel, el SSS, els contenidors i els serveis ferroviaris.

1.6. Empreses participades

> CENTRE INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

Centre Intermodal de Logística, SA (CILSA) és la societat que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona (ZAL). Des de la posada en funcionament el 1992, la ZAL ha estat pionera en el desenvolupament de serveis logístics vinculats a l'activitat portuària i ha servit de model per a ports de tot el món, de manera que el seu nom s'ha convertit en un genèric per a aquest tipus de plataformes. A més, ha estat factor clau en el creixement i el posicionament internacional aconseguït els darrers anys pel Port de Barcelona, per al qual ha liderat el desenvolupament de projectes de responsabilitat social corporativa (RSC).

La missió d'aquesta plataforma logística multimodal és ajudar el Port de Barcelona a generar més tràfic marítim a partir de l'oferta de serveis logístics de valor afegit a la mercaderia. La ZAL compta amb la concentració més gran d'operadors logístics, transitaris, serveis de transportistes nacionals i internacionals i carregadors finals; constitueix un autèntic clúster logístic i afavoreix economies d'escala rellevants per a les seves empreses.

CILSA ha tancat el 2011 amb un 85% del territori de la ZAL comercialitzat; quan arribi la seva propera culminació, el Port haurà generat l'espai i les condicions que li permetran situar-se entre els primers d'Europa, a més de consolidar-se com la porta sud de mercaderies d'origen asiàtic.

L'èxit de tots els projectes realitzats a través de la ZAL radica en què s'han desenvolupat sota criteris d'eficiència i han afegit i donat valor a la seva activitat. Es tracta, doncs, d'actuacions que donen serveis a persones i empreses alhora que generen sensibilitats de caràcter social, laboral i mediambiental. Això la converteix en exemple de "ciutat logística", al servei de 6.000 treballadors directes i l'oferta de la qual es diferencia de la d'altres plataformes logístiques en què reuneix els següents vectors:

- Multimodalitat: mode marítim, aeri, terrestre i ferroviari amb serveis logístics i duaners.
- Tecnologia: xarxa pròpia de telecomunicacions de banda ampla, xarxa de fibra òptica i Portic, la plataforma de comerç electrònic de la Comunitat Portuària de Barcelona.
- Seguretat: condició de les naus logístiques i prevenció de riscos laborals, control d'accessos, vigilància i circuit tancat de TV.
- Social i mediambiental: conciliació de la vida laboral, familiar i personal; disseny de naus amb criteris bioclimàtics.
- Serveis: destinats a la càrrega (gestió de magatzems, transport intern, infraestructures telemàtiques, serveis duaners...), a l'empresa (manteniment, control d'accessos, telecomunicacions, seguretat, centre de formació i reunions...) i a les persones (guarderia, galeria comercial, restaurants, transport públic, gimnàs..., molts dels quals al Service Center).



En l'àmbit dels serveis a la mercaderia a la ZAL s'hauran de tenir en compte les properes inauguracions del Punt d'Inspecció Fronterer (PIF) del Port de Barcelona, de la terminal de contenidors de Hutchison i d'un dipòsit de contenidors plens, en els quals s'ha avançat.

Quant als serveis a empreses, aquest any 2011 ha continuat la implantació del Pla d'eficiència energètica de la ZAL, que promou l'estalvi de consum energètic i, alhora, potencia la generació d'energia a través de la instal·lació de plaques fotovoltaïques a les cobertes de naus. Fins ara hi ha una potència instal·lada de 5 MWp, que generen uns 6,7 GWh anuals d'electricitat, cosa que suposa un estalvi d'emissió de 2.000 tones de CO₂ cada any. El Pla s'ha reforçat amb la signatura d'un conveni de col·laboració amb l'Institut Català de l'Energia (ICAEN) per aprofundir més en aquest tipus d'estratègies.

En aquest capítol també figura l'inici del servei ferroviari que connecta les dues plataformes ZAL Barcelona i ZAL Toulouse.

Les novetats per millorar el servei a les persones inclouen la nova estació de servei de Petrozal, amb descomptes de carburant, i un supermercat de la marca Consum, a més de l'afermament de la càtedra formativa de CILSA i seminaris especialitzats en *coaching*.

En un altre ordre de coses, CILSA ha continuat representant la ZAL a la Mesa de Mobilitat del Delta que, conjuntament amb les altres entitats d'aquesta àrea geogràfica, promou actuacions encaminades a la millora de la mobilitat de persones, vehicles i mercaderies.

> CONSULTORIA ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

L'exercici 2011 ha suposat per a ILI Logística Internacional un salt qualitatiu pel que fa a la naturalesa dels projectes que ha anat consolidant. Així, tot i que l'ILI ha mantingut la seva activitat en l'àmbit de la consultoria de plataformes logístiques i transport, que han constituït la base de la seva activitat, s'ha començat a involucrar també en accions amb més projecció. Això ha suposat dirigir, coordinar i participar en projectes amb un component de gestió addicional.

Els millors exemples d'aquesta nova activitat de l'ILI són els projectes a Panamà, el Kazakhstan i a Guatemala, que es detallen a continuació.

A Panamà l'ILI dissenya un nou port per gestionar bàsicament contenidors i líquids a granel i una zona logística adjacent i té la responsabilitat d'atraure empreses interessades en les diferents concessions que s'instal·laran en aquests espais. A més, la coordinació de tot el pla per part d'ILI facilitarà i reforçarà la influència del port i la Comunitat Portuària de Barcelona a la zona.

Al Kazakhstan, a final d'any, s'ha iniciat un projecte de logística de producte perible, que es desenvoluparà fonamentalment durant el 2012 i 2013. Aquest no només implica la realització del projecte, sinó, sobretot, l'aportació de noves fonts de subministrament i cadenes logístiques de fruita i hortalisses per distribuir al país, així com la direcció de tot el procés fins a la posada en marxa.

En relació amb l'activitat de Guatemala, establir un pont interoceànic, en la qual l'ILI treballa des de fa uns anys, s'han acabat tots els estudis previs i s'ha entrat en la fase



d'estructuració financera a través de la participació de fons d'inversió i entitats bancàries locals. També s'ha iniciat la recerca de concessionaris de les terminals de contenidors i altres infraestructures per a l'emmagatzematge i transport de líquids a granel de costa a costa. Aquest projecte compta amb el suport decidit del nou president del país, que es va plasmar de forma explícita en la seva intervenció en un acte públic multitudinari.

Aquest tipus d'activitats reafirma que els serveis de l'ILI s'orienten cada vegada més cap a la materialització efectiva i la posada en marxa d'infraestructures logístiques de diversa naturalesa.

> FORMACIÓ ILI

En el capítol formatiu, durant aquest exercici l'ILI ha desenvolupat les accions següents:

- Tres mòduls de logística, impartits a la Universidad Anáhuac México Sur, a Mèxic DF.
- Un mòdul de logística, per a la Universidad Anáhuac México Sur, impartit al Service Center de la ZAL, del Port de Barcelona.
- Un curs Autoritas de *short sea shipping*, per a alumnes d'Anáhuac, el setembre de 2011.
- Dues edicions del Màster en logística i comerç internacional ILI-Universitat Abat Oliba CEU, el febrer i l'octubre de 2011. En el màster han participat cinc alumnes d'intercanvi de l'Institut d'Administration des Entreprises (IAE), de Bordeus.

A més, s'ha preparat la memòria justificativa del Màster en logística i comerç internacional ILI-Abat Oliba CEU, per a la seva certificació en l'Espai Europeu d'Educació Superior, i la documentació per al Màster en logística i comerç internacional, de doble titulació entre ILI-UAO i l'IAE-Université Montesquieu Bordeaux IV.

> FUNDACIÓ CARES

La Fundació Cares (Centres d'Alt Rendiment Empresarial i Social) és una entitat per a la inserció laboral de col·lectius discapacitats i en risc d'exclusió, a través de la realització d'operacions de suport logístic i productiu per a altres empreses.

Té com a patrons el Port de Barcelona, el Centre Intermodal de Logística, SA (CILSA), CTC-Business Process Outsourcing, ADES (Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social), Prosegur i Concatel-Vanture, així com diverses persones procedents del món empresarial.

A finals de l'exercici Cares comptava amb 232 llocs de treball, un 1,75% més que l'any anterior, i 41 a l'Empresa d'Inserció Codec (empresa d'inserció d'altres col·lectius amb risc d'exclusió participada i gestionada per Cares). Les persones amb discapacitat que treballen a la fundació tenen principalment retard mental o malaltia mental. Cal destacar que enguany s'ha mantingut el servei del projecte Atenció Personal i Social, que implica 30 llocs de treball per a persones discapacitades en empresa ordinària, a la localitat valenciana d'Aldaia.



El 2011 ha estat un any per establir la gestió d'operacions, com ara les de *picking* a magatzems de temperatura controlada, en projectes a Barcelona i Madrid. D'altra banda, l'acord amb la fundació ASPROSEAT per a la gestió conjunta d'un projecte de manipulacions ha permès triplicar quasi el volum d'aquest per a les dues entitats.

Les activitats predominants de Cares han estat les de suport logístic –emmagatzematge, *picking*, manipulacions per a embalatge i logística inversa–, que representen el 88% del total, a més de les de suport productiu, com ara l'acoblament. La fundació ha gestionat directament 70.000 m² d'instal·lacions, 18.200 dels quals són a la ZAL Barcelona i a la ZAL Prat.

Codec i la Fundació Cares han obtingut en conjunt uns ingressos totals de 9,88 milions d'euros, un 1,3% per sota de l'any anterior, segons les dades provisionals pendents de tancament. Aquesta diferència ha estat generada per puntes estacionals registrades el 2010, però el resultat final de l'exercici resulta positiu perquè per al 2011 s'havia pressupostat un descens del 9,4%, i ambdues entitats han registrat un excedent.

Pel que fa a la **promoció**, destaquen les següents actuacions:

- Edició trimestral de la revista *Infocares*.
- Promoció de la participació de discapacitats a la IV Edició dels Premis Antàrtics de Ciència, Tecnologia i Medi Ambient per a joves científics, convocats per la Universitat Internacional de Catalunya (UIC).
- Acords de col·laboració amb el Departament de Desenvolupament de Negoci de l'APB.
- Participació en el Saló Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona.
- Presència a la guia i el portal Logisnet.
- Actualització del catàleg de la Fundació Cares.
- Organització de la visita de representants de CIMALSA a la fundació.
- Participació en el Màster d'economia social, de la Universitat de Barcelona, amb la ponència "Economia i empresa, exemples de col·laboració".
- Assistència a reunions de l'Associació Espanyola de Direcció i Desenvolupament de Persones (Aedipe).

L'oferta formativa en el marc de la fundació inclou un ventall molt ampli d'accions: curs de fisioteràpia, per 30 persones; cursos d'encarregat de magatzem, a ICIL; de manipulador d'aliments i punts crítics d'aliments

(per a estructura i caps de servei); de conductor de carretons elevadors; extinció d'incendis; ofimàtica i eines de navegació per Internet, per a treballadors de Codec, i curs sobre riscos. En aquest darrer sentit s'ha creat el projecte Vigia sobre riscos, que marca objectius i pla de prevenció.

L'entitat ha estat igualment molt activa quant a **accions socials**, entre les quals destaquen l'organització de xerrades sobre trastorns de conducta i sobre futur i tutela, per als pares de persones discapacitades, així com la participació en el desenvolupament de la Fundació Logística Justa i el patronat de FUSEAT (Fundació Privada Serveis d'Atenció Tutelar). A més, al tradicional acte de Nadal es van lliurar les plaques commemoratives als treballadors que han complert 10 anys vinculats a la Fundació Cares.

En el **capítol esportiu**, l'equip de futbol sala del Club Esportiu Cares ha jugat un any més a la segona divisió de la Lliga Catalana de l'Acell (Federació Catalana d'Esports per a Disminuïts Psíquics). S'ha de remarcar el fet que un jugador del l'equip ha participat amb la selecció catalana als Special Olympics internacionals, celebrats a Andorra. A més, l'equip de petanca ha jugat a la primera divisió de l'Acell, diversos treballadors de la fundació s'han inscrit a les escoles de bàsquet i natació d'aquesta federació i s'han celebrat dues sessions d'entrenament a l'aire lliure per als treballadors de Cares i Codec, a Barcelona i a Madrid.

L'any 2011 la FLJ ha ampliat el seu patronat amb la col·laboració de noves organitzacions de referència en el sector: ACTE (Associació de Centres de Transport d'Espanya), Alfil Logistics, Atlantic Forwarding, CIMALSA (Centres Logístics de Catalunya), MACS (Marcelo Abbad Consultoria Social), Transglory i UBK corredoria d'assegurances.

La Fundació també ha firmat acords de col·laboració amb diverses entitats, una de les quals és l'ONG catalana Mans x Món, amb la qual ha col·laborat en la formació d'una xarxa de biblioteques a Guatemala, a través del projecte EnLibrate. Per al 2012 està prevista la segona fase del projecte per ampliar l'acció a la destinació.

Logística solidària

Durant aquest exercici la FLJ ha gestionat els següents enviaments solidaris:

- Dos camions a San Juan de Nonualco (El Salvador), a través de la donació de Fomento de Construcciones y Contratas, S.A.
- Material educatiu i d'equipament per a l'orfenat i l'escola de les Carmelites, a Bobo Dioulasso (Burkina Faso), a través d'un projecte de la Fundació Jigi Seme.

> FUNDACIÓ LOGÍSTICA JUSTA

La Fundació Logística Justa (FLJ) té com a finalitat la cooperació internacional per al desenvolupament i foment econòmic del comerç just i l'economia social, amb l'optimització del procés logístic. D'aquesta manera es pretén potenciar la sostenibilitat dels productors de les comunitats dels països més desfavorits.

OBJECTIUS

- Afavorir l'accés de productes de comerç just i economia social dels països més desfavorits al mercat espanyol i europeu, mitjançant l'optimització de les diferents activitats de la cadena de valor fins a arribar al consumidor.
- Facilitar l'enviament d'excedents que es generen en els mercats d'occident cap als països amb més carències i necessitats.
- Donar suport a les entitats de cooperació internacional i ajuda humanitària per millorar la seva gestió logística i les tasques de resposta immediata en casos de catàstrofes humanitàries o naturals.
- Sensibilitzar el món empresarial de la necessitat de la implantació de polítiques de responsabilitat social corporativa (RSC).



- Material esportiu i escolar a Dakar, per a l'execució de diversos projectes al Senegal, a càrrec de l'ONG Barcelona Acció Solidària.
- Juguines i material educatiu i domèstic destinat a la Companyia Maria de Tirana (Albània), través de la Fundació Internacional de Solidaritat Companyia de Maria (FISC).
- Material escolar i didàctic destinat a l'ONG Càritas (Nicaragua), a través de la Fundació Internacional de Solidaritat Companyia de Maria (FISC).
- Llibres i material escolar perquè l'Associació Fe i Alegria distribueixi per les diferents escoles de la regió El Progreso (Honduras), a partir de la donació realitzada per Caixa Asturias, amb la col·laboració de l'ONG Entreculturas.
- Un contenidor de 20 peus amb llibres destinats a diversos municipis de la Mancomunidad de Nororiente de Guatemala, dins del projecte EnLíbrate i en col·laboració amb l'ONG catalana Mans x Món.
- Cinc equips hospitalaris per a la Unidad Clínico-Docente de Ciudad Sandino, a Managua (Nicaragua), mitjançant la Fundació SEMG Solidaria de Ourense.
- Material esportiu a càrrec de la Fundació Futbol Club Barcelona a tres seus de la Fundación Pies Descalzos de Colòmbia, amb la qual col·labora.
- Un contenidor amb material d'equipament per al Centre Mèdic Comunitari Emanuel, de Guinea Bissau. Enviament propiciat a partir de les sinergies generades entre la Fundació SYLO i la Fundació Privada Dr. Iván Mañero.
- Dos contenidors de 40 peus a Callao (Perú), amb material donat per proveir una sala d'operacions d'hospital per al municipi provincial de Chucuito, a càrrec de FAPCI (Fundació d'Ajuda i Promoció de les Cultures Indígenes).
- Un ecògraf i una autoclau destinats al centre mèdic de Rehema Healthcare Organization (Nairobi, Kenya) a través de Fundació Àfrica Digna.
- Quatre camions (un d'escombraries, un portacotxes, un doble cabina i un cisterna) destinats al projecte de capacitat en gestió de residus urbans a la ciutat de Nouadhibou (Mauritània), desenvolupat per Barcelona Acció Solidària.
- Segon enviament del projecte EnLíbrate –promogut per Fundació Seur, Cercle de Lectors i Fundació Logística Justa– consistent en 11.796 llibres per a la formació d'una xarxa de biblioteques a Guatemala. S'ha comptat amb la col·laboració de l'ONG Mans x Món, que ha fet el seguiment del projecte, tant a l'origen com a la destinació.

Comerç social

Segons les pautes marcades des de la constitució de la fundació, Logística Justa continua incorporant proveïdors de les seves activitats de comerç social, amb l'objectiu de donar a altres grups artesanals dels països del sud la possibilitat de comercialitzar els seus productes en els mercats occidentals, en condicions justes de mercat. Així, a més de seguir treballant amb Colòmbia, Bangladesh, Bolívia, Nepal, Vietnam, Cambodja, Índia i Ruanda, el 2011 s'hi ha incorporat Tailàndia, amb l'entitat Kiddytoys.

Kiddytoys és una cooperativa tailandesa situada a Tambol Yuwa, que es dedica a la producció de juguines i jocs de taula destinats a tots els públics i elaborats amb fusta d'hevea. La cooperativa està formada per més de 100 famílies que treballen de forma artesanal, i ofereix articles d'alta qualitat amb una producció sostenible.

Un fet destacable i diferencial per reforçar encara més la cadena de valor del comerç just és que Logística Justa du a terme tots els seus treballs de manipulació i embalatge amb centres especials d'ocupació (CEO) per a persones amb discapacitat, amb l'objecte d'afavorir la seva integració laboral o aconseguir sensibilitzar les administracions públiques i privades sobre les possibilitats de desenvolupament dels col·lectius amb més dificultats.

En aquesta àrea, la FLJ ha comptat durant aquest any amb la col·laboració de nous CEO i centres ocupacionals en la seva cadena de producció:

La Calaixera es un CEO integrat per persones amb malaltia mental, a Barcelona. Presta serveis com ara papereria, enquadernació, missatgeria, material d'oficines i manipulats.

Jabones AFIM és un CEO ubicat a Màlaga. Es tracta d'un taller artesà en el qual persones amb discapacitat elaboren sabó mitjançant tècniques artesanals i matèria primera 100% natural.





1.6. > PORT 2000

Conscient del moment en què és troba el desenvolupament del Port Vell i amb la voluntat d'oferir millors i renovats serveis als ciutadans, el Port de Barcelona treballa per planificar i executar nous projectes. El més important d'aquests, tant per la seva significació econòmica com pels canvis territorials que comporta, és la urbanització dels espais públics de la bocana Nord i la creació d'una nova marina, projectes que ben segur marcaran el futur de tota la zona.

Barcelona, els ciutadans, les institucions i el teixit empresarial instal·lat en aquest territori són bàsics per al Port Vell i les sinergies i la complicitat entre tots aquests i el seu entorn són cabdals per seguir sent un model capdavanter i de referència internacional. Per això els concessionaris han apostat enguany per redefinir els seus projectes, amb l'absoluta certesa que en la millora de l'oferta i dels serveis hi ha la clau de l'èxit.

L'atractiu dels espais del Port Vell i la seva dinàmica oferta cultural, de lleure i de serveis ha permès que –malgrat l'entorn de crisi econòmica– les activitats temporals i les actuacions promocionals privades no tan sols s'hagin mantingut, sinó que han augmentat. En aquest sentit, doncs, l'any 2011 ha estat excepcional i ha consolidat l'aposta pel port ciutadà com un espai de referència.

D'una banda, durant aquest exercici el Port Vell ha esdevingut escenari mundial privilegiat per al mercat automobilístic: les marques Audi, Seat, Mercedes i Citroën hi han fet la presentació de nous models i en els seus espais també s'han gravat diversos espots publicitaris i realitzat sessions fotogràfiques relacionades amb aquest sector industrial.

D'una altra banda, la vela ha tornat a tenir un paper fonamental com a element dinamitzador i de projecció internacional del port i la ciutat. El Portal de la Pau ha rebut l'arribada dels tripulants de les embarcacions de la Barcelona World Race, que havien sortit el 31 de desembre de 2010 i que durant tres mesos van navegar per fer la volta al món. A més, el moll Bosch i Alsina ha allotjat durant el mes de setembre els vaixells participants en la regata Audi Med Cup.

En l'àmbit de la divulgació i promoció de costums, cultura, solidaritat i economia de diferents països, el Port Vell ha acollit les celebracions de l'any nou xinès, de la mà de les associacions xineses de Barcelona; l'activitat Un Dia per a l'Esperança, organitzada per Intermón; la quarta edició del festival Barnàfrika, organitzada per l'associació Kafu Bá; la Mostra Italiana di Turismo; la celebració de la cerimònia oficial El Grito de la Independència de Mèxic, i la mostra d'artesanía, gastronomia i cultura "Argentina a Barcelona".

De nou s'ha comptat amb activitats incondicionals com la Fira del Vi i el Cava, el Circ Raluy, la Travessia Nedant al Port de Barcelona, El Liceu a la Platja, la Copa Nadal, la tradicional arribada dels Reis de l'Orient, la cantada d'havaneres, diverses activitats durant les festes de la Mercè, el Busker's Festival, el mercat Lost & Found i el festival La Plaça Odissea, organitzat pel Maremagnum.

El port ciutadà ha acollit també molts d'altres esdeveniments que posicionen els seus espais com a garantia d'èxit i de participació, com ara la celebració



popular de la victòria de la Champions League de futbol per part del FC Barcelona i el desenvolupament d'una nova edició del certamen de moda 080 Barcelona Fashion.

XIFRES 2011

Club Natació Atlètic Barceloneta	834.466 usos registrats al recinte
Museu d'Història de Catalunya	241.711 visitants
Marina Port Vell	1.930 vaixells de 6 a 120 metres
Las Golondrinas	279.279 passatgers
Imax Port Vell	117.857 espectadors
Maremagnum	10.965.818 visitants



L'any 2011 el World Trade Center (WTC) Barcelona ha continuat treballant per ser un referent en el mercat immobiliari i en el sector congressual de Barcelona i Catalunya.

El centre de negocis ha acabat l'exercici 2011 amb un 90% d'ocupació dels 40.000 m² d'oficines de lloguer de què disposa. L'operació immobiliària més destacada ha estat la pròrroga i ampliació del contracte signat amb Agilent, que ocupa uns 5.600 m² dins de l'edifici. Altres empreses també han mostrat la confiança en el WTC Barcelona, amb l'ampliació d'espais, és el cas de Vacaciones EDreams, Accord Intas, Innuo i la mateixa Autoritat Portuària de Barcelona. D'altra banda, en el capítol de noves incorporacions figuren EG Telecom, Universal Beverage SL, EB4iT, Bestin Supply, Tuto4PC Com International i Celexon Spain.

Pel que fa a l'àrea comercial i als serveis dins el complex, l'oferta complementària per als usuaris ha afegit un nou restaurant, gestionat per Serhs Restauració i el gimnàs The Corporate Gym.

El Centre de Congressos ha acollit prop de 300 esdeveniments empresarials, els mateixos que el 2010, amb una xifra total de 50.000 assistents (+15%). Entre les novetats cal destacar que s'ha renovat la decoració de les 12 sales de reunions de la primera planta de l'edifici Sud.

L'acte més rellevant que s'ha celebrat a les instal·lacions del WTC Barcelona ha estat l'organitzat per Nokia, en el marc del Mobile World Congress. També ha tingut lloc al complex el XI Congrés Nacional d'Infermeria Dermat, les XVII Jornades Científiques de Podologia, el XXIII Congrés de la Societat Catalana de Cardiologia, el V International Congress on Centrosomes, i el II Congrés Europeu del Voluntariat. A més, entre les empreses que han escollit aquests espais per organitzar reunions o trobades empresarials destaquen el Parlament Europeu, la Fundació Puigvert, Invensys, Mark Ecko, Danone i Schwarzkopf.

En línia amb la política del WTC Barcelona de treballar de la mà de l'eficiència energètica i del desenvolupament sostenible, al llarg del 2011 el complex ha realitzat una auditoria energètica de totes les seves instal·lacions. També s'ha executat i adjudicat un concurs públic per a la modernització del sistema de control de climatització de l'edifici.

2

Evolució del tràfic

53 Contenidors

Mercaderies a granel

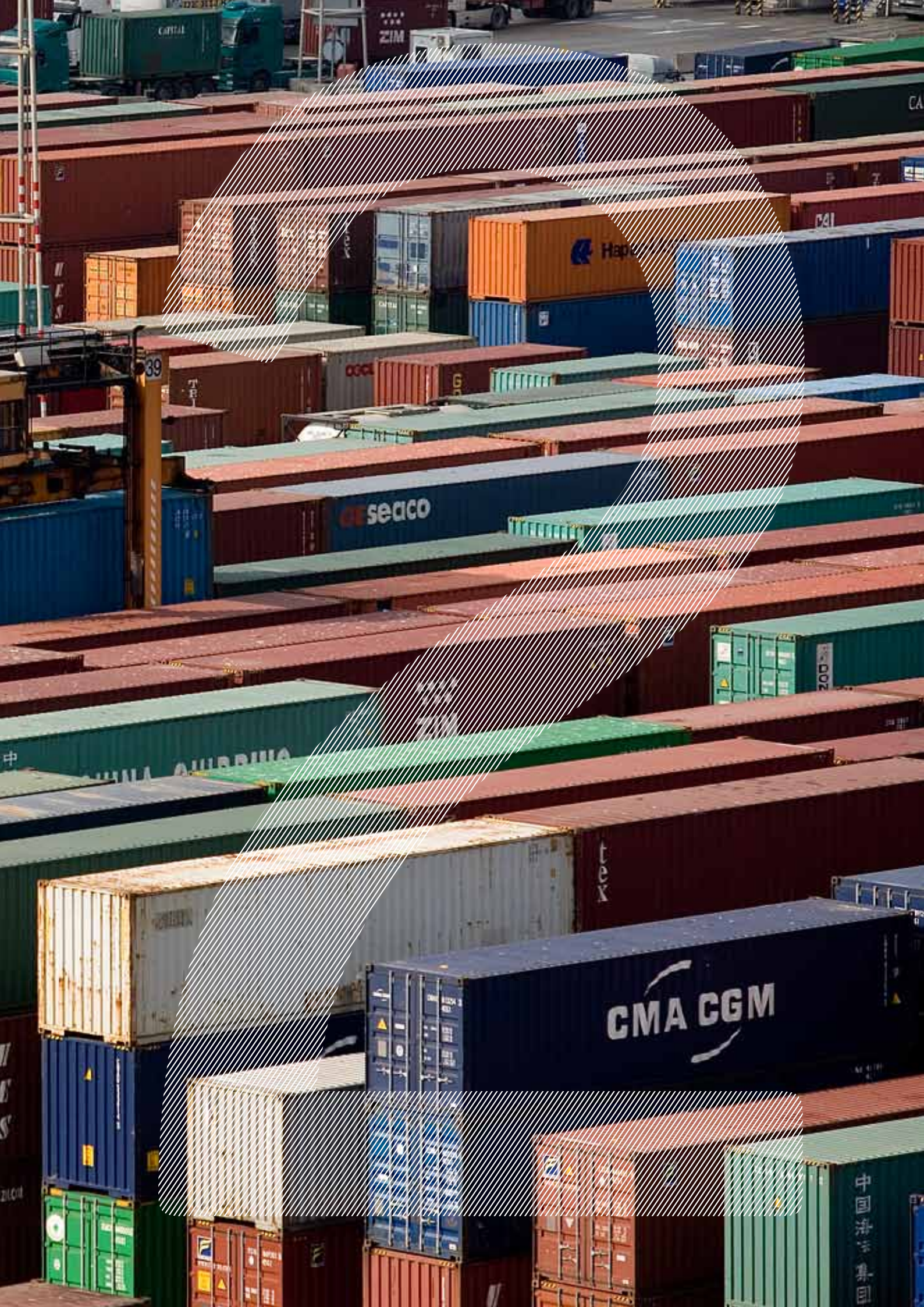
56 Vehicles

57 Transport ferroviari

Short sea shipping

Passatgers





2. Evolució del tràfic

El volum de tràfic total del Port de Barcelona l'exercici 2011 ha sumat 44,2 milions de tones i ha significat un lleuger augment del 0,4% respecte de l'any anterior. L'increment de tràfic s'ha concentrat sobretot en el primer semestre, mentre que durant la segona part de l'any s'ha registrat un alentiment de l'activitat portuària que s'ha reflectit en el resultat final. Tot i això, el creixement moderat dels fluxos de comerç internacional –i en especial de les exportacions– han permès superar la xifra dels dos milions de contenidors (+4%) i que el tràfic de vehicles nous hagi experimentat un increment molt positiu del 14%.

Mentre que els líquids a granel han caigut, la resta de tipus de tràfics han tingut, en general, una evolució positiva. La xifra de passatgers ha tornat a registrar rècords, esperonada especialment per l'increment del 13% dels creuers.

Impuls de les exportacions

Els resultats de tràfic han estat marcats de manera molt significativa per les exportacions. L'impuls notable experimentat pel tràfic exterior demostra l'esforç creixent que les empreses catalanes realitzen per competir internacionalment i posicionar els seus productes en el mercat global. A part de la Xina, els Emirats Àrabs i Turquia, els principals receptors d'aquestes mercaderies d'exportació, altres destinacions on les mercaderies vehiculades pel Port de Barcelona tenen un pes important són Algèria, Estats Units, Brasil, Aràbia Saudita, Marroc, Singapur, Mèxic, Corea del Sud i l'Índia. Aquesta varietat de mercats constata el dinamisme de les empreses del país, així com la seva estratègia de diversificar al màxim l'abast de les seves vendes.



Escales

Durant el 2011 el Port de Barcelona ha rebut un total de 8.007 escales de vaixells, tant mercants com de passatge. La major proporció d'escales correspon als ferris (31% del total), els portacontenidors (28%), els creuers (11%) i els petroliers (11%). Les naus que atraquen al Port de Barcelona són cada cop de dimensions més grans: l'arqueig mitjà (capacitat comercial de càrrega dels vaixells) va augmentar el 2011 un 6% respecte a l'any anterior.

El Port de Barcelona està connectat amb 825 ports de tot el món a través dels 169 serveis regulars oferts per 71 armadors.

la seva càrrega amb el Port en un 8%), del Mediterrani oriental, el mar Negre i Pròxim Orient, d'Itàlia i França (+22%) i del golf Pèrsic i mar d'Àràbia (+38%).

En termes absoluts de volum de càrrega, la Xina es consolida un any més com el principal soci comercial del port barceloní, amb un 22% de la quota de mercat de contenidors. Això vol dir que gairebé un de cada quatre contenidors que passen pel Port té el país asiàtic com a origen o destinació. A continuació se situen els Emirats Àrabs Units i Turquia.

> CONTENIDORS

Segons les dades acumulades fins al mes de desembre, aquest any les terminals de contenidors del Port de Barcelona han manipulat en total 2.033.549 TEU, un increment del 4%, afavorit per l'evolució dels tràfics d'exportació. Una quarta part del total, és a dir 511.096 TEU, s'ha destinat al mercat exterior, un xifra que representa un increment del 14% respecte de l'any anterior i confirma la tendència a la recuperació respecte dels registres obtinguts el 2009 i 2010. La Xina, els Emirats Àrabs i Turquia han estat els principals receptors d'aquestes mercaderies. Cal destacar que es tracta d'una mercaderia d'alt valor afegit, amb importants quantitats de LCL (càrrega d'agrupatge), productes químics i CKD (peces desmuntades).

Per àrees geogràfiques, el dinamisme en els intercanvis comercials ha estat marcat pel bon comportament de l'Extrem Orient i Japó, d'Àfrica del nord (que ha incrementat

> MERCADERIES A GRANEL

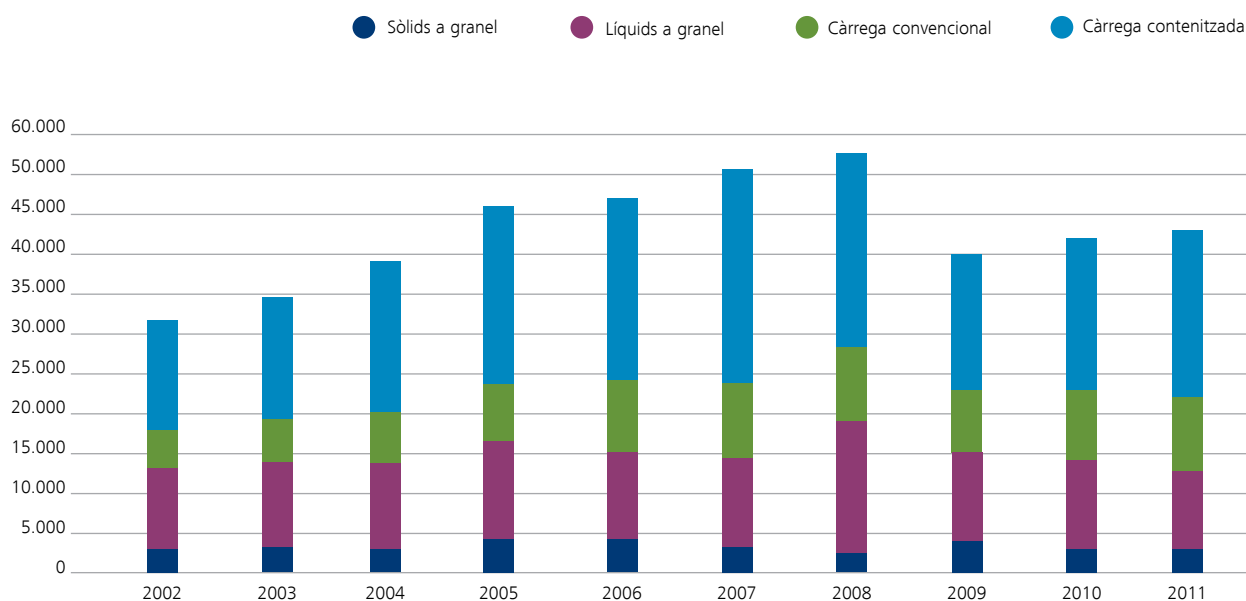
Aquest any s'han pogut mantenir les xifres de sòlids a granel, amb 3,5 milions de tones, i s'ha registrat una caiguda de prop del 7% en la xifra total dels líquids a granel, provocada per la baixada de consum general de productes petrolífers, i que se situa en un volum de 10.761.502 tones.

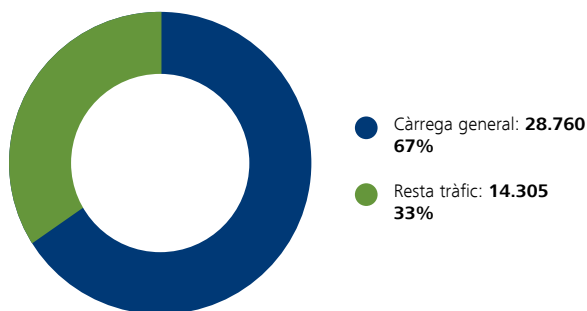
Sòlids a granel

Dins del capítol de sòlids, hi ha hagut una lleugera baixada de les importacions de fava de soja, lligada a una demanda menor de pinsos per a alimentació animal. En canvi, els cereals destinats principalment al consum humà han augmentat significativament gràcies al manteniment de l'activitat de les fàbriques de farines panificables i de pastes alimentàries.

El tràfic d'exportació de fertilitzants (potassa) s'ha incrementat un 74%, que en nombres absoluts també representa un valor important ja que passa de 323.000

ESTRUCTURA DEL TRÀFIC DE MERCADERIES, 2002-2011 (Milers de tones)





a 561.000 tones. Aquesta variació ha anat lligada amb augments de producció i una política eficient de comercialització internacional del producte. En canvi, la sal comuna, producte residual de l'anterior, ha caigut un 9%, a causa d'un hivern no especialment cru al nord d'Europa, però s'ha pogut mantenir encara per sobre de les 100.000 tones.

Un altre apartat que ha presentat un balanç positiu destacable és el d'importació de ferralla: un augment del 22%, que resulta molt satisfactori perquè es tracta d'un producte que va finalment dirigit als materials de construcció dins un sector que genera molts llocs de treball a la zona. La resta de productes presenten evolucions variables, però sempre dins un rang molt menor de volums.

Líquids a granel

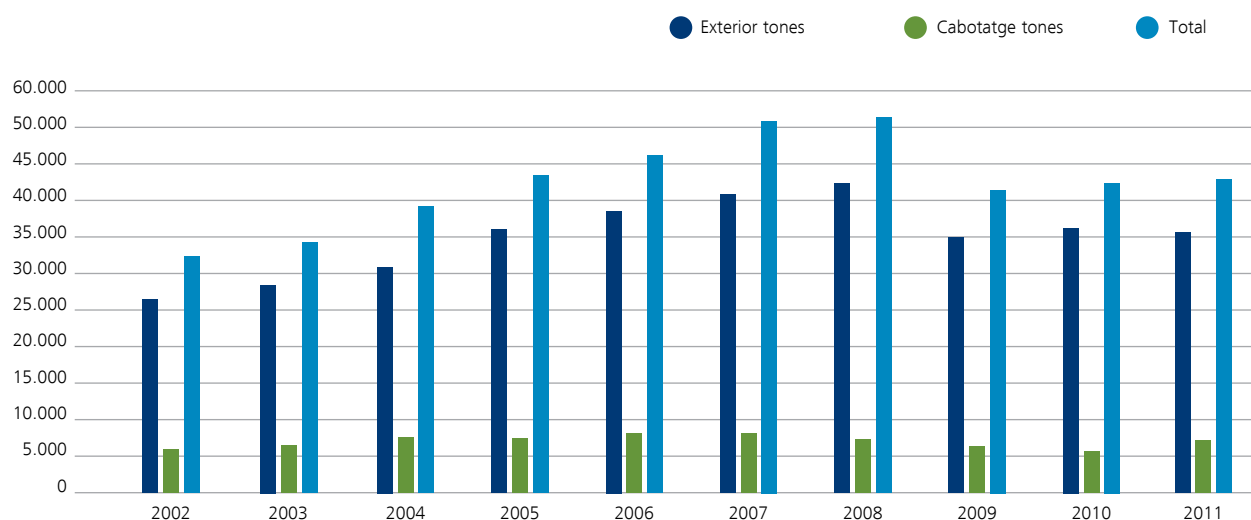
Pel que fa als líquids a granel que es manipulen a les terminals especialitzades del Port, ha influït en la seva evolució el descens d'un 19% de les importacions de gas natural, provocat tant pel descens del consum domèstic i empresarial com per l'entrada en funcionament del nou gasoducte Medgas, que arriba fins a Almeria des d'Algèria i se suma al ja existent a Algesires. Aquestes noves infraestructures donen accés a grans volums de producte que arriben de manera constant i van en detriment dels tràfics marítims.

En els hidrocarburs líquids que s'utilitzen com a combustible es registren dos comportaments diferenciats. D'una banda, la gasolina augmenta unes 350.000 tones (+30%) i el fueloil en quasi 200.000 tones (també +30%), aquest darrer lligat sobretot al subministrament de combustible a vaixells dins del Port. Contràriament, el tràfic de gasoil per a motors dièsel ha baixat significativament (-12%), molt en relació amb el consum del parc automobilístic i la despesa en calefacció registrats; i atesa la importància que té en el volum global d'aquest tipus de producte, ha influït més en la caiguda global dels hidrocarburs, un 8%.

En tot cas, això ha quedat en part compensat pels productes químics, matèria primera de moltes empreses elaboradores i reexportadores que constitueixen un bon indicador de la capacitat de producció de la indústria local. En la línia dels anys anteriors, s'ha registrat un increment del 15%.

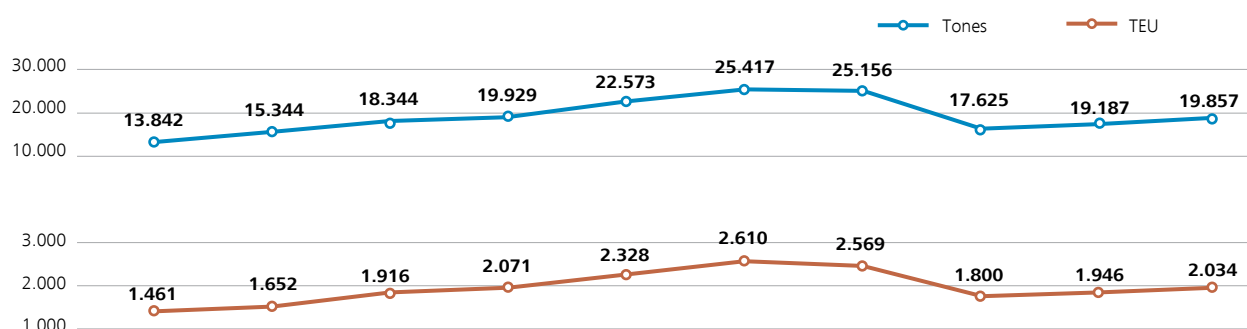


EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE MERCADERIES PER TIPUS DE NAVEGACIÓ 2002-2011 (Milers de tones)



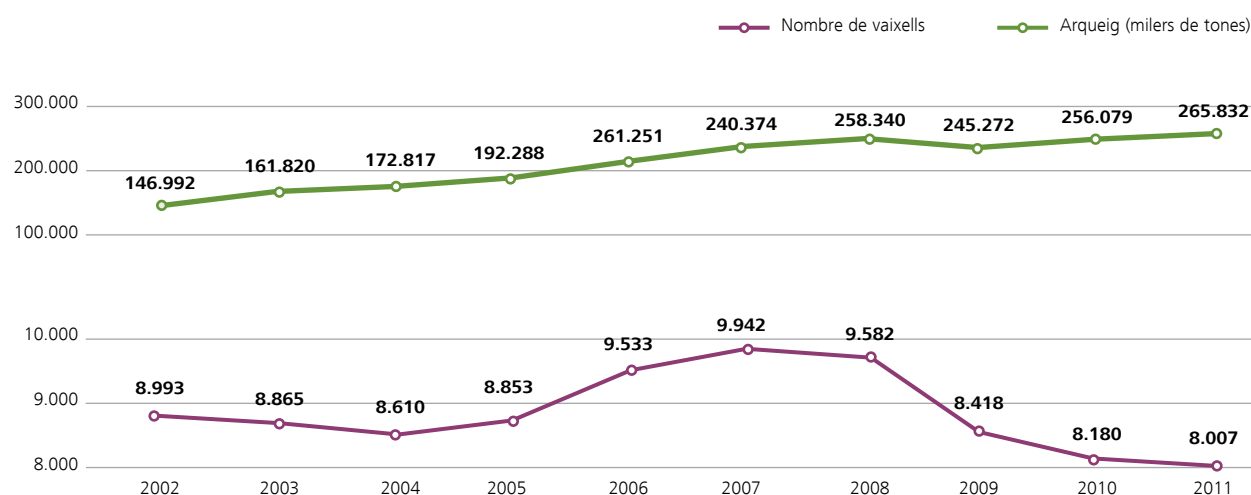
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Exterior	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474	35.151	36.761	36.371
Cabotatge	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071	6.642	6.116	6.695
Total	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794	42.877	43.066

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE CÀRREGA GENERAL CONTENITZADA 2002-2011 (Milers TEU i milers de tones)



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

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE VAIXELLS 2002-2011



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nombre de vaixells	8.993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582	8.418	8.180	8.007
Arqueig (milers de tones)	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340	245.272	256.079	265.832

2. > VEHICLES

El tràfic de vehicles a les terminals especialitzades del Port ha presentat un augment considerable de quasi el 14%, que ha permès arribar a les 630.102 unitats i es basa també molt especialment en l'empenta de les exportacions.

Això s'explica per la posició capdavantera de l'Estat espanyol dins de la producció europea d'automòbils, amb diversos fabricants molt fermament establerts. A mesura que els models d'automòbil es fan més globals, amb cadenes de muntatge d'alt rendiment especialitzades en determinats models, s'observa un augment del tràfic d'aquest producte així com del nombre de destinacions, inclosos nous mercats a països emergents. Així, l'any passat el Port va canalitzar prop de 350.000 vehicles nous a diversos mercats exteriors (principalment Europa, Mediterrània oriental, Àfrica i Amèrica), un 25% més que l'any 2010.

Per altra part, malgrat l'estancament del mercat interior, el tràfic d'automòbils d'importació es va situar en 134.720 unitats el 2011, vuit punts percentuals per sobre de l'any anterior. Aquest fenomen s'explica per la situació geogràfica i els avantatges operatius que presenta Barcelona: permet utilitzar el Port com a plataforma de distribució cap a Europa, el centre de la Península Ibèrica o tota la zona del Mediterrani i nord d'Àfrica a través de connexions marítimes i terrestres d'alta eficiència. En aquests moments ja es disposa de la infraestructura necessària per accedir a la xarxa ferroviària europea directament des de les terminals de vehicles del Port.

Ara per ara, Àsia és el principal origen dels vehicles que arriben a les terminals de Barcelona; tot i que Àfrica, amb un increment del 150% i encara un valor absolut per sota de les 7.750 unitats, ja apunta com un nou focus de producció de marques que han seguit processos de deslocalització.

TRÀFIC D'AUTOMÒBILS PER NAVEGACIÓ

	2010	2011
Cabotatge	61.947	70.259
Internacional	488.927	559.843

TRÀFIC INTERNACIONAL D'AUTOMÒBILS

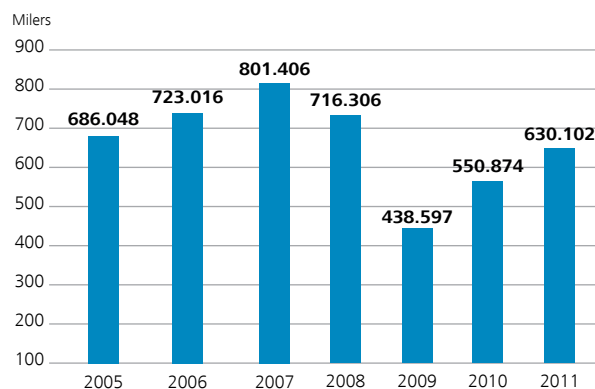
	2010	2011
Importació	124.441	134.720
Exportació	278.179	348.332
Trànsit	86.307	76.791

TRÀFIC D'UTI* (U) PER NAVEGACIÓ

	2010	2011
Importació	171.421	169.794
Exportació	164.213	160.387
Trànsit	21	1
Total	335.655	330.182

*UTI: es considera UTI tot aquell mitjà, autopropulsat o no, que s'utilitza directament o indirecta com a mitjà de transport terrestre. (Ex: remolcs, plataformes, camions, furgons frigorífics...). No inclou els contenidors.

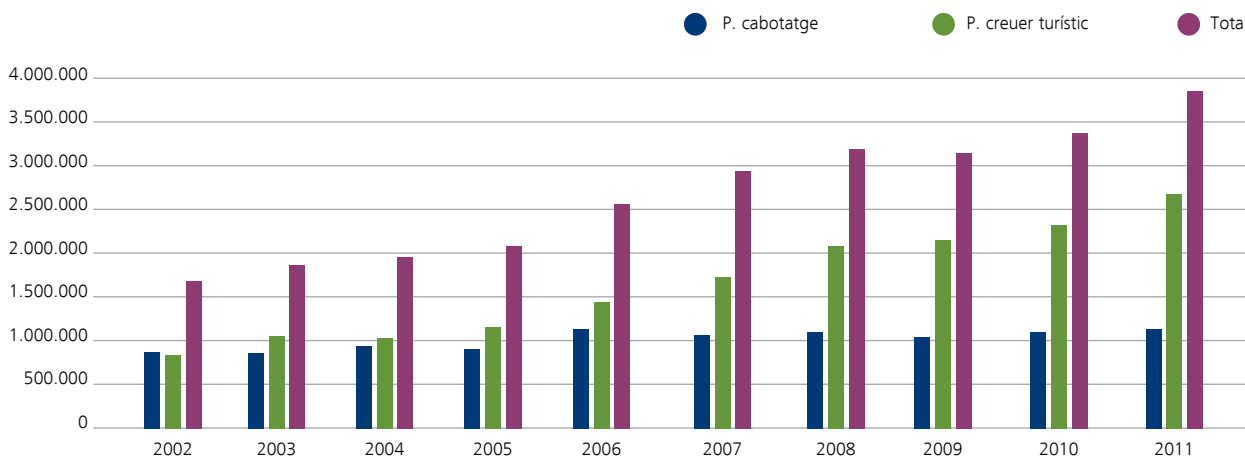
VEHICLES



EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC D'AUTOMÒBILS 2005-2011 (En nombre de vehicles)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vehicles	686.048	723.016	801.406	716.306	438.597	550.874	630.102

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE PASSATGERS 2002-2011



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
P. cabotatge	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026	1.162.422	1.050.231	1.096.515	1.169.818
P. creuer turístic	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838	2.074.554	2.151.465	2.347.976	2.657.244
Total	1.690.524	1.869.967	1.968.193	2.208.330	2.538.751	2.879.864	3.236.976	3.201.696	3.444.491	3.827.062

> TRANSPORT FERROVIARI

Aquest any ha estat clau per a l'impuls definitiu del tràfic ferroviari del Port de Barcelona. El creixement registrat en el flux de mercaderies transportades amb tren, en les diferents tipologies de càrrega, confirma l'encert de l'aposta estratègica realitzada per l'Autoritat Portuària de Barcelona en els darrers anys. S'han transportat a través d'aquest mitjà un total de 146.685 TEU, un 41% més que els 103.898 TEU transportats el 2010, quan ja s'havia experimentat un augment del 75%.

Les principals destinacions ferroviàries de contenidors són Saragossa (tmZ i Plaza), Tarragona (Constantí), Lleida, Madrid (Azuqueca) i Selgua (Osca). Els fluxos d'entrada i sortida —o càrrega i descàrrega— s'han mantingut en bon equilibri, ja que del total de contenidors transportats en mode ferroviari, un 51,2% han arribat al Port per ser transferits a vaixells i un 48,8% han arribat per via marítima per ser redistribuïts amb tren. És significatiu també l'augment de les freqüències de servei ferroviari a Lió i la posada en marxa del nou servei a Tolosa, fets que indiquen el bon avançament en la consecució del comerç del *hinterland*.

El transport ferroviari de vehicles nous ha seguit igualment la tendència creixent del 2010 (+22%) i les 165.247 unitats registrades aquest exercici han suposat un increment del 29%.

> SHORT SEA SHIPPING

Els serveis de *short sea shipping* (SSS) alternatius a la carretera per al transport de mercaderia i passatge s'han mantingut estables. Barcelona és el port líder en aquest tipus de tràfic i el més ben posicionat per al desenvolupament de les autopistes del mar a la Mediterrània. Els principals ports amb els qual manté línies de SSS de freqüència destacada són Gènova, Livorno, Porto Torres, Civitavecchia, Tanger Med, Alger i Tunísia.

L'any s'ha tancat amb un registre de 112.182 UTI (unitats de transport intermodal), volum per al qual aquest mode de transport s'ha consolidat com a més econòmic, més ràpid i, sobretot, més sostenible mediambientalment. D'aquesta manera el Port de Barcelona contribueix a la reducció de les emissions contaminants a l'atmosfera.

Aquests serveis han contribuït, a més, a l'increment del tràfic d'automòbils nous al Port de Barcelona. Només en les línies de SSS esmentades s'han mogut aquest any 86.068 cotxes nous (+6,9%), xifra que suposa aproximadament el 13,6% del total de vehicles que han passat pel Port.

> PASSATGERS

Durant l'any 2011 un total de 3,8 milions de passatgers han utilitzat el Port de Barcelona com a punt d'origen o destinació dels seus viatges, a bord de creuers i de ferris de línia regular. La xifra torna a establir un rècord global al recinte portuari i suposa un increment del 10,7% respecte de l'any anterior.

Els usuaris de les línies regulars —amb les illes Balears, ports italians o nord d'Àfrica— ha ascendit a 1,2 milions (+5,6%); els altres 2,6 milions han estat passatgers de creuers.

Creuers

Des de fa anys el tràfic de creuers del Port de Barcelona bat continuament el seu rècord, enguany gràcies a un increment del 13% respecte del 2010. Les 881 escales de creuers registrades han aportat un total de 2.657.244 creueristes, que suposen el nou màxim històric, i més de la meitat dels quals (un 56%) han iniciat i/o acabat el seu viatge a Barcelona, fet que en demostra la consolidació com a port base.

Les estadístiques, a més, revaliden el Port de Barcelona com a líder europeu en aquest tipus de tràfic, així com la seva quarta posició mundial en nombre de passatgers totals i com a port base.

El Port de Barcelona compta avui amb set terminals especialitzades, que disposen dels estàndards més elevats de seguretat i segueixen estrictament la norma internacional ISPS (International Ship and Port Security Code). En aquest àmbit destaca, a més, que les instal·lacions barcelonines han superat 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.

Un dels punts clau tant en l'aspecte mediambiental com el d'operativa és la recollida de residus que generen els creuers. El Port de Barcelona està equipat amb instal·lacions especialitzades en aquest sentit, com es detalla al capítol 5 d'aquesta memòria.

D'altra banda, la Terminal 1 de l'aeroport de Barcelona-El Prat continua contribuint a augmentar la capacitat per atraure passatgers de creuers dels Estats Units amb la consolidació de vols internacionals, especialment a través de connexions directes entre Barcelona i ciutats com Miami, Filadèlfia, Nova York, Atlanta o Chicago. Igualment destaca la posada en marxa de noves rutes amb Canadà, com és el cas de les connexions amb Mont-real i Toronto.

Entre d'altres, arguments com aquests han contribuït a què durant aquest exercici diverses companyies hagin repetit la decisió de mantenir els seus vaixells operatius al Mediterrani durant l'hivern. Ha estat el cas de Norwegian Cruise Line i Royal Caribbean, que han ofert itineraris per la zona amb origen a Barcelona, tot seguint l'exemple de fa anys d'algunes companyies europees.

Finalment, cal destacar que aquesta temporada el Port de Barcelona ha assumit i superat el repte d'acollir els tres creuers més grans que operen a la Mediterrània: el *Liberty of the Seas*, el *Norwegian Epic* i el *Carnival Magic*.



3

Exercici econòmic i financer

- 60 Exercici econòmic i financer
- 66 Balanç de situació
- 67 Compte de pèrdues i guanys
- 68 Quadre de finançament
Recursos procedents de les operacions
- 69 Estat de fluxos d'efectiu





3. Exercici econòmic i financer

Segons dades pendents d'auditar, l'import net de la xifra de negoci de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha registrat una disminució anual del 6% el 2011, un exercici marcat per la recuperació de l'activitat portuària durant el primer semestre i per una nova davallada en el transcurs del segon semestre.

L'entrada en vigor, l'1 de gener de 2011, de la Llei 33/2010 de modificació de la Llei 48/2003 de règim econòmic i de prestació de serveis dels ports d'interès general, sumada als efectes de la política comercial de l'entitat, destinada a disminuir els costos dels operadors portuaris, han significat un descens del 9% dels ingressos de les taxes portuàries respecte de l'any anterior.

El volum total de tràfic del Port de Barcelona ha sumat 43,1 milions de tones al tancament de l'exercici i s'ha situat al mateix nivell de l'any anterior, mentre que el tràfic de contenidors ha pujat un 4%, fins als 2.033.549 TEU, gràcies al bon ritme de les exportacions. El tràfic d'automòbils ha augmentat d'un 14% i s'han comptabilitzat 630.102 unitats; no obstant això, el conjunt de la càrrega general convencional ha crescut un 3%.

El nombre de passatgers, d'altra banda, ha registrat un creixement de l'11% i ha assolit un nou rècord històric de 3,8 milions afavorit per l'augment del 13% en el passatge de creuers turístics i d'un 6% en el dels ferris de línia regular.

La disminució dels ingressos de les taxes portuàries ha estat compensada per un increment considerable dels altres ingressos de negoci, produït per l'aplicació de la nova regulació del servei de recepció de deixalles i residus procedents dels vaixells.

Tot i que s'ha saldat amb un benefici de 60,3 milions d'euros, el resultat d'explotació ha disminuït un 23% respecte de l'any anterior.

Als 9,5 milions de disminució del volum de negoci s'hi ha afegit un augment de 6,7 milions de despeses d'explotació. Això darrer ha estat motivat principalment per la imputació de 10 milions de la nova despesa derivada de la regulació del servei de recollida de deixalles i residus dels vaixells, dins del capítol de conservació del medi ambient. Una part, però, s'ha compensat amb la repercussió del cost d'aquest servei i ha suposat uns ingressos de 6,2 milions que s'inclouen en la xifra de negoci.

En el capítol de les despeses de personal, la partida de sous i salaris s'ha reduït d'un 3%, per les mesures del Reial decret 8/2010, iniciades el mes de juny de l'any anterior.

La partida d'altres resultats fa referència als ingressos excepcionals meritats de l'aportació del Ministeri d'Hisenda

IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI (SEGONS EL COMPTE DE RESULTATS) (Milers d'euros)				
	2011	2010	Var	% Var
Taxes portuàries	146.752	160.631	(13.879)	-9%
Taxa d'ocupació	55.146	58.867	(3.721)	-6%
Taxes d'utilització	74.658	82.539	(7.881)	-10%
Taxa del vaixell	26.176	29.536	(3.360)	-11%
Taxa de les embarcacions esportives	400	603	(203)	-34%
Taxa del passatge	8.608	7.871	737	9%
Taxa de la mercaderia	39.202	44.333	(5.131)	-12%
Taxa de la pesca fresca	155	196	(41)	-21%
Taxa per la utilització especial de la zona de trànsit	117	-	117	-
Taxa d'activitat	15.915	18.371	(2.456)	-13%
Taxa d'ajuts a la navegació	1.033	854	179	21%
Altres ingressos de negoci	11.087	6.729	4.358	65%
Imports addicionals a les taxes	3.225	2.342	883	38%
Tarifes i altres	7.862	4.387	3.475	79%
	157.839	167.360	(9.521)	-6%

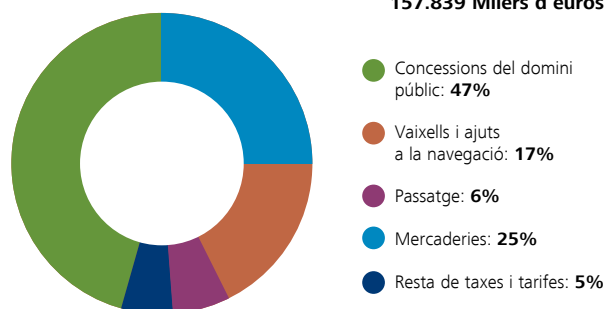
per al compliment de les sentències judicials fermes anul·latòries sobre les liquidacions de les tarifes portuàries aprovats pel Consell de Ministres a final de l'exercici. Aquests imports corresponen al deute principal de les reclamacions i han comptabilitzat un total d'11,4 milions d'euros, mentre que l'any anterior va ser de 12,3 milions.

Malgrat la política de contenció de les despeses, la ràtio d'absorció d'ingressos tan sols ha disminuït un punt a causa de la reducció dels ingressos de les vendes.

El resultat financer s'ha saldat amb una pèrdua de 4,3 milions d'euros, que en termes absoluts significa un empitjorament de 7,9 milions respecte del 2010.

IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI 2011

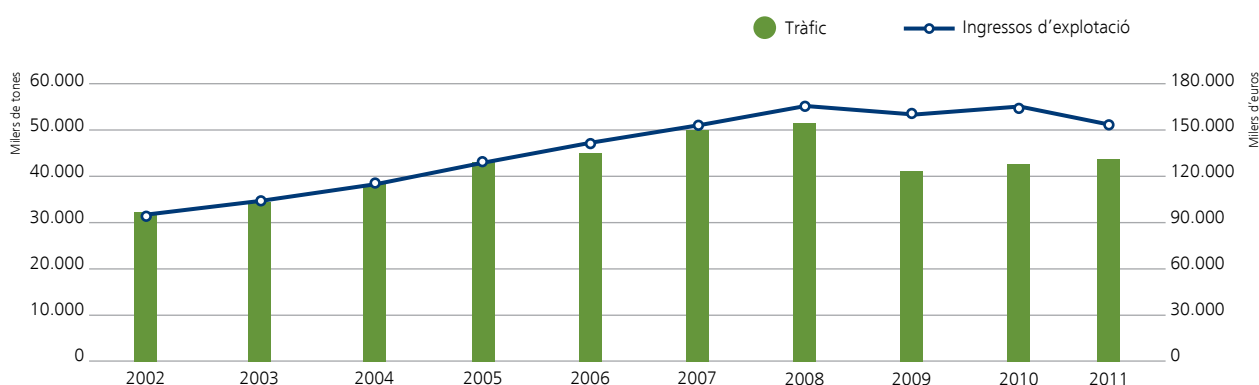
157.839 Milers d'euros



IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI (PER LÍNIES DE NEGOCI)

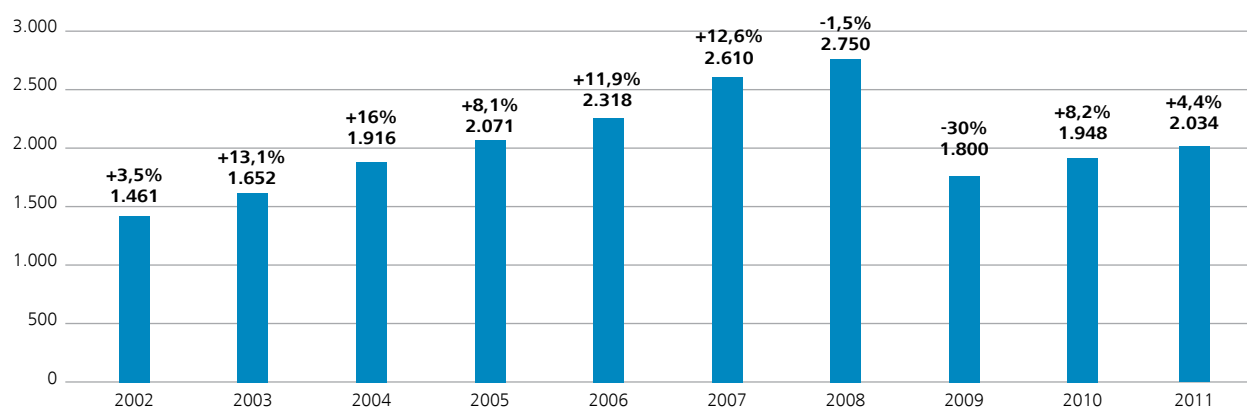
	2011	2010	Var	% Var
Taxes portuàries i imports addicionals	149.977	162.973	(12.996)	-8%
Vaixells i ajuts a la navegació	27.209	30.390	(3.181)	-10%
Mercaderies	39.202	44.333	(5.131)	-12%
Passatge	8.608	7.871	737	9%
Pesca fresca	155	196	(41)	-21%
Embarcacions esportives	400	603	(203)	-34%
Concessions del domini públic	74.190	79.485	(5.295)	-7%
Altres taxes per l'aprofitament del domini públic	96	95	1	1%
Taxa per la utilització especial de la zona de trànsit	117	-	117	-
Tarifes dels serveis comercials	7.862	4.387	3.475	79%
Milers d'euros	157.839	167.360	(9.521)	-6%

EVOLUCIÓ DE LA XIFRA DE NEGOCI I DEL VOLUM DE TRÀFIC



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tràfic (Milers de tones)	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.552	41.794	42.978	43.065
Xifra de negoci (Milers d'euros)	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	159.107	166.620	162.197	167.360	157.839

EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE TEU (Milers)



Durant aquest exercici l'entitat no ha subscrit cap nou préstec amb el Banc Europeu d'Inversions per finançar les inversions. L'increment de les despeses financeres s'ha produït per la pujada del tipus d'interès mitjà variable, que ha passat del 0,89% el 2010 a l'1,44% el 2011. Cal sumar-hi, també, l'efecte de la darrera disposició de 50 milions de la línia de préstecs del BEI, que va tenir lloc el mes de desembre de 2010 i ha estat de 0,8 milions.

L'aplicació del fons de contingència, per al compliment de les sentències judicials sobre les reclamacions per les liquidacions de les tarifes portuàries, ha significat un dret de cobrament de 7,2 milions en concepte d'interessos de demora. Aquest import s'ha comptabilitzat en el capítol dels ingressos financers.

En l'exercici anterior l'APB va comptabilitzar un ingrés de 5,1 milions d'euros de la plusvàlua de les accions que l'empresa participada CILSA va aportar a l'empresa associada Consorci de Plataformes Logístiques, SL. Aquest import ha significat una disminució neta en el resultat d'aquest any, compensada només per 0,6 milions de la venda de la participació que l'entitat tenia de la societat Marina Port Vell, SA.

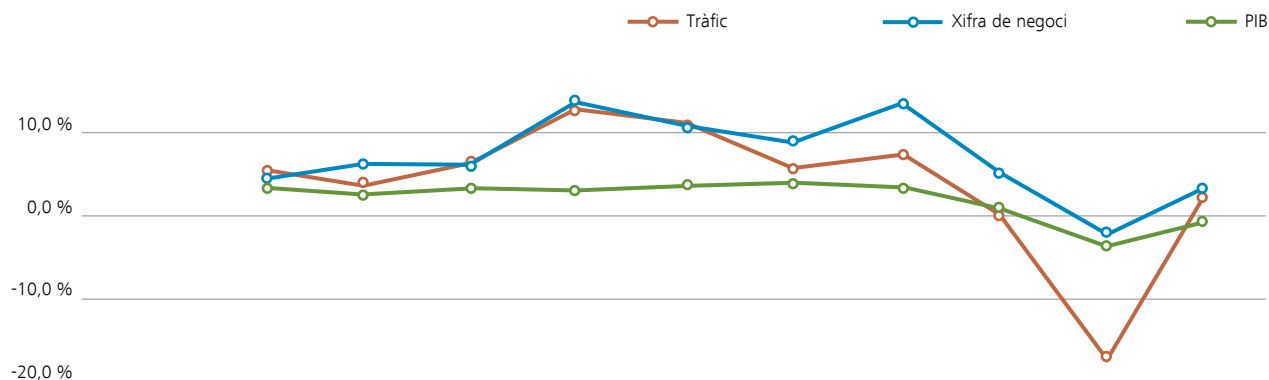
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ (Milers d'euros)

	2011	2010	Variació	% Var
Import net de la xifra de negoci	157.839	167.361	(9.522)	-6%
Altres ingressos d'explotació	7.447	6.925	522	8%
Despeses de personal	(32.353)	(34.360)	2.007	-6%
Altres despeses d'explotació	(47.972)	(41.299)	(6.673)	16%
Amortitzacions de l'immobilitzat	(43.504)	(40.750)	(2.754)	7%
Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres	6.810	5.694	1.116	20%
Excés de provisions	312	1.422	(1.110)	-
Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat	301	(3.774)	4.075	-
Altres resultats	11.433	16.628	(5.195)	-31%
Total	60.313	77.847	(17.534)	-23%

RESULTAT FINANCER (Milers d'euros)

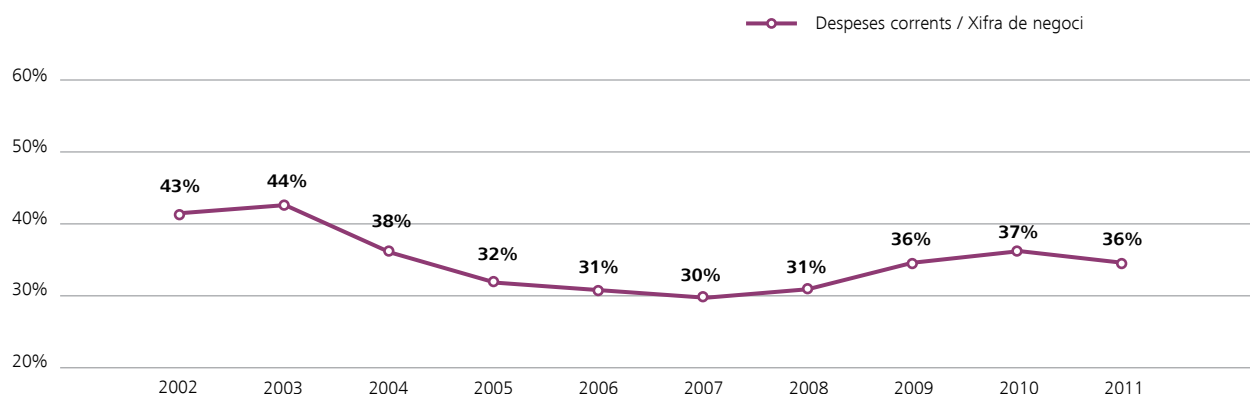
	2011	2010	Variació	% Var
Ingressos financers	12.726	12.981	(255)	-2%
Despeses financeres	(14.263)	(12.479)	(1.784)	14%
Variació del valor raonable en instruments financers	(3.420)	(2.028)	(1.392)	69%
Deteriorament i resultat per alienacions d'instrument	674	5.124	(4.450)	-87%
Total	(4.283)	3.598	(7.881)	

EVOLUCIÓ DE LES VARIACIONS ANUALS DEL TRÀFIC I DELS INGRESSOS EN RELACIÓ AMB EL PIB (%)



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

RÀTIOS D'ABSORCIÓ D'INGRESSOS



Despeses corrents = desp. de personal + serveis exteriors + altres despeses de gestió corrent

L'any 2011 s'exclouen els ingressos i les despeses del servei de recollida de deixalles i residus dels vaixells

El resultat de l'exercici ha totalitzat finalment 56,0 milions d'euros, gairebé una tercera part menys que el de l'any anterior.

Els recursos procedents de les operacions han generat un *cash flow* de 78,3 milions d'euros, un 17% menys respecte dels 93,9 milions de l'exercici anterior.

Enguany l'Autoritat Portuària ha executat un volum d'inversions de 105,4 milions d'euros, que han estat destinats a:

- Adquisicions d'immobilitzat intangible: 3,4 milions
- Adquisicions d'immobilitzat material: 87,6 milions
 - Oficines World Trade Center: 21,1 milions
 - Dic de l'Est: 28,0 milions
 - Moll Prat: 9,6 milions
 - Moll Sud: 5,3 milions
 - Edifici PIF (Punt d'Inspecció Fronterer): 3,5 milions
- Inversions financeres: 14,4 milions

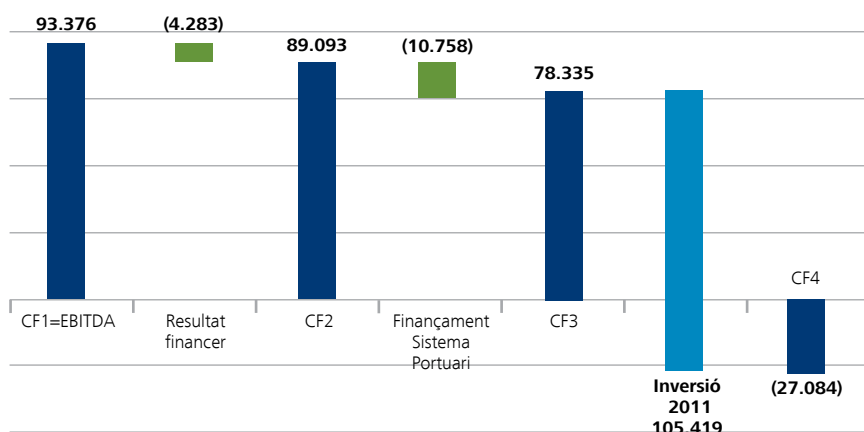
En l'àmbit de les societats participades, i amb l'objectiu de consolidar la presència del Port de Barcelona al seu *hinterland*, l'APB ha executat les operacions següents en dues societats encarregades de la construcció i l'explotació

de terminals ferroviàries intermodals a la zona del centre peninsular:

- El mes de maig s'ha constituït la societat Terminal Intermodal Marítima Centro, SL i al desembre s'ha concorregut en l'ampliació del capital social de la companyia, mitjançant el desemborsament conjunt i amb una aportació dinerària de 3,9 milions d'euros per part de l'APB, que suposa una participació del 49% del capital social.
- També el mes de maig s'ha adquirit una participació del 36,73% de la societat Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA, anteriorment participada per CILSA en un 10,73%. L'operació ha suposat una inversió financera de 4,1 milions d'euros.

RESULTAT DE L'EXERCICI (Milers d'euros)				
	2011	2010	Variació	% Var
Resultat d'explotació	60.313	77.845	(17.532)	-23%
Resultat financer	(4.283)	3.598	(7.881)	
Total	56.030	81.443	(25.413)	-31%

RECURSOS GENERATS I CAPACITAT DE FINANÇAMENT (Milers d'euros)



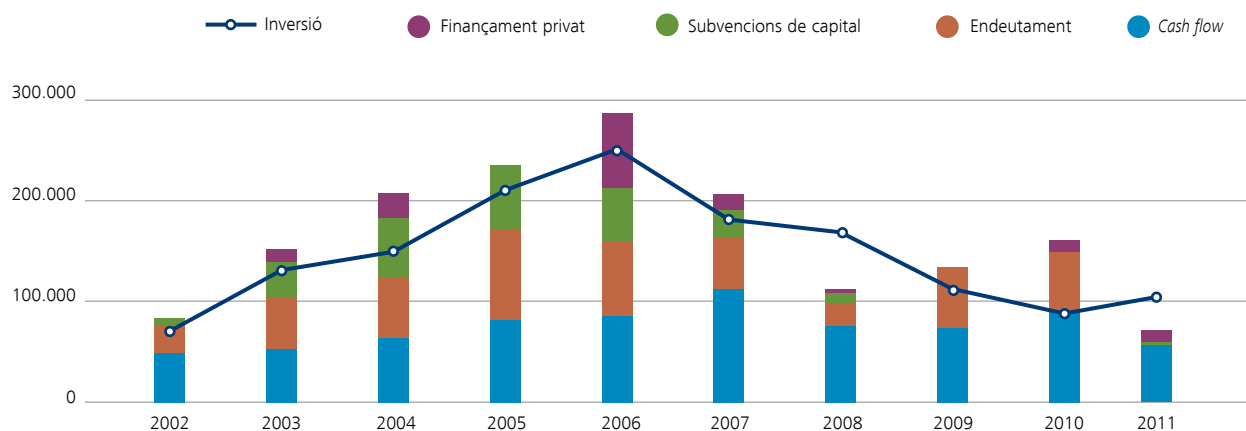
CF1: *Cash flow* abans del resultat financer i del finançament al Sistema Portuari

CF2: *Cash flow* abans del finançament al Sistema Portuari

CF3: *Cash flow* net

CF4: Necessitat de finançament de les inversions amb altres orígens de fons

FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS (Milers d'euros)



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

Per una altra part, amb l'objectiu de potenciar el desenvolupament de la concessió administrativa de la societat Marina Port Vell, SA, el mes de març l'APB va vendre la seva participació del 14,98% per 0,6 milions d'euros al titular actual de la societat.

L'Autoritat Portuària ha assolit el percentatge objectiu del 20% del capital de la societat Consorci de Parcs Logístics, SL i s'ha executat, així, la totalitat de les aportacions previstes en la constitució d'aquesta societat. L'ajustament d'aquest percentatge respon a la dilució de la participació de l'APB amb motiu de l'ampliació de capital desemborsada en la seva totalitat per SABA Parques Logísticos, SAU, el mes de setembre de 2011.

Finalment, i en compliment dels pactes del contracte del préstec participatiu concedit a CILSA el mes de desembre de 2008, l'Autoritat Portuària ha capitalitzat els interessos meritats, cosa que ha suposat una inversió financera de 500.000 euros.

SOCIETATS PARTICIPADES A 31/12/2011

Empreses del grup

Gerència Urbanística Port 2000 de l'APB	100,00%
Centre Intermodal de Logística, SA	51,00%
World Trade Center Barcelona, SA	52,28%

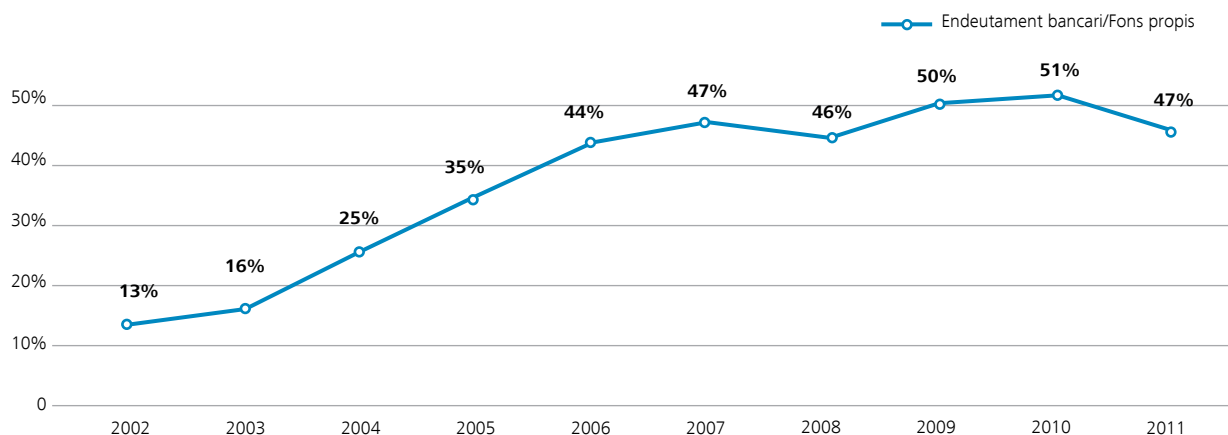
Empreses associades

Catalana d'Infraestructures Portuàries, SL	49,00%
Terminal Intermodal Marítima Centro, SL	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, SL	47,32%
Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA	36,73%
Portic Barcelona, SA	25,18%
Barcelona Strategical Urban Systems, AIE	25,00%
Terminal Marítima de Zaragoza, SL	21,55%
Consorci de Parcs Logísticos, SL	20,00%
Creuers del Port de Barcelona, SA	20,00%

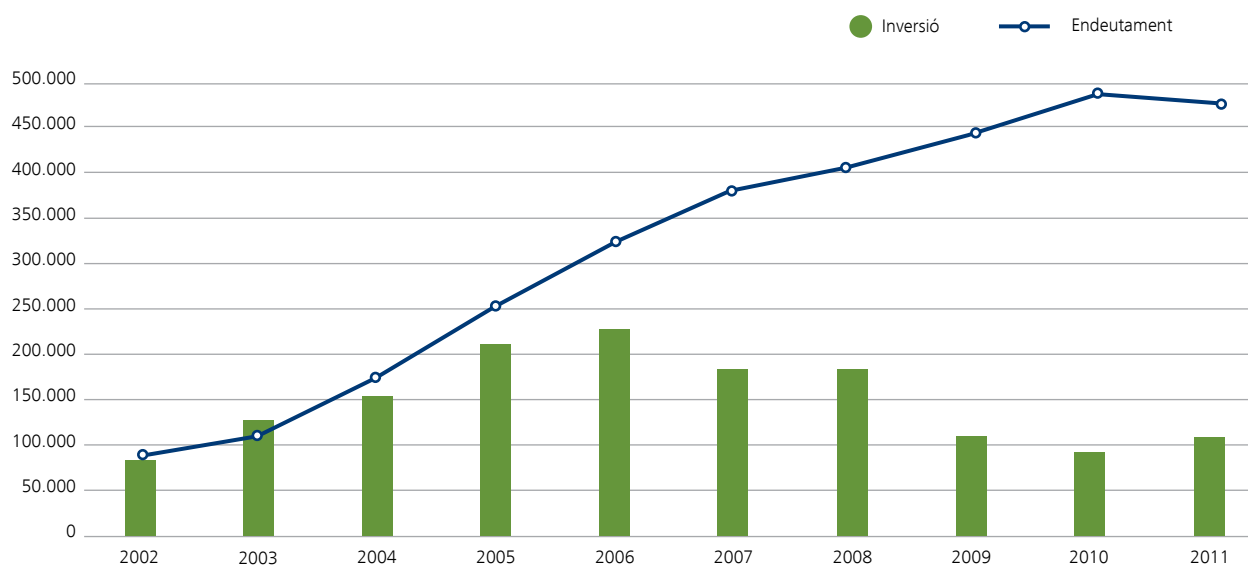
Altres participacions

Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	11,77%
Puerto Seco de Madrid, SA	10,20%
Marina Barcelona 92, SA	8,07%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	5,00%

EVOLUCIÓ DE LA RÀTIO D'ENDEUTAMENT

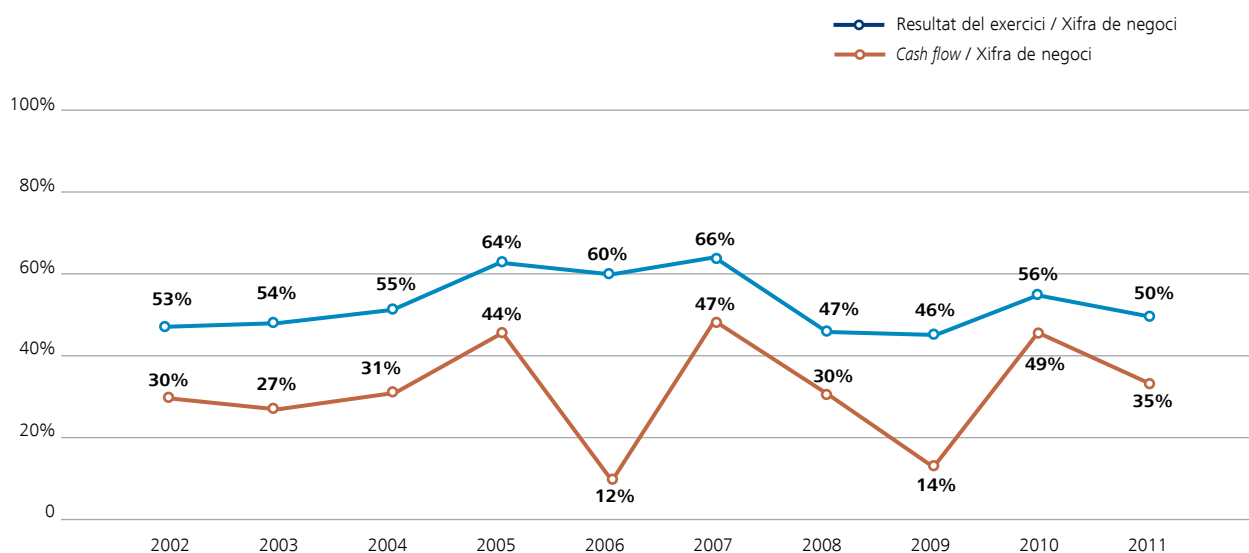


EVOLUCIÓ DE LA INVERSIÓ ANUAL I DE L'ENDEUTAMENT BANCARI A LLARG TERMINI (Milers d'euros)

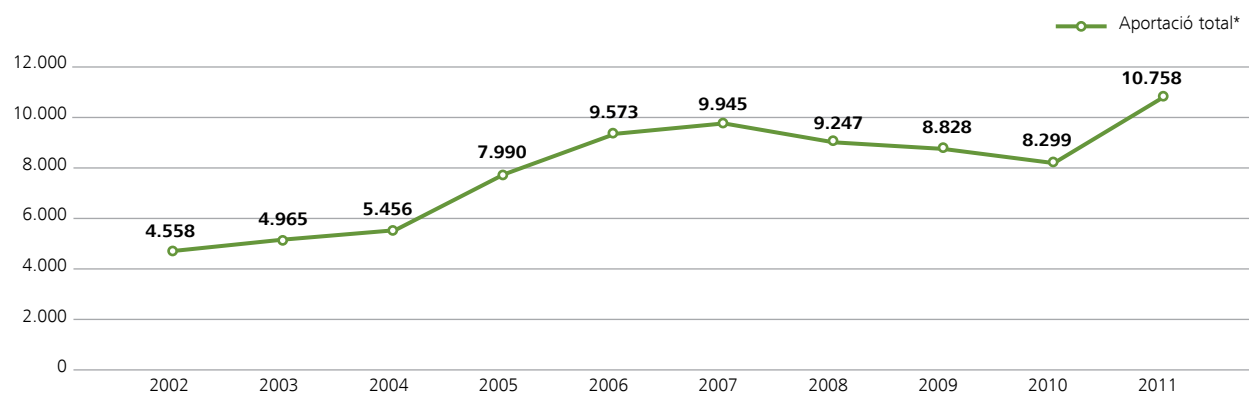


	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Inversió	72.472	132.953	151.433	213.602	245.214	186.758	161.209	115.131	95.541	105.419
Endeutament	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601	401.667	449.222	494.000	486.000

RÀTIOS DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS

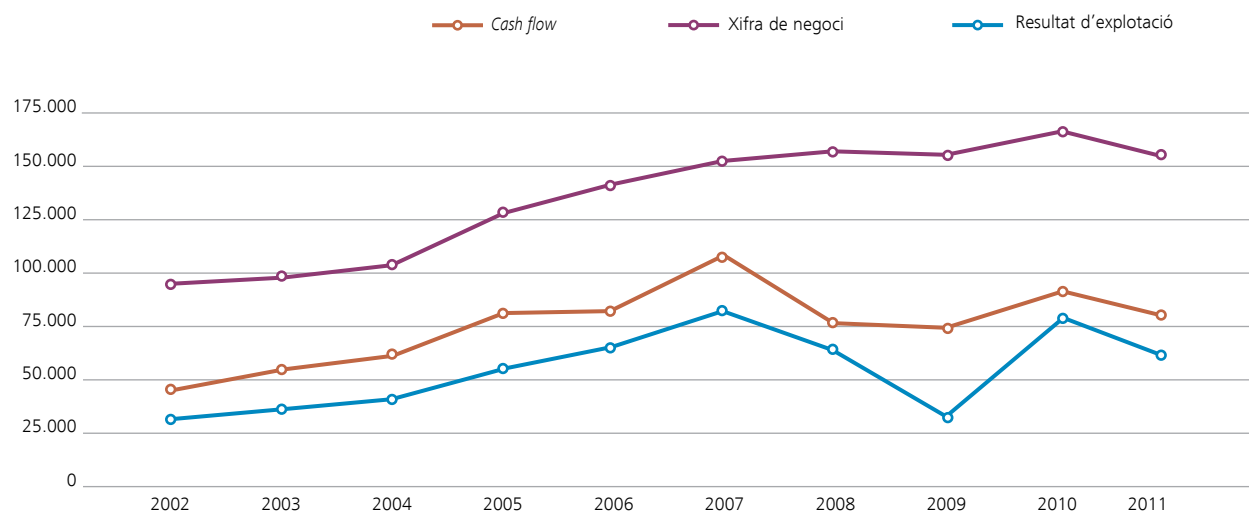


APORTACIÓ APB AL SISTEMA PORTUARI ESTATAL (Milers d'euros)



*Aportació neta al Fons de Compensació Interportuari + Finançament OPPE (Llei 33/2010)

EVOLUCIÓ DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS (Milers d'euros)



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

BALANÇ DE SITUACIÓ (Milers d'euros)

	31-12-2011	31-12-2010		31-12-2011	31-12-2010
ACTIU NO CORRENT	1.790.208	1.785.139	PATRIMONI NET	1.322.016	1.272.997
I. Immobilitzat intangible	17.942	16.641	A1. Fons propis	1.034.072	978.042
1. Propietat industrial i altre immobilitzat intangible	10.121	10.389	I. Patrimoni	512.743	512.743
2. Aplicacions informàtiques	7.821	6.252	III. Resultats acumulats	465.299	383.854
			VII. Resultat de l'exercici	56.030	81.445
II. Immobilitzat material	1.467.054	1.418.176	A2. Ajustaments per canvi de valor	-	-
1. Terrenys i béns naturals	196.384	193.142			
2. Construccions	1.021.002	968.513	A3. Subvencions, donacions i llegats rebuts	287.944	294.955
3. Equipaments i instal·lacions tècniques	1.661	1.867	1. Subvencions oficials de capital	275.302	281.279
4. Immobilitzat en curs i acomptes	237.153	243.594	2. Donacions i llegats de capital	20	20
5. Altre immobilitzat	10.854	11.060	3. Altres subvencions, donacions i llegats	12.622	13.656
III. Inversions immobiliàries	202.739	205.079	PASSIU NO CORRENT	651.014	661.764
1. Terrenys	178.248	177.928			
2. Construccions	24.491	27.151	I. Provisions a llarg termini	5.262	22.680
IV. Inversions en empreses grup i associades a llarg termini	92.212	84.937	1. Obligacions per prestacions al personal a llarg termini	-	-
1. Instruments de patrimoni	81.255	74.447	2. Provisions per a responsabilitats	5.262	22.680
2. Crèdits a empreses	10.957	10.490	3. Altres provisions	-	-
V. Inversions financeres a llarg termini	6.069	60.214	II. Deutes a llarg termini	492.947	497.527
1. Instruments de patrimoni	2.090	2.090	1. Deutes amb entitats de crèdit	486.000	494.000
2. Crèdits a tercers	3.033	1.499	2. Proveïdors d'immobilitzat a llarg termini	-	-
3. Adm. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	-	55.441	3. Altres	6.947	3.527
4. Altres actius financers	946	1.184	III. Deutes amb empreses del grup i associades a llarg termini	-	-
VI. Actius per impostos diferits	-	-	IV. Passius per impostos diferits	-	-
VII. Deutors comercials no corrents	4.192	92	V. Periodificacions a llarg termini	152.805	141.557
ACTIU CORRENT	240.923	212.765	PASSIU CORRENT	58.101	63.143
I. Actius no corrents mantinguts per a la venda	-	-	II. Provisions a curt termini	-	-
II. Existències	220	225	III. Deutes a curt termini	22.370	23.281
III. Deutors comercials i altres comptes a cobrar	110.412	60.205	1. Deutes amb entitats de crèdit	8.806	6.053
1. Clients per vendes i prestacions de serveis	30.168	35.454	2. Proveïdors d'immobilitzat a curt termini	11.644	14.729
2. Clients i deutors, empreses del grup i associades	20.877	21.772	3. Altres passius financers	1.920	2.499
3. Deutors diversos	1.155	557	IV. Deutes amb empreses del grup i associades a curt termini	625	647
4. Adm. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	55.441	-	1. Deutes amb empreses del grup	440	410
5. Altres crèdits amb les administracions públiques	2.771	2.422	2. Deutes amb empreses associades	185	237
IV. Inversions en empreses del grup i associades a curt termini	-	-	V. Creditors comercials i altres comptes a pagar	35.101	39.205
V. Inversions financeres a curt termini	123	125	1. Creditors i altres comptes a pagar	25.988	29.835
1. Instruments de patrimoni	-	-	2. Administracions públiques, acomptes de subvencions	-	-
2. Crèdits a empreses	123	125	3. Altres deutes amb les administracions públiques	9.113	9.370
3. Altres actius financers	-	-	VI. Periodificacions	5	10
VI. Periodificacions	980	823			
VII. Efectiu i altres actius líquids equivalents	129.188	151.387			
1. Tresoreria	18.188	14.887			
2. Altres actius líquids equivalents	111.000	136.500			
TOTAL ACTIU	2.031.131	1.997.904	TOTAL PASSIU	2.031.131	1.997.904

COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS (Milers d'euros)

	2011	2010	Variació	% Var
Import net de la xifra de negoci	157.839	167.360	(9.521)	-6%
Taxes portuàries	146.752	160.631	(13.879)	-9%
Taxa d'ocupació	55.146	58.867	(3.721)	-6%
Taxes per la utilització especial de les instal·lacions portuàries	74.658	82.539	(7.881)	-10%
Taxa del vaixell	26.176	29.536	(3.360)	-11%
Taxa de les embarcacions esportives	400	603	(203)	-34%
Taxa del passatge	8.608	7.871	737	9%
Taxa de la mercaderia	39.202	44.333	(5.131)	-12%
Taxa de la pesca fresca	155	196	(41)	-21%
Taxa per la utilització especial de la zona de trànsit	117	-	117	-
Taxa d'activitat	15.915	18.371	(2.456)	-13%
Taxes per serveis no comercials	1.033	854	179	21%
Altres ingressos de negoci	11.087	6.729	4.358	65%
Imports addicionals a les taxes	3.225	2.342	883	38%
Tarifes i altres	7.862	4.387	3.475	79%
Altres ingressos d'explotació	7.447	6.925	522	8%
Ingressos accessoris i altres de gestió corrent	3.754	3.068	686	22%
Subvencions d'explotació incorporades al resultat de l'exercici	117	140	(23)	-16%
Ingressos de reversió de concessions	1.027	835	192	23%
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.549	2.882	(333)	-12%
Despeses de personal	(32.353)	(34.361)	2.008	-6%
Sous, salaris i assimilats	(21.533)	(22.080)	547	-2%
Indemnitzacions	(1.093)	(2.698)	1.605	-59%
Càrregues socials	(9.727)	(9.583)	(144)	2%
Provisions	-	-	-	-
Altres despeses d'explotació	(47.972)	(41.299)	(6.673)	16%
Serveis exteriors	(30.929)	(24.020)	(6.909)	29%
Reparacions i conservació	(15.769)	(8.844)	(6.925)	78%
Serveis de professionals independents	(4.638)	(4.136)	(502)	12%
Subministraments i consums	(2.028)	(1.511)	(517)	34%
Altres serveis exteriors	(8.494)	(9.529)	1.035	-11%
Tributs	(1.610)	(1.250)	(360)	29%
Pèrdues, deteriorament i variació de provisions per operacions comercials	(1.205)	(1.060)	(145)	14%
Altres despeses de gestió corrent	(921)	(3.788)	2.867	-76%
Aportació a Puertos del Estado	(6.425)	(6.068)	(357)	6%
Fons de Compensació Interportuari aportat	(6.882)	(5.113)	(1.769)	35%
Amortitzacions de l'immobilitzat	(43.504)	(40.750)	(2.754)	7%
Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres	6.810	5.694	1.116	20%
Excés de provisions	312	1.422	(1.110)	-78%
Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat	301	(3.774)	4.075	-108%
Deterioraments i pèrdues	260	(3.650)	3.910	-107%
Resultats d'alienacions i d'altres	41	(124)	165	-133%
Altres resultats	11.433	16.628	(5.195)	-31%
Ingressos excepcionals	11.433	16.628	(5.195)	-31%
Despeses excepcionals	-	-	-	-
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ	60.313	77.845	(17.532)	-23%
Ingressos financers	12.726	12.981	(255)	-2%
De participacions en instruments de patrimoni	756	288	468	163%
De valors negociables i altres instruments financers	11.006	11.337	(331)	-3%
Incorporació de despeses financeres a l'actiu	964	1.356	(392)	-29%
Despeses financeres	(14.263)	(12.479)	(1.784)	14%
Per deutes amb tercers	(13.375)	(11.232)	(2.143)	19%
Per actualització de provisions	(888)	(1.247)	359	-29%
Variació del valor raonable en instruments financers	(3.420)	(2.028)	(1.392)	69%
Deteriorament i resultat per alienacions d'instruments financers	674	5.124	(4.450)	-87%
RESULTAT FINANCER	(4.283)	3.598	(7.881)	-
RESULTAT ABANS D'IMPOSTOS	56.030	81.443	(25.413)	-31%
Impost sobre beneficis	-	-	-	-
RESULTAT DE L'EXERCICI	56.030	81.443	(25.413)	-31%

QUADRE DE FINANÇAMENT (Milers d'euros)

	2011
APLICACIONS	141.577
Altes d'actiu no corrent	105.419
Adquisicions d'immobilitzat i altres inversions	101.285
Subvencions a cobrar a llarg termini	-
Deutors comercials no corrents i altres activitats d'explotació	4.134
Immobilitzat per concessions revertides	-
Transferències d'actius d'altres organismes públics	-
Fons de Compensació Interportuari aportat	6.882
Baixes de passiu no corrent	29.276
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb entitats de crèdit	8.000
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb proveïdors d'immobilitzat	-
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb empreses del grup/associades	3.284
Aplicació de provisions a llarg termini	17.992
ORÍGENS	174.777
Recursos procedents de les operacions	78.335
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.549
Subvencions de capital meritades	826
Altes de passiu no corrent	16.258
Deutes a llarg termini amb entitats de crèdit	-
Deutes a llarg termini amb proveïdors d'immobilitzat	-
Deutes a llarg termini amb empreses del grup/associades i d'altres	-
Avançaments rebuts per vendes o prestació de serveis	16.258
Baixes d'actiu no corrent	58.785
Alienació d'immobilitzat i d'instruments de patrimoni	2.821
Cancel·lació/Traspàs a ct d'altres inversions financeres a lt	490
Cancel·lació/Traspàs a ct de subvencions a cobrar a lt	55.441
Cancel·lació/Traspàs de deutors comercials no corrents i altres	33
Transferències d'actius d'altres organismes públics	-
D'altres	18.024
Excés d'origens sobre aplicacions	33.200
Excés d'aplicacions sobre origens	-

RECURSOS PROCEDENTS DE LES OPERACIONS (Milers d'euros)

	2011	2010	Variació	% Var
Resultat del període	56.030	81.443	(25.413)	-31%
Més	56.663	53.526	3.137	6%
Amortització de l'immobilitzat	43.504	40.750	2.754	7%
Fons de Compensació Interportuari aportat	6.882	5.113	1.769	35%
Dotacions a les provisions per a riscos i despeses	886	633	253	40%
Pèrdues procedents de l'immobilitzat	472	129	343	266%
Pèrdues pel deteriorament de l'actiu no corrent	3.420	5.770	(2.350)	-41%
Pèrdues per actualitzacions financeres	1.499	1.107	392	35%
D'altres	-	24	(24)	-100%
Menys	34.358	41.047	(6.689)	-16%
Reversió del deteriorament de l'actiu no corrent	260	91	169	186%
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.549	2.882	(333)	-12%
Excés de provisions per a riscos i despeses	312	1.422	(1.110)	-78%
Beneficis procedents de l'immobilitzat	1.188	5.129	(3.941)	-77%
Subvencions de capital i reversions traspasades al resultat	7.837	6.529	1.308	20%
Imputació a resultats d'avançaments rebuts per vendes o serveis	3.225	2.342	883	38%
Incorporació de despeses financeres a l'actiu	964	1.356	(392)	-29%
Ingressos d'actualitzacions financeres	-	35	(35)	-100%
D'altres	18.023	21.261	(3.238)	-15%
Total	78.335	93.922	(15.587)	-17%

ESTAT DE FLUXOS D'EFECTIU (Milers d'euros)

	2011	2010
A) Fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació	70.715	86.804
Resultat de l'exercici abans d'impostos	56.030	81.443
Ajustaments del resultat	25.193	18.399
Amortització de l'immobilitzat (+)	43.504	40.750
Correccions valoratives per deteriorament	(260)	3.650
Variació de provisions	(312)	(1.422)
Imputació de subvencions (-)	(6.810)	(5.694)
Resultats de les baixes i alienacions d'immobilitzat	(42)	124
Resultats de les baixes i alienacions d'instruments financers	(674)	(5.124)
Ingressos financers (-)	(12.726)	(12.981)
Despeses financeres (+)	14.263	12.479
Variació del valor raonable d'instruments financers	3.420	2.028
Ingressos de reversió de concessions (-)	(1.027)	(835)
Imputació a resultats d'acomptes rebuts per vendes o prestació de serveis	(3.225)	(2.342)
Altres ingressos i despeses	(10.918)	(12.234)
Canvis en el capital corrent	(1.998)	(6.684)
Existències	5	26
Deutors i altres comptes a cobrar	2.606	(8.663)
Altres actius corrents	136	286
Creditors i altres comptes a pagar	(3.995)	5.333
Altres passius corrents	(583)	(7.803)
Altres actius i passius no corrents	(167)	4.137
Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació	(8.510)	(6.354)
Pagaments d'interessos (-)	(11.847)	(9.951)
Cobraments de dividends (+)	756	288
Cobraments d'interessos (+)	3.228	1.431
Pagaments d'interessos de demora per litigis tarifaris (-)	(19.219)	(442)
Cobraments de subvencions d'interessos de demora per litigis tarifaris (+)	18.894	2.312
Cobraments / Pagaments per l'impost sobre els beneficis	(322)	8
Altres cobraments / pagaments	-	-
B) Fluxos d'efectiu de les activitats d'inversió	(100.071)	(98.237)
Pagaments d'inversions (-)	(119.431)	(114.246)
Empreses del grup i associades	(8.034)	(7.697)
Immobilitzat intangible	(3.834)	(2.831)
Immobilitzat material	(106.563)	(103.229)
Inversions immobiliàries	-	-
Altres actius financers	(1.000)	(489)
Actius no corrents mantinguts per a la venda	-	-
Altres actius	-	-
Cobraments de desinversions (+)	19.360	16.009
Empreses del grup i associades	1.899	384
Immobilitzat intangible	-	-
Immobilitzat material	942	13
Inversions immobiliàries	-	-
Altres actius financers	-	-
Actius no corrents mantinguts per a la venda	-	-
Altres actius	16.519	15.612
C) Fluxos d'efectiu de les activitats de finançament	7.157	47.153
Cobraments i pagaments d'instruments de patrimoni	826	-
Subvencions, donacions i llegats rebuts	826	-
Cobraments i pagaments d'instruments del passiu financer	6.331	47.153
Emissió	14.837	52.000
Deutes amb entitats de crèdit (+)	-	50.000
Deutes amb empreses del grup i associades (+)	-	-
Altres deutes (+)	14.837	2.000
Devolució i amortització de:	(8.506)	(4.847)
Deutes amb entitats de crèdit (-)	(5.222)	(2.444)
Deutes amb empreses del grup i associades (-)	-	-
Altres deutes (-)	(3.284)	(2.403)
AUGMENT / DISMINUCIÓ NETA DE L'EFECTIU O EQUIVALENTS (A+B+C)	(22.199)	35.720
Efectiu o equivalents a l'inici de l'exercici	151.387	115.667
Efectiu o equivalents al final de l'exercici	129.188	151.387

4

Àmbit social

72 L'estratègia per a les persones

Estructura, igualtat i diversitat

73 Acció social

74 Desenvolupament i Comunicació Interna

75 Serveis Mèdics i Prevenció de Riscos laborals





4. Àmbit social

> L'ESTRATÈGIA PER A LES PERSONES

Durant els darrers anys l'actuació de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) s'ha caracteritzat per impulsar un procés de transformació dirigit a implantar una estratègia complexa com és la del Port de Barcelona. En l'àmbit de les persones això s'ha traduït a desenvolupar uns processos de gestió orientats a adequar les aptituds i actituds dels treballadors de la organització cap a una cultura de més eficiència i competitivitat. El 2011 ha estat un any de consolidació de les polítiques de persones, però amb la consciència que els canvis de l'entorn incrementen el nivell d'exigència i demanen professionals cada cop més capacitats, adaptables i compromesos amb els reptes de l'organització.

Per tal d'incidir en aquest compromís, i com a desenvolupament de l'enquesta d'opinió interna de l'any 2010, s'han realitzat accions concretes amb la participació de tot el personal encaminades a millorar el clima laboral i la motivació.

Actualment es disposa d'informació rellevant i una base sòlida per definir un pas més en l'estratègia per a les persones.

> ESTRUCTURA, IGUALTAT I DIVERSITAT

Característiques de la plantilla

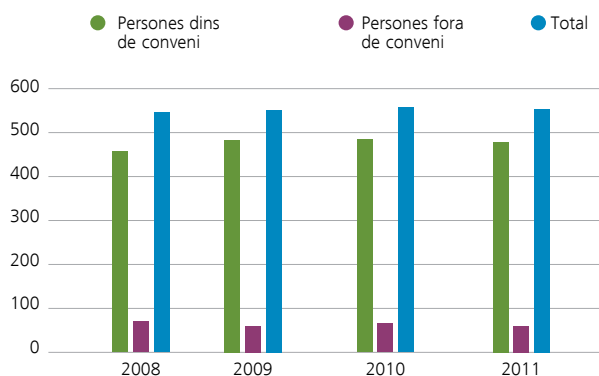
L'evolució de la plantilla mostra que no hi ha hagut una gran variació respecte dels anys anteriors quant al nombre de persones que la componen, però sí que s'ha consolidat un relleu generacional en l'estructura de comandaments i una lleu disminució d'aquests, tant de dins de conveni com de fora de conveni (directius).

Altres característiques destacables de la plantilla de l'APB a final de l'exercici 2011:

- La proporció entre homes i dones és del 71% vers el 29%.
- El col·lectiu d'homes està representat en un nombre més gran en el rangs d'edat de 41 a 60 anys, mentre que la majoria de dones treballadores se situen en els rangs de 31 a 50 anys.
- Una quarta part de la plantilla té una antiguitat inferior a 6 anys; ara bé, la majoria del personal fa més de 10 anys que treballa a l'APB.



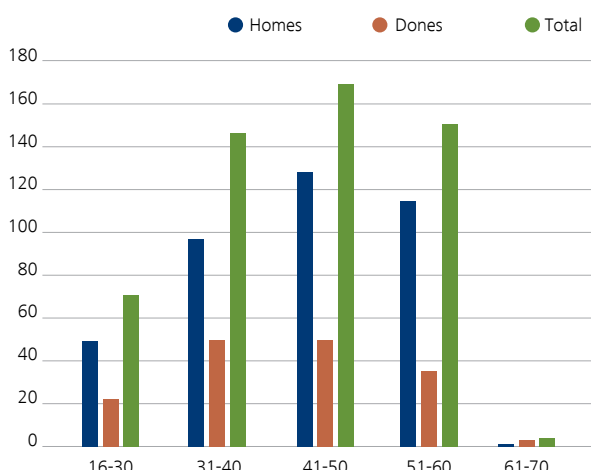
EVOLUCIÓ DE LA PLANTILLA, DINS I FORA DE CONVENI



	2008	2009	2010	2011
Persones dins de conveni	465	481	486	484
Persones fora de conveni (directius)	75	70	72	69
TOTAL	540	551	558	553

Persones plantilla a 31.12.2011

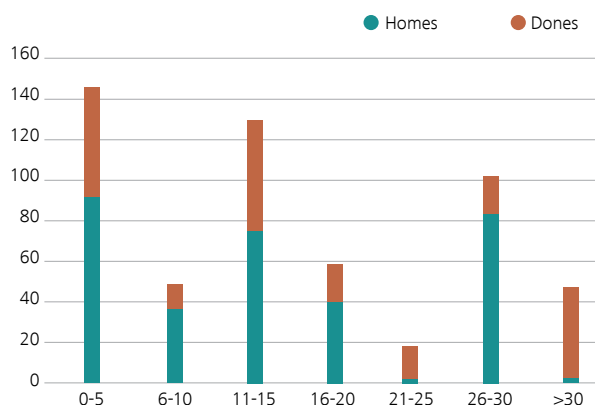
PLANTILLA PER RANGS D'EDAT – 2011



ANY	16-30	31-40	41-50	51-60	61-70
Homes	49	97	128	117	3
Dones	22	50	50	36	1
TOTAL	71	147	178	153	4

Persones plantilla a 31.12.2011

PLANTILLA PER ANTIGUITAT – 2011



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

Persones plantilla a 31.12.2011

Igualtat i diversitat

Durant el 2011 el Comitè Permanent d'Igualtat ha aprovat el Protocol d'assetjament de l'APB amb la intenció de garantir un entorn de treball productiu, segur i respectuós per a tothom que en forma part. Parteix de la base que el respecte a la dignitat personal és un dret i una obligació de totes les persones també en l'àmbit laboral.

Beneficis socials

Malgrat la situació econòmica, l'APB ha mantingut el conjunt de beneficis socials per als seus treballadors i és molt conscient de la importància que té per a les persones de l'organització.

> ACCIÓ SOCIAL

A continuació es detallen alguns dels principals esdeveniments que configuren l'acció social de l'APB l'any 2011.

- Sota el lema "Consciència't, l'Alzheimer no distingeix entre famílies ni estatus socials", el 9 d'abril va tenir lloc al Poliesportiu del Port de Barcelona la segona edició del **Dinar Solidari contra l'Alzheimer**. L'objectiu de la campanya, que va comptar amb la participació de diverses entitats i associacions de la Comunitat Portuària, era recaptar fons per a la investigació sobre l'Alzheimer i les malalties neurodegeneratives. Al dinar hi van assistir més de 400 persones, entre elles Pasqual Maragall, en representació de la seva fundació contra l'Alzheimer, i José Alberto Carbonell, director general del Port de Barcelona. Gràcies a les aportacions de les entitats col·laboradores i als diners obtinguts per la venda dels tiquets del dinar s'han recaptat 17.000 euros, que es destinaran al projecte científic de la fundació.
- Durant la setmana del 18 al 22 del mes de juliol, va tenir lloc la campanya de recollida de mòbils **"MOBILitza't per la selva"**, per tal de reciclar o allargar la vida útil dels terminals mòbils i protegir així els ecosistemes africans. La campanya ha estat impulsada per l'Institut Jane Goodall Espanya i ha comptat amb el suport de la mateixa etòloga i la col·laboració de l'APB, que va instal·lar diferents punts de recollida en l'àmbit portuari i va realitzar les accions comunicatives pertinents mitjançant les associacions professionals i organismes públics del Port. En total s'han recollit 480 mòbils, que Movilbank reciclarà o reutilitzarà per aportar una part del seu valor a l'esmentada institució.
- Per conèixer les emissions de diòxid de carboni generades pels treballadors, segons el mitjà de transport que fan servir per anar a treballar, el Departament de Responsabilitat Social Corporativa ha dut a terme l'enquesta **"Com vens a treballar? (càlcul de CO₂)"**.
- Juntament amb la Societat de prevenció FREMAP, el Port de Barcelona ha organitzat la **IX Jornada de Prevenció de Riscos Laborals i Responsabilitat Social Corporativa per a la Comunitat Portuària**. A part d'abordar qüestions com el *teaming*, els riscos psicosocials, l'ergonomia en el sector laboral o la síndrome de l'edifici malalt, els 105 assistents a la trobada han pogut debatre i posar-se al dia sobre la relació entre la prevenció de riscos i la responsabilitat social, els criteris a favor del capital humà i la situació actual de prevenció dins de la Comunitat Portuària.



- Per sisè any consecutiu, l'APB ha col·laborat i promogut la campanya **"Nadal solidari"**, que ha recollit 316 joguines, 449 peces de roba, 24 parells de sabates i 422 kg d'aliments. Les donacions rebudes s'han distribuït entre el Banc dels Aliments (aliments), la Fundació IRES (joguines) i la Fundació Arrels (roba).

> DESENVOLUPAMENT I COMUNICACIÓ INTERNA

El 2011 es pot considerar com l'any de consolidació del model de gestió per competències, basat en tres eixos de gestió fonamentals: la selecció, la formació i la promoció del personal.

Tot seguint els criteris d'igualtat, mèrit i capacitat, aquests processos han permès cobrir les necessitats de personal en un Port cada vegada més tecnificat i que requereix d'una plantilla més qualificada i amb una visió més àmplia del negoci. Aquest sistema permet anticipar-se a les necessitats de futur i, a la vegada, avançar en el desenvolupament de les persones i la gestió de l'acompliment.

A més de les polítiques relacionades amb el desenvolupament de les persones, la transformació de l'organització necessita el suport de dos elements clau com són la formació i la comunicació interna, que seran palanques de l'evolució futura de l'organització.

Finalment, cal remarcar la ferma aposta del Port de Barcelona per la col·laboració entre universitat i empresa. Fruit de la cooperació amb universitats com la UPC, la UAB i d'altres institucions acadèmiques, diversos departaments de l'APB han acollit estudiants que han participat en la realització d'estudis de nous mercats, logístics i d'infraestructures, entre d'altres.

Formació

El Port de Barcelona posa a la disposició dels seus treballadors i treballadores diversos plans i programes de formació, amb el propòsit que adquireixin els coneixements tècnics necessaris i millorin les seves aptituds i habilitats. En total, al llarg del 2011 s'han realitzat 181 accions formatives col·lectives i més de 70 de desenvolupament individual.

El projecte de formació en competències tècniques s'ha potenciat enguany en la modalitat a distància, amb una important implicació i col·laboració dels formadors interns en la revisió dels continguts. Especialment l'oferta d'anglès

on line ha permès més accessibilitat en l'adquisició d'aquesta competència. A més, la formació en idiomes –tant anglès com francès– s'ha reorientat amb un enfocament més a mida de les necessitats tècniques dels departaments.

En relació amb el Pla d'igualtat que es va implantar el 2010, durant aquest exercici s'ha dut a terme una formació en matèria de sensibilització dirigida al Comitè d'Ètica del Port de Barcelona. D'altra banda, el 2011 s'ha continuat amb el projecte "La veu del Port", que té com a finalitat principal unificar els sistemes d'atenció al client pel que fa a l'assistència presencial, telefònica i telemàtica. D'aquesta formació, a la qual han assistit tots els treballadors del Servei d'Accés Unificat (SAU) i de la Direcció de Desenvolupament de Negoci, se'n desprenen uns objectius molt ambiciosos de millora de l'atenció al client que serviran de model per a la resta de l'organització.

Pel que fa a l'àmbit de la Prevenció de Riscos Laborals, s'ha fet una formació específica per a la Policia Portuària, relacionada amb la conducció per a professionals (de cotxes i motos), amb l'objectiu d'augmentar les condicions de seguretat en el seu lloc de treball.

Destaca també la formació del cos de Policia Portuària en col·laboració amb tots els cossos de seguretat i emergències de Catalunya (Mossos d'Esquadra, Bombers, Servei d'Emergències Mèdiques, Protecció Civil i el 112).

Comunicació interna

Aquest ha estat un any de transformació de les eines vigents de comunicació interna, alhora que s'han definit les línies estratègiques de futur que contribuiran a donar a aquesta activitat un paper protagonista en la implantació de noves maneres de fer a l'organització. Així, d'una banda s'han redissenyat conceptualment i visualment la intranet corporativa ePORTal i el butlletí intern *Fem Port*; d'una altra, s'ha dut a terme una anàlisi profunda de la comunicació interna per orientar-la cap a la lògica social, aplicada a l'àmbit professional, que demanen els nous entorns.

Igualment s'han dedicat esforços a promoure determinats comportaments i actituds en el si de l'organització a través, per exemple, del disseny d'un decàleg per a reunions eficients o el desenvolupament d'una campanya per al bon ús dels *office*, les zones de lleure del personal.

Es valoren molt positivament les gairebé 300.000 visites que ha rebut la intranet corporativa i el rècord de participació i bona acollida de la Jornada Anual APB, en la qual el president i el director general comparteixen amb la resta de la plantilla els resultats de l'any anterior i les fites futures de l'organització.





> SERVEIS MÈDICS I PREVENCIÓ DE RISCOS LABORALS

Serveis Mèdics

Els centres de Bosch i Alsina i de l'edifici WTC Barcelona mantenen la seva línia de treball i objectius, que suposa un ampli ventall d'opcions sanitàries i socials per al personal actiu, els seus familiars i els treballadors jubilats, un col·lectiu d'unes 3.000 persones.

Durant el 2011 el personal facultatiu de l'APB ha atès un total de 15.947 **visites mèdiques**, entre el personal actiu (9.340) i el passiu (6.607). La rehabilitació de la patologia de traumatologia manté els mateixos nivells assistencials, amb un servei d'alta qualitat. Els procediments i protocols necessaris per unificar les pautes d'actuació dels professionals de la medicina assistencial i laboral de l'APB es basen en el Pla de salut de Catalunya i els protocols específics del Consell Interterritorial del Sistema Nacional de Salut.

En el marc d'aquest pla, ha continuat la tasca informativa sobre hàbits de vida saludables, amb l'objectiu de conscienciar sobre els factors de risc coronari, així com sobre la minimització de la incidència de les drogues d'abús, amb la intenció de millorar les condicions laborals del personal i de l'entorn. També s'ha dut a terme la determinació analítica per a la detecció precoç del càncer de colon i s'ha mantingut l'administració farmacèutica amb la dosi adequada para a cada pacient, per tal de millorar el seguiment de la salut i el control de la despesa en el consum de fàrmacs.

En el transcurs de l'any, a més, s'ha elaborat i publicat un protocol de confidencialitat amb l'objectiu d'unificar criteris que permetin salvaguardar amb garanties totes les dades d'alta sensibilitat referents a la salut.

En l'àmbit de la **vigilància de la salut** destaca la realització de 216 exàmens de salut, que representen el 38,8% de la plantilla, concretament 143 homes (35,7%) i 73 dones (46,8%). Aquests reconeixements complets incorporen els protocols sanitaris oficials i les directrius dels plans de salut actuals de Catalunya i de l'APB.

Prevenió de Riscos Laborals

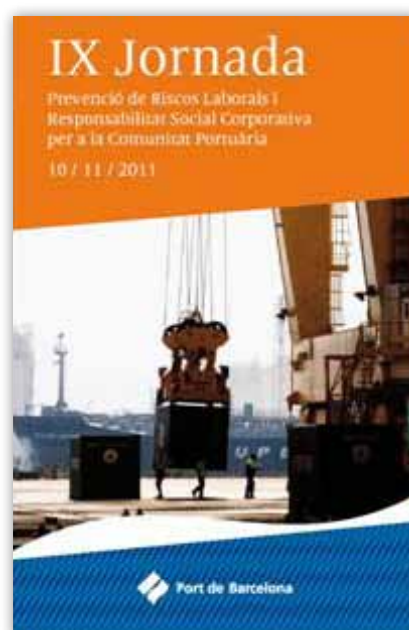
El Pla anual d'activitats preventives de l'APB s'ha centrat fonamentalment a donar resposta a les indicacions i orientacions sorgides arran de l'auditoria preventiva del 2010. Durant aquest exercici s'han resolt més del 85% dels problemes detectats, sempre en col·laboració amb els delegats de prevenció, representants dels treballadors en el si del Comitè de Seguretat i Salut.

El Servei de Prevenció també ha organitzat i participat en la IX Jornada de Prevenció de Riscos Laborals del Port, promoguda pel Grup de Treball de Prevenció del Consell Rector de Promoció de la Comunitat Portuària i per la Societat de prevenció FREMAP, i realitzada en col·laboració amb el servei de Responsabilitat Social Corporativa de l'APB. El director dels Serveis Territorials d'Empresa i Ocupació a Barcelona de la Generalitat de Catalunya, Eliseu Oriol Pagès, va ser l'encarregat de clausurar l'acte.

Des de l'any 2007 aquest servei participa en les reunions del subgrup de treball d'Emergències Sanitàries del Consell Rector, amb el SEM (Sistema d'Emergències Mèdiques), la mútua FREMAP i la Policia Portuària. D'aquesta col·laboració ha resultat que els casos d'assistència sanitària urgent que s'han resolt en menys de quinze minuts al Port i a la ZAL han evolucionat del 47% l'any 2007 al 60% el 2011.

Durant aquest exercici s'han produït un total de vint-i-un accidents, tots lleus, i dotze han provocat baixa. Sobre una plantilla mitjana estimada de 555 persones, l'índex d'incidència total (que vincula el nombre total d'accidents de treball en relació amb el nombre de treballadors) s'ha situat en 3,8, tres punts per sota de l'any anterior, que havia estat de 6,8. Destaca que durant aquest període s'ha produït un sol accident *in itinere*, i no ha suposat baixa.

S'ha dut a terme una nova avaluació de riscos psicosocials, en la qual ha participat el 60% de la plantilla. Després de la presentació de resultats al Comitè de Seguretat i Salut, s'ha planificat l'adopció de mesures correctores per al pròxim any.



5

Àmbit de medi ambient

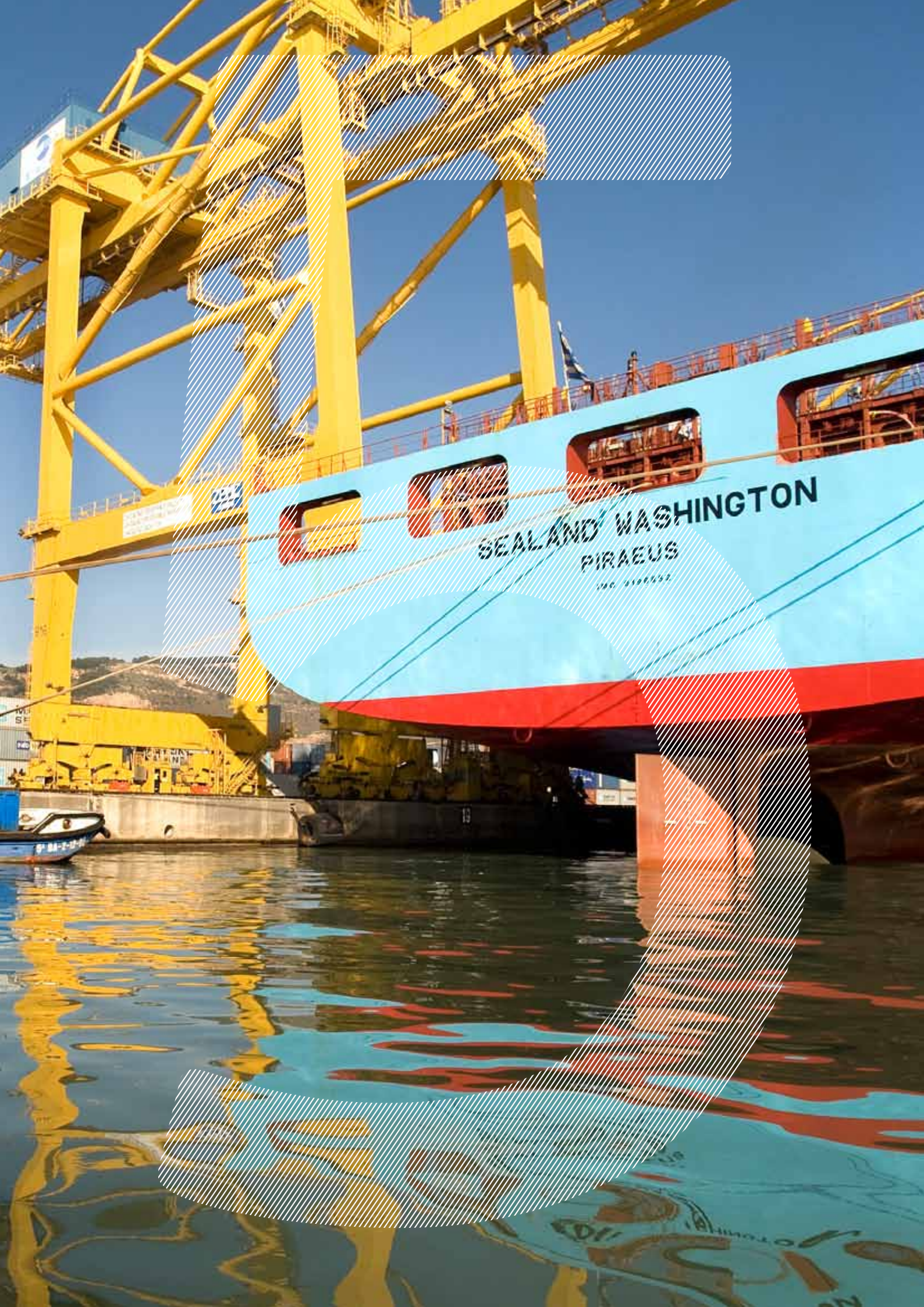
78 Principis de gestió ambiental

Vigilància i gestió ambiental

81 Eficiència energètica i hídrica

82 Compromesos davant el canvi climàtic





SEALAND WASHINGTON
PIRAEUS
IMO: 9196552

5. Àmbit de medi ambient

> PRINCIPIS DE GESTIÓ AMBIENTAL

El Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) va aprovar el 2003 la Declaració de Política Ambiental del Port de Barcelona, en la qual assumia que les consideracions ambientals havien de tenir un lloc preferent en l'adopció de les seves estratègies, polítiques i actuacions.

Aquesta declaració va més enllà del compliment de la normativa ambiental aplicable, i fa especial èmfasi en la utilització racional dels recursos naturals, la integració de la variable ambiental en el procés de contractació d'obres, serveis i subministraments, i el foment entre els membres de la Comunitat Portuària de les actuacions que signifiquin una millora o un avantatge des del punt de vista mediambiental.

La política mediambiental del Port de Barcelona s'estructura en quatre eixos:

- 1. Mesurar**, amb precisió i mitjançant indicadors de gestió, **l'impacte de l'activitat que la instal·lació portuària** genera al seu entorn i al medi ambient.
- 2. Optimitzar la gestió mediambiental** per minimitzar els impactes negatius, amb la implicació de les empreses de la Comunitat Portuària, tant en el mesurament i diagnòstic com en l'acció coordinada.
- 3. 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.
- 4. 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, qualitat i responsabilitat, i en reputació social.

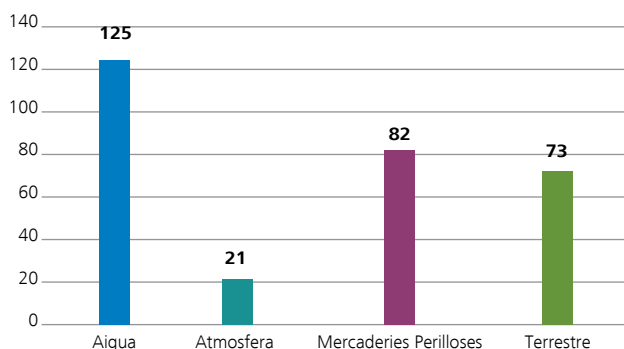
> VIGILÀNCIA I GESTIÓ AMBIENTAL

El Port de Barcelona mesura l'impacte ambiental de les activitats portuàries i desenvolupa eines de gestió del medi ambient en l'àmbit dels residus, l'aire, l'aigua i el sòl. També coordina i facilita les accions pròpies de l'organització i les iniciatives generades per l'activitat de les instal·lacions portuàries.

Una de les principals eines de gestió per al control de les incidències ambientals és l'activació dels procediments específics del Centre de Control de la Policia Portuària, quan detecten o reben notícia d'un incident. En aquest sentit, l'any 2011 s'han activat 301 procediments: 125 en relació amb el medi marí, 73 relatius al medi terrestre, 21 relacionats amb l'atmosfera i 83 d'autorització de mercaderies perilloses.

ACTIVACIONS PROCEDIMENTS CC 2011

Nombre d'activacions dels procediments del Centre de Control, per medi receptor



Neteja de les aigües, vessaments i accidents

El servei portuari ambiental de neteja de les aigües ha recollit el 2011 un total de 128.954 kg de residus flotants, que suposen un volum de 764,87 m³, la composició dels quals ha estat de: 29% de plàstics, 22% de fusta, 21% de matèria orgànica i 28% de la resta de les fraccions.

La majoria d'observacions i intervencions del servei de neteja de les aigües s'han produït per residus flotants (115, el 46% del total), un 26% han tingut com a origen el sistema de sanejament (66) i el 23% de les intervencions



puntuals han estat produïdes per abocaments d'hidrocarburs (57 observacions). Els tipus d'hidrocarburs abocats a les aigües portuàries han estat majoritàriament gasoil (17%) i a continuació olis usats, fuel i sentines (14% cada tipus).

EVOLUCIÓ DEL NOMBRE D'INCIDENTS PER TIPOLOGIA			
	2009	2010	2011
Gasoil	4	16	6
Olis usats	3	8	5
Olis hidràulics	3	3	3
Olis vegetals	1	4	1
Sentines	2	8	5
Sutge	1	1	1
Fuel	4	4	5
Altres		7	10

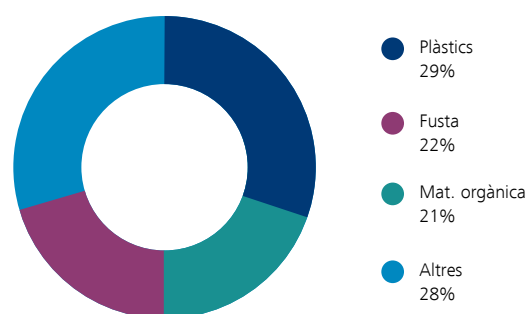
Residus MARPOL

La proximitat amb la ciutat fa especialment necessari tenir cura dels 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.

Aquest any 2011, s'han fet 8.248 serveis de recepció de residus dels vaixells MARPOL I (residus líquids amb hidrocarburs), MARPOL II (residus químics), MARPOL IV (aigües grises i sanitàries) i MARPOL V (residus sòlids), amb els següents volums:

QUANTITATS RECOLLIDES (m³)			
	2009	2010	2011
MARPOL I	41.242	49.993	53.813
MARPOL II	934	430	537
MARPOL IV	8.072	4.474	445
MARPOL V	28.807	50.319	76.718

COMPOSICIÓ DELS FLOTANTS RECOLLITS 2011



Tots els serveis han augmentat les quantitats recollides en relació amb l'any anterior, exceptuant el MARPOL IV, que ha disminuït pel fet que els vaixells de creuer són cada vegada més autosuficients en la gestió dels seus residus.

Neteja viària i gestió de residus

El servei de neteja viària ha atès un total de 417 actuacions fora de la programació habitual, de les quals més d'un terç corresponen a les categories d'abocaments sòlids a via (25), abocaments líquids a via (24), retirada de restes d'accidents de trànsit (12), retirada d'herbes i residus (77), reforç d'escombrada (11) i reforç de recollida (9). La resta correspon a serveis extraordinaris per l'entrada en funcionament de noves àrees portuàries que no s'han pogut cobrir amb el servei ordinari (cas del carrer 100-114) o bé, per la constatació que certes operatives portuàries necessitaven una neteja extra (cas de les operatives de creuers durant les tardes dels caps de setmana).

D'altra banda, l'APB ha gestionat directament fins a 650 tones de residus, un 22% més que el 2010. D'aquestes, 392 tones corresponen a residus recollits selectivament –especials (piles, defenses, runes, etc.) i no especials (paper, envasos, vidre)–, un increment del 29%; i 258 tones corresponen a la fracció banal dipositada a l'abocador (+13%).

A aquestes quantitats cal sumar-hi els volums gestionats a través dels circuits de recollida dels residus generats per les empreses concessionàries adscrites, que han arribat a les 1.040 tones de banals, paper i cartró, ferralla i fusta.

TONES DE RESIDUS (RECOLLIDA SELECTIVA I BANALS)			
Residus (t)	2009	2010	2011
No especials (r. selectiva)	289	260	358
Especials (r. selectiva)	9	17	34
TOTAL recollida selectiva	298	278	392
No especials (banals)	687	227	258
TOTAL	985	505	650

Gestió de la qualitat de l'aire

El Port i el Pla de millora de la qualitat de l'aire de Barcelona

Malgrat l'aplicació del Pla d'actuacions per a la millora de la qualitat de l'aire 2007-2009 (Decret 152/2007), durant els anys 2010 i 2011 a l'àrea de Barcelona s'han seguit superant els límits permessos dels contaminants diòxid de nitrogen (NO_2) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a $10 \mu\text{m}$ (PM_{10}). Mitjançant el Decret 203/2009, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya va prorrogar indefinidament l'aplicació del l'esmentat pla, mentre se n'elaborava un de nou.

El Port ha seguit col·laborant en la millora de la qualitat de l'aire a Barcelona, a través de la seva implicació en les

mesures de reducció de les emissions portuàries incloses en el pla prorrogat (anteriorment esmentat), així com en la redacció de les mesures que s'han d'incloure en el nou pla 2010-2015, que permetrà assolir els objectius desitjats.

Xarxa de vigilància atmosfèrica

El Port de Barcelona disposa de la seva pròpia xarxa d'equips de mesura de la contaminació atmosfèrica 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 analitzadors de mesura de la contaminació atmosfèrica i d'una unitat mòbil. Els objectius de la xarxa són, d'una banda, proporcionar una informació fidedigna de l'estat del medi atmosfèric portuari, que permeti valorar els nivells de contaminació existents i determinar-ne l'origen; i d'una altra banda, obtenir una informació meteorològica de suport a les diverses activitats que es desenvolupen al port, com ara la navegació de vaixells o les operatives de terra.

Enguany s'ha procedit a racionalitzar els equips de la xarxa: s'han millorat les ubicacions d'alguns d'ells, s'han renovat sensors i s'han donat de baixa els analitzadors obsolets com ara l'automàtic de partícules i els dels contaminants menys significatius, com és ara el monòxid de carboni o els hidrocarburs.

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. El Port de Barcelona va elaborar l'any 2010 el seu mapa de capacitat acústica del territori portuari, que inclou la zona del port comercial i la del Port Vell.



Emissions de gasos d'efecte hivernacle

COMBUSTIBLES FÒSSILS: EMISSIONS DIRECTES DE CO ₂ (t)			
	2009	2010	2011
Caldera de gas	67	68	66
Trànsit de vehicles	251	252	254
Altres motors dièsel	226	287	147
TOTAL	544	607	467

ELECTRICITAT: EMISSIONS INDIRECTES DE CO ₂ (t)			
	2009	2010	2011
Energia elèctrica	1.264	1.370	1.993

L'APB es basa en l'indicador d'acompliment ambiental EN16 de la Global Reporting Initiative (GRI) per fer una estimació de les emissions de gasos d'efecte hivernacle que produeix la seva activitat, a fi de poder controlar-les i reduir-les. 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. I, en segon lloc, una vegada identificades, s'ha fet una estimació de les emissions que ha generat cada font.

PRODUCCIÓ DE MATERIALS D'OBRA EMISSIONS DIRECTES I INDIRECTES DE CO ₂ (t)			
Material	2009	2010	2011
Tot – u	171.581	46.354	2.346
Escullera	45.153	12	114.032
Formigó	11.758	5.475	47.096
Paviment	737.246	10.249	6.748
Acer	5.245	1,90	2.267
TOTAL	970.983	62.092	172.489

Com a conseqüència de l'augment de la utilització d'escullera i d'acer a les obres del 2011 han augmentat les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

EMISSIONS TOTALES CO ₂ (t)			
	2009	2010	2011
Obres	970.983	62.092	172.489
Energia elèctrica	1.264	1.370	1.993
Combustibles fòssils	544	607	467
TOTAL	972.791	64.069	174.949

Altres emissions contaminants

Es calculen les emissions dels contaminants que controla el Departament de Territori i Sostenibilitat, a través del Decret 152/2007 de la Generalitat de Catalunya: diòxid de nitrogen (NO₂) i partícules de diàmetre inferior a 10 µm (PM10).

PARTÍCULES EN SUSPENSió, PM10 (t)			
	2009	2010	2011
Caldera de gas	0,001	0,001	0,001
Trànsit de vehicles	0,05	0,04	0,04
Altres motors diesel	0,009	0,012	0,006
TOTAL	0,060	0,053	0,047

DIÒXID DE NITROGEN, NO ₂ (t)			
	2009	2010	2011
Caldera de gas	0,08	0,08	0,08
Trànsit de vehicles	0,52	0,54	0,49
Altres motors diesel	1,23	1,57	0,80
Energia elèctrica	1,7	1,8	2,90
TOTAL	3,53	3,99	4,27

L'augment de les emissions de diòxid de nitrogen i de diòxid de carboni és degut a l'increment del consum elèctric i a l'augment del percentatge de combustibles fòssils al mix elèctric 2011 (percentatge de l'origen de l'electricitat).

> EFICIÈNCIA ENERGÈTICA I HÍDRICA

Consum d'energia

ENERGIA ELÈCTRICA			
	2009	2010	2011
APB (GJ*)	27.414	29.716	32.315
PORT 2000 (GJ*)	4.374	4.096	4.210
TOTAL	31.788	33.813	36.525
Ràtio de millora anual (estalvi)	1.473	-2.024	-2.712

* Les dades es presenten en GJ, considerant que 1 kWh equival a 0,0036 GJ.

Aquesta taula inclou les dades de l'edifici del 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 del Port de Barcelona.

Origen de la producció d'energia elèctrica que consumeix l'organització:

Renovables	27,5 %
Cogeneració d'alta eficiència	1,5 %
Cogeneració	10,3 %
CC Gas Natural	23,7 %
Fuel / Gas	3,5 %
Nuclear	22,8 %
Altres	1,3 %

Dades facilitades pel proveïdor Endesa Energía, SAU

GAS (m³)			
	2009	2010	2011
	31.074,60	31.477	30.704

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

COMBUSTIBLES (l)			
	2009	2010	2011
Gasolina (vehicles)	10.915	9.528	8.777
Gasol A (vehicles)	86.122	87.675	89.329
Gasol B (embarcacions)	1.729	6.751	15.095
Gasol B (generadors)	87.773	103.080	41.043
TOTAL	183.539	207.034	154.244

La disminució significativa en el consum global de combustibles fòssils i l'augment del consum elèctric es deu, principalment, a les inversions dirigides a substituir alguns dels generadors existents l'any 2010 per connexions de servei a la xarxa de subministrament elèctric.

Flota de vehicles

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.

Eficiència energètica

Tot i l'increment de consum elèctric global degut a l'expansió del Port i a l'existència de noves connexions de servei, s'ha aconseguit reduir el consum de les instal·lacions d'enllumenat exterior, mitjançant equips de reducció de flux. Aquests equips s'han instal·lat amb la finalitat de reduir el voltatge de les línies d'enllumenat exterior: es disminueix el flux lumínic i conseqüentment, el consum.

L'eficiència de la mesura s'incrementa, a més, mitjançant un sistema de telegestió que permet supervisar i controlar aquests equips, així com els horaris d'encesa i tancament de l'enllumenat exterior.

D'altra banda, s'han començat a executar algunes noves instal·lacions d'enllumenat públic amb tecnologia LED.

Promoció del transport públic als desplaçaments interns

L'organització continua promovent dins el recinte portuari el servei d'autobús, 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 de la plantilla que opten per una opció més sostenible i alternativa al transport privat.

NOMBRE DE TARGETES DE TRANSPORT PÚBLIC INTEGRAT

	2009	2010	2011
Nombre usuaris T-Trimestre	144	160	208

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

	2009	2010	2011
APB	225.558	235.796	341.841
Port 2000	28.000	22.300	41.000
TOTAL	253.558	258.096	382.841

PERCENTATGE DE CONSUM D'AIGUA (%)

Per procedència	2009	2010	2011
Xarxa municipal	100	100	100
Aqüífers i altres fonts renovables	0	0	0
Aigua reciclada	0	0	0
Ràtio de millora anual (estalvi)	59.138	-4.538	-124.745

Aquestes taules contenen les dades de l'edifici TIR, l'edifici ASTA, TERSACO, l'edifici del portal de la Pau, els fars, la zona esportiva, el dispensari i les noves urbanitzacions de la zona d'ampliació sud del Port. Aquestes darreres zones, finalitzades durant l'any 2011, són la causa principal de l'increment del consum d'aigua de l'APB.

Cal dir que l'augment del consum de l'aigua al Port Vell és degut a la recuperació de força extensió de parterres de gespa a la zona del mirador, a la replantació de nou arbrat en escocells buits, i a neteges extres.

La font de captació d'aigua consumida al Port de Barcelona procedeix íntegrament de la xarxa pública, és a dir, la subministrada per Aigües de Barcelona i Aigües del Prat, ja que no hi ha pous d'aigua subterrània. A les dades facilitades s'inclou, també, el consum de subministrament a vaixells.

CONSUM DE PAPER (Kg)

	2009	2010	2011
Consum de paper	17.971	17.083	18.974
% sobre total de paper reciclat	21	23	19
Ràtio de millora anual		2%	-4%

Materials de les obres

En aquest apartat s'han calculat dos indicadors GRI:

- EN1, que expressa la contribució de l'APB a la conservació de la base de recursos i els seus esforços per reduir la intensitat d'ús de materials i incrementar l'eficiència econòmica.
- EN2, que expressa la capacitat de l'APB per utilitzar materials valoritzats que contribueixen a reduir la demanda de materials verges i a la conservació de la base global de recursos.

INDICADOR EN1: MATERIALS UTILITZATS EN LES OBRES EXECUTADES (PES O VOLUM)

Material	unitat	Pes o volum		
		2009	2010	2011
Tot-u + escullera	t	1.328.024	359.041	18.171
Formigó	m³	45.504	21.188	182.259
Acer	t	3.496.540	1.232	1.511.280
Paviments	m³	289.116	6280	4.135
Aglomerat	t	7.873	19.519	6.889
Materials dragats	m³	2.070.072	679.687	216.134
Materials de reblert	m³	4.003.402	835.562	1.313.123

Els materials que més han augmentat respecte l'any anterior han estat el formigó i l'acer.

> COMPROMESOS DAVANT EL CANVI CLIMÀTIC

El Port de Barcelona promou el desenvolupament de cadenes logístiques multimodals que contribueixin a la reducció d'emissions de gasos contaminants i facin més eficient i sostenible el sistema logístic europeu.

Tal com recull la política europea de transports, el sector del transport és una font important de gasos d'efecte hivernacle en continu creixement i l'any 2050 hauria d'haver reduït les seves emissions almenys un 60%, respecte dels nivells de 1990. Les principals propostes de la Comissió Europea per aconseguir-ho són l'ús de vehicles i combustibles menys contaminants, més intermodalitat ferroviària, una xarxa de corredors de transport multimodal més eficient i la introducció de sistemes d'informació i criteris de "qui contamina paga".

Per quantificar l'impacte mediambiental de les cadenes de transport en termes d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i poder promoure actuacions per reduir-lo, el Port de Barcelona compta amb el SIMPORT, sistema d'informació de mercat del Port de Barcelona. Es tracta d'un sistema



d'informació geogràfica d'abast europeu que disposa d'eines per a l'anàlisi i modelització dels fluxos de mercaderies en diferents escales geogràfiques. La base de dades de preus i costos i de les característiques de les xarxes de transport del sistema permeten modelitzar diferents modes de transport i intercanvis modals: carretera, ferrocarril, vies navegables, *short sea shipping* i navegació oceànica. Aquest sistema, que es va desenvolupar inicialment per analitzar el *hinterland* potencial del Port, s'ha ampliat amb la incorporació d'un mòdul de càlcul d'emissions que permet obtenir el CO₂ associat a les diferents cadenes de transport modelitzades. Es tenen en compte la distància, el tipus de vaixell i vehicle emprat i el consum de combustible i s'apliquen els factors d'emissió de gasos més reconeguts.

Tanmateix, no existeix una metodologia general ni estàndards internacionals de càlcul, motiu pel qual el Port n'ha encarregat la validació a un organisme independent, la Universitat Politècnica de Catalunya.

Amb aquesta eina el Port de Barcelona aporta una sòlida argumentació al debat sobre la xarxa de transports europea i a través de diversos exercicis de simulació demostra que, si no es prenen les mesures necessàries per reequilibrar els fluxos de transport en el comerç entre Àsia i els ports europeus, l'any 2020 les emissions de gasos contaminants augmentaran fins a un 200% en lloc de reduir-se, tal com pretén la Comissió. En canvi, si les mesures de reducció d'emissions es converteixen en una veritable prioritat –amb la internalització dels seus costos– i les infraestructures del sud es converteixen en una alternativa real –amb un ferrocarril competitiu– aquest increment es pot limitar a un 50%.

Per als tràfics entre Europa i Àsia, els ports mediterranis són mediambientalment més eficients, amb un estalvi estimat de fins al 15% en les emissions de CO₂, respecte a l'opció portuària del nord. Suposen tres o quatre dies menys de navegació, amb necessitat de menys vaixells i el consegüent estalvi de temps en l'arribada de la mercaderia a la seva destinació europea i, per tant, de les emissions associades. A més, contribueixen a reduir la congestió de les xarxes de transport viari del nord, poden servir al gran potencial del mercat euromediterrani i redueixen els costos logístics (menys inversió en vaixells, menys consum de

combustible, millora dels temps de lliurament...) a favor de la competitivitat de les empreses europees.

Aconseguir un transport més sostenible mediambientalment també implica desviar una proporció més gran de tràfics cap a modes de transport menys contaminants i afavorir, així, l'ús del transport ferroviari, fluvial i/o marítim (cas del *short sea shipping*) en aquells recorreguts en els quals pugui ser alternativa a la carretera.

En aquest sentit, el Port de Barcelona ha pogut quantificar l'estalvi en emissions que ha suposat la seva estratègia intermodal a favor del tràfic ferroviari i dels serveis de *short sea shipping*. Del 2008 al 2011 el conjunt d'aquests serveis han permès un estalvi anual d'entre 114.000 i 139.000 tones de CO₂ respecte de les emissions que hauria suposat el mateix volum de càrrega per carretera, és a dir, entre un 60% i 65% menys d'emissions.

Els carregadors també volen millorar la seva gestió mediambiental i cada vegada més estan interessats a conèixer les emissions atribuïdes als seus serveis i productes i a donar un valor comercial a la seva opció sostenible. Amb aquesta motivació, i per donar més transparència a les cadenes logístiques dels clients, el Port ha posat en marxa un servei d'informació sobre el CO₂ d'aquestes cadenes i d'assessorament sobre alternatives més eficients des del punt de vista ambiental. Durant el 2011 s'han fet diverses anàlisis en profunditat per a alguns clients, que han implicat avaluar cadenes de transport complexes i explorar solucions de reducció d'emissions.

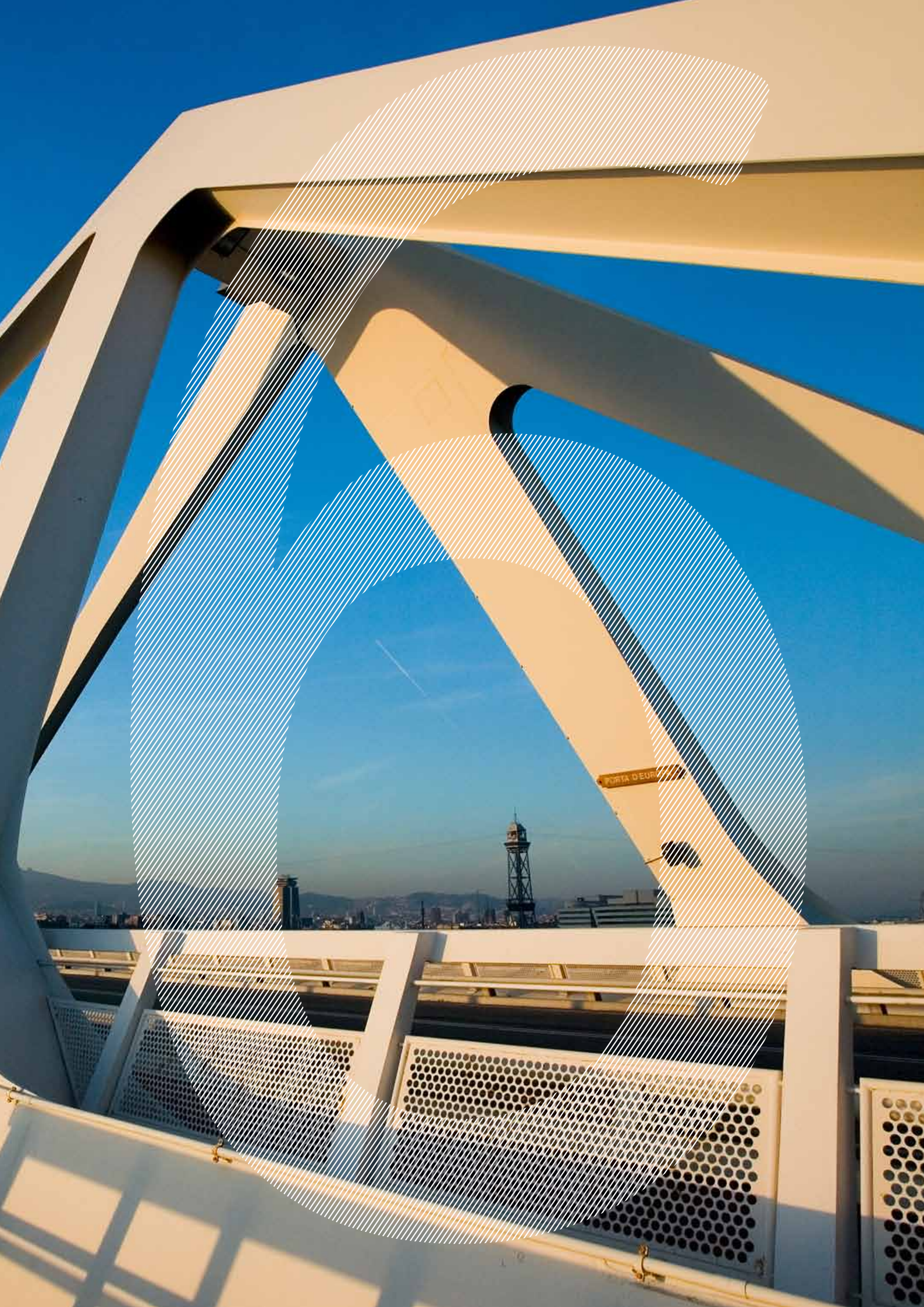
Ara aquest servei es vol ampliar amb una eina accessible per a tots els clients, via web, a través de la qual puguin obtenir una primera aproximació de l'impacte ambiental de les seves rutes de transport i oferir comparatives amb altres ports. Es preveu que estigui operativa a mitjan 2012.

Amb aquestes actuacions, el Port de Barcelona promou serveis d'informació i de transport respectuosos amb el medi ambient i participa activament en la política europea de transports. L'objectiu és reequilibrar el sistema logístic i de transport europeu –actualment congestionat al nord i amb mancances infraestructurals al sud, especialment ferroviàries–, que respongui a la lògica dels fluxos de mercaderies present i futura i que asseguri la competitivitat del gran mercat euromediterrani.

6

Directori del Port de Barcelona





6. Directori del Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 306 88 00
Fax: +34 93 306 88 11
www.portdebarcelona.es

SAU (Servei d'Accés Unificat)

Tel.: +34 93 298 60 00
sau@portdebarcelona.es

SAC (Servei d'Atenció al Client)

Tel.: 902 22 28 58
sac@portdebarcelona.es

Representació del Port de Barcelona al Japó

Takeshi Suzuki
DE TO K LTD. 1-34-1505,
Toranomom 4-Chome Minato Ku
Tokyo 105-0001 – Japó
Tel.: +81 3 3436 11 17
Fax: +81 3 3436 11 19
Suzuki@detokltd.jp

Representació del Port de Barcelona a la Xina

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

Representació del Port de Barcelona a l'Argentina

Hugo Norberto Lejtman
Charcas 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires – Argentina
Telefax: +54 11 4824 36 01
h.l@abacnet.com.ar

Representació del Port de Barcelona a Madrid

Miguel Ángel Palomero
C. Jorge Juan, 19, 6è
28001 Madrid
Tel.: +34 91 781 54 45
Fax: +34 91 781 54 48
mapalomero@portdebarcelona.es

Representació del Port de Barcelona a Roine-Alps

Claire Perez
Tel. + 33 668 25 70 38
N.VERT 0 800 800 160
claire_perez@portdebarcelona.es
inforfrance@portdebarcelona.es

Port Vell Gerència Urbanística Port 2000

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

ZAL (Zona d'Activitats Logístiques)

CILSA (Centre Intermodal de Logística, SA)
Av. Ports d'Europa, 100, 4a pl., ed. Service Center
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 552 58 00
Fax: +34 93 552 58 01
info@zal.es
www.zal.es

World Trade Center Barcelona, SA

Moll de Barcelona, s/n, edifici Est, 1a pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 80 00
Fax: +34 93 508 80 10
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA

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

Portic Barcelona, SA

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

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

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

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

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

Capitania Marítima de Barcelona

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

Centre Assistència Tècnica**i Inspecció Comerç Exterior (CATICE)**

Moll Sud, 1 (sortida TCB)
Ronda del Port, sector 4, ed. PIF, 2a pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 441 65 36
Fax: +34 93 442 30 05
buzon.official@barcelona.catice.mcx.es

**Centre Regional de Coordinació
de Salvament de Barcelona**

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

Corporació de Pràctics de Barcelona, SLP

C. Port de Ningbo, moll Contradic, s/n
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 221 95 67
Fax: +34 93 221 38 95
admin@barcelonapilots.com
www.practicos-bcn.es

Duana de Barcelona

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

ESTIBARNA – APIE

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

Punt d'Inspecció Fronterer (PIF)

Ronda del Port, sector 4, Edifici PIF
08039 Barcelona
Sanitat Exterior Tel.: +34 93 520 91 80
Fax: +34 93 441 72 76
Equip de Qualitat (EQ) Tel.: +34 93 306 88 23

**Associació d'Agents Consignataris de Vaixells
de Barcelona**

Av. Drassanes, 6-8
Ed. Colón, plta.13, p. 1
08001 Barcelona
Tel.: +34 93 265 07 32
Fax: +34 93 246 29 76
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

**Associació d'Empreses Estibadores
Portuàries de Barcelona**

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

**Associació de Transitaris Internacionals
de Barcelona (ATEIA-OLT)**

Via Laietana, 32-34, 2n
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 315 09 03
Fax: +34 93 310 62 47
ateia@bcn.ateia.com
www.ateia.com

**Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes
de Duanes de Barcelona**

C. Diputació 295, baixos
08009 Barcelona
Tel.: +34 93 329 27 54
Fax: +34 93 441 51 08
coacab@coacab.com
www.coacab.com

**Cambra de Comerç, Indústria i Navegació
de Barcelona**

Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 93 00
Fax: +34 93 416 93 01
cambra@cambrabcn.org
www.cambrabcn.org

Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya

Av. Diagonal, 452-454, 4a pl.
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 94 84



Port de Barcelona

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

© Autoritat Portuària de Barcelona

Producció i disseny gràfic
El taller interactivo, SL

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