

12

MEMÒRIA ANUAL 2012

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T



Port de Barcelona

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T

ZPMC
上海振华

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T

ZPMC
上海振华

03

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T

ZPMC
上海振华

02

S.W.L under singlelift spreader 40T
S.W.L under twinlift spreader 61T
S.W.L under hook 71T

ZPMC
上海振华

01



CAPACIDAD BAJO SPREADER EN MODO SINGLE 50 TON
CAPACIDAD BAJO SPREADER EN MODO TWIN-TWENTY 65 TON
CAPACIDAD BAJO GANCHO 70 TON

ZPMC
上海振华

CAPACIDAD BAJO SPREADER EN MODO SINGLE 50 TON
CAPACIDAD BAJO SPREADER EN MODO TWIN-TWENTY 65 TON
CAPACIDAD BAJO GANCHO 70 TON

ZPMC
上海振华

Índex

- 5 Consell d'Administració
- 7 Organigrama
- 8 **Presentació**
Sixte Cambra, president
- 10 **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
- 27 Explotació i Planificació
- 33 Seguretat Corporativa
- 36 Estratègia i Desenvolupament
- 46 Empreses participades

2·Evolució del tràfic

- 54 Contenidors
- 55 Mercaderies a granel
Vehicles
- 56 Transport ferroviari
- 58 *Short sea shipping*
- 59 Passatgers

3·Exercici econòmic i financer

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

4·Àmbit social

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

5·Àmbit de medi ambient

- 80 Principis de gestió ambiental
La incidència del port sobre l'entorn i el medi ambient
- 86 Compromesos davant el canvi climàtic

6·Directori del Port de Barcelona

- 90 Directori del Port de Barcelona



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

A 31 de desembre de 2012

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)

Àngel Montesinos Garcia (Associació Agents Consignataris)

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

Joan Amorós Pla (Associació FERRMED)

Vocals representants de l'Administració de l'Estat

Isabela Pérez Nivelá (advocada de l'Estat)

Rolando Lago Cuervo (Puertos del Estado)

Emilio Ablanado Reyes (subdelegat del Govern a Barcelona)

Vocals en representació municipal

Ajuntament de Barcelona: Antoni Vives i Tomàs (vicepresident)

Ajuntament del Prat de Llobregat: Lluís Tejedor i Ballesteros

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

Josep M. Basáñez Villaluenga (Cambra de Comerç)

Xabier Ma. Vidal Niebla (Associació 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

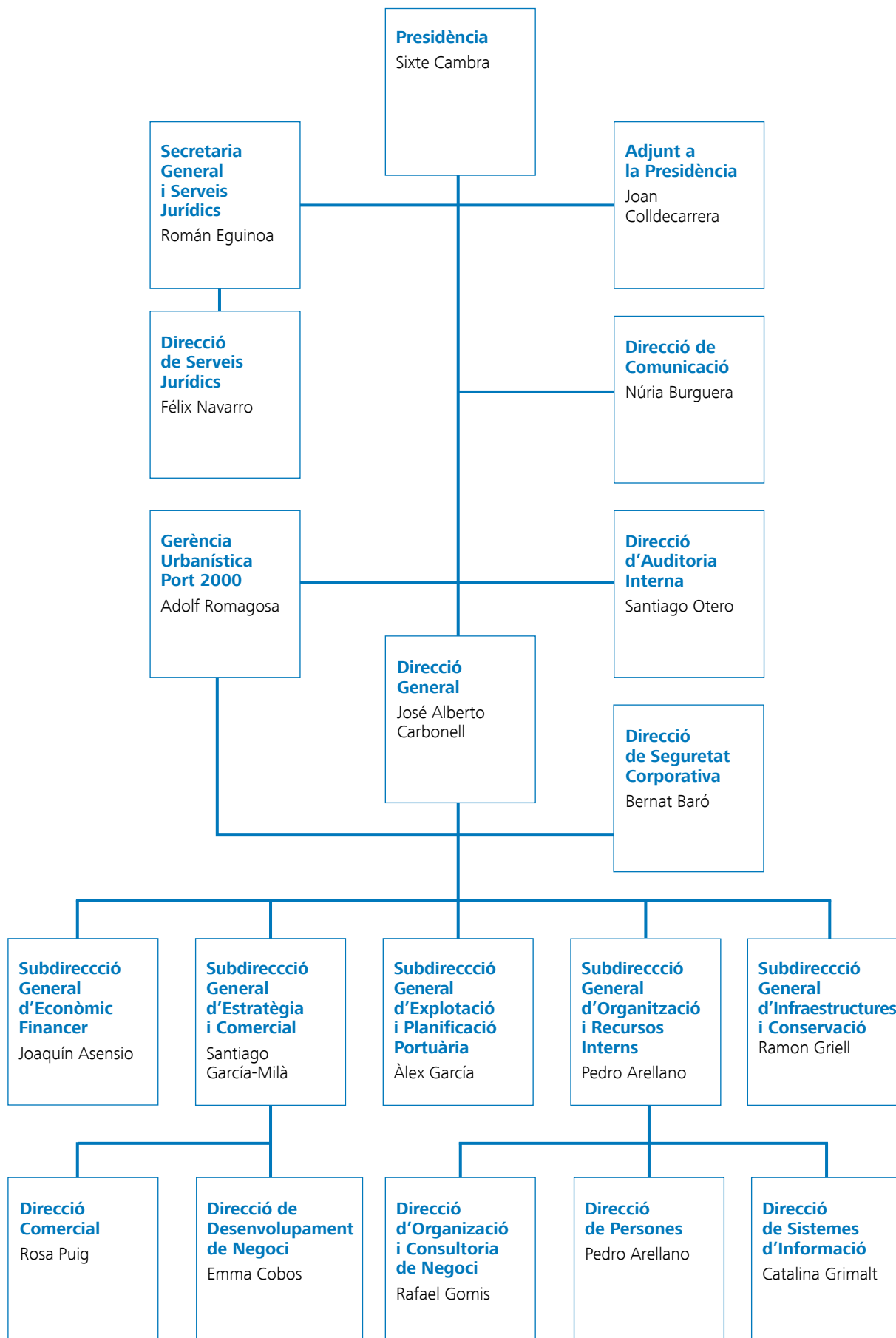
Canvis produïts:

Montserrat Garcia Llovera i Jaime Odena Martínez causen baixa com a vocals.



Autoritat Portuària de Barcelona

Organigrama general



Presentació

La recuperació experimentada durant els anys 2010 i 2011 –i que s’havia reflectit també en els tràfics del Port de Barcelona– ha donat pas a un 2012 marcat per una conjuntura complicada en termes econòmics i de demanda. Aquesta ha suposat una contracció de l’activitat tant a Catalunya i l’Estat espanyol com en el conjunt d’Europa, i molt especialment en els països del sud del continent, igual que en alguns dels mercats més llunyans comercialment prioritaris per a nosaltres.

El bon comportament de les exportacions, tant a Catalunya com a l’Estat espanyol, han suposat un revulsiu, però no han pogut compensar totalment la contracció de la demanda interna, que ha generat una davallada de les importacions. Al Port de Barcelona, aquesta realitat del mercat s’ha traduït en un lleu descens del total de tràfic, però ha confirmat el dinamisme del comerç exterior, amb creixements importants de les exportacions de tràfics clau com la mercaderia en contenidor o els vehicles, ja situats en nivells de precisió.

D’altra banda, els resultats econòmics han estat positius i col·loquen de nou el Port de Barcelona com el primer en ingressos del sistema portuari espanyol, així com el seu principal aportador. L’Autoritat Portuària ha obtingut el 2012 uns ingressos de gairebé 161 milions d’euros, un 2% més que l’any anterior, ja que és la que té més volum i varietat d’activitat (tràfic de mercaderies, de passatgers, activitat logística i Port Vell).

Aquesta xifra de negoci és especialment positiva atès el context econòmic i l’esforç realitzat per contribuir a la competitivitat de l’activitat i dels operadors portuaris. Enguany s’ha incidit de nou en les mesures de suport als clients finals al màxim que permet la llei, a través de bonificacions comercials consistents en l’aplicació de descomptes en les taxes d’utilització als vaixells, passatges i mercaderia; a més s’ha aplicat també una rebaixa sobre la taxa d’ocupació de les terminals de tràfics estratègics (bonificacions singulars). Aquesta política, unida als efectes de la nova Llei de ports, del 2011, que va reduir l’exercici passat les quanties base de les taxes, ha afavorit en els darrers dos anys un estalvi o reducció de costos del clients i operadors del Port de Barcelona per valor d’uns 30 milions d’euros.

Els beneficis de l’exercici han ascendit a 43,2 milions d’euros, un descens del 23% respecte de l’any anterior, degut principalment als resultats extraordinaris incorporats el 2011 arran de les sentències judicials fermes anul·latòries sobre les liquidacions de les tarifes portuàries. Sense aquest efecte el resultat d’exploatació del 2012 hauria registrat un increment del 14% i el resultat de l’exercici hauria estat un 19% millor que l’any 2011.

Pel que fa a la generació de recursos, després de l’aportació al sistema portuari (9,3 milions d’euros), el *cash flow* net de l’exercici ha estat de 84 milions d’euros, un 7% més que el 2011. Aquesta capacitat de generar recursos, junt amb la reducció de l’endeutament a llarg termini, garanteixen la liquiditat i la capacitat del Port per afrontar el creixement futur i les inversions.

Cal destacar el fet que el Port de Barcelona té projectes d’inversió privada en marxa en tots els seus àmbits: des de les grans actuacions a les terminals de contenidors (amb la inauguració d’aquest any de la terminal BEST, de Tercat, i les obres d’ampliació de TCB) fins a projectes per al transport marítim de curta distància (la construcció de

la nova terminal Grimaldi), noves instal·lacions al moll de l'Energia (Meroil-Lukoil, inaugurada el 2012, i Tradebe i Terquimsa, en procés) i diversos desenvolupaments al Port Vell, com el projecte de millora de Marina Port Vell, l'ampliació de les instal·lacions de Marina Barcelona 92 o la nova marina de la bocana Nord.

El moment actual presenta nous reptes i el Port de Barcelona té fórmules per assumir-los. Amb la culminació de l'ampliació —que ha comportat un salt d'escala en infraestructura i capacitat—, tanquem un cicle i n'obrim un de nou que ha de venir marcat pel creixement. La prioritat absoluta ha de ser la captació de nou tràfic.

Per a aquest objectiu la principal línia d'actuació del Port de Barcelona és incrementar tant la captació de càrrega a la nostra àrea d'influència propera (*hinterland*) com en els mercats llunyans (*foreland*). I això, en tots els tipus de tràfics: contenidors, vehicles, productes energètics, granel, creuers, etc.

D'altra banda, continuarem amb l'estratègia del «port en xarxa», que amplia i reforça el *hinterland*, per tal d'invertir la situació actual: avui el 80% de la nostra càrrega té origen o destinació Catalunya; l'objectiu a mitjà termini és que representi el 50% perquè haurem augmentat la nostra càrrega i ampliat els mercats. Això s'ha d'aconseguir tant a través del reforç de la xarxa de terminals marítimes interiors actuals i dels serveis ferroviaris que hi donen servei, com del reforç de l'aposta pel transport marítim de curta distància (*short sea shipping*) cap a Itàlia i el nord d'Àfrica.

El Port de Barcelona és un port diversificat quant a l'activitat, i estem convençuts que aquesta és una de les nostres fortaleses. Per això, una altra de les vies que ens plantejem és la nostra consolidació com a *hub* de distribució de productes energètics, a la qual cosa contribuiran el nou punt d'atrada i les darreres inversions dutes a terme al moll de l'Energia.

Una altra via per atraure tràfics ha de ser la captació al Port de Barcelona i al seu entorn de centres de distribució de corporacions grans i mitjanes (com, per exemple, ha estat el cas de Decathlon, Carrefour, Damm, Mango...). En aquest sentit, cal buscar la integració en grans cadenes logístiques que donin resposta a les necessitats dels carregadors, ja que els operadors globals prenen la decisió sobre els encaminaments de càrregues valorant tota la cadena. Aquest no ha de ser sols un objectiu del Port sinó de país i, per tant, és necessari crear el marc normatiu i fiscal que ho faciliti i estimuli.

La diversificació del nostre tràfic reflecteix també la varietat dels mercats d'origen i destí de les nostres càrregues. Així doncs, estem decidits a facilitar els serveis i les actuacions necessàries en l'àmbit del *foreland*, per garantir que el nostre teixit empresarial i industrial pugui accedir a aquests mercats amb eficiència. En aquest sentit, i en la línia de la política comercial i de promoció que el Port duu a terme des de fa anys, cal col·laborar estretament amb les associacions d'importadors i exportadors per crear les sinergies i l'entorn apropiats per impulsar el comerç exterior del país, així com cercar acords amb grans navilieres o operadors logístics internacionals per convertir Barcelona en port base de la seva activitat al sud d'Europa.

Una altra línia prioritària d'actuació és la millora de l'accessibilitat i la mobilitat. El Port ha anat executant les



Sixte Cambra
President del Port de Barcelona

obres més urgents per a l'operativa viària i ferroviària dins dels seus espais i aquest any ha completat la connectivitat provisional amb l'ampliació sud. No obstant això, per tal de garantir a mitjà termini la correcta mobilitat terrestre són totalment imprescindibles els accessos definitius pendents de construcció per part del Ministeri de Foment. El Port s'ha compromès a participar en el finançament dels accessos ferroviaris (fins a un 50%) per tal que les obres puguin començar amb la màxima celeritat. Un cop definida i concretada la solució dels accessos ferroviaris, tenim previst centrar els esforços en els accessos viaris, una actuació també irrenunciable.

El nostre plantejament de futur i les línies d'actuació esmentades es basen, també, en la potenciació de l'activitat logística, des del convenciment que pot fer una aportació cabdal al creixement de l'economia del país. Per això des del Port de Barcelona volem contribuir al posicionament i al reconeixement de l'activitat logística com un dels sectors estratègics de Catalunya, juntament amb el turístic, els serveis, l'alimentari o el químic.

El gran repte del Port de Barcelona és liderar aquest esforç comú. No treballem per tenir bones estadístiques, sinó que treballem per aconseguir la nostra missió, que és contribuir a incrementar la competitivitat de les nostres empreses, crear riquesa i generar ocupació. I per assolir aquest objectiu és necessari enfortir els vincles de complicitat i compromís de tota la Comunitat Portuària amb els nostres clients. Aquest és el nostre gran repte i la nostra convicció.

Introducció

Un cop més les exportacions han estat les catalitzadores de l'activitat del Port de Barcelona aquest 2012 i s'han pogut recuperar nivells anteriors a la crisi i compensar en part els efectes de l'atonía del consum intern, traduïda en un descens de les importacions. Això darrer, unit a la caiguda dels transbordaments, ha situat la xifra de tràfic total en 41,5 milions de tones, un 3,6% menys que el 2011. En canvi, l'anomenat tràfic *hinterland* (sense tares ni transbordaments), és a dir, estrictament el moviment de mercaderies que entren i surten del Port del Barcelona i que és un clar reflex de l'activitat comercial de l'entorn, ha crescut un 1,8% i ha totalitzat més de 30 milions de tones.

En l'activitat dels contenidors s'ha reflectit també la mateixa tònica, ja que mentre l'exportació ha crescut un 8,7%, la importació ha baixat un 13% i ha implicat un descens del 2% del comerç del *hinterland*. En aquest cas, el comportament negatiu del transbordament (-39,5%) ha repercutit especialment en la caiguda del conjunt de l'activitat i ha col·locat el total de tràfic de contenidors en 1,7 milions de TEU (-13,7%) al final de l'exercici.

Cal destacar, en qualsevol cas, que les exportacions de contenidors plens han crescut per tercer any consecutiu (gairebé un 9% aquest 2012) i ja des del 2010 superen els nivells de precrisi i han tancat l'any amb una xifra de 555.686 TEU.

Dinamitzades per la diversificació i l'accés a nous mercats des del Port, també les exportacions d'automòbils, amb 378.642 unitats i prop d'un 9% d'augment, registren ara nivells anteriors a la crisi i superen el rècord del 2007. Gràcies a aquesta evolució i a l'important augment dels trànsits, afavorit pel paper del Port com a *hub* de distribució per al nord d'Àfrica i la Mediterrània oriental, el tràfic total d'automòbils ha seguit recuperant terreny i ha assolit les 664.931 unitats (+5,5%); una xifra que permet al Port de Barcelona mantenir el lideratge d'aquest tràfic a la Mediterrània.

Igualment ha estat positiu el comportament de les exportacions en els sòlids a granel, que han doblat el seu volum respecte de l'any anterior. El creixement en el tràfic de mercaderies com el ciment i *clínquer*, cereals i farines, i pinsos i farratges –bàsicament d'exportació– han col·locat el total dels sòlids a granel en 4,7 milions de tones, un 33% més que el 2011. D'altra banda, els increments registrats en els biocombustibles i els productes químics han permès minorar la caiguda del 9,4% dels hidrocarburs



José Alberto Carbonell
Director general del Port de Barcelona

(gas natural, gasoil, gasolina i fuel), provocada per un menor consum domèstic i industrial, i col·locar el total dels líquids a granel en 10,4 milions de tones (-3,1%).

Pel que fa al transport marítim de curta distància o *short sea shipping*, s'ha vist especialment afectat per la conjuntura econòmica en alguns dels principals països de destinació, com és el cas d'Itàlia, i ha experimentat un descens del 8%.

L'aposta del Port de Barcelona per la intermodalitat ha resultat molt positiva en l'àmbit del tràfic ferroviari. En contenidors s'ha registrat un increment de l'1,5%, que significa 148.926 TEU arribats o sortits del Port per aquest mode de transport i ha situat la quota ferroviària en un 11,3% sobre el total de tràfic. Aquest és un molt bon avenç cap a l'objectiu de superar la quota del 20%, sobretot si es té en compte que en els darrers cinc anys gairebé s'ha multiplicat per cinc. D'altra banda, els automòbils que han sortit o entrat al Port pel mode ferroviari han registrat un increment del 9% i han totalitzat 179.563 unitats, la qual cosa suposa una quota ferroviària del 32,5% en aquest tràfic.

El Port manté el lideratge en el tràfic de creuers a Europa i la Mediterrània i la quarta posició com a port base mundial. Després del rècord de 2,6 milions de creueristes del 2011, enguany aquesta dada s'ha quedat en el segon millor registre de la història del Port, amb 2,4 milions, i un 60% de *turnaround* —és a dir, que han iniciat o acabat viatge a Barcelona i tenen un major impacte en l'economia del país. En qualsevol cas, les previsions per al 2013 apunten a una recuperació del rècord i una consolidació de la posició del Port de Barcelona en aquest sector.

D'altra banda, el total de passatgers s'ha situat en 3,4 milions de persones, un 10,6% menys que l'any anterior, motivat tant per l'esmentat descens en el tràfic de creuers com en el de *ferris* de línia regular. Aquest últim ha resultat afectat sobretot pel descens del passatge en tràfics de curta distància amb Itàlia i el nord d'Àfrica i menys pel tràfic amb les Balears (-6%).

Juntament amb l'esforç de tota la Comunitat Portuària per dinamitzar l'activitat malgrat la conjuntura, destaca l'aposta que han fet pel Port de Barcelona tant empreses espanyoles com estrangeres que s'han instal·lat al nostre enclavament (com per exemple la russa Lukoil) o han ampliat les seves instal·lacions (el magatzem logístic d'Alfil, a la ZAL).

A més, en un any especialment complex per al sector públic en general —ateses les reformes que han afectat directament les persones que hi treballen—, ha estat especialment rellevant el talent de les persones de l'organització. Per això, malgrat el context econòmic, el Port ha treballat intensament en estratègies dirigides al personal, en especial de formació i comunicació, per tal de mantenir la motivació i el compromís i potenciar al màxim el talent.

Per al Port de Barcelona el 2012 ha estat un any de consolidació de grans projectes i inversions, que en gran part no haurien estat possibles sense la professionalitat, la dedicació i l'esforç de l'equip de persones que configuren la nostra organització i que han contribuït a mantenir el full de ruta definit.

Àmbit de gestió

1

- 14 Missió, visió, valors i objectiu estratègic
- 16 **1.1. Presidència**
 - Comunicació
 - 18 Centre de Documentació
 - 19 Promoció de la Comunitat Portuària
- 21 **1.2. Recursos Interns i Organització**
 - Sistemes d'Informació
 - Servei d'Accés Unificat
 - 22 Direcció d'Organització i Consultoria de Negoci
- 24 **1.3. Infraestructures**
 - Actuacions en infraestructures
- 27 **1.4. Explotació i Planificació**
 - Informes del Sistema de Qualitat
 - Referencials del Servei del Port de Barcelona
 - 28 Àrea PIF
 - 29 Planificació i concessions
- 33 **1.5. Seguretat Corporativa**
 - Polícia Portuària
- 36 **1.6. Estratègia i Desenvolupament**
 - Desenvolupament de la xarxa del Port
 - 38 Participació en projectes europeus cofinançats
 - 40 Participació en organitzacions internacionals
 - 41 Relacions amb organismes vinculats al mercat xinès
 - 42 Direcció de Desenvolupament de Negoci
 - 44 Promoció Comercial
- 46 **1.7. Empreses participades**
 - Centre Intermodal de Logística
 - 47 Consultoria ILI Logística Internacional
 - Fundació CARES
 - 48 Fundació Logística Justa
 - 50 Port 2000
 - 51 World Trade Center Barcelona





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'Autoritat Portuària de Barcelona es planteja el següent objectiu estratègic del Port de Barcelona, per assolir en un termini mitjà:

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





COMUNICACIÓ

La Direcció de Comunicació té com a objectiu donar a conèixer la importància del Port de Barcelona com a motor econòmic, incrementar la seva visibilitat i fer arribar a la societat la informació que genera. El Port té una bona cobertura informativa a través de la seva relació periòdica amb els mitjans de comunicació, tant els dedicats al transport i la logística com els generalistes. A més, per tal de complementar la informació que arriba a la societat, el Port de Barcelona ha posat en marxa el 2012 un mitjà de comunicació propi institucional, amb més vocació cap a clients i usuaris: el *newsletter*.

Un dels instruments més utilitzats per informar els mitjans de comunicació sobre les novetats i l'evolució de l'activitat del Port i les empreses vinculades són les **notes de premsa**. Entre les més de 125 remeses aquest any, destaquen les referents a temes com la política de bonificacions del Port; el Pacte per a la Competitivitat de la Comunitat Portuària; la marca de qualitat Efficiency Network; la inauguració de la terminal BEST, al moll Prat; els accessos provisionals viaris i ferroviaris a l'ampliació sud; el finançament europeu (programa TEN-T) per adaptar la xarxa ferroviària del Port a l'ample internacional o el rècord de 2,6 milions de passatgers de creuers. També s'ha fet el seguiment informatiu de la missió empresarial al Brasil i de la presència del Port a fires i congressos.

D'acord amb la línia reforçada l'any anterior, el 2012 s'ha continuat amb la traducció a l'anglès de les informacions més rellevants i d'abast més global del Port, per tal d'enviar-les als **mitjans internacionals** especialitzats. En aquest sentit han informat sobre el Port de Barcelona publicacions com ara *Container Management*, *Containerisation International*, *Lloyd's List*, *Port Technology*, *GreenMed Journal*, *International Transport Journal*, *Dry Cargo*, *Assoporti o Finished Vehicle Logistics*. La inauguració de la terminal BEST de Tercat, al moll Prat, ha donat peu, també, a més presència en mitjans generals, com *The Economist*, i mitjans asiàtics.

Per tal de presentar de primera mà alguns dels principals esdeveniments del Port i afavorir l'intercanvi directe amb els representants dels mitjans, s'han dut a terme 25 convocatòries de premsa, com les relacionades amb l'operativa i la connectivitat de la terminal del moll Prat; la inauguració de les noves instal·lacions de Meroil Tank; la presentació de l'Observatori Estadístic de SSS; el simulacre del Maremagnum o la presentació de resultats de l'exercici 2011.

Per la seva part, el **newsletter** ha nascut amb vocació d'esdevenir un mitjà de comunicació institucional d'abast internacional i accessible per a tothom des d'Internet, a través de la pàgina web del Port de Barcelona. S'edita en quatre idiomes i té una periodicitat dinàmica, és a dir, la informació s'actualitza cada vegada que es genera una notícia o article. Aquestes informacions estan especialment orientades al client, tant a l'operador logístic com a l'importador o exportador internacional. A finals d'any el *newsletter* tenia més de 750 subscripcions.

El Port de Barcelona va iniciar l'estiu del 2012 el procés de **canvi de domini de la web** de l'entitat, que ha passat de ser www.portdebarcelona.es a ser



www.portdebarcelona.cat. De la mateixa manera s'han modificat totes les adreces electròniques del Port de Barcelona i han adoptat un nou format: nom.cognom@portdebarcelona.cat.

La pàgina **web del Port** ha rebut aquest exercici prop de 390.000 visites, que han suposat més d'1,4 milions de pàgines vistes. Per països, les visites a la web procedeixen majoritàriament de l'Estat espanyol, Regne Unit, Estats Units, França i Alemanya.

D'altra banda, el Port de Barcelona va posar en marxa a principis del 2012 una **seu electrònica** que permet als seus usuaris i clients realitzar per via electrònica tots aquells tràmits que no requereixen una gestió presencial, tot garantint la seva validesa jurídica i la seguretat (comunicació encriptada). Amb aquesta iniciativa, el Port de Barcelona està a disposició dels usuaris 24 hores al dia i 365 dies a l'any, alhora que compleix amb la Llei d'accés electrònic dels ciutadans a l'Administració pública.

A part de tramitar totes les sol·licituds, escrits o comunicacions genèriques dirigides al Port de Barcelona, la plataforma també permet, per exemple, realitzar una sol·licitud d'autorització genèrica per desenvolupar l'activitat de transport terrestre de contenidors al Port de Barcelona durant un període de 3 anys o demanar una autorització específica per realitzar transports concrets a les terminals i/o dipòsits de contenidors del Port per un període de 48 hores.

La presència digital del Port de Barcelona a través dels seus perfils a les **xarxes socials** ha seguit creixent durant aquest 2012:

- Facebook: 712 amistats
<http://www.facebook.com/port.debarcelona>
- Twitter: 1.205 seguidors i seguiment de 157 perfils
<http://twitter.com/PortdeBarcelona>
- Youtube: 12 subscriptors
<http://www.youtube.com/PortdeBarcelona>
- LinkedIn: 295 contactes
<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>

Pel que fa a l'**àrea d'imatge corporativa**—que vetlla per mantenir i desenvolupar els trets corporatius de l'entitat i de la marca Port de Barcelona—, destaca el desenvolupament dels suports d'identitat visual de la marca de qualitat Efficiency Network, que a finals d'any ja implicava més d'una cinquantena d'empreses de la Comunitat Portuària. A més, com és habitual, s'ha dirigit el disseny dels estands per a les fires en què ha participat el Port de Barcelona, així com l'actualització dels fullets comercials i les informacions promocionals per a aquests esdeveniments. Igualment s'han posat al dia altres eines de difusió, com les presentacions.

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

Aquesta Direcció integra també les tasques del **Servei Lingüístic**, que atén de manera personalitzada les consultes i els dubtes dels usuaris de l'organització que ho sol·liciten. A part de la revisió de documents molt variats, dins l'àmbit de dinamització lingüística ha continuat l'edició mensual de la pàgina de llengua catalana "El tinglado", que es publica al diari *Marítimas*. Un any més, des d'aquest servei s'ha organitzat i coordinat la celebració institucional del dia de Sant Jordi, amb l'obsequi d'un llibre per a cada treballador.

Dins de la proposta de comunicació digital presentada l'any anterior per la Direcció de Comunicació, el 2012 s'ha començat a treballar en dues línies d'actuació: la **campanya de publicitat corporativa** del Port de Barcelona i el **Pla de comunicació digital i 2.0**, ambdues iniciatives en procés de desenvolupament a finals de l'exercici. Amb aquestes actuacions es busca millorar el coneixement del Port entre els líders d'opinió i la ciutadania, així com promoure la proactivitat informativa i relacional de l'organització. Un altre objectiu genèric d'aquestes línies d'actuació és potenciar el prestigi i la reputació de la marca 'Port de Barcelona', tant en l'àmbit estatal com internacional.

CENTRE DE DOCUMENTACIÓ

El Centre de Documentació té com a objectiu principal centralitzar, gestionar, estudiar i difondre la informació específica del Port de Barcelona i de les activitats que s'hi desenvolupen. És, també, el departament responsable de la gestió diària dels béns mobles del patrimoni cultural.

La programació d'aquest any s'ha centrat principalment en actuacions de conservació dels fons i de la seva catalogació i descripció per potenciar-ne a mitjà termini la divulgació.

Arxiu central

El volum de documentació que conserva l'arxiu s'incrementa cada any amb les transferències que fan periòdicament els departaments. Enguany s'han realitzat 12 transferències de documentació, amb un volum total de 188 capses.

Dins del procés de completar i millorar el programa fotogràfic, s'han portat a terme les següents actuacions:

- S'han catalogat i completat 3.300 fotografies en blanc i negre dels anys 1900 a 1940 del fons de fotografies Carlos de Angulo.
- S'ha iniciat la captura de 10.000 imatges en blanc i negre dels anys 1960 a 1980, classificades per temes.
- S'ha realitzat el procés de digitalització, descripció i captura d'unes 1.500 imatges històriques al programa fotogràfic.

Conservació

Al Port de Barcelona les condicions climàtiques són més extremes que les de la resta de la ciutat (excés d'humitat, contaminació atmosfèrica i partícules en suspensió), per aquest motiu s'ha dut a terme, durant dos anys, el seguiment exhaustiu de les condicions mediambientals dels dipòsits de l'arxiu de l'edifici ASTA i s'ha millorat la sistemàtica de neteja dels dipòsits, compactes i prestatgeries.

S'ha iniciat el canvi d'ubicació de la documentació per aturar l'aparició de floridures, que s'havia detectat.

Durant aquest any, s'ha dut a terme el buidatge complet del dipòsit número 3, que contenia documentació textual i gràfica, principalment històrica, i s'ha iniciat el buidatge del dipòsit 2, començant pel material fotogràfic.

Digitalització

L'any 2012, s'han digitalitzat 1.089 projectes d'obra dels anys compresos entre el 1940 i el 1968, per fer-los més accessibles i garantir la preservació dels originals, de gran valor històric.

Restauració

Enguany s'ha continuat amb la política encaminada a conservar els documents històrics que, amb el pas del

temps i a causa de les condicions mediambientals adverses i de la manipulació continuada, s'han deteriorat i que cal restaurar per tal d'aturar-ne la degradació i evitar la pèrdua irreversible d'informació.

Durant l'any 2012 s'han restaurat 45 projectes d'obra, les memòries del Port de Barcelona dels anys 1871 a 1929, 17 llibres, 11 plaques de vidre i un selecció de 12 albúmines.

Arxiu històric

En el marc del conveni signat entre el Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona per a la gestió, conservació i divulgació del fons documental històric de l'APB, s'ha elaborat i aprovat el Pla d'actuació 2012, que recull actuacions encaminades a descriure, preservar i divulgar aquest fons documental històric i que s'han dut a terme al llarg de tot l'any.

Servei de documentació

Dins de les activitats complementàries del Centre de Documentació, cal esmentar que el Servei de Recull de Notícies diàries ha gestionat més de 95.900 consultes.

Biblioteca- hemeroteca

A mitjans de l'any 2012 ha acabat la reorganització del fons bibliogràfic, format per monografies, estudis, informes i publicacions periòdiques, en diferents formats, editats entre els anys 1855-2012.

Per altra banda, cal destacar que el servei d'hemeroteca ha deixat en préstec 4.605 exemplars de 124 títols de revistes al personal de l'APB i que s'han incrementat substancialment els articles referents al Port de Barcelona, que s'han escanejat i adjuntat al dossier setmanal de sumaris de revistes i monografies que es publica cada setmana.

Patrimoni cultural

S'ha continuat treballant en la descripció, valoració econòmica i conservació preventiva dels objectes que formen part de les col·leccions de pintura, obra gràfica, escultura, fotografia, cartes de navegació, maquetes de vaixell, maquetes arquitectòniques, objectes nàutics i objectes històrics. En total s'han inventariat 681 objectes i s'han restaurat 6 cartes nàutiques.

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 desenvolupen la seva activitat en l'àmbit portuari. Durant l'any 2012 el Comitè Executiu ha celebrat dues reunions (4 de juliol i 13 de desembre), en les quals s'han donat a conèixer els avenços i treballs realitzats per cadascun dels grups de treball i s'ha presentat la missió al Brasil 2012.

Les principals actuacions desenvolupades per cada grup de treball durant l'any 2012 han estat les següents:

- **Fòrum Telemàtic.** S'han finalitzat i s'han posat en marxa les següents iniciatives:
 - procediment de trasllats a la nova àrea PIF (finalitzat);
 - procediment de trasllats a l'escàner (finalitzat);
 - adaptació del Procediment Integrat d'Escales (finalitzat);
 - millora del procediment de llista de càrrega/descàrrega de mercaderies perilloses (finalitzat);
 - millora de tràmits duaners de mercaderia consolidada (operatiu)
 - procediment simplificat de trànsit per ferrocarril (operatiu).

Entre les iniciatives en curs es troben la millora del procediment duaner de sortida per ferrocarril, la revisió d'intercanvis documentals del ferrocarril, els procediments d'entrada i sortida d'automòbils i l'adaptació de les llistes de càrrega/descàrrega de vaixell per automòbils. A més, s'ha contractat la programació de l'aplicació d'"aixecament sense papers d'exportació" per a automòbils.

D'altra banda, durant aquest exercici s'ha desenvolupat un nou mapa de processos del Port de Barcelona.

- **Innovació.** Aquest grup s'ha centrat en la creació d'estructures organitzatives per potenciar la innovació i d'estructures orientades al desenvolupament del negoci; l'establiment d'acords amb universitats, i l'impuls d'una major participació del Port de Barcelona en projectes europeus (programes Marco Polo, TEN-T, FP7, etc.).

També s'ha presentat la proposta dels nous objectius i la relació dels nous integrants del grup d'innovació.

- **Màrqueting i Comercial.** Les actuacions d'aquest grup han anat dirigides, d'una banda, a impulsar la participació en diverses accions comercials i de promoció al *hinterland* i *foreland*, entre les quals destaca la participació en la missió a Brasil (Sao Paulo) durant el mes de novembre. D'altra banda, el grup s'ha centrat en la promoció, divulgació i debat sobre els serveis del Port de Barcelona. A més, s'ha presentat el calendari de promoció del l'exercici següent i de la missió empresarial del 2013, que tindrà lloc a Colòmbia.



- **Short Sea Shipping (SSS).** Enguany aquest grup ha treballat en el desenvolupament de la nova terminal de *ferris* del grup Grimaldi. Igualment, s'han proposat accions per desenvolupar el tràfic amb el Marroc, com la presentació dels serveis a Tànger, el proper any, amb armadors i acords amb ports del Marroc. Altres accions de promoció proposades han estat l'assistència a la Fruit Logistic, de Berlín, compartint estand amb Grimaldi.
- **Qualitat.** S'ha presentat l'estat actual del Pla de qualitat: empreses certificades, nombre de reclamacions, accions de promoció i difusió, així com l'evolució dels principals indicadors dels processos. També s'han dut a terme jornades tècniques Efficiency Network (la marca de qualitat dels operadors especialitzats en mercaderia contenitzada que treballen al Port de Barcelona), amb una participació de 30 empreses i una valoració positiva del 96%. A més, s'ha treballat en l'acreditació externa de la marca de qualitat i en l'ampliació de la participació al Comitè de seguiment.

Missió comercial a Brasil

Brasil 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, desenvolupada a la ciutat de Sao Paulo, del 4 al 8 de novembre. La delegació empresarial ha estat encapçalada pel president del Port de Barcelona, Sixte Cambra, i l'han integrat 46 empresaris de diferents sectors, incloent-hi 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 250 empresaris de Brasil.

Paralelament, amb l'objectiu de facilitar l'intercanvi d'informació i l'anàlisi d'aspectes importants per al

transport i el comerç marítim, s'ha organitzat un seminari tècnic de duanes, en el qual han participat 69 operadors i representants institucionals de Brasil i Barcelona. Els temes que van despertar més interès van ser els procediments duaners a Barcelona i el baix nivell d'inspeccions físiques de la mercaderia que porta a terme la duana de Barcelona, gràcies als seus avançats sistemes tecnològics.

Quant a les reunions bilaterals, prèviament s'havien elaborat 22 agendes de contactes, de les quals es van encarregar ACCIO10 i ICEX.

En l'àmbit institucional, el president del Port de Barcelona i el secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat es van reunir amb els directors generals de línies aèries brasileres, pel tal de tractar el desenvolupament del sector dels creuers a Barcelona i la viabilitat d'obrir noves línies amb Brasil, entre d'altres. A més, també es van reunir amb el CEO del departament Hidroviari de l'Estat de Sao Paulo, amb l'objectiu d'establir les bases per col·laborar en el desenvolupament d'infraestructures logístiques, transport i gestió de la mobilitat.

D'altra banda, s'ha signat un acord de col·laboració amb el port de Santos, en què ambdós ports es comprometen a buscar nous tràfics i detectar noves oportunitats de negoci; incrementar l'eficiència i agilitat del tràfic de mercaderies entre les dues infraestructures; aconseguir una millor eficàcia de les cadenes logístiques; i desenvolupar serveis conjunts per tal de fidelitzar mercats i clients.

També s'ha signat un acord entre el Sindicato dos Comissários de Despachos de Agentes de Carga do Estado de Sao Paulo (SINDICOMIS) i l'Associació de Transitaris de Barcelona (ATEIA-OLTRA) per reforçar la cooperació entre ambdós col·lectius per promoure i facilitar les relacions comercials; i un altre entre el Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Sao Paulo (SINDASP) i el Col·legi d'Agents de Duanes de Barcelona per desenvolupar activitats conjuntes.



Recursos Interns i Organització

1.2

SISTEMES D'INFORMACIÓ

Infraestructures d'informació

Durant el 2012 s'han estès les infraestructures de comunicacions del Port en més de 8 km, per tal que les operacions portuàries i duaneres siguin més eficients, tant al nou edifici d'inspecció fronterera com a la terminal Best. A més, en aquesta mateixa terminal s'ha posat en funcionament un projecte pilot, que permet la sortida desatesa de camions del recinte, i que informa automàticament la duana sobre el contenidor que surt i el camió que el porta.

Millores en la gestió amb clients i proveïdors

D'altra banda, s'ha desenvolupat una pàgina web per a l'intercanvi d'informació amb clients finals per facilitar-los les declaracions de moviments. S'ha posat en marxa una nova aplicació d'escala i atracades que, juntament amb un nou sistema VTMS (Vessel Traffic Management System), permet més agilitat, coordinació i seguretat en les operacions marítimes.

S'ha treballat en un prototipus per a una ecolcalculadora, que facilitarà que els clients del port puguin conèixer quina és la ruta més eficient, des del punt de vista mediambiental i permetrà sol·licitar un estudi específic de les seves cadenes de transport.

Millores en la gestió interna

S'ha iniciat el procés per dotar de signatura electrònica el personal de l'Autoritat Portuària de Barcelona per agilitar els seus tràmits administratius. D'altra banda, s'ha instal·lat un nou sistema d'impressió configurat per estalviar paper i tòner en l'organització.

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'entitat ofereix als diferents usuaris de la seva 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).

Al SAU es poden registrar documents d'entrada i iniciar processos o tràmits, sol·licitar informació sobre l'estat dels assumptes, serveis, instal·lacions i esdeveniments, així com també fer el pagament de factures emeses per l'APB.

Durant el 2012 el SAU ha atès 21.205 consultes telefòniques i ha tramitat 126.732 documents.

Com a dades més rellevants, destaquen el creixement dels tràmits corresponents als serveis implantats en la pàgina web, així com el nombre de consultes ateses per correu electrònic.

Cal ressaltar també que al CISAU s'han gestionat un total de 18.457 autoritzacions "E" (operacions de contenidors

per a empreses que no disposen d'autorització genèrica per al transport terrestre de contenidors al Port) i 33.934 preavisos.

	2009	2010	2011	2012
Trucades telefòniques	80.114	72.360	66.792	21.205*
Documents tramitats	91.898	121.530	152.273	126.732
Documents registrats	11.880	10.622	12.944	32.415
Cobraments realitzats	38.042	45.694	52.445	23.933

* A partir de 2012 no s'hi inclouen les trucades ateses per la centraleta del Port

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

Des del 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 o els pagaments de factures. Aquests i molts altres tràmits ja es poden realitzar en línia.

DIRECCIÓ D'ORGANITZACIÓ I CONSULTORIA DE NEGOCI

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

El Departament d'Organització Interna té com a missió contribuir a l'orientació al client de l'APB i la millora de l'eficàcia i eficiència dels seus processos interns, i la desenvolupa a través de tres línies d'acció.

La primera consisteix en la realització de projectes de millora de processos que impliquen diversos departaments i d'altres que afecten el funcionament intern d'un departament. Així, l'any 2012, s'han dut a terme, per exemple, els projectes de millora del procediment de contractació, el de gestió de garanties (avals i fiances) i els procediments de gestió interna de l'Oficina de Suport de la Policia Portuària.

La segona línia d'acció és la recopilació i el tractament d'indicadors per a la millora de la gestió de la Direcció de l'APB i la dels departaments, que enguany ha permès desenvolupar un sistema d'indicadors i de seguiment d'objectius per a la Direcció.

La tercera línia se centra en les iniciatives per afavorir la coordinació interna entre els diferents departaments per millorar l'orientació al client i l'eficàcia i eficiència internes. Concretament, s'han iniciat projectes per a la posada en marxa de les figures de responsable de procés i de producte, així com la reformulació d'alguns dels comitès de coordinació existents en l'actualitat.

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. Com cada any, el mes de juny es va lliurar a Puertos del Estado la planificació





d'objectius del 2013. Després durant el mes de novembre, es va coordinar la definició de les iniciatives, accions i projectes que desenvoluparà l'APB per tal d'aconseguir els objectius establerts.

Paral·lelament a això s'ha realitzat l'habitual seguiment i control dels objectius de l'any en curs mitjançant un quadre de comandament integral (CMI) per a la Direcció de l'APB.

Organització de processos logístics del Port de Barcelona

Per tal de fer un Port més eficient, aquest any s'han executat diversos projectes de millora dels processos associats al pas de la mercaderia i els mitjans de transport que operen al Port. La majoria d'aquestes actuacions s'han dut a terme des del Fòrum Telemàtic, el grup de treball especialitzat en la millora de processos, on participen les administracions i col·lectius empresarials implicats.

Entre els processos de millora més significatius que s'han executat, destaquen els relatius al vaixell, inclosa la gestió de l'escala i la informació sobre les mercaderies perilloses transportades; el procés d'inspecció a l'àrea PIF i a la zona d'inspecció secundària, on s'ubica l'escàner de contenidors; diverses actuacions de millora dels processos associats al tràfic d'automòbils, i un projecte de simplificació dels tràmits documentals dels consolidadors que facilita el control sobre aquest tipus de mercaderia.

A més, s'ha recopilat tota la informació dels processos portuaris en un nou mapa, que ha d'ajudar a comprendre i difondre les activitats que es duen a terme al Port i com interactuen entre si.

Serveis del Port Community System

Sobre la plataforma tecnològica del Port de Barcelona s'han desenvolupat nous serveis d'intercanvi documental per facilitar els tràmits i serveis d'informació que millorin la traçabilitat de les operacions.

En concret, s'han treballat nous serveis per al tràfic de ferrocarril; una aplicació per a la gestió de les terminals interiors, que comparteix informació amb el Port, i s'ha incrementat el detall de la informació duanera de les aplicacions ja desenvolupades.

Durant l'any, l'objectiu principal de l'APB respecte del nou Pla de qualitat ha estat la seva consolidació. Això significa, d'una banda, la instauració d'un sistema de mesurament periòdic dels principals indicadors relacionats amb el nivell d'eficiència dels processos portuaris i, d'altra, l'augment del nombre d'empreses i d'operadors logístics certificats per la marca de qualitat Efficiency Network, que ha final d'any ja havia arribat a les 59 empreses certificades.

Respecte a la mesura de l'eficiència dels processos, s'han fet informes mensuals que posteriorment s'han analitzat en diferents grups de millora. Amb aquesta informació també s'han organitzat cinc jornades tècniques en què s'han proposat mesures per poder millorar la qualitat del servei ofert, en les quals han participat tant administracions com operadors privats.



ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES

L'any 2012 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha realitzat una inversió superior als 89 milions d'euros, dels quals s'han destinat més de 68 milions al capítol de les infraestructures, que representa prop d'un 80% de la inversió total de l'entitat.

Una gran part de la inversió s'ha concentrat en les actuacions relatives a la zona d'ampliació sud, 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 algunes de les obres i actuacions més rellevants, totes elles iniciades o en fase d'execució durant l'any 2012.

Ampliació sud

Al llarg del 2012 s'ha iniciat la posada en explotació de les primeres fases de la terminal del moll Prat, que es completarà en anys successius fins a adquirir la configuració i capacitat màximes. És imprescindible, per tant, crear nous vials d'accés terrestre a la terminal, així com condicionar els vials que ja hi ha, i adaptar-los a les noves necessitats de capacitat; la definició dels punts de control d'entrada al recinte portuari, i el condicionament i implantació de les connexions ferroviàries de la terminal, tant en ample convencional com en ample UIC.

Un bon exemple d'aquestes actuacions és l'anomenada **Nous accessos a l'ampliació sud.**

Fase 1 A, que ha conclòs aquest any. La inversió s'ha centrat en l'execució de la primera fase de la nova vialitat interior del Port, que s'inicia en el punt de trobada amb l'avinguda de l'Estany (antic carrer 100) i discorre paral·lela al límit est de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) fins al carrer 4. El plantejament general d'aquesta primera fase inclou la totalitat d'elements necessaris que permetin el funcionament normal de la terminal de contenidors de Tercat.

D'altra banda, s'ha iniciat l'obra **Moviment de precàrregues (actuació 6). Terminal Prat**, l'objecte de la qual és definir les obres de formació de l'esplanada situada després de la línia de moll, corresponent a la Fase I del moll Prat.

També s'ha començat a executar la **Urbanització del carrer 114. Connexió entre l'avinguda de l'Estany del Port i el carrer 114**. Aquesta obra està molt avançada i es preveu finalitzar-la a principis del 2013.

Moll de l'Energia

Després d'una anàlisi i valoració de l'estat d'urbanització i conservació de gran part de la vialitat i urbanització del sector del moll de l'Energia, es va considerar necessari emprendre una actuació de reurbanització que permetés adaptar-la a les necessitats i estàndards actuals.

Així, doncs, l'actuació **Urbanització del moll de l'Energia**, iniciada aquesta anualitat i amb finalització prevista el març de 2013, consisteix en la reordenació



dels carrils de circulació i les voreres de diversos carrers de l'àmbit d'aquest moll.

En concret, es tracta de la urbanització de l'avinguda del moll de l'Energia, així com dels carrers Port de Gènova, Port de Rotterdam i Port d'Alexandria i de la ronda del Port. Igualment s'executarà una estructura sobre el talús del fossat, que permetrà la creació de 200 places d'aparcament a la part interior de l'avinguda i es rehabilitaran els ponts que comuniquen les parts interior i exterior de l'avinguda.

D'altra banda, dins dels acords concessionals amb l'operador Tradebe Port Services, situat al moll de l'Energia, es planteja la **Millora i adaptació de les atracades 32 G i 32 E** al muntatge de línies de productes específics amb els quals opera aquesta empresa, així com l'ampliació de la capacitat d'operativa de l'atraca. L'APB assumeix la part de renovació i adaptació de la infraestructura i el concessionari es fa càrrec de l'estesa de línies o canonades, així com dels nous braços de descàrrega.

L'ampliació que actualment duu a terme el Port de Barcelona a la Zona Delta ha previst l'execució de noves plataformes d'amarratge per a vaixells. Concretament, al costat est del sector d'inflamables ja està operativa la nova atraca 34 B. Per fer-ne l'explotació, s'ha connectat amb el fossat d'accés de granel líquid del carrer Port d'Alexandria. Amb aquesta finalitat, s'ha executat l'any 2012 l'obra **Prolongació del fossat d'accés a l'atraca 34 B** al moll de l'Energia.

Habilitació d'espais

El Pla director del Port de Barcelona inclou com una de les seves actuacions, dins del Pla de reordenació i desenvolupament de les terminals de contenidors,

l'ampliació de superfície del moll Sud.

En aquest procés s'emmarca l'obra **Ampliació del moll Sud**, que ha conclòs el 2012. La supressió del pantallà de la Companyia Logística d'Hidrocarburs (CLH) ha suposat la millora de la maniobrabilitat de la dàrsena situada entre els molls Sud, Adossat i de l'Energia. Es tracta d'una zona on maniobren els vaixells i amb aquesta obra s'ha aconseguit incrementar les distàncies i el calat de la dàrsena. Al moll Sud, la línia d'atraca ha augmentat un 10% i ara es disposa d'una nova superfície que ha incrementat significativament la capacitat de la terminal de contenidors que opera en aquest moll.

Remodelació de molls

En el transcurs de l'any 2012 s'han executat diverses obres destinades a la remodelació i millora d'alguns molls. En aquesta línia d'actuació és destacable la millora del dic de l'Est, una infraestructura estratègica que proporciona resguard al port durant els temporals. Amb una longitud superior als 5 km, se situa paral·lel a la costa i configura el perfil del Port.

Amb la finalitat de reparar, reforçar i millorar els trams d'aquest dic es va plantejar una actuació en quatre fases, les dues primeres de les quals es van dur a terme en l'exercici 2011. L'any 2012 ha finalitzat la tercera fase, definida com a **Millora del dic de l'Est. Fase 3 (Rehabilitació espalller)** i ha consistit fonamentalment en l'execució del tractament d'esquerdes detectades i recrescud dels espalllers dels trams 3, 4 i 5.

També s'ha seguit executant la **Millora del dic de l'Est. Fase 4**, centrada en l'execució de la berma de suport del mantell principal del dic i el reforç d'aquest mantell als trams 2 i 3 i fins a la cota -4,50 m, al tram 5.

Accessos viaris i ferroviaris

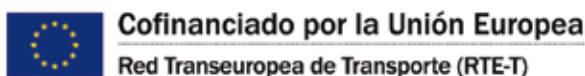
En relació amb les actuacions en infraestructures, el Port de Barcelona ha rebut l'any 2012 una ajuda financera d'un milió d'euros de la Unió Europea (UE), a través del programa TEN-T, per adaptar la xarxa ferroviària a l'ample internacional.

El projecte, seleccionat per al finançament amb càrrec a la convocatòria anual TEN-T de 2011, preveu l'adaptació de l'ample de via ibèric a l'ample internacional, mitjançant la incorporació d'un tercer carril.

L'ajuda financera es destinarà principalment a tres actuacions, la primera de les quals, l'**Accés ferroviari a la terminal Prat**, preveu la connexió de la terminal de contenidors BEST del moll Prat amb la xarxa interna del Port de Barcelona i inclou l'adaptació a l'ample internacional de les vies del carrer 4. Aquesta obra ja està finalitzada i és operativa.

L'ajuda europea també es destinarà a finançar l'obra **Adaptació a UIC del "contrabucle"**, en execució, que adapta el tram I ferroviari, actualment en ample mixt (ibèric i mètric), per al pas de circulacions ferroviàries en qualsevol dels tres amplexos (ibèric, mètric i UIC). Aquest tram de via es coneix popularment com a "contrabucle".

Una altra part dels fons de la UE es dirigirà a l'adaptació de l'ample europeu de la terminal ferroviària del moll de l'Energia, especialitzat en la recepció, emmagatzematge i distribució de recursos energètics. L'execució es farà el 2013.



Actuacions singulars

En un altre ordre de coses cal esmentar el **Subministrament de material granular provenient del reciclatge de la construcció**, que garanteix el

proveïment estable, regular i en volum suficient per a diferents obres del Port.

Cal destacar els òptims resultats i l'aprofitament que s'obté del material granular, tant per la gestió ambiental, com per l'optimització i rendibilitat econòmica que comporta, en poder substituir materials de pedrera per uns altres significativament més econòmics.

S'ha iniciat l'obra **Dragatge general 2012 (dregatge de millora de calats i vores de moll)**, amb la finalitat de recuperar calats en diverses dàrsenes i molls que per diferents motius han sofert variacions i que en limiten la correcta explotació, així com millorar calats en quatre zones de maniobra diferents.

Concretament, és necessari recuperar calats a diverses àrees, a causa bàsicament de la mobilització del material del fons per acció dels sistemes de propulsió de les embarcacions; mentre que a les quatre àrees on es millora el calat (dàrsena del Morrot, dàrsena Sud, revirada Nou Contradic i revirada Sud) cal augmentar-ne la capacitat operativa a les maniobres dels vaixells.

Una vegada extrets els productes del dragatge, es transporten i s'aboquen a les zones establertes segons la seva categoria i seguint uns estrictes controls mediambientals. El material tipificat amb categoria I s'aboca a la zona d'abocament exterior, mentre que el tipificat com a categoria II s'aboca a la fossa de transferència interior.

Una altra actuació singular iniciada aquest any és la **Remodelació de l'àrea pesquera (instal·lacions fàbrica de gel)**, que consisteix en el subministrament i instal·lació de la maquinària específica de la fàbrica de gel i que, per la seva singularitat, s'ha considerat necessari segregar de la construcció de l'edifici. També s'hi inclou la definició de totes les instal·lacions necessàries per al funcionament, que s'hauran d'incorporar al projecte de l'obra civil de la fàbrica de gel.

Aquestes obres s'inscriuen en el plantejament de reordenació i millora de tot el moll de Pescadors i zona de la Torre del Rellotge, els espais del qual es preveu reurbanitzar d'acord amb les noves instal·lacions i la configuració oberta al públic.





SISTEMA DE QUALITAT

El departament elabora informes trimestrals i un d'anyal sobre el Sistema de Qualitat (SdQ) del Port de Barcelona, que pretén ser una fotografia de la gestió del pas de la mercaderia pel Port, a fi de detectar els punts febles que permetin implantar la millora contínua.

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), l'Àrea PIF, la Duana i els Serveis d'Inspecció– i presenta dades relatives al control dels processos i als índexs de qualitat.

La disminució en les reclamacions/garanties respecte de l'any anterior es deuen, entre altres factors, a les diferents accions proactives que faciliten la transparència del procés del pas de la mercaderia pel Port de Barcelona.

REFERENCIALS DE SERVEI DEL PORT DE BARCELONA

Els referencials de servei són instruments que distingeixen les organitzacions que els adopten per un alt grau de qualitat en la prestació de serveis. Aquests referencials detallen una sèrie de característiques de qualitat de servei (compromisos per oferir un servei de qualitat al client), que van més enllà del compliment de les obligacions reglamentàries establertes.

Les característiques de qualitat de servei han de ser objectives, mesurables i enregistrables, i el resultat de la seva aplicació ha d'aportar valor afegit per al client. Així, s'estableixen paràmetres objectius, el compliment dels quals permet a les empreses obtenir la certificació en un determinat servei.

A continuació es detalla l'estat dels referencials durant l'any 2012:

- **Referencial de Servei Específic per a Tràfic de Mercaderia Rodada i Passatgers (Ro-Pax)**

L'organisme públic Puertos del Estado va fer la validació d'aquest servei el dia 7 de març de 2012. La previsió és que durant el 2013 les terminals especialitzades en aquest tipus de tràfic valorin la possibilitat de certificar-se, d'acord amb aquest referencial.

- **Referencial de Servei Específic per a Terminals de Grànels**

Durant l'any 2012 diverses terminals (Decal, Terquimsa, ERGRANSA, TEPSA i CLH) han renovat les seves certificacions.

- **Referencial de Servei Específic per a Terminals de Vehicles**

El gener de 2012 les dues terminals de vehicles del Port (Autoterminal i Setram) van renovar la seva certificació en el referencial de servei específic per a aquest tipus de terminals.

Al llarg de l'any 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'Equip de Qualitat en la detecció i

INFORMES DEL SISTEMA DE QUALITAT (SdQ)

INTEGRITAT I SEGURETAT	2011	2012	Variació
Contenidors descarregats i carregats plens, dins del SdQ	645.007	631.434	-2,1%
Embalatges manipulats dins del SdQ	2.465.191	1.859.819	-24,5%
Actuacions de l'Equip de Qualitat (EQ) en les incidències dins del SdQ	494	649	31,4%
Incidències internes susceptibles d'activació de garanties	17	9	47,1%
INSPECCIONS FÍSQUES			
Total d'inspeccions físiques	23.056	20.335	-11,8%
% en relació al total de contenidors susceptibles d'inspecció (import+export)	3,6%	3,2%	-9,9%
INSPECCIONS AL PIF			
Contenidors inspeccionats	4.583	5.054	10,3%
RECLAMACIONS/GARANTIES*			
Reclamacions rebudes pel departament	72	46	-36,1%
Garanties abonades	25	11	-56%
Seguretat total en la mercaderia	21	7	-66,6%
Fiabilitat despatx duaner	2	2	0%
Fiabilitat procés SIF i despatx	2	1	-50%
Compromís informació i transparència	0	1	--
Indemnitzacions per programa de garanties (en euros)	8.200,39	2.472,03	-69,8%

*Fa referència als incompliments dels compromisos de la marca de qualitat, que s'analitzen des del departament.

seguiment de les incidències, i que han fet possible una millora considerable en aspectes considerats crítics, tant pel Port de Barcelona com pels seus clients.

- **Referencial de Servei Específic per a Terminals de Contenidors**

L'abril de 2012 la terminal TCB va renovar la seva certificació en aquest referencial.

- **Referencial de Servei per a Navilieres**

Durant el 2012 diverses navilieres s'han certificat: Evergreen (febrer), Maersk (març), MSC (novembre), Royal Caribbean Cruises i Celebrity Cruises (desembre).

Auditories

Auditoria de certificació ISO 9001

El mes d'octubre el Departament d'Operacions de Mercaderies i Qualitat (OMQ) ha superat amb èxit l'auditoria de seguiment de la seva certificació, segons la Norma UNE-EN ISO 9001:2008. L'abast de l'auditoria va ser la Gestió del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona i la conclusió de l'auditoria ha estat que el sistema és eficaç.

A més, al llarg de l'any el departament ha participat com a observador en les següents auditories de certificació, d'acord amb els referencials de servei: Autoterminal (gener), TCB (abril), Decal (maig), Terquimsa (juny), ERGRANSA (setembre), TEPSA (octubre) i CLH (novembre).

ÀREA PIF

El dia 9 de juliol es van posar en funcionament les noves instal·lacions de l'Àrea PIF (Punt d'Inspecció Fronterera), situades a la ZAL Prat.

Es tracta d'un espai polivalent dissenyat per dur a terme amb rapidesa i professionalitat els controls de mercaderies, especialment les d'origen animal, vegetal i productes peribles: des del control de les mercaderies destinades al consum humà (alimentació, medicaments, etc.) fins a la inspecció de la qualitat i la documentació dels productes d'importació i exportació.

L'Àrea PIF ha introduït canvis en el funcionament intern i extern respecte del PIF anterior. La gestió va a càrrec de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), que n'assumeix la gerència, i les operatives i la manipulació de les mercaderies van a càrrec de personal de la Fundació Cares amb el suport de l'Equip de Qualitat del Port de Barcelona. La nova gestió també comporta un nou horari de servei ininterromput, de 8.00 a 20.00 hores, més adequat a les necessitats dels importadors i exportadors.

Les noves instal·lacions han comportat una inversió de 7 milions d'euros, finançats íntegrament per l'APB, i en el disseny hi han participat les administracions implicades: el Ministeri de Sanitat, Serveis Socials i Igualtat, el Ministeri



d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient, i el Ministeri d'Economia i Competitivitat.

L'Àrea PIF té unes dimensions pensades per atendre les necessitats que generaran els futurs tràfics del Port de Barcelona: 5.729 m² construïts, 3.119 m³ de cambres frigorífiques, repartides en tres espais: temperatura ambient, refrigeració (-4 °C) i congelació (-18 °C), 8 zones operatives diferents, amb 31 molls de càrrega i una zona d'aparcament i espera de camions, amb 19 places.

PLANIFICACIÓ I CONCESSIONS

La inversió que els diferents concessionaris han realitzat en l'àmbit portuari durant l'any 2012 ascendeix a 182,6 milions d'euros. Gran part d'aquesta inversió s'ha concentrat en les actuacions relatives a la nova terminal de contenidors del moll Prat, l'ampliació de l'actual concessió de la Terminal de Contenidors de Barcelona, al moll Sud i la terminal de passatge i càrrega rodada de Grimaldi, al moll Costa. A continuació, es descriuen els projectes i les actuacions més rellevants iniciades o en fase d'execució durant l'any 2012.

Projectes

Nova Bocana Business

Es tracta d'un nou complex d'edificis (edificis A i B) destinats a oficines, situat a la nova bocana, i consta de planta baixa més 4 plantes. Cada edifici s'estructura com un edifici autònom amb accessos propis que s'uneixen per un aparcament subterrani comú. El conjunt d'edificis, amb una superfície de 19.415 m² i un pressupost de 29 milions d'euros, ha servit per acollir el trasllat de més de 1.000 treballadors de l'empresa Desigual.

Tercat

La construcció de la terminal de contenidors de Tercat al moll Prat s'ha produït gràcies a l'execució simultània de les següents parts del projecte global: zona concessionada, zona de maniobres, terminal ferroviària i blocs d'edificis.

- **Zona concessionada**

Amb un pressupost de 63,8 milions d'euros, la zona concessionada està formada per l'àrea d'emmagatzematge de contenidors.

Els contenidors s'emmagatzemen mitjançant grues ASC (*Automatic Stacking Cranes*) que es desplacen perpendicularment a la línia del moll, en 18 blocs d'emmagatzematge, d'aproximadament 325 m de longitud i 26 m d'ample.

- **Zona de maniobres**

L'àrea de maniobres té una longitud de 1.000 m de front d'atrada. A partir de la línia de moll es disposa d'una franja de 93 m d'ample, on s'implanten les vies de les grues de moll. Es tracta de 8 grues Super Post Panamax. El pressupost total de la zona de maniobres és de 14,9 milions d'euros.

- **Terminal ferroviària**

La terminal ferroviària de Tercat, al moll Prat, està



considerada com la més gran d'Espanya. Disposa de 8 vies d'ample UIC, 750 m de longitud i 2 connexions amb les vies de l'APB, denominades connexió nord i sud. Les vies, amb excepció de la n. 8, que va embeguda en formigó, es disposen sobre balast, amb una espessor mínima de 25 cm. Les travesses són de formigó pretensat per a doble ample de via. Es preveu que l'any 2013, la terminal podrà operar amb grues RMG. El pressupost total de la terminal ferroviària és de 21,7 milions d'euros.

• Edificis

Durant l'any 2012, dins del projecte de la nova terminal de Tercat (BEST) s'han executat els edificis següents: un taller de manteniment d'equips, un edifici tècnic i una nau d'inspecció duanera.

Tradebe PS (terminal de líquids a granel)

El projecte de Tradebe ha consistit en la construcció d'una terminal de manipulació i emmagatzematge de líquids a granel, a les parcel·les C-21 i E-11, del moll de l'Energia. La superfície total de la terminal és de 61.445 m², té una capacitat de 450.000 m³ i comprèn la construcció de 3 basses de contenció, edificis d'oficines (dos edificis modulars d'oficines: un de dues plantes i 114 m² i un altre d'una planta i 40,2 m²), edifici de serveis (prefabricat d'1 planta de 308 m²), carregador de cisternes, 2 bàscules, sistema de protecció contra incendis, feix de canonades, urbanització d'una superfície de 17.077 m² i instal·lacions exteriors. El pressupost de les obres ha estat de 50 milions d'euros.

Marina Barcelona 92

Fruit de la nova concessió a Marina Barcelona 92, de 12 ha de superfície, s'hi han hagut de fer obres d'ampliació i de condicionament. Els treballs han consistit en la remodelació de la dàrsena i la rehabilitació dels edificis als molls Oriental, Occidental i Catalunya. Les actuacions que comprenen el projecte es basaven en una ampliació dels

molls existents, canalitzacions per unificar els serveis dins de la dàrsena i la construcció d'una biga cantell al moll del dic Sec. Pel que fa a les intervencions edificatòries, es van rehabilitar els edificis E, F i G per adaptar-los als nous usos, actualitzant els elements constructius i buscant la millora de les seves prestacions. El pressupost del projecte va ser de 13,9 milions d'euros.

TCB (ampliació de concessió: fase 1 i fase 2)

Les actuacions en el projecte de TCB, iniciades durant l'any 2012, han consistit en l'ampliació de la plataforma d'operacions de la terminal de contenidors de TCB al moll Sud. Aquest projecte és la continuació del projecte d'ampliació de la terminal ferroviària de TCB, en la qual es va preparar la terminal per rebre trens d'ample internacional UIC. Els treballs realitzats fins ara són la construcció de l'esplanada i el canal de drenatge.

El pressupost total de les obres ascendeix a 28,5 milions d'euros.

Marina Port Vell

El projecte de rehabilitació del moll del Dipòsit i zona de sota muralla per part de Marina Port Vell ha consistit bàsicament a executar una nova plataforma d'11 metres d'amplada, que permeti la circulació de vehicles, mitjançant un forjat de formigó armat amb biguetes prefabricades i prelloses. A més, el projecte preveia la demolició del forjat inferior del moll del Dipòsit i la substitució per un de nou, més lleuger. El pressupost de les obres ha ascendit a 5,3 milions d'euros.

Bunge (substitució tancaments edificis)

Aquest projecte es refereix a les naus industrials de Bunge i a la cinta transportadora cap a Egransa. Es van retirar les cobertes de fibrociment i tancaments verticals amb plaques de fibrociment i es van substituir per plaques de tancament (xapa acrílica perfil "greca 280"). La superfície total substituïda és de 27.406 m² i el pressupost de les obres ha ascendit a 5 milions d'euros.



Tepsa

Al moll de l'Energia, façana oest, paral·lela al vial d'accés, s'han remodelat els accessos a l'empresa Tepsa i s'han unificat i reformat les oficines de la terminal: s'ha construït un aparcament i s'han adaptat els sistemes auxiliars actuals (accessos de vehicles, control d'inventaris físics, vigilància perimetral, actualització d'elements, monitorització d'operacions i instal·lacions de personal). El disseny de la nova terminal pretenia corregir la dispersió d'entrades i sortides de la terminal i d'oficines d'expedició, amb l'objectiu de facilitar el control d'accessos, oferir una zona d'aparcament, unificar les oficines d'expedició i ampliar el nombre de bàscules d'entrada i sortida. La inversió del projecte ha estat d'1,6 milions d'euros.

Terquimsa

La construcció de la bassa de contenció 9 de la terminal Terquimsa ha comprès la construcció de 6 tancs: tres de 3.770 m³ i tres de 2.600 m³. Per a la recepció dels productes destinats a aquests tancs es preveia la utilització de l'atrancament 32-C, la interconnexió del qual es realitzaria mitjançant les noves canonades que recorrerien pel fossat de canonades existents. A més, està prevista la instal·lació d'un carregador de camions cisterna per a la càrrega de tots els productes, mitjançant bomba i braç alineat amb cada tanc. Així mateix, també hi ha prevista la instal·lació d'una canonada de producte al carregador de ferrocisternes de la terminal de TEP SA. El pressupost de les obres ha estat de 10,4 milions d'euros.

Lacisa

Lacisa ha executat el projecte d'adequació i ampliació d'una parcel·la situada al sector 8 de la ronda del Port per urbanitzar-la posteriorment. A la parcel·la, de 12.845 m² de superfície, s'hi han construït les instal·lacions següents: l'edifici A, destinat a cafeteria i lavabos, amb una superfície de 143 m² i l'edifici B, per a oficines, i de 49 m² de superfície. La urbanització de la parcel·la inclou obres en la xarxa de sanejament, nous paviments de formigó, zones d'enjardinament, tanques perimetrals, portes metàl·liques d'accés i zones d'aparcament. El pressupost total del projecte ha estat d'1,2 milions d'euros.

Grimaldi

S'han iniciat els treballs del projecte de Grimaldi, al moll Costa, per a la construcció d'una terminal de passatge i càrrega rodada. Les obres comprenen els treballs de demolició de paviments i de les edificacions anteriors, la formació d'una esplanada de 6 ha de superfície i la construcció de la nova terminal per a 3.000 passatgers, de 3.445 m² de superfície, amb planta baixa més dos pisos. El pressupost del projecte és de 17 milions d'euros.

Jetty Sur

El projecte de la nova canonada multiproducte amplia la interconnexió entre les terminals i l'atrancada per a vaixells de líquids a granel. Aquestes noves instal·lacions comprenen: una canonada de 20" de diàmetre per a multiproducte, una línia de *by-pass* amb la canonada ja existent, un sistema de purgues de PSV a l'atrancada, construccions metàl·liques per a suports, adequació de passarel·les i escales. El pressupost d'aquestes instal·lacions ascendeix a 352.000 €.



Altres projectes

- **Enagas**

L'any passat es va detectar un descalçament en la cimentació de les caixes adossades per a la captació d'aigua marina, situades entre els atracaments 32G i 32H, del moll de l'Energia. Enagas va elaborar el projecte constructiu de reparació que proposava la col·locació de sacs de geotèxtil reomplerts de formigó i l'execució d'una pantalla de pilons, d'1,5 m de diàmetre i 13,5 m de profunditat, complementats amb un reperfilat i la col·locació d'un mantell de protecció de la banquetta. El pressupost total de l'obra va ser d'1,1 milions d'euros.

- **Reial Club Marítim**

El Reial Club Marítim de Barcelona va presentar el projecte per a l'establiment d'un restaurant, situat al moll d'Espanya, núm. 4. El local, situat a les plantes baixa i primera de l'edifici, compta amb menjadors, cuina, lavabos, vestuaris i magatzems.

- **Canonades per a l'atracada 33B**

Meroil ha iniciat els treballs per implantar el feix de canonades exteriors a l'atracada 33B, per donar subministrament de combustible a gavarres. Aquests treballs consisteixen en la instal·lació de suports de 6,5 m de gàlib, situats aproximadament cada 14 m i braços de càrrega d'1,8 m d'ample. Com a treballs previs, es van enderrocar les rampes per a carregadors de gànguils, es van anivellar parcel·les i es van executar lloses.

- **Far de Calella**

Per tal de millorar l'espai exterior del far de Calella, l'ajuntament d'aquesta ciutat va fer un seguit d'actuacions per adequar el far a la normativa vigent de seguretat, atès l'elevat nombre de visitants que rep. Aquestes intervencions comprenien el reompliment de les baranes i la col·locació d'il·luminació exterior i de mobiliari urbà.





POLICIA PORTUÀRIA

Durant l'any 2012 destaca que el nombre d'accidents de circulació ha disminuït, igual que algunes actuacions que comporten diligències penals.

A continuació es detallen els factors que han repercutit en aquestes variables, segons les funcions que desenvolupa la Policia Portuària dins el recinte portuari com a policia de seguretat ciutadana, de trànsit, assistencial i administrativa.

Seguretat ciutadana. El nombre de diligències ha augmentat un 18% respecte de l'any passat: s'han tramitat 370 minuts, que s'han presentat als corresponents cossos policials, i han suposat 69 detencions. De les minuts realitzades s'han derivat diversos procediments judicials que han implicat 178 citacions (-13%) d'agents portuaris a declarar als judicis corresponents.

A la zona pública del Port s'han dut a terme 306 actuacions, un 83% del total, que han comportat diligències penals (+25%), però han disminuït els furtus (-11%) i els robatoris amb violència (-35%).

D'altra banda, a la zona restringida s'ha reduït el nombre de minuts un 46%, molt probablement gràcies a les mesures preventives (Pla de contingències) previstes davant les aturades del transport de contenidors i la coordinació entre els diferents cossos policials.

Policia de trànsit. Els agents portuaris han participat en la majoria de campanyes del Servei Català de Trànsit (ús de cinturó i casc; distraccions al volant; ús de telèfons mòbils; controls d'alcoholèmia; controls de documentació, etc.), a més de diverses campanyes promogudes per la Prefectura de la Policia Portuària. Destaca que de les 1.018 proves de control d'alcoholèmia realitzades, només 15 n'han resultat positives.

Pel que fa a les denúncies, se n'han imposat 822 amb butlletí del Servei Català del Trànsit (-4%) i 4.665 amb butlletí de l'Autoritat Portuària de Barcelona (-2%).

Les infraccions per incompliment en matèria de transports s'han comunicat a la Direcció General de Transports de la Generalitat, un total de 113 (+8%), i pel que fa a les infraccions del Reglament Metropolità del Taxi, n'hi ha hagut 68 (+31%), comunicades a l'Institut Metropolità del Taxi.

Una dada molt favorable és el descens de la sinistralitat dins del recinte portuari, aquest any s'han registrat un total de 88 accidents de trànsit (-28%) i cap ha estat mortal. També el nombre de ferits s'ha reduït notablement, en un 48%.

Policia assistencial. Pel que fa a les assistències sanitàries, s'han gestionat 507 intervencions d'ambulàncies en territori portuari (+50%). En aquest sentit, convé subratllar el bon funcionament del conveni de coordinació i col·laboració entre la Policia Portuària i el SEM-061 i, a l'àrea restringida i logística, amb el FREMAP, amb temps de resposta inferiors als 7 minuts.

Tot i que el nombre d'accidents greus ha estat un 76% menor, el d'accidents lleus ha crescut un 43% i ha propiciat que l'accidentalitat laboral hagi augmentat un 14% respecte de l'any 2011. Aquesta evolució global s'explica en part pel fet que, en col·laboració amb el Departament de Prevenció de Riscos Laborals de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), durant el 2012 s'han millorat els procediments i el document de recollida de dades dels



accidents, amb un apartat específic per a la classificació dels accidents laborals, que ha aportat un coneixement més clar de la realitat laboral.

Polícia administrativa. En l'àmbit de la venda ambulat no autoritzada s'ha produït un augment significatiu de productes intervinguts, 655 actes de comís (+200%), que s'explica principalment per les mesures de pressió que s'exerceixen, en col·laboració amb la Guàrdia Urbana de Barcelona.

Amb motiu del desallotjament de l'antiga terminal Estibadora de Ponent, s'han registrat un total de 159 actes administratius per sortida de material, confrontada amb les autoritzacions dels administradors concursals.

Des de l'Oficina de Suport s'han gestionat 127 CEA (comunicat d'expedient d'avaria) i s'han tramitat 141 SIT (sol·licitud interna de treball). Aquestes darreres tenen per objecte comunicar al Departament de Conservació de l'APB diferents necessitats de treballs detectades pels agents mentre patrullen, com ara la reparació o col·locació de nous senyals de trànsit, reparacions de tancaments, casetes de control, etc.

Protecció i seguretat portuària

El sistema de control d'accés al moll de l'Energia de les persones no habituals ha permès controlar l'accés per la porta 31 (P-31) d'un total de 19.358 persones (+3%). Un sistema semblant ha controlat l'accés de 539 persones al moll Adossat (+44%).

Dins el conveni de col·laboració entre el Port de Barcelona i bombers de Barcelona, s'han dut a terme un total de 1.026 intervencions (+29%) dels Grups de Prevenció de Riscos, consistents en la presència d'un equip de Bombers i una patrulla de la Policia Portuària en el moment de la càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses, incloses en l'article 15 del RD 145/1989, Reglament d'admissió manipulació i emmagatzematge de mercaderies perilloses als ports.

D'altra banda, s'han cobert els serveis necessaris a les terminals per a les 847 escales de creuers d'aquest any i per a les operatives de desembarcament i embarcament dels 2.024 ferris de cabotatge i *short sea shipping*.

Des del centre de control s'han gestionat 11.459 documents relacionats amb el Codi ISPS (normativa internacional en matèria de seguretat de vaixells i instal·lacions portuàries), en col·laboració amb l'oficina de l'oficial de Protecció del Port. I conjuntament amb el Departament de Medi Ambient s'han activat 336 procediments mediambientals.

Equipaments

Atès que una de les funcions de la Policia Portuària és el control d'entrades i sortides del Port, a l'apartat d'equipaments és remarcable la construcció, habilitació i posada en funcionament, a principis de juliol, de dos nous accessos (el P-43 i el P-42, encara provisional), coincidint amb l'inici de l'activitat de la nova terminal BEST, al moll Prat, i del nou Punt d'Inspecció Fronterer (PIF), a la ZAL Prat.

L'accés P-43 connecta el Polígon Pratenc amb la ronda del Port i el moll Prat i l'accés P-42 provisional connecta la ZAL PRAT amb la zona comercial i el moll Prat; quan el P-42 sigui definitiu estarà situat més al nord i connectarà la zona comercial restringida amb el PIF.

El mes d'agost la Policia Portuària va estrenar nova imatge en l'uniforme, que ha canviat el color groc per una combinació de blaus i està fet amb materials més moderns i tècnics.

Protecció portuària

Seguint la normativa de protecció portuària, els fets més destacables que s'han produït durant l'any 2012 han estat els següents:

- La inspecció de seguretat de la Comissió Europea, el mes de maig, per supervisar el compliment de les directrius europees de protecció, directriu 2005/65 i reglament 725/2004. S'ha inclòs la implantació dels plans de protecció del Port de Barcelona a tres instal·lacions portuàries (Acciona, Creuers del Port i Palacruceros) i a tres vaixells (*Zurbaran*, *Excelsior* i *Rotterdam*), tots afectats per la normativa.

- La participació durant el mes de juny en l'Operació MACO, en col·laboració amb la Guàrdia Civil, per fer proves pilot específiques i contrastar el control i les inspeccions exercides sobre el passatge, els equipatges i els vehicles a les terminals de cabotatge i de *short sea shipping*, en concret, en operatives de Balearia, Grandi Navi Veloci i Acciona.
- La pràctica anual de seguretat i emergència, que aquest any s'ha fet al centre comercial Maremagnum (moll d'Espanya), ha consistit en una situació d'amenaça NRBQ (nuclear, radiològica, bacteriològica i química). Durant l'exercici s'ha posat a prova la capacitat de resposta i coordinació dels cossos policials i dels grups d'emergència.
- La sol·licitud de renovació d'autorització administrativa del Sistema de Videovigilància del Port de Barcelona a la Comissió de Control dels Dispositius de Videovigilància de Catalunya i l'ampliació del sistema amb 25 càmeres addicionals.
- L'actualització del Pla de protecció, abans de fer-ne la tramesa definitiva al Ministeri d'Interior, amb les aportacions i modificacions realitzades per a les noves instal·lacions afectades pel codi ISPS.

Dins de l'apartat de **mesures de protecció implantades** destaca la instal·lació del sistema de lectura OCR de matrícules, que en una primera fase s'ha desenvolupat als accessos perimetral del Port, mitjançant càmeres que permeten una identificació automàtica de les matrícules dels vehicles que hi accedeixen.

Aquest any també ha acabat la transició a les targetes d'acreditació electrònica de tots els usuaris del Port de Barcelona, amb la renovació de les acreditacions de grans col·lectius, com ara els estibadors portuaris (1.098) i la coordinació amb les instal·lacions portuàries per adherir-se al sistema.



Oficina de Protecció Portuària	Nombre
Inspeccions a instal·lacions portuàries (afectades i no pel codi ISPS)	29
Auditories/verificacions a instal·lacions portuàries (afectades i no pel codi ISPS)	13
Supervisió de pràctiques i exercicis de seguretat	16
Reunions de seguretat (cossos policials i autoritats, empreses de seguretat privada i de mesures tecnològiques, navilieres, consignataris i consolats estrangers)	76
Acreditacions i permisos	Nombre
Acreditacions a usuaris del Port de Barcelona	11.166
Tramitació d'expedients sancionadors	4.173
Expedients per canvi de titular	210
Permisos per a actes i esdeveniments	150

Seguretat Industrial

Durant l'exercici 2012 el tràfic de mercaderies perilloses ha estat de 8.988.689 tones, un 22% del tràfic total; d'aquestes, les mercaderies a granel representen un 20% i les contenitzades, un 2%. Els GPR (Serveis del Grup de Prevenció de Riscos) han significat l'1,1% de les autoritzacions i les mercaderies acollides a l'article 15 del RD 145/89, el 7,1% del total d'autoritzacions.

Aquest any s'ha constituït el Comitè d'Autoprotecció, seguint les directrius del Decret 82/2010, sobre plans d'autoprotecció i, paral·lelament, s'ha actualitzat el Pla d'autoprotecció del Port de Barcelona (PAU). Aquest pla, vigent des de novembre de 2009, ha estat homologat per la Comissió de Protecció Civil de Catalunya, el 26 d'abril de 2012.

En el marc del conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona en matèria de protecció civil, prevenció i extinció d'incendis i salvament, a l'apartat de la formació dirigit a Bombers de Barcelona, s'ha realitzat el Curs de formació tàctica del cap de grup, a l'École National Supérieure des Officiers de Sapeurs-pompiers, de França. També s'han fet seminaris de manteniment i reparació d'equipament subaquàtic, així com un curs d'extinció d'incendis en vaixells, al Centre de Seguretat Marítima de Jovellanos.

Pel que fa a inversions, s'ha fet el concurs d'adjudicació d'una nova autobomba pesada amb sistema CAF, que es destinarà al nou Parc de Bombers de Montjuïc i s'ha adjudicat un nou contenidor per a intervencions davant de risc químic.

Quant a la planificació d'exercicis, pràctiques i simulacres al recinte portuari, s'han fet els simulacres interns corresponents amb totes les empreses subjectes a la legislació d'accidents majors, dins del marc del PLASEQCAT, i s'ha participat en els plans d'autoprotecció de les respectives plantes, amb la coordinació del PAU del Port. A més, s'ha ampliat el contingut i el nombre d'empreses que participen al Pacte d'Ajuda Mútua (PAM) del Port de Barcelona.

Estratègia i Desenvolupament

1.6



DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA DEL PORT

Durant el 2012 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha continuat desenvolupant els serveis de mercat sota el concepte de port en xarxa. Aquest concepte consisteix en apropar als clients del *hinterland* l'oferta dels operadors marítims de Barcelona i dels operadors locals, a través de diferents centres de serveis que formen la xarxa del Port i adaptant-se a les necessitats de cada mercat.



El mercat de Catalunya

Els serveis ferroviaris a Catalunya han assolit els 3.228 TEU manipulats durant el 2012. Això demostra que els serveis ferroviaris són també aptes per a distàncies curtes.

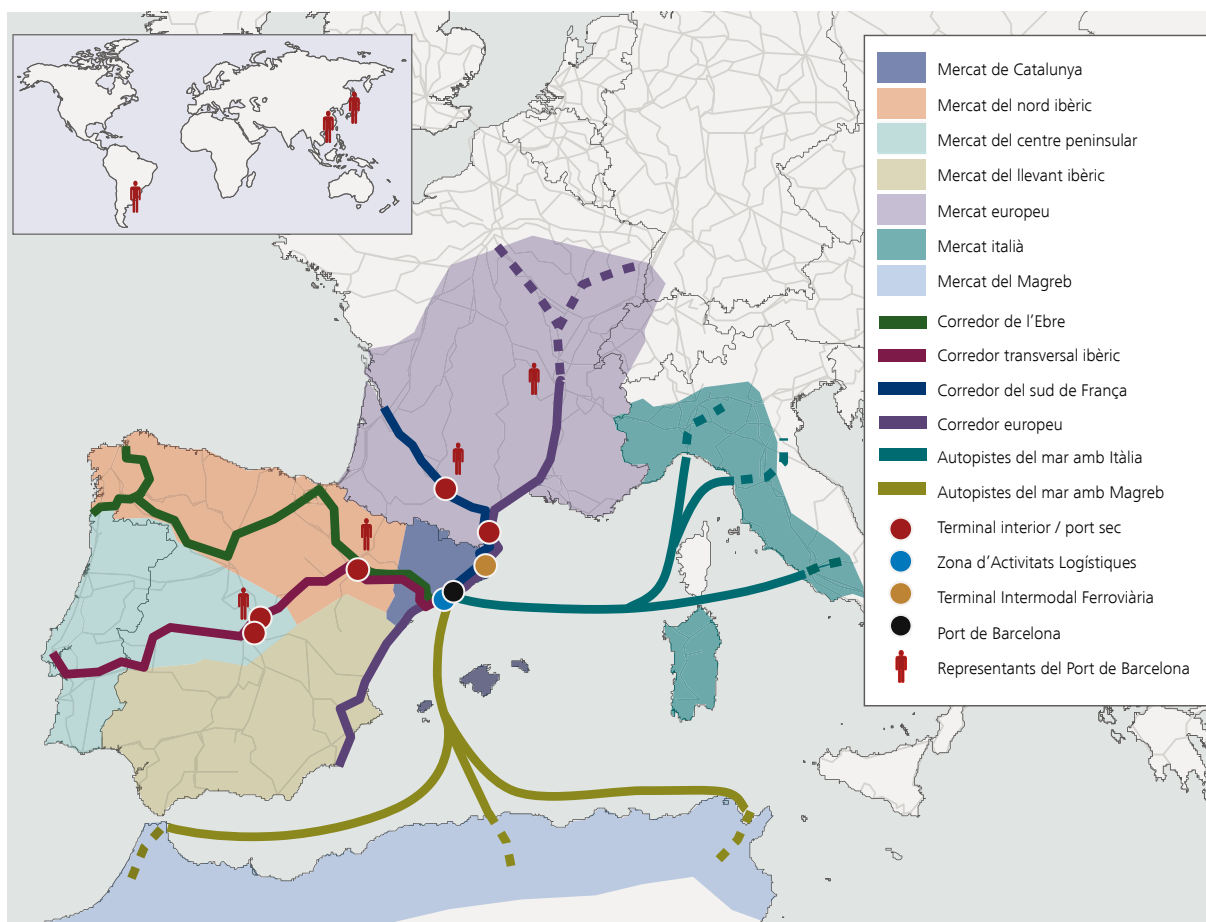
La principal inversió en infraestructures del Port de Barcelona en el mercat català és la societat **Terminal Intermodal de l'Empordà** (TIE, SL), en la qual participa amb un 49% del capital. Es tracta del conjunt format per la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà i l'actual terminal 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'hi implantaran, 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 amplex 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, consegüentment, 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 l'Estat espanyol i Portugal.



En aquest exercici el creixement del volum total d'activitat de la terminal a nivell ferroviari ha estat d'un 50% i ha registrat 75.518 TEU amb el Port de Barcelona.

L'altra gran terminal intermodal d'Aragó, Zaragoza Plaza, ha registrat un tràfic ferroviari amb Barcelona de 21.092 TEU. Amb Selgua (Osca) s'ha enregistrat un gran creixement respecte el 2011, concretament un 225%, i s'ha arribat als 23.124 TEU. D'altra banda, s'han mantingut les destinacions al nord-est interior com Júndiz (Vitòria) amb 2.585 TEU manipulats i Villafria (Burgos) amb 3.411 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 (tmC)**, 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 Azuqueca (amb 60.000 m² de superfície) arribi al seu màxim de capacitat.

Actualment, el Puerto Seco 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. Durant aquest any 2012, el tràfic ferroviari amb aquesta instal·lació ha estat de 6.039 TEU manipulats.

La terminal tmC disposa de dues terminals ferroviàries per a mercaderia contenitzada, que funcionen de forma coordinada i que sumen una superfície de 135.000 m², i d'una àrea logística (també amb accés ferroviari), d'uns 90.000 m².

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.

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 manipulat un total de 2.023 TEU.

El servei Barcetoulouse Express, que també rep ajudes Marco Polo, connecta el Port de Barcelona amb Tolosa i Bordeus i ha registrat un tràfic total de 193 TEU.



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 2012. Durant aquest any també ha presentat en consorci amb altres entitats sol·licituds per participar en nous projectes cofinançats.

PROJECTE	OBJECTIU	PARTICIPANTS	COSTOS I FINANÇAMENT
Projectes internacionals liderats i coordinats pel Port de Barcelona			
Adaptació de la xarxa ferroviària del Port de Barcelona a ample estàndard (UIC)	Adaptació de diversos trams de la xarxa ferroviària interna del Port de Barcelona (connexió moll Prat a la xarxa a través del carrer 4, connexió amb el moll de l'Energia i "contrabucle") en ample UIC mitjançant un tercer carril	Líder del projecte: Port de Barcelona	Costos totals: 10.000.000 € Contribució UE: 1.000.000 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans europea de Transporte (RTE-T)
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: Escola Europea del SSS Altres <i>partners</i> : Port de Barcelona, Contren, SNCF, ports de Civitavecchia y Gènova i altres.	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 Valencia Altres <i>partners</i> : Port de Barcelona, Escola Europea del SSS, Autoterminal, UPC, Indra, Contren i altres.	Costos totals: 5.803.508 € Contribució UE: 2.901.754 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans europea 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 Trans europea 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, i altres.	Costos totals: 14,81 millones € Contribució UE: 9.958.599 € 
	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, Universitat de Provence	Costos totals: 2.281.420 € Contribució UE: 1.711.065 € 

PARTICIPACIÓ EN ORGANITZACIONS INTERNACIONALS

El Port de Barcelona dona especial rellevància a l'enfortiment del diàleg i l'intercanvi d'experiències amb altres ports en el marc d'organitzacions portuàries internacionals. La participació en aquests àmbits permet conèixer les últimes tendències logístiques i portuàries, així com el desenvolupament de la posició del Port respecte de les noves legislacions, especialment la política de transports de la Unió Europea (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.



L'any 2012 el Port de Barcelona ha accedit a la presidència de l'**Organització Europea de Ports Marítims (ESPO)**. El nomenament ha tingut lloc durant l'assemblea general de l'organització, celebrada el mes de novembre, on també s'ha produït el relleu en la presidència del Comitè d'Intermodalitat i Logística de l'ESPO, que des de 2008 mantenia el Port de Barcelona. L'ESPO té com a principal missió influir en la política comuna de la UE per convertir el sector portuari europeu en un element clau de la cadena de transports. La participació en l'ESPO ha permès que el Port col·laborés en el procés d'establiment de la nova Xarxa Transeuropea de Transports (TEN-T), publicada el 19 d'octubre del 2011. Així mateix, ha permès fer el seguiment dels projectes del 2012 de la Comissió Europea en l'àmbit dels ports, entre els quals destaca l'inici de la revisió de la política europea de ports.

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

El Port manté la segona vicepresidència de l'**Associació Internacional de Ports** (IAPH, International Association of Ports and Harbors), i es preveu que pugui accedir a la presidència el 2015. 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 conferència anual d'aquesta organització a Jerusalem (Israel), amb l'assistència de 200 delegats de la indústria marítima i portuària, organitzacions internacionals i autoritats nacionals.



En 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 últims 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. Durant el 2012 el comitè ha continuat amb la difusió de l'informe *Port community*



systems benchmarking survey, que va publicar el 2011 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. Paral·lelament, i entre altres accions, el 2012 el comitè ha efectuat el seguiment de les principals accions en facilitació del comerç de l'Organització Mundial de Duanes (WCO) i l'Organització de Nacions Unides per a la facilitació del comerç i el comerç electrònic (UNCEFACT).



El mes de novembre, l'associació **Intermed** (integrada pels ports de Barcelona, Marsella i Gènova) ha defensat a la seu del Parlament Europeu, a Brussel·les, el gran potencial dels ports mediterranis en una logística europea més equilibrada i sostenible. En nom de l'associació, el màxim responsable del Port de Marsella, Jean-Claude Terrier, ha presentat la ponència "El rol dels ports del Mediterrani en una xarxa de transports i una logística europea més sostenible i eficient", amb l'assistència d'europarlamentaris i experts de la Comissió Europea.

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 promoure la indústria del creuer en el Mediterrani i les àrees properes. El Port de Barcelona ha pres part, com a membre del comitè de direcció de Medcruise, en dues assemblees generals d'aquesta associació, celebrades a Tunísia i Marsella. A més, ha participat juntament amb Medcruise en la fira Seatrade Med, celebrada a Marsella del 27 al 29 de novembre.

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 al nord d'Àfrica.

L'estreta col·laboració amb Casa Àsia ha permès aprofitar el coneixement i contactes institucionals i empresarials d'aquest organisme i col·laborar en la promoció i realització d'activitats orientades a millorar les relacions entre ambdós continents. Aquest marc col·laboratiu s'ha concretat el 2012 en l'organització de cursos de formació relacionats amb el mercat asiàtic, dins dels programes de cursos del Port de Barcelona dirigits a clients.

En aquesta línia, el Port 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. CEIBS ha estat considerada el 2013 com la millor escola de negocis





de la Xina i la 15a millor del món, segons el rànquing de classificació del *Financial Times*.

El principal objectiu de la presència del Port de Barcelona a CEIBS és aprofundir en el coneixement del mercat xinès, prioritari, a través de seminaris i treballs de recerca relacionats amb la gestió, funcionament i pràctiques d'innovació de la cadena de subministrament en els fluxos de comerç entre Àsia i Europa, així com promoure el diàleg entre els diferents agents de la cadena de subministrament.

En aquest sentit, el 2012 l'escola de negocis de l'IESE de Barcelona va acollir la presentació dels resultats de la investigació realitzada per la **Càtedra Port de Barcelona de Logística** sobre el "Funcionament dels processos d'importació i exportació amb Xina, i els principals reptes per a les empreses espanyoles". En la Jornada van intervenir-hi com a panelistes DSV Air&Sea SAU, Kuehne & Nagel, OperInter Barcelona, SEAT, Campi Y Jove, Grup DIA, i va finalitzar amb una taula rodona integrada per representants de la duana de Barcelona, PortIC, SOIVRE, Kerry Logistics (Spain), Flamagas (Grup Puig) i el Port de Barcelona.

Atès l'interès que va despertar aquest estudi, el Port de Barcelona, amb la participació de l'equip de la Càtedra de Logística, va organitzar una sessió específica adreçada principalment a empreses importadores i exportadores.

La Càtedra ha intervingut, també, en altres jornades com ara la de la European Union Chamber of Commerce in China, amb la ponència "Sostenibilitat a la cadena de subministrament", al Supply Chain Council Annual Event i ha impartit diverses sessions als estudiants d'MBA del CEIBS, sobre cadenes de subministrament a la Xina.

Aquestes actuacions se sustenten en el fet que en aquests moments, les exportacions són el motor de l'economia i els mercats asiàtics, particularment el de la Xina, ha passat a convertir-se en la principal destinació

de les vendes exteriors i fins i tot, malgrat la disminució del consum intern a Espanya i Europa, el mercat xinès continua essent el principal origen de les importacions marítimes.

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 orientades a millorar la seva logística, així com la fiabilitat i traçabilitat del pas de les mercaderies per les instal·lacions portuàries. Es tracta d'oferir d'una forma personalitzada, directa i propera, serveis, productes, accions promocionals i formatives del Port de Barcelona cap al mercat.

Entre els serveis que ofereix la Direcció de Desenvolupament de Negoci destaquen: l'assessorament i la consultoria sobre temes duaners, els estudis personalitzats de cadenes logístiques, els estudis d'emissions de CO₂ a través de SIMPORT, els estudis de costos de la factura portuària, la informació sobre la marca de Qualitat Efficiency Network, i les accions formatives específiques.

A més dels serveis esmentats, a partir de les necessitats detectades dels nostres clients, també es desenvolupen nous projectes que s'han posat en servei durant el 2012, entre els quals destaca l'ampliació de la franja horària per a l'entrega i la recepció de les mercaderies contenitzades (dissabtes, de 8.00 a 14.00) de les terminals de contenidors de TCB i de TERCAT/BEST.

Igualment és important la tasca de promoció, informació i, en alguns casos, de comercialització dels serveis ferroviaris de contenidors del Port de Barcelona (Barcelon, Saragossa, Madrid, Burgos, Tarragona, etc.).

Servei d'atenció al client: 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 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: 902 22 28 58 i el correu electrònic: sac@portdebarcelona.cat

Durant aquest exercici, el SAC ha atès un total de 839 consultes i reclamacions, de forma completament personalitzada.

Formació al client

L'empresa que vol importar o exportar ha de saber aprofitar tots els recursos disponibles que té al seu abast, que li facilitin aquest procés d'internacionalització. El Port de Barcelona treballa, des de fa anys, per oferir serveis que ajudin les empreses a conèixer quins són aquests recursos. Així, el Port aposta per una formació especialitzada i exclusiva que s'adapti a les necessitats reals dels seus clients i que doni resposta a les seves inquietuds.

Els cursos que s'ofereixen van dirigits a donar informació sobre com interactuen cada un dels agents que intervenen en una cadena logística i quins són els documents que es generen a partir d'aquesta interacció.

Al llarg de l'any 2012 s'han organitzat 19 jornades de formació, amb l'assistència de 210 empreses. Entre els cursos i jornades amb més assistència hi ha: la jornada "Procediment duaner segons l'origen de les mercaderies", el curs d'Incoterms i la primera edició de la jornada "Tramitació duanera amb la Xina", organitzada conjuntament amb Casa Àsia.

Un dels principals objectius és aconseguir que els professionals que assisteixen a aquests cursos surtin amb la sensació d'haver aprofitat el temps, i que la formació que se'ls ofereix els sigui essencialment útil i directament aplicable a la seva feina. Les avaluacions que s'obtenen en finalitzar cadascun dels cursos ho confirmen.

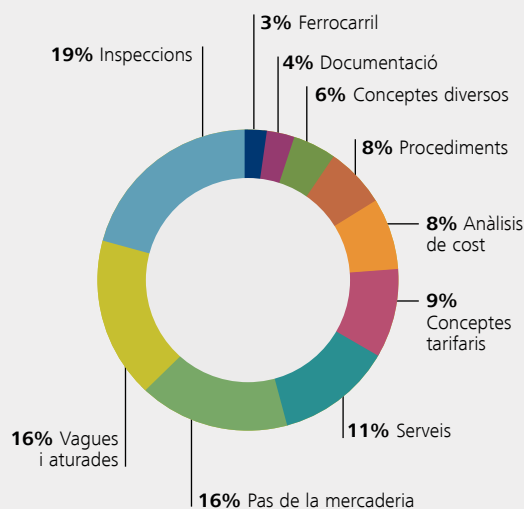
La puntuació obtinguda a la pregunta sobre si s'han assolit els objectius fixats per a les jornades i sobre la utilitat de les jornades han estat valorades en un 4,4 sobre 5 en ambdós casos.

Centre de Serveis al Mercat

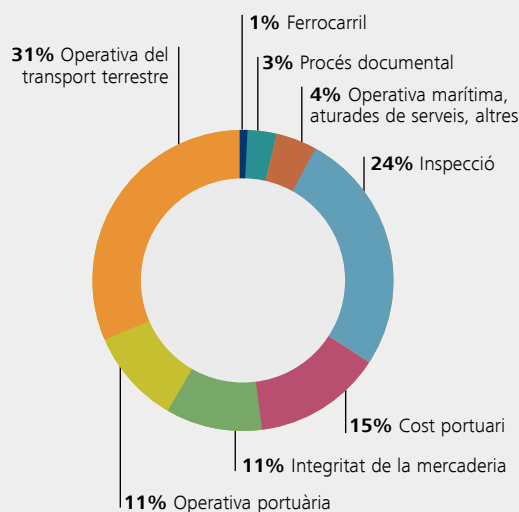
El Centre de Serveis al Mercat (CSM) atén la Península Ibèrica i està format per un equip de persones distribuïdes estratègicament per l'àrea d'influència del Port de Barcelona: Barcelona, Saragossa, Madrid, i el sud de França (Lió i Tolosa).

A través del contacte personalitzat que el CSM manté amb cadascun dels clients es fa una detecció de necessitats que es cobreixen amb les accions i serveis que desenvolupa la Direcció de Desenvolupament de Negoci. Durant l'any 2012 el CSM ha augmentat en un 50% les primeres visites a clients (exportadors, importadors, transitaris, fabricants, i/o distribuïdors) en relació amb el 2011 i ha continuat amb el seguiment de clients visitats en anys anteriors.

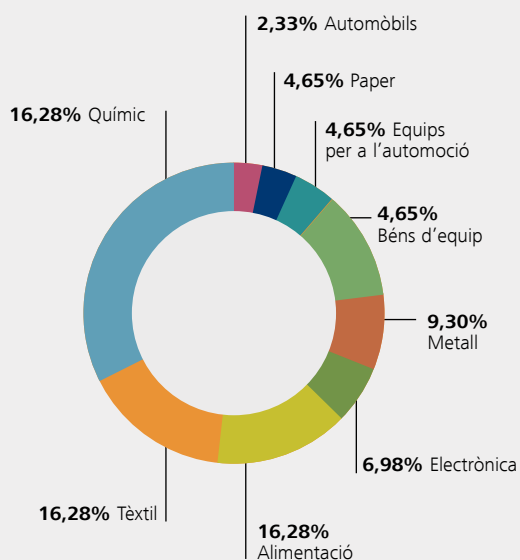
DISTRIBUCIÓ DE LES CONSULTES REBUDES



DISTRIBUCIÓ DE LES RECLAMACIONS REBUDES



DISTRIBUCIÓ DE LES VISITES EN ELS DIFERENTS SECTORS





PROMOCIÓ COMERCIAL

L'estratègia del Port de Barcelona 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 2012 el Departament Comercial ha continuat la línia marcada en anteriors exercicis de donar suport als seus clients. L'especialització en els diferents productes estratègics com ara contenidors, automòbils, *short sea shipping*, sòlids i líquids a granel i ferrocarril ha garantit un millor suport als principals clients –armadors, consignataris, transitaris i usuaris finals. La importància de conèixer les seves necessitats permet desenvolupar accions comercials encaminades a incrementar l'eficiència de les empreses usuàries del Port de Barcelona.

La voluntat del Port en l'àmbit promocional segueix sent la de poder donar cobertura a tots els seus operadors perquè puguin desenvolupar la seva tasca comercial en les millors condicions.

L'estructura de les accions comercials ha continuat en la línia marcada els darrers anys: d'una banda, les accions que han repercutit directament sobre els clients, a través de les bonificacions comercials permeses per l'aplicació de la nova llei així com les actuacions pròpies de promoció comercial, i d'una altra, la presència a fires i congressos, i la participació en fòrums i conferències especialitzades.

Presència a fires i congressos

La decisió sobre la presència del Port en les diferents cites del panorama firal es fa 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 en els més genèrics, com ara la logística, el transport i el *shipping*. La restricció pressupostària, però, de nou ha estat decisiva a l'hora de dimensionar la participació.

El SITL de París ha estat enguany la gran cita europea de la logística firal. El Port de Barcelona ha compartit espai amb les terminals de contenidors Tercat i TCB, les quals han ofert la seva proposta de serveis als principals armadors i grans operadors logístics europeus. Els productes que s'han potenciat en aquesta fira, a banda dels contenidors, han estat el *short sea shipping*, en continu desenvolupament i avalat per la capacitat i la solvència del Port de Barcelona per arribar als països de la conca mediterrània, és a dir, en temps i qualitat adequats; i els serveis ferroviaris, especialment les connexions en ample de via europeu així com les connexions ferroviàries del Port amb França com a *hinterland*.

Al continent americà el Port de Barcelona ha participat novament a la fira Intermodal de Sao Paulo, on s'han consolidat contactes, especialment amb armadors i ports, en un mercat emergent com és el brasiler. Així, les reunions amb armadors i operadors logístics han donat una perspectiva de creixement continuat per als propers anys, lligada a actes de rellevància especial, com ara el Mundial de futbol, l'any 2014, i els Jocs Olímpics, a Rio de Janeiro, el 2016. La fira també ha servit per fer propostes de convenis de col·laboració amb els principals ports

brasilers per tal de desenvolupar tràfics estratègics. Cal destacar la presència de Tercat-Hutchison donant suport als serveis del Port de Barcelona i fent promoció de la seva nova terminal de contenidors BEST.

Pel que fa al mercat xinès, ha continuat com un dels primers focus d'atenció del Port de Barcelona, ja que presenta el volum més gran de negoci. L'estratègia d'actuacions del Port dirigides al mercat asiàtic i en concret al xinès han tingut continuïtat amb l'aplicació del conveni de col·laboració amb la WCA Family i la China International Freightforwarders Association (CIFA). Aquest any el Port ha assistit a la conferència de la xarxa de la WCA celebrada a Xiamen (Xina), una ciutat amb un potencial molt gran on el Port de Barcelona hi està desenvolupant accions estratègiques.

A la zona mediterrània la I Trobada Hispanomarroquina ha citat els principals operadors i transitaris que treballen aquesta àrea que connecta la vessant espanyola amb el Marroc, especialment, amb Tanger-Med. El Port de Barcelona hi ha presentat els seus serveis i ha tingut un estand on s'ha pogut reunir amb empreses marroquines.

Com és habitual, el mes de juny ha tingut lloc a Barcelona la gran cita internacional de la logística i el transport, el Saló Internacional de la Logística (SIL), on el Port de Barcelona ha estat capaç de reunir, un any més, en un sol estand tota la seva comunitat portuària, representada per les quatre associacions: ATEIA, COACAB, Associació d'Empreses Estibadores i Associació de Consignataris de Vaixells. Es tracta de concentrar en un sol espai tots els principals serveis de l'entorn portuari. El Port ha continuat liderant la presència i participació a les diferents trobades i conferències que se celebren

en el marc d'aquest saló, en especial al Fòrum de la Mediterrània.

Quant a la promoció de productes específics, destaca la presència habitual del Port de Barcelona a la fira internacional més important del sector de creuers, la Seatrade Cruise Convention, de Miami.

L'any 2012 el Port ha tornat a participar a Fruit Logística, la principal cita d'aquest sector, amb un estand compartit amb Grimaldi Group. També ha pres part a la fira Medfel, on ha promocionat els seus serveis reefer i de tràfic rodat específic per al sector hortofructícola. En aquesta fira s'organitzen nombroses conferències i debats per analitzar la situació del mercat i també es donen les previsions per a les collites.

En un altra línia d'accions comercials, destaca la presència del Port en nombroses conferències, entre les quals hi ha el TOC Europe, la conferència de referència dels contenidors, on es donen cita els principals ports europeus i s'organitzen simposis que giren al voltant de la cadena logística que implica el transport en contenidor.

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 com afecta les empreses cafeteres. A més, la representació del Port de Barcelona a la European Coffee Federation s'ha centrat en la participació a la reunió que es va celebrar a Ginebra, a la seu d'MSC.

El Port de Barcelona també ha estat present a altres conferències i esdeveniments com la SSS Conference, a Lisboa, els organitzats per Casa Àsia o IESE i també els organitzats per ECG, en el sector automobilístic.



Empreses participades

1.7



CENTRE INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

La Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Barcelona és la plataforma logística intermodal de l'enclavament portuari, que té la missió de contribuir a generar més tràfic marítim a través de l'oferta de serveis logístics de valor afegir a la mercaderia. La ZAL es va crear el 1992 i va ser la primera plataforma logística portuària establerta a Espanya. El seu desenvolupament s'ha convertit en un model a seguir en molts altres entorns portuaris, fins al punt que el seu nom s'ha convertit en genèric per a aquest tipus d'instal·lacions.

CILSA, empresa gestora de la ZAL, a més d'infraestructura logística també ofereix serveis de valor afegits a les empreses i a les persones que hi treballen: un edifici de serveis, el Service Center; el Centre de Formació i Reunions, o l'escola infantil Simphonie, per a infants entre els 0 i 3 anys, i que com a part de la cultura de responsabilitat social corporativa (RSC) de la ZAL i de la conciliació laboral i familiar l'any 2012 ha contribuït a reduir un 23% l'absentisme laboral a les empreses que en són usuàries.

Malgrat l'impacte de l'actual conjuntura, la ZAL manté l'alt compromís amb la RSC i canalitza l'acció social a través de diverses fundacions:

- **Fundació Cares**, que fa serveis logístics i productius i genera treball per a persones amb dificultats d'inserció, principalment amb discapacitats psíquiques, físiques i sensorials
- **Fundació Logística Justa**, que neix de la necessitat de fomentar més equilibri en la introducció dels productes d'economia social dels països del sud als mercats occidentals.
- **Fundación EMI-Manresa**, entitat privada sense ànim de lucre, que té per finalitat formar integrament el personal que ocupa o pot ocupar llocs de treball de responsabilitat específica a les empreses i també fomenta, organitza i promou qualsevol activitat que pugui complementar aquesta formació. Durant l'any 2012 aquesta fundació ha dut a terme tota la seva càtedra formativa al Service Center.
- **Fundació Banc dels Aliments**, entitat benèfica privada, independent i sense ànim de lucre, per a la lluita contra la fam i amb la qual la ZAL ha col·laborat amb la cessió gratuïta d'una nau per a la seva última campanya solidària del 2012.

Aquest any ha continuat la implantació del Pla d'eficiència energètica de la ZAL, que promou l'estalvi de consum energètic entre les empreses i, alhora, potencia la generació d'energia elèctrica amb la instal·lació de plaques fotovoltaïques a diferents cobertes de naus. Fins ara hi ha una potència instal·lada de 5 MWp, que generen uns 6,7 GWh anuals d'electricitat, fet 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'ICAEN per aprofundir més en estratègies i accions d'estalvi energètic en l'activitat logística de la ZAL durant el 2012 i els propers anys.

Una altra novetat ha estat la contribució al foment del concepte "greenlogístic", a través dels serveis ferroviaris



Barcelyon Express i Barcetoulouse, que faciliten que el contenidor arribi des del port fins al centre d'Europa.

En aquest exercici destaca la conclusió del traspàs de l'actiu ZAL-Toulouse, fins l'any 2011 en mans de CILSA, a CPL, empresa participada per CILSA en un 44%.

CILSA és una part essencial del *networking* entre el Port de Barcelona i la seva Comunitat Logística Portuària, és a dir, la capacitat de treballar junts amb plantejaments globals. Es tracta no només de crear xarxes dins la comunitat portuària, sinó també amb les de l'entorn: Marsella, Gènova, València, etc.

L'any 2012 s'han instal·lat a la ZAL o s'ha concretat que s'hi instal·laran el proper any grans multinacionals amb xarxes logístiques pròpies. Fins ara firmes com Decathlon, Carrefour (que ha renovat tres anys més el seu compromís contractual), DHL, DB Schenker, Khuene & Nagel, Hellmann, Nippon Express i Yusen Logistics, entre d'altres, han apostat per la ZAL del Port de Barcelona com a node de connexió entre Europa i la resta del món.

CONSULTORIA – ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Durant l'exercici 2012 l'ILI ha prosseguit amb els projectes plurianuals en els quals participa.

D'una banda, el projecte del **Corredor interoceànic de Guatemala**, en el qual es duu a terme l'assessorament i suport al grup promotor, tant en els àmbits tècnics com en els de tipus econòmic i financer. Durant aquest any s'hi han involucrat també empreses especialitzades en l'estructuració financera d'aquest tipus de projectes, a fi de reforçar la posició dels promotors davant dels mercats de capitals i davant potencials inversors i concessionaris.

A més, s'ha treballat en paral·lel amb el **Corredor d'hidrocarburs**, conjunt de canonades que discorren al costat del ferrocarril per al transport d'aquest tipus de líquids a granel. Complementàriament s'ha estudiat la possibilitat d'independitzar el traçat ferroviari del

d'hidrocarburs, a fi de poder respondre amb més diligència davant un o un altre mercat, i s'ha completat l'estudi ambiental estratègic.

En relació amb el projecte en marxa a **Panamà**, que preveu la construcció d'un nou port i una zona logística industrial adjacent, d'unes 600 ha, s'han acabat els estudis de factibilitat i s'han iniciat els estudis ambientals necessaris, així com les gestions per atreure possibles concessionaris.

El 2012 l'ILI ha iniciat altres projectes més enllà de la consultoria logística convencional, que s'han centrat en el suport i l'assessorament a la gestió o posada en funcionament de plataformes logístiques.

Un d'ells consisteix en l'assessorament als responsables de la **Zona Franca Logística (ZFL) de Medhub**, al nou complex portuari de Tangermed (Marroc). En aquest cas, el suport de l'ILI se centra a definir i concretar l'estratègia de comercialització de la ZFL, ja que fins al moment no s'han aconseguit els objectius que els promotors s'havien fixat.

Un altre dels nous projectes iniciats és l'assessorament a l'empresa brasilera Sepetiba Tecon, S.A. (STSA), pertanyent al grup CSN. Aquesta empresa vol implantar una **plataforma logística multimodal al costat del port d'Itaguaí**, a l'estat de Rio de Janeiro. STSA ja ha dut a terme tots els estudis de demanda i de viabilitat econòmica i financera i actualment l'ILI dóna suport continuat a la posada en marxa d'aquesta plataforma, la qual cosa inclou aspectes de tipus tècnic, comercial, organitzatiu i d'estructuració societària.

FUNDACIÓ CARES

La Fundació Cares (Centres d'alt rendiment empresarial i social) és una entitat creada el 1998 per a la inserció laboral de col·lectius discapacitats (principalment retard mental o malaltia mental) i en risc d'exclusió, que desenvolupa sobretot operacions de suport logístic i productiu per a d'altres empreses. Té com a patrons el

Port de Barcelona, CILSA, CTC - BPO, ADES (Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social), Prosegur i Concatel-Vanture, així com diverses persones físiques procedents del món empresarial.

A finals de l'exercici la fundació comptava amb 359 llocs de treball, un 55% més que l'any anterior. A aquests s'han d'afegir els 36 de l'Empresa d'Inserció Codec, empresa d'inserció d'altres col·lectius amb risc d'exclusió, participada i gestionada per Cares.

Aquest 2012 ha estat un any de creixement i d'estabilització de la gestió d'operacions. S'ha diversificat l'activitat amb nous projectes de gestió de *picking* en magatzems a temperatura controlada a Sevilla, nous projectes a Barcelona (la gestió del PIF del Port de Barcelona), i la gestió de magatzems de venda en línia.

A Madrid s'han estabilitzat els projectes de gestió de magatzems i a Aldaia (València) s'ha mantingut el servei del projecte social (amb atenció personal i social) de 30 llocs de treball per a persones discapacitades en empresa ordinària. D'altra banda, l'aliança amb la Fundació ASPROSEAT, per a la gestió conjunta d'un projecte de manipulacions a la ZAL del Port de Barcelona, ha tingut un resultat positiu ja que ha millorat la gestió i ha diversificat activitats.

Cares gestiona 80.000 m² d'instal·lacions, 23.000 dels quals són a la ZAL Barcelona i a la ZAL Prat. Les activitats predominants són de suport logístic, que representen la majoria del total d'activitats —com ara emmagatzematge i *picking*, manipulacions per a embalatge, logística inversa—, i de suport productiu, com ara acoblament.

Fundació Cares i CODEC han obtingut en conjunt uns ingressos d'11,7 milions d'euros, un increment del 33% respecte al pressupost, diferència generada per nous projectes, i un excedent positiu a ambdues entitats, segons les dades pendents de tancament i auditoria.

Pel que fa a la **promoció**, les activitats més destacades han estat l'edició trimestral de la revista InfoCares, la promoció de la participació de discapacitats a la V Edició dels Premis Antàrtics de Ciència, Tecnologia i Medi Ambient per a Científics Joves (convocats per les universitats Abat Oliva CEU i UIC), el premi CEL 2012 pel Projecte IDELA (Integrant la discapacitat en entorns logístics avançats) i la participació en la promoció del llibre *Experiències que transformen*, d'AEDIPE.

En el capítol **formatiu** s'han dut a terme cursos d'encarregat de magatzems, patologia dual, habilitats socials per a inserció, formació continuada de riscos, ergonomia per a mossos de magatzem, formació de formadors, Excel avançat per gestió, gestió de residus, i emergències i primers auxilis.

L'entitat ha seguit molt activa pel que fa a **accions socials**, amb l'assessorament a les famílies de discapacitats i la participació en el desenvolupament de la Fundació Logística Justa i el patronat de FUSEAT (Fundació Privada Serveis d'Atenció Tutelar). D'altra banda, el Club Esportiu Cares ha continuat prenent part amb els equips de futbol sala i petanca a les lligues catalanes de l'Acell (Federació Catalana d'Esports per a Disminuïts Psíquics), així com a les escoles de bàsquet i natació d'aquesta federació. A més, cal destacar que El Club Esportiu Cares ha participat als Specials Olympics internacionals, que van tenir lloc a Vilanova i la Geltrú.

FUNDACIÓ LOGÍSTICA JUSTA

La Fundació Logística Justa (FLJ) és una entitat sense ànim de lucre creada l'any 2005 sota l'impuls de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Barcelona.

La seva finalitat és la cooperació internacional per al desenvolupament i foment econòmic del comerç just i l'economia social, mitjançant l'optimització del procés logístic, amb l'objectiu de potenciar el desenvolupament i la sostenibilitat dels productors de les comunitats dels països més desfavorits d'Amèrica Llatina, Àsia i Àfrica.

La fundació aconsegueix el seu objectiu, d'una banda, mitjançant el contacte directe amb grups de productors locals i la màxima gestió de les diferents activitats de la cadena de valor fins a arribar al consumidor. D'altra banda, facilita l'enviament d'excedents que es generen als mercats d'Occident als països amb més necessitats per cobrir, mitjançant la gestió i coordinació del transport nacional i internacional.

Logística solidària

Durant el 2012 la Fundació Logística Justa ha gestionat els enviaments següents:

- En col·laboració amb els projectes de l'ONG Àfrica Digna, enviament d'una autoclau i un respirador al centre hospitalari Rehema Healthcare Organization, a Nairobi, Kenya.
- Amb l'ONG Barcelona Acció Solidària, enviament de 4 camions, amb material i contenidors per a escombraries al port de Nouadhibou (Mauritània), per al desenvolupament de projectes de capacitat de residus urbans de la ciutat.
- A càrrec de la Fundació Recover, enviaments aeris d'un respirador sanitari i material sanitari divers destinat a l'Hospital Saint Martin de Porres, en Yaoundé (Camerun).
- La Fundació Internacional de Solidaritat Companyia de Maria, de Sant Sebastià-Donostia va enviar un contenidor amb material divers a projectes en què col·labora a Nicaragua.
- FISC San Fernando va fer dos enviaments per al seu projecte de cooperació a Albània, amb el suport del grup logístic Combalia per al transport terrestre de Cadis fins a Tirana.
- La Fundació del Barça va enviar 50 equips esportius a l'Aliança Mundial dels Pobles Indígenes i Tribals dels Boscos Tropicals per al desenvolupament del seu projecte esportiu per al poble Kuna, a Panamà.
- L'ONG catalana Barcelona Acció Solidària va enviar un contenidor de 40 peus amb material sanitari, escolar i esportiu, i una ambulància amb els recanvis necessaris.

Comerç just

Des de l'àrea de Trading Social s'ha continuat amb el suport d'entitats privades i públiques, que amb la seva compra col·laboren activament i són els principals ambaixadors de les iniciatives socials de FLJ. Aquest any, entre les organitzacions que s'han decantat per productes de comerç just hi ha PromoCaixa, Fundació La Caixa, SABA, ABERTIS, Grup Kawakan i SEMG.

Cal destacar també la campanya del dia de Sant Jordi, en la qual, entre d'altres, han participat la companyia Chupa Chups - Perfetti i la consultora Deloitte, amb l'obsequi de roses i punts de llibres elaborats per treballadors de CET-Centres especials de treball, que compten amb el suport de FLJ.

En el marc de la campanya de Nadal, a més del regal corporatiu de CILSA, s'ha continuat apostant pels lots que combinen productes de comerç just amb els de cooperatives artesanes catalanes i que ha comptat amb la confiança d'entitats com ara l'Autoritat Portuària de Barcelona, HONDA, DAMM i Fundació CARES, entre d'altres.

Logística Justa ha seguit treballant per l'enfortiment de proveïdors internacionals i locals, i s'ha sumat a iniciatives com les d'Equimerca o Semsible que, si bé processen i transformen a nivell local la matèria primera, aposten per productes de qualitat que contribueixen a una economia

solidària i responsable, i enforteixen la distribució de productes de cooperatives del sud. En aquest sentit s'ha emmarcat aquest any el llançament d'una nova línia de cosmètica ecològica, a base de plantes com ara la rosa mosqueta o l'aloè vera, i la nova gamma de productes per als més petits, amb jocs i joguines ecològiques, reciclades, solidàries i d'educació per al desenvolupament

Projectes socials

El mes de març va concloure el projecte EnLibrate Perú, amb el lliurament de 9.431 llibres per a la creació de diverses biblioteques municipals, a la Municipalidad de San Pedro de Casta, de la província Huarochirí, a Perú. En aquest àmbit destaca la col·laboració d'ALFIL Logistics, patró de la Fundació, que amb el seu suport logístic ha permès emmagatzemar més de 10.000 llibres per a propers enviaments l'any 2013, en el marc del foment de la lectura.

Igualment cal ressaltar la contribució solidària de Fundació Cares, així com del consell d'administració de MEPSA i l'APB, que cada any destinen el pressupost dels seus obsequis nadalencs a un projecte de cooperació internacional. Durant el 2013, gràcies a aquestes col·laboracions es duran a terme projectes educatius a Senegal i Guinea Bissau.



PORT 2000

El Port de Barcelona és conscient del moment en què es troba el desenvolupament del Port Vell i per aquest motiu, i amb la voluntat d'oferir serveis millors i renovats als ciutadans, treballa per planificar i executar nous projectes. El més important, pel que suposa tant a nivell econòmic com pels canvis territorials que comporta, és la urbanització dels espais públics de la bocana Nord i també una nova marina, projectes que de 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 agents i el seu entorn són cabdals per seguir sent un model capdavanter i de referència internacional.

Enguany els concessionaris han apostat per redefinir els seus projectes empresarials per tal de posicionar-los de cara al futur, amb l'absoluta certesa que en la millora de l'oferta i dels serveis que ofereixen hi ha la clau de l'èxit.

L'entorn de crisi econòmica d'aquests últims anys ha influït també el territori del Port Vell, que tot i això ha pogut mantenir el seu nivell de visitants. Això ha permès que els concessionaris hagin pogut continuar invertint en projectes de reconversió que ja s'estan consolidant. La capacitat de canvi i les relacions entre les diverses activitats i els espais públics —plens d'oferta cultural, de lleure i de serveis— permeten aquest avenç.

Dins d'aquest model, el Port de Barcelona va organitzar al desembre una trobada mundial de l'Associació Internacional de Viles i Ports (AIVP). Els dos dies de jornades, en les quals van participar un centenar de professionals, vam permetre intercanviar informació i experiències sota el lema "Transformant ports, canviant ciutats".

Pel que fa a les activitats temporals i les actuacions promocionals privades que s'organitzen al llarg de l'any

als espais del Port Vell, durant el 2012 n'ha disminuït el nombre, ja que les retallades pressupostàries que han patit les ONG i les associacions han derivat en una disminució de l'activitat al carrer. En qualsevol cas. Aquests espais han continuat essent un lloc de referència per celebrar i presentar-hi productes.

En l'àmbit de la divulgació i promoció de costums, cultura, solidaritat i economia de diferents països a la zona del port ciutadà han destacat: la celebració del nou any xinès, de la mà de les associacions xineses de Barcelona, una nova edició del festival BarnÀfrika, organitzada per l'associació Kafu-ba, i la promoció de la destinació Viena.

El fet que el Saló Nàutic traslladés tota la seva activitat al Port Vell i canviés les dates de celebració a després de les festes de la Mercè, ha fet que el calendari habitual mantingut durant anys es modifiqués considerablement, però ha aportat més visibilitat en menys dies.

Seguint el costum dels darrers anys, el Port Vell ha acollit esdeveniments que ja són tradicionals: la instal·lació del Circ Raluy, que ha celebrat amb els clients el seu 15è aniversari al territori; la Travessia Nedant al Port; la Copa Nadal; la tradicional arribada dels Reis de l'Orient; la cantada d'havaneres i el Mercat Lost & Found.

XIFRES 2012

Club Natació Barcelona	6.826 socis; 443.197 visites
Club Natació Atlètic Barceloneta	806.953 visites
Museu d'Història de Catalunya	219.672 visitants
Marina Port Vell	1.500 vaixells, de 5 a 150 m d'eslora
Las Golondrinas	220.674 persones
Consorci el Far	24.435 persones
Imax Port Vell	81.820 visitants
L'Aquàrium de Barcelona	1.647.163 visitants





WORLD TRADE CENTER BARCELONA

L'any 2012 el World Trade Center Barcelona (WTCB) ha continuat amb la seva voluntat de ser un referent en el mercat immobiliari i en el sector congressual de Barcelona i Catalunya.

El centre de negocis ha acabat l'any 2012 amb un 94% d'ocupació dels 40.000 m² d'oficines de lloguer de què disposa. L'operació immobiliària més destacada ha estat la renovació i ampliació del contracte signat amb Agilent, que actualment ocupa més de 6.200 m² a l'edifici Sud del complex. També cal mencionar les renovacions de Banc Santander i de Havas Worldwide. Un exemple més de la confiança que mostren les empreses amb oficines a WTC Barcelona ha estat l'ampliació d'espais que al llarg d'aquest any han fet les següents empreses: Lanxess Chemicals S.L., Edreams, Accord Healthcare, Hotelbeds, Evaluación Médica, Cyberclick, la Confederació Española de Directius y Executius i Pereda Print Solutions. D'altra banda, EB4IT, EG Telecom, Bestin Supply, Universal Beverage, Pinnacle, Actividades Marítimas, ESDEN i la Balcheta Reciclaje han estat les empreses que s'han incorporat a la llista de companyies que han decidit instal·lar la seva oficina a WTC Barcelona al llarg de l'any 2012.

Pel que fa a l'àrea comercial i als serveis que s'ofereixen dins el complex, al llarg de l'any s'hi ha instal·lat una nova empresa, amb l'objectiu d'incrementar l'oferta complementària als usuaris del complex: Gesdata Consultores és una gestoria i consultoria que presta serveis en àmbits financers, comptables, laborals, jurídics, tributaris, immobiliaris i d'inversions.

En el **Centre de Congressos**, per la seva part, s'hi han celebrat 250 esdeveniments empresarials, amb una xifra total de més de 35.500 assistents. L'acte més rellevant ha estat l'EuroMediterranean Conference, organitzat pel Parlament Europeu, que durant el 2 i 3 d'abril va acollir 250 persones a l'Auditori, la Sala Port Vell i les sales A i Sud del Complex. Altres actes que s'han celebrat a WTC Barcelona han estat el Congrés ESSI, el Cool Stars, organitzat per l'Institut d'Estudis Espacials de Catalunya, i la convenció de Zodiak Media. A més, entre les empreses que han escollit les aquestes instal·lacions per organitzar reunions o actes empresarials destaquen Allianz, Management Centre Europe, la International Compliance Professionals Association, Saba Infraestructuras, Eismann, Madaus Rottapharm, Holmes Place, Hitachi i Adecco.

Tenint en consideració la política de WTCB de treballar amb l'eficiència energètica i criteris de desenvolupament sostenible, enguany s'han executat les obres de modernització del sistema de control de climatització de tot el centre de negocis. Aquesta millora suposarà entre un 10 i un 15% d'estalvi energètic anual a tot el complex. Com a conseqüència d'aquesta inversió s'ha gestionat una subvenció amb l'Institut Català d'Energia, que ha concedit al centre de negocis l'import màxim possible per a aquesta acció de millora.

D'altra banda, s'ha posat en marxa el sistema de control d'accessos tant per a empleats com per a les visites externes que reben els *halls* de recepció dels edificis Sud, Est i Nord del complex.

Evolució del tràfic

2

54 Contenidors

55 Mercaderies a granel
Vehicles

56 Transport ferroviari

58 *Short sea shipping*

59 Passatgers





Evolució del tràfic

2



En l'exercici 2012 el volum del tràfic de comerç exterior de mercaderies del Port del Barcelona ha crescut un 2% respecte de l'any anterior. Però malgrat el bon ritme experimentat en les exportacions (+12,7%), el descens dels transbordaments (-27,6%) unit al de les importacions (-6,7%) ha fet caure el tràfic total de mercaderies del Port fins als 41,5 milions de tones, un 3,6% menys que el 2011.

Impuls de les exportacions

Els resultats de tràfic han estat marcats de manera positiva per les exportacions, que han estat, un cop més, catalitzadores de l'activitat al Port de Barcelona i han pogut recuperar nivells anteriors a la crisi i compensar els efectes de l'atonía del consum intern.

El notable impuls experimentat pel tràfic exterior demostra l'esforç creixent de les empreses catalanes per competir internacionalment i posicionar els seus productes al mercat global. Els principals receptors d'aquestes mercaderies d'exportació són la Xina, els Emirats Àrabs i Turquia, 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. Això ha estat possible gràcies al gran nombre de línies regulars que connecten el Port amb la resta de mercats exteriors, que han permès a les empreses del país diversificar al màxim les seves exportacions.

Escales

Durant el 2012 el Port de Barcelona ha rebut un total de 7.757 escales de vaixells, tant mercants com de passatge. La proporció més gran d'escales correspon als ferris (31% del total) i als portacontenidors (28%). Les naus que atraquen al Port de Barcelona són cada cop de dimensions més grans: l'arqueig mitjà (capacitat comercial de càrrega dels vaixells) ha augmentat el 2012 un 11% respecte de l'any anterior.

El Port de Barcelona està connectat amb 215 ports de tot el món a través dels 81 serveis regulars oferts per 64 armadors.

CONTENIDORS

Segons les dades acumulades fins al mes de desembre, aquest any les terminals de contenidors del Port de Barcelona han manipulat en total 1.756.429 TEU. Mentre l'exportació de contenidors ha crescut un 8,7%, la importació ha baixat un 13% i ha implicat un descens del 2% del comerç *hinterland* (import-export). En aquest cas, el comportament negatiu del transbordament (-39,5%) ha repercutit especialment en la caiguda del conjunt de l'activitat i ha col·locat el total de tràfic de contenidors en 1,7 milions de TEU (-13,7%) al final de l'exercici.

Destaca, en qualsevol cas, el bon comportament de l'exportació de contenidors plens esmentat, que

ha tancat l'any amb una xifra de 555.686 TEU, dada que supera àmpliament el màxim assolit en el període previ a la crisi de 2008.

La Xina, els Emirats Àrabs i Turquia han estat els principals receptors d'aquestes mercaderies. En termes absoluts de volum de càrrega, la Xina es consolida un any més com el principal soci comercial del port barceloní, amb un 18% de la quota de mercat de contenidors. A continuació se situen Algèria i els Emirats Àrabs Units, i entre les zones que més creixen destaca el nord d'Àfrica, l'Amèrica central i del sud i Rússia.

MERCADERIES A GRANEL

Aquest any les xifres de sòlids a granel han augmentat considerablement, fins assolir els 4,7 milions de tones, un 33% més que el 2011. Aquesta dada contrasta amb la caiguda de prop del 3% que ha experimentat la xifra total dels líquids a granel, provocada per la baixada de consum general de productes petrolífers, que s'ha situat en un volum de 10.431.485 tones.

Sòlids a granel

L'any 2012 s'ha produït un increment significatiu de les exportacions de ciment, que ha arribat a 1.272.090 tones, un 350% més que l'any anterior i que s'explica per la necessitat d'exportar que tenen les fàbriques de la zona, després de les millores i renovacions que han fet els anys anteriors.

La importació de cereals i farines també ha continuat a molt bon ritme, amb un augment del 54%, centrat en els productes de consum humà. El producte més manipulat al Port continua sent la fava de soja, que s'ha mantingut estable, amb un volum d'1.500.000 tones.

Líquids a granel

Pel que fa als líquids a granel que es manipulen a les terminals especialitzades del Port, els increments registrats en els biocombustibles (+77%) i els productes químics (+45,5%) han permès minar la caiguda del 9,4% dels hidrocarburs (gas natural, gasoil, gasolina i fuel), provocada per una baixada en el consum domèstic i industrial. El total dels líquids a granel ha quedat en 10,4 milions de tones (-3,1%).

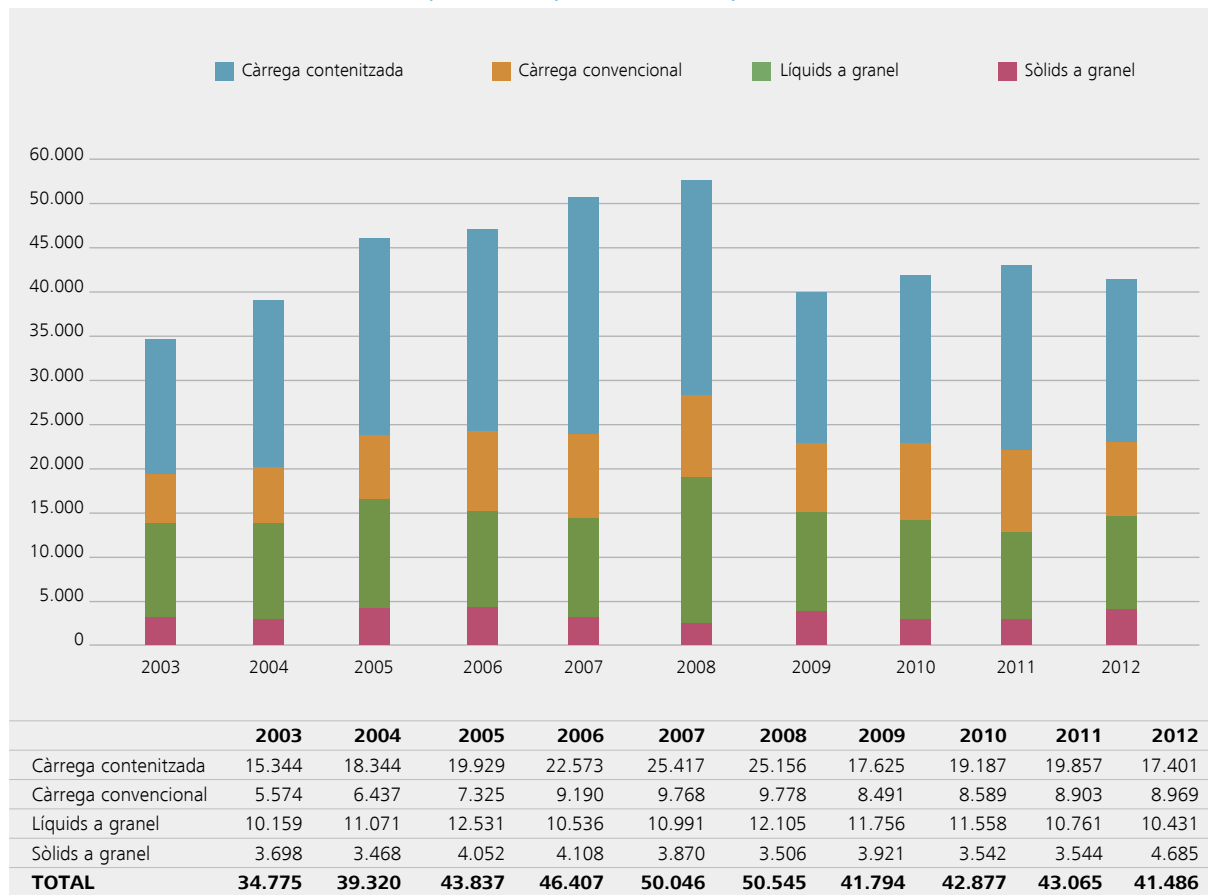
Els productes químics, matèria primera de moltes empreses elaboradores i reexportadores, i que constitueixen un bon indicador de la capacitat de producció de la indústria local, s'han mantingut en la línia de l'any anterior.

VEHICLES

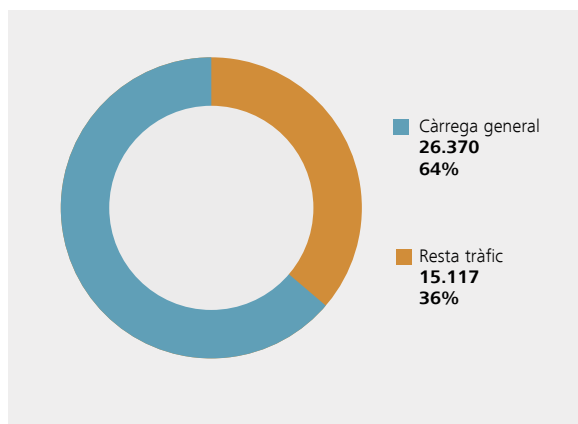
El tràfic de vehicles a les terminals especialitzades del Port ha presentat un augment del 5,5%, que ha permès arribar a les 664.931 unitats i es basa, també, molt especialment en l'empenta de les exportacions.

Això s'explica per la posició capdavantera de l'Estat espanyol dins de la producció europea d'automòbils,

ESTRUCTURA DEL TRÀFIC DE MERCADERIES, 2003-2012 (en milers de tones)



PARTICIPACIÓ DE LA CÀRREGA GENERAL EN EL TRÀFIC TOTAL 2012 (en milers de tones)



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.

Les exportacions d'automòbils, amb 378.642 unitats i prop d'un 9% d'augment, registren nivells anteriors a la crisi i superen el rècord del 2007. Gràcies a aquesta evolució i a l'important augment dels trànsits (+53%), afavorit per la figura del Port com a centre de distribució per al nord d'Àfrica i la Mediterrània oriental, el tràfic total d'automòbils ha seguit recuperant terreny, després dels descensos registrats els primers anys de la crisi.

Ara com ara, Àsia és el principal origen dels vehicles que arriben a les terminals de Barcelona, amb un increment dels vehicles procedents de Corea que compensa la davallada de Japó, amb un tipus de canvi gens convenient per a l'exportació. L'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.

TRANSPORT FERROVIARI

El tràfic ferroviari de contenidors ha registrat en l'exercici passat un increment de l'1,5%, la qual cosa suposa un total de 148.926 TEU arribats o sortits del Port per aquest mitjà de transport.

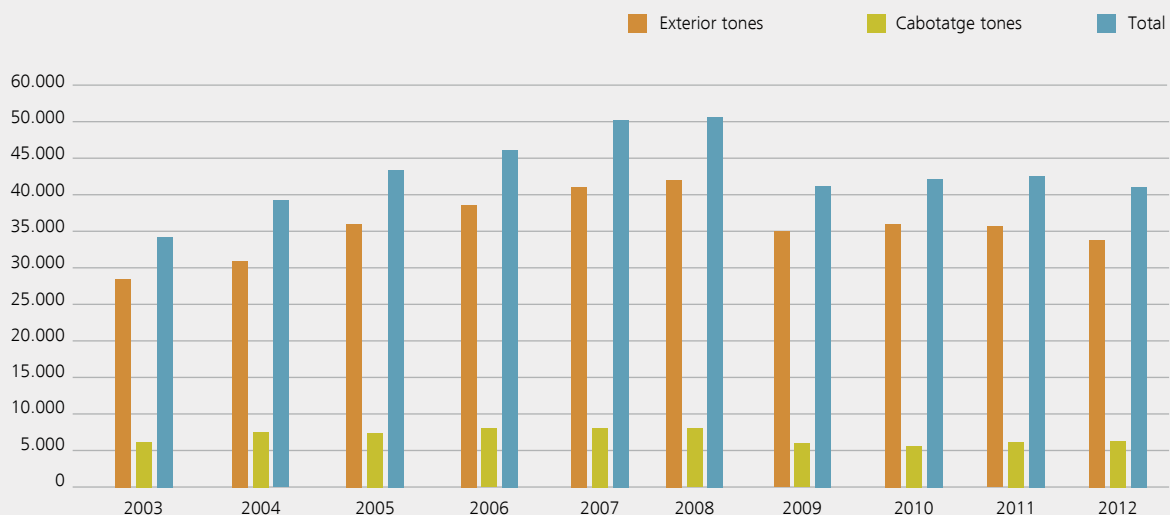
L'aposta del Port de Barcelona per la intermodalitat ha permès que la quota ferroviària hagi passat de ser d'un 2,6% sobre el total de tràfic el 2007 a un 11,3%, el 2012.

Els resultats més positius han estat registrats pels serveis ferroviaris amb el nord-est i centre peninsular.

D'altra banda, el transport ferroviari de vehicles nous ha registrat un increment de prop del 9% i ha totalitzat 179.563 unitats. D'aquesta manera s'assoleix una quota ferroviària del 32,5% en el tràfic d'automòbils.

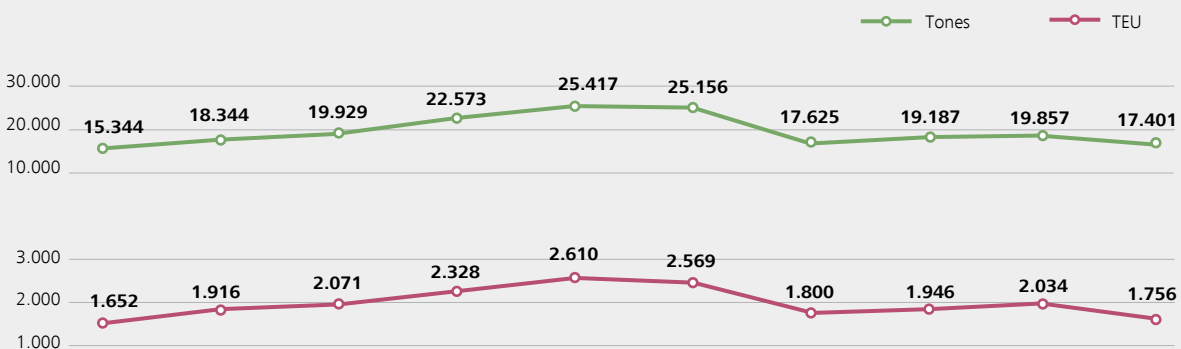


EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE MERCADERIES PER TIPUS DE NAVEGACIÓ 2003-2012 (en milers de tones)



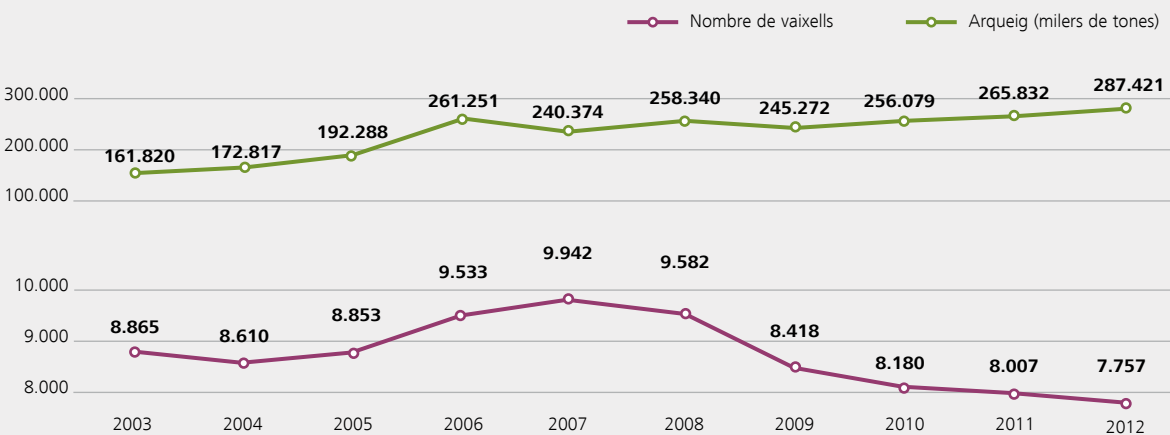
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Exterior	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474	35.151	36.761	36.371	34.567
Cabotatge	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071	6.642	6.116	6.695	6.920
Total	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794	42.877	43.066	41.487

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE CÀRREGA GENERAL CONTENITZADA 2003-2012 (milers TEU i milers de tones)



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tones	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625	19.187	19.857	17.401
TEU	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610	2.569	1.800	1.946	2.034	1.756

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE VAIXELLS 2003-2012



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de vaixells	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582	8.418	8.180	8.007	7.757
Arqueig (milers de tones)	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340	245.272	256.079	265.832	287.421

TRÀFIC D'AUTOMÒBILS PER NAVEGACIÓ

	2011	2012
Cabotatge	70.259	70.722
Internacional	559.843	594.209

TRÀFIC INTERNACIONAL D'AUTOMÒBILS

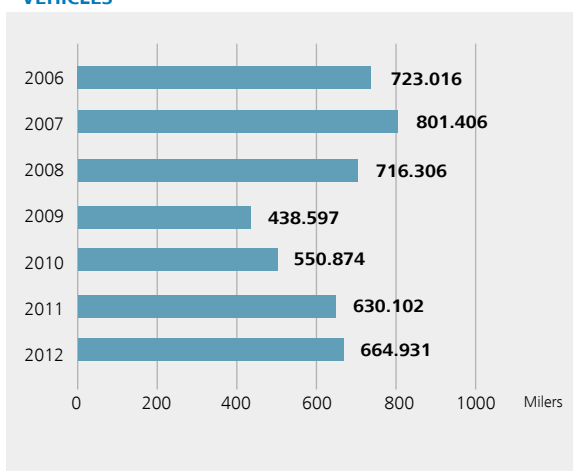
	2011	2012
Importació	134.720	103.501
Exportació	348.332	378.642
Trànsit	76.791	112.066

TRANSPORT INTERMODAL - TRÀFIC D'UTI* (u)

	2011	2012
Total	330.182	302.877

*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.

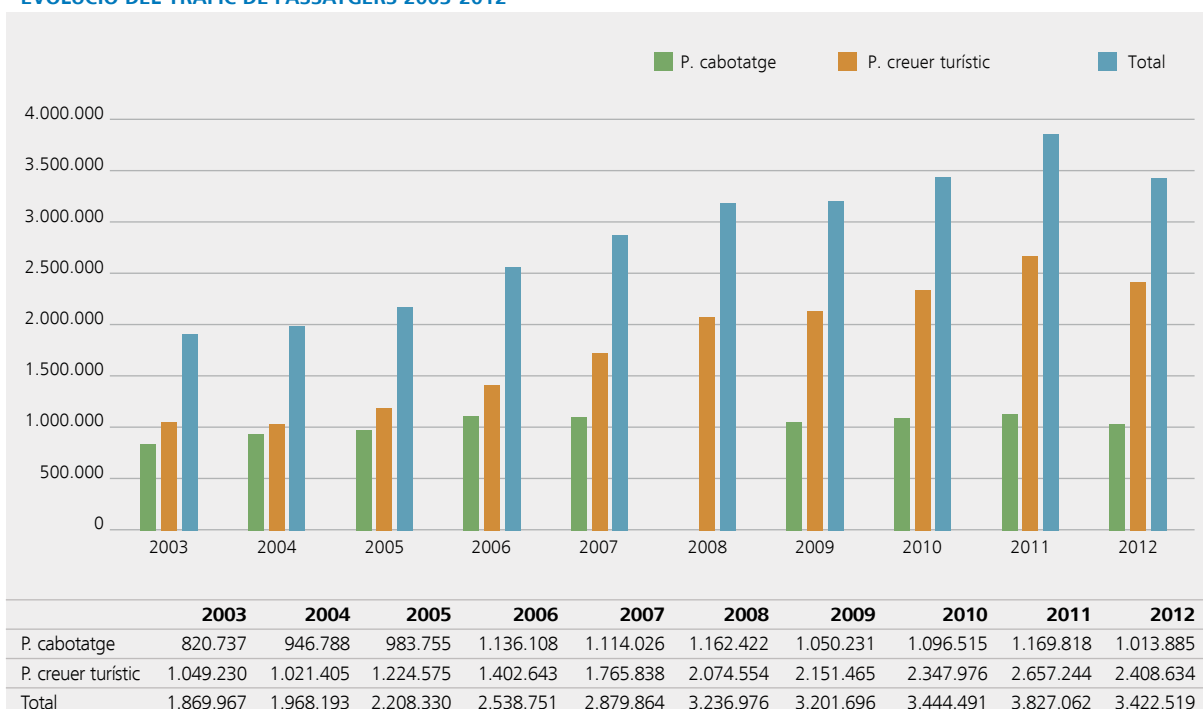
VEHICLES



EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC D'AUTOMÒBILS 2006-2012 (en nombre d'unitats)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vehicles	723.016	801.406	716.306	438.597	550.874	630.102	664.931

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE PASSATGERS 2003-2012



SHORT SEA SHIPPING

El tràfic marítim de curta distància (*short sea shipping*) representa un 55,4% del total de tràfic al Port de Barcelona, considerant tot tipus de mercaderies. Durant aquest exercici, s'ha experimentat una evolució positiva en el cas dels sòlids a granel, amb pujades del 50%, en els líquids a granel, de l'1%, en la càrrega convencional, del 20%, i del 6% en els automòbils. En canvi, la càrrega contenitzada de SSS ha caigut en la mateixa proporció que el tràfic total de contenidors, gairebé un 14%.

En concret, els serveis alternatius a la carretera –o autopistes del mar–, el 2012 en global han experimentat descensos, fonamentalment a causa de la conjuntura econòmica que afecta tant l'Estat espanyol com Itàlia, principals països d'origen i destí d'aquestes línies. D'altra banda, cal destacar que amb la zona del Marroc aquest tipus de tràfic s'ha incrementat en un 58% quant a tones mogudes.

Pel que fa al tràfic que embarca en vaixells Ro-Ro o Ro-Pax, aquest any s'han mogut 302.877 UTI (unitat de transport intermodal) un 8,3% menys que l'any anterior.

Barcelona continua sent el port líder en aquest tipus de trànsit i el més ben posicionat per al desenvolupament de les autopistes del mar a la Mediterrània. No solament s'han mantingut les principals destinacions ja consolidades al Port de Barcelona, com ara Gènova, Livorno, Civitavecchia, Porto Torres, Tànger Med, Alger i Tunísia, sinó que s'ha obert mercat també a Savona.

PASSATGERS

Durant el 2012 han passat pel Port de Barcelona un total de 3,4 milions de persones, un 10,6% menys que el 2011, motivat tant pel descens en el tràfic de creuers com en el de ferris de línia regular (-13,3%). Aquest últim ha resultat afectat sobretot pel descens del passatge en tràfics de curta distància amb Itàlia i el nord d'Àfrica i menys pel tràfic amb les Illes Balears (-6%).

Creuers

El Port de Barcelona continua sent líder europeu en el tràfic de creuers i quart port base a nivell mundial, ja que l'any 2012 han passat per les seves instal·lacions un total de 2.408.634 passatgers de creuer. Prop del 60% d'aquests han iniciat i acabat el creuer a Barcelona, la qual cosa posiciona la ciutat com a port base de primera línia per a la indústria.

Aquestes xifres mostren la consolidació d'aquest tipus de tràfic i la confiança dipositada pels armadors en la Mediterrània malgrat el complicat moment econòmic que viu Europa.

D'altra banda, la Terminal 1 de l'aeroport de Barcelona ha contribuït a impulsar els vols internacionals, afegint rutes directes amb origen Barcelona i destinació Singapur, Doha, Sao Paulo i Dubai. Es preveu que això contribueixi a incrementar la capacitat del Port de Barcelona per atreure

creueristes des d'aquests països llunyans. També destaca la consolidació dels vols directes amb importants ciutats d'Estats Units, de gran rellevància per afavorir l'arribada d'aquest tipus de turistes.

El Port de Barcelona compta amb set terminals especialitzades que disposen dels estàndards de seguretat més elevats i segueixen estrictament la norma de l'International Ship and Port Security Code (ISPS Code). En aquest sentit cal remarcar, a més, que aquests equipaments 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 aspectes clau en la política mediambiental portuària és el de la recollida de residus que generen els creuers. El Port de Barcelona està preparat i equipat amb instal·lacions dedicades a recollir diversos tipus de residus, i compta també amb una planta certificada de tractament de residus, situada a l'àrea del port (Marpol I, II i IV) i amb una instal·lació específica per a Marpol V.

Amb l'objectiu de promocionar i consolidar aquest tràfic i activitat, el Port de Barcelona ha participat un any més en la fira internacional més important del sector, la Seatrade Cruise Convention, de Miami, igual que en la Seatrade Med, celebrada a Marsella. A més, com a membre del Comitè de Direcció de Medcruise, el Port de Barcelona ha participat en les assemblees generals d'aquesta associació, que han tingut lloc a Tunísia i Marsella.



Exercici econòmic i financer

3

62 Resum de l'exercici econòmic i financer

68 Balanç de situació

69 Compte de pèrdues i guanys

70 Quadre de finançament
Recursos procedents de les operacions

71 Estat de fluxos d'efectiu





Exercici econòmic i financer

3



RESUM DE L'EXERCICI ECONÒMIC I FINANCER – 2012

L'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha tancat l'exercici econòmic de 2012 amb un benefici net de 42,3 milions d'euros, un 23% menor que l'any anterior, segons dades pendents d'auditar.

RESULTAT DE L'EXERCICI (milers d'euros)

	2012	2011	Variació	%Var
Resultat d'explotació	54.609	60.313	(5.704)	-9%
Resultat financer	(11.370)	(4.283)	(7.087)	
Total	43.239	56.030	(12.791)	-23%

Tot i el context de contracció econòmica, l'import net de la xifra de negoci de l'APB ha registrat un increment de 2,9 milions, un 2% més que el 2011.

El volum total de tràfic del Port de Barcelona ha sumat 41,5 milions de tones, amb un descens anual de gairebé el 4%. S'ha vist especialment afectat el tràfic de contenidors, que ha registrat 1.756.429 TEU i un retrocés del 14%, motivat principalment per una caiguda del 34% dels contenidors en trànsit. El tràfic d'automòbils ha augmentat un 6%, fins a un total de 664.931 unitats, gràcies als increments de les exportacions i els trànsits, que han pogut compensar la davallada continuada de les importacions.

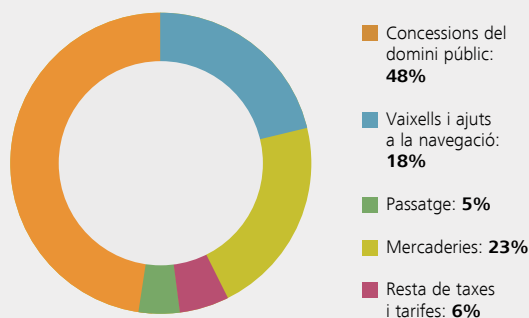
D'altra banda, el nombre de passatgers ha baixat d'un 11%, i la xifra s'ha situat en els 3,4 milions l'any 2012. Això es deu tant a l'evolució del passatge dels creuers turístics (-9,4%) com dels ferris de línia regular (-13%).

La millora dels ingressos generats per les concessions del domini públic ha permès que el volum de negoci hagi superat la xifra de l'any anterior.

Tot i el bon comportament mostrat per les partides tant d'ingressos com de despeses més directament relacionades amb l'activitat de l'empresa, el resultat d'explotació ha baixat un 9% respecte de l'any anterior. El motiu principal és que l'any anterior s'havien comptabilitzat 11,4 milions d'euros d'ingressos excepcionals de l'aportació del Ministeri d'Hisenda per al compliment de les sentències judicials fermes anul·latòries sobre les liquidacions de les tarifes portuàries. Sense l'efecte d'aquests ingressos excepcionals, el resultat d'explotació de 2012 hauria registrat un augment del 14% respecte de l'any anterior.

IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI 2012

160.777 milers d'euros



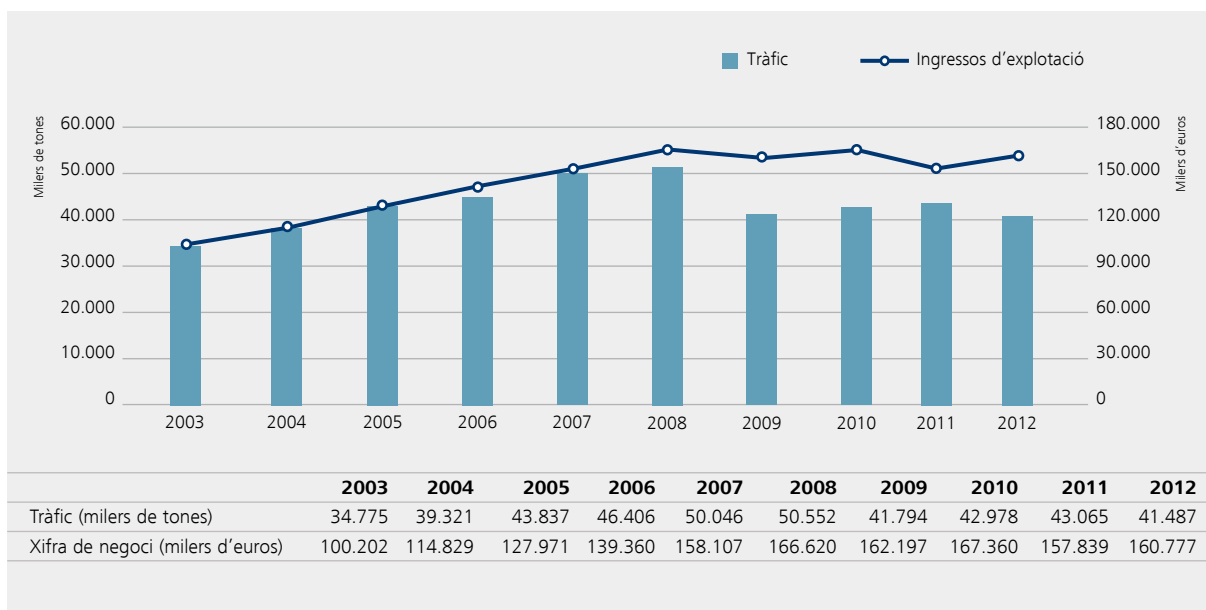
IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI (SEGONS EL COMPTE DE RESULTATS) (milers d'euros)

	2012	2011	Var	% Var
Taxes portuàries	149.559	146.752	2.807	2%
Taxa d'ocupació	57.007	55.146	1.861	3%
Taxes d'utilització	73.965	74.658	(693)	-1%
Taxa del vaixell	27.435	26.176	1.259	5%
Taxa de les embarcacions esportives	406	400	6	2%
Taxa del passatge	8.180	8.608	(428)	-5%
Taxa de la mercaderia	37.677	39.202	(1.525)	-4%
Taxa de la pesca fresca	184	155	29	19%
Taxa d'utilització especial de la zona de trànsit	83	117	(34)	-29%
Taxa d'activitat	17.511	15.915	1.596	10%
Taxa d'ajuts a la navegació	1.076	1.033	43	4%
Altres ingressos de negoci	11.218	11.087	131	1%
Imports addicionals a les taxes	3.131	3.225	(94)	-3%
Tarifes i altres	8.087	7.862	225	3%
	160.777	157.839	2.938	2%

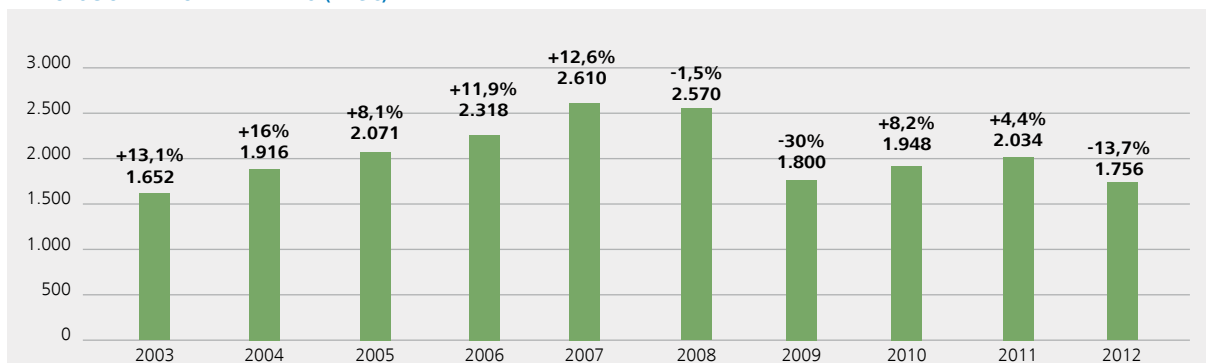
IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI (PER LÍNIES DE NEGOCI) (milers d'euros)

	2012	2011	Var	% Var
Taxes portuàries i imports addicionals	152.690	149.977	2.713	2%
Vaixells i ajuts a la navegació	28.511	27.209	1.302	5%
Mercaderies	37.677	39.202	(1.525)	-4%
Passatge	8.180	8.608	(428)	-5%
Pesca fresca	184	155	29	19%
Embarcacions esportives	406	400	6	2%
Concessions del domini públic	77.556	74.190	3.366	5%
Altres taxes per l'aprofitament del domini públic	93	96	(3)	-3%
Taxa per la utilització especial de la zona de trànsit	83	117	(34)	-29%
Tarifes dels serveis comercials	8.087	7.862	225	3%
Milers d'euros	160.777	157.839	2.938	2%

EVOLUCIÓ DE LA XIFRA DE NEGOCI I DEL VOLUM DE TRÀFIC 2012



EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE TEU (milers)



RESULTAT D'EXPLOTACIÓ (milers d'euros)

	2012	2011	Variació	% Var
Import net de la xifra de negoci	160.777	157.839	2.938	2%
Altres ingressos d'explotació	3.487	7.447	(3.960)	-53%
Despeses de personal	(31.239)	(32.353)	1.114	-3%
Altres despeses d'explotació	(42.197)	(47.972)	5.775	-12%
Amortitzacions de l'immobilitzat	(40.881)	(43.504)	2.623	-6%
Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres	6.959	6.810	149	2%
Excés de provisions	-	312	(312)	-
Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat	(992)	301	1.293	-
Altres resultats	(1.305)	11.433	(12.738)	-111%
Total	54.609	60.313	(5.704)	-9%

RESULTAT FINANCER (milers d'euros)

	2012	2011	Variació	% Var
Ingressos financers	6.840	12.726	(5.886)	-46%
Despeses financeres	(13.879)	(14.263)	384	3%
Variació del valor raonable en instruments financers	(3.942)	(3.420)	(522)	15%
Deteriorament i resultat per alienacions d'instruments financers	(389)	674	(1.063)	-158%
Total	(11.370)	(4.283)	(7.087)	

Per segon any consecutiu el conjunt de les despeses de personal ha baixat un 3%, 1,1 milions d'euros en termes absoluts. La partida de sous i salaris s'ha reduït un 6% per les mesures del Reial decret 20/2012, pel qual es va suprimir la paga extraordinària del mes de desembre. Les altres despeses d'explotació han registrat una disminució anual del 12%, que ha significat un estalvi de 5,8 milions.

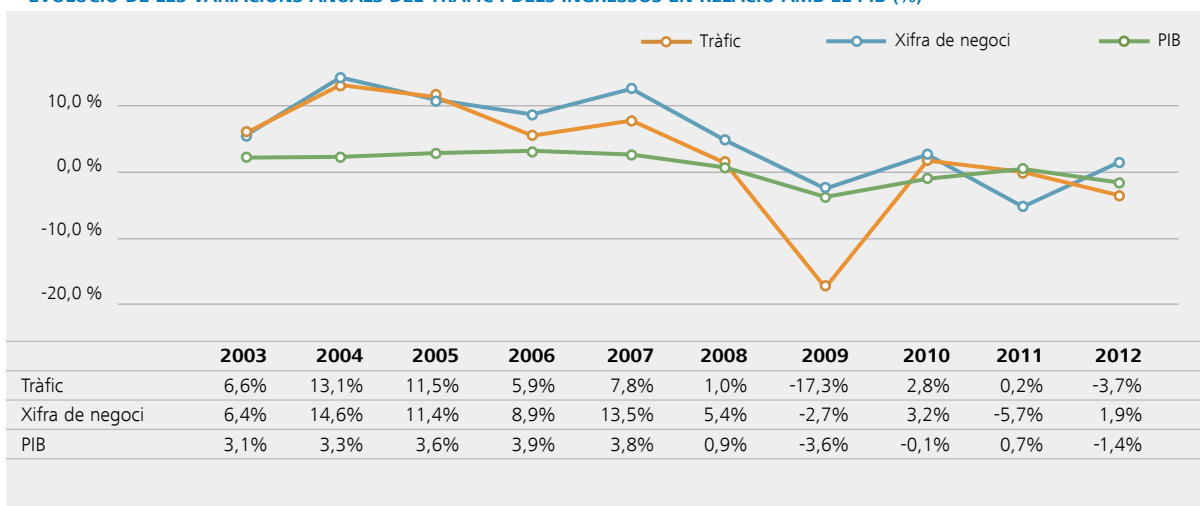
Per l'efecte combinat del lleuger increment de la xifra de negoci i de la política de contenció de les despeses, la ràtio d'absorció d'ingressos ha disminuït en dos punts respecte del 2011.

El resultat financer s'ha saldat amb una pèrdua d'11,4 milions d'euros, fet que triplica gairebé les pèrdues de l'exercici anterior.

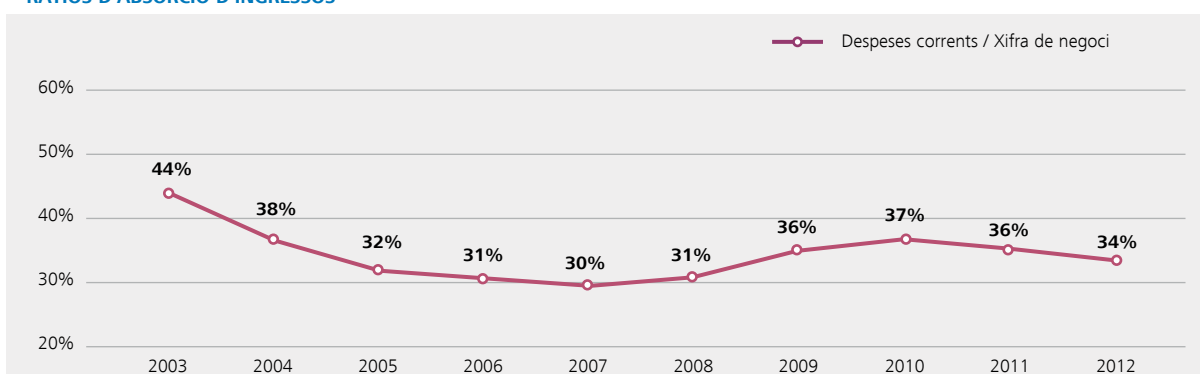
Cal remarcar que aquest empitjorament del resultat ha estat motivat per la comptabilització de 7,2 milions d'euros d'ingressos financers excepcionals, durant l'any anterior. L'aplicació del fons de contingència per al compliment de les sentències judicials sobre les reclamacions per les liquidacions de les tarifes portuàries, també va significar un dret de cobrament en concepte d'interessos de demora per l'import indicat.

La baixada dels tipus d'interès, sumada a la no subscripció de cap nou préstec bancari en els darrers dos exercicis, ha comportat una disminució anual del 3% per al conjunt de les despeses financeres. El tipus d'interès variable mitjà aplicat pel Banc Europeu d'Inversions als préstecs concedits a l'entitat ha passat de ser de l'1,44%, el 2011, a un 0,93%, el 2012.

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



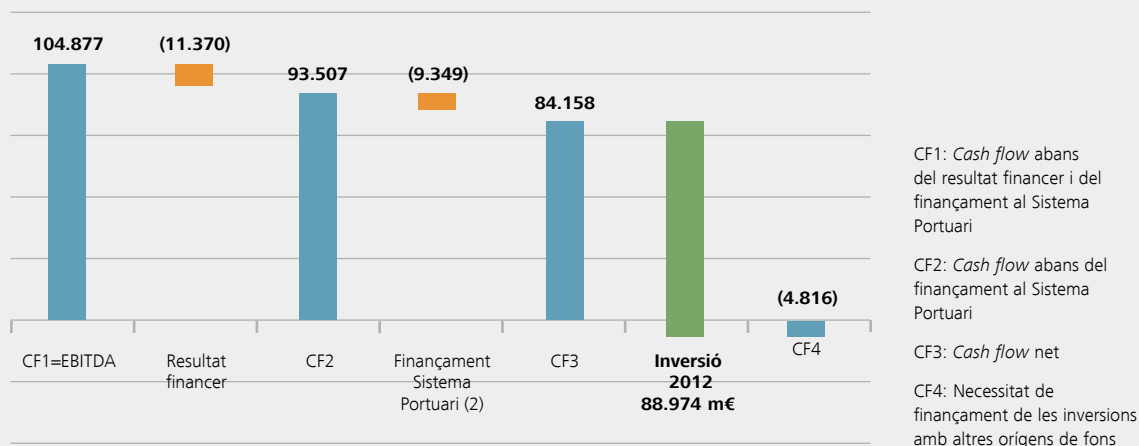
RÀTIOS D'ABSORCIÓ D'INGRESSOS



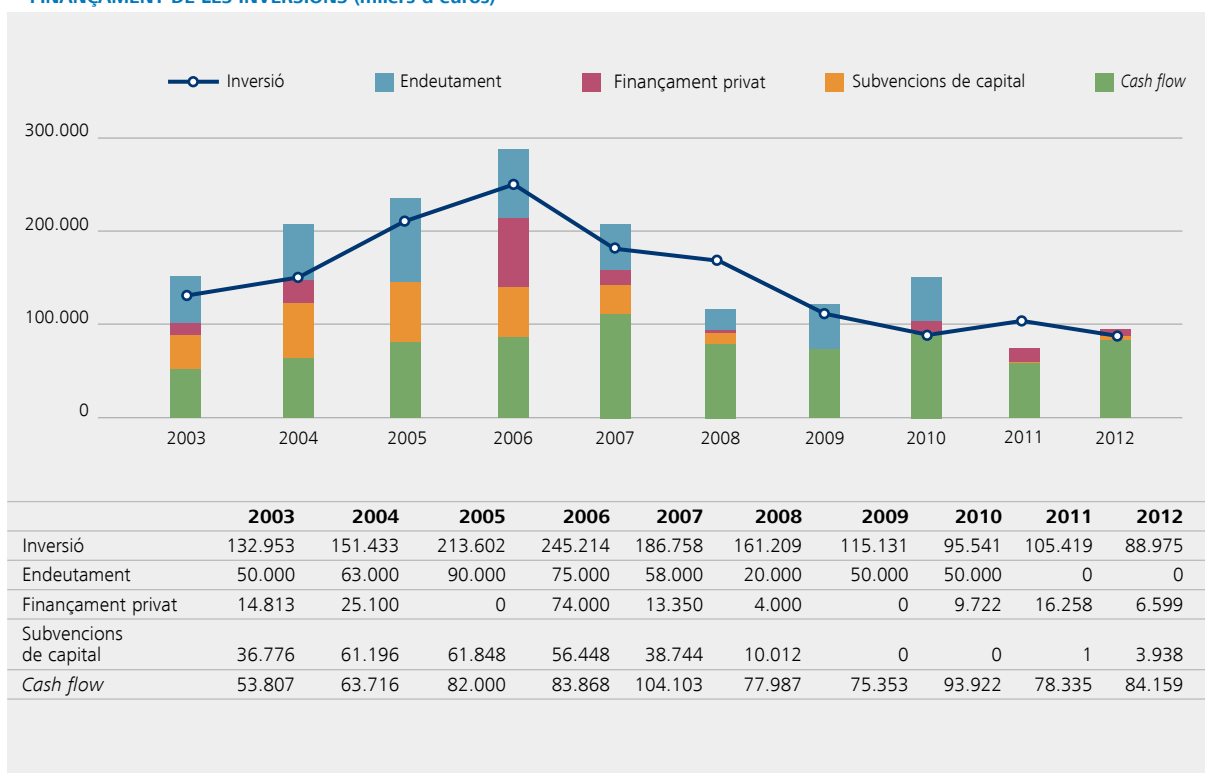
Despeses corrents = Desp. de personal + Serveis exteriors + Altres despeses de gestió corrent

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

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



FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS (milers d'euros)



D'altra banda, però, aquesta baixada dels tipus d'interès ha representat una variació negativa del valor raonable en instruments financers, la qual cosa ha significat incrementar la pèrdua en 0,5 milions, respecte de l'any anterior.

Sense l'efecte dels ingressos financers excepcionals de l'exercici anterior, derivats dels litigis de les tarifes portuàries, el resultat financer hauria empitjorat només un 3% respecte del 2011, de forma que el resultat final de l'exercici registraria un augment del 19%.

Els recursos procedents de les operacions han generat un cash flow de 84,2 milions d'euros, un 7% més respecte dels 78,3 milions de l'exercici anterior.

Durant l'exercici de 2012, l'Autoritat Portuària ha executat un volum d'inversions per valor de 89 milions d'euros:

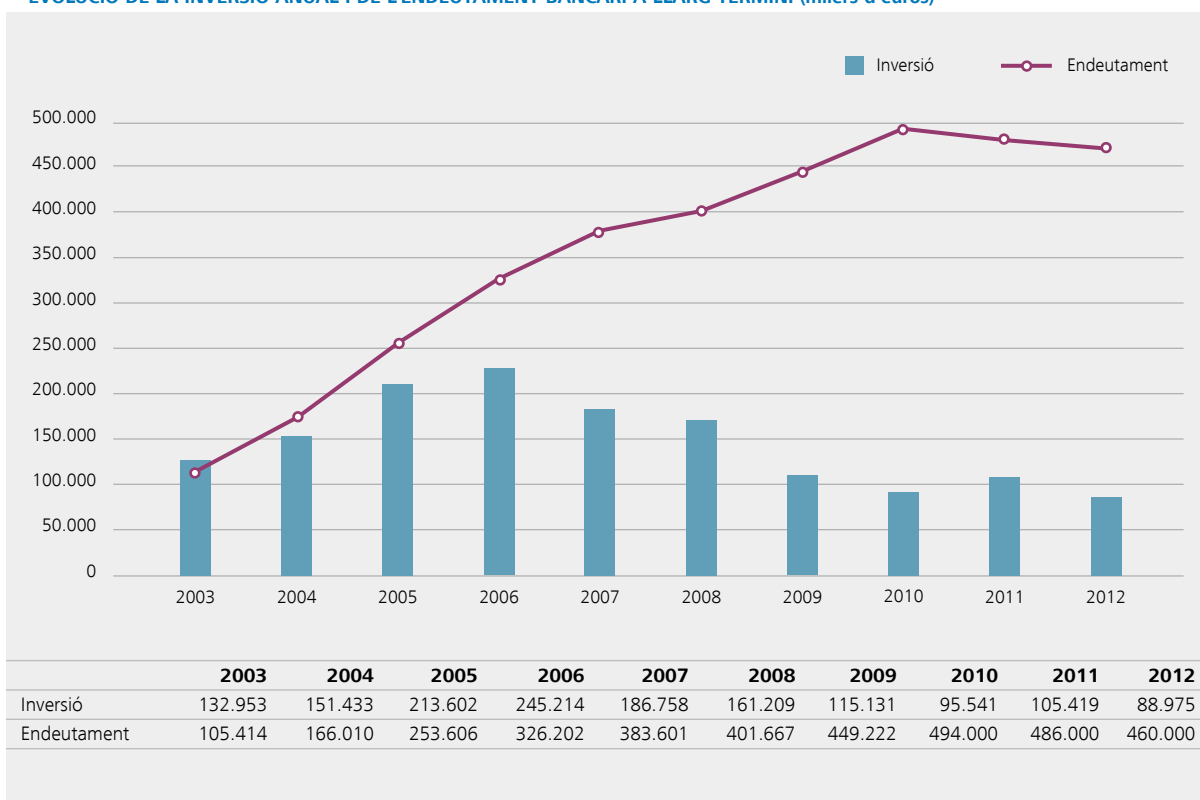
- Adquisicions d'immobilitzat intangible 13,8 milions
- Adquisicions d'immobilitzat material 70,9 milions
 - Accessos zona ampliació sud 26,9 milions
 - Moll Prat 12,7 milions
 - Dic de l'Est 10,0 milions
 - Moll Sud..... 7,7 milions
 - Moll d'Inflamables..... 4,1 milions
- Inversions financeres..... 1 milions
- D'altres (concessions revertides)..... 3,3 milions

En l'àmbit de les societats participades, l'actuació més destacada de l'Autoritat Portuària en aquest exercici ha estat la concurrència a l'ampliació del capital social de la companyia SAEML Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, per tal de mantenir la participació del 5% del capital social.

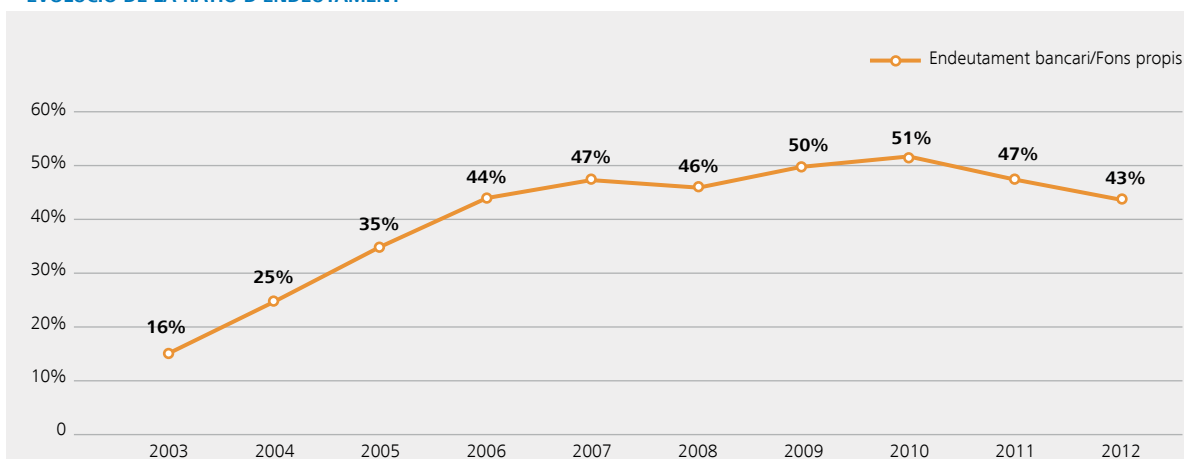
SOCIETATS PARTICIPADES A 31/12/2012

	% del capital social
Empreses del grup	
Gerència Urbanística Port 2000 de l'APB	100,00%
Centro 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 Logístics, SL	20,00%
Creuers del Port de Barcelona, SA	20,00%
Altres participacions	
Barcelona Regional Agència 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%

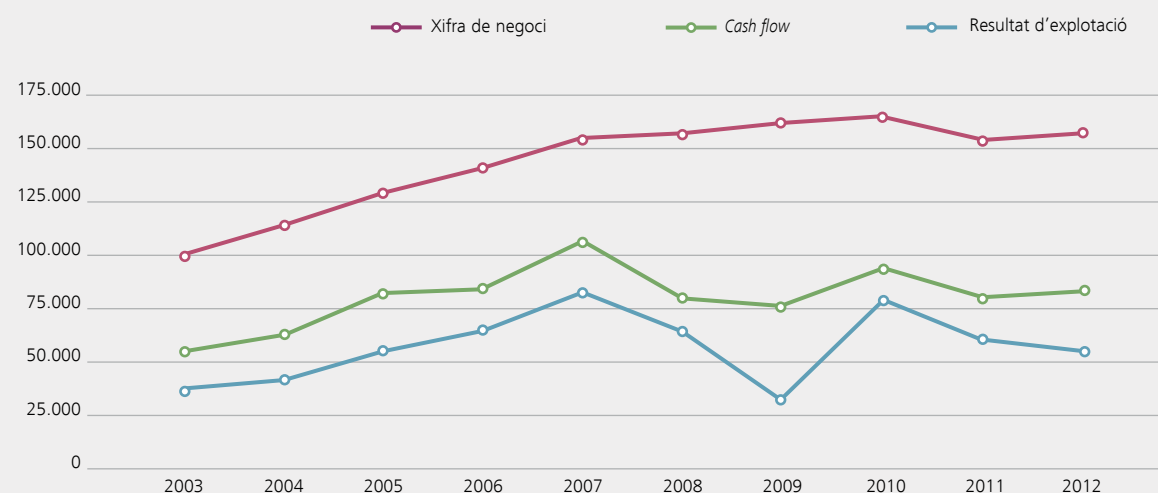
EVOLUCIÓ DE LA INVERSIÓ ANUAL I DE L'ENDEUTAMENT BANCARI A LLARG TERMINI (milers d'euros)



EVOLUCIÓ DE LA RÀTIO D'ENDEUTAMENT

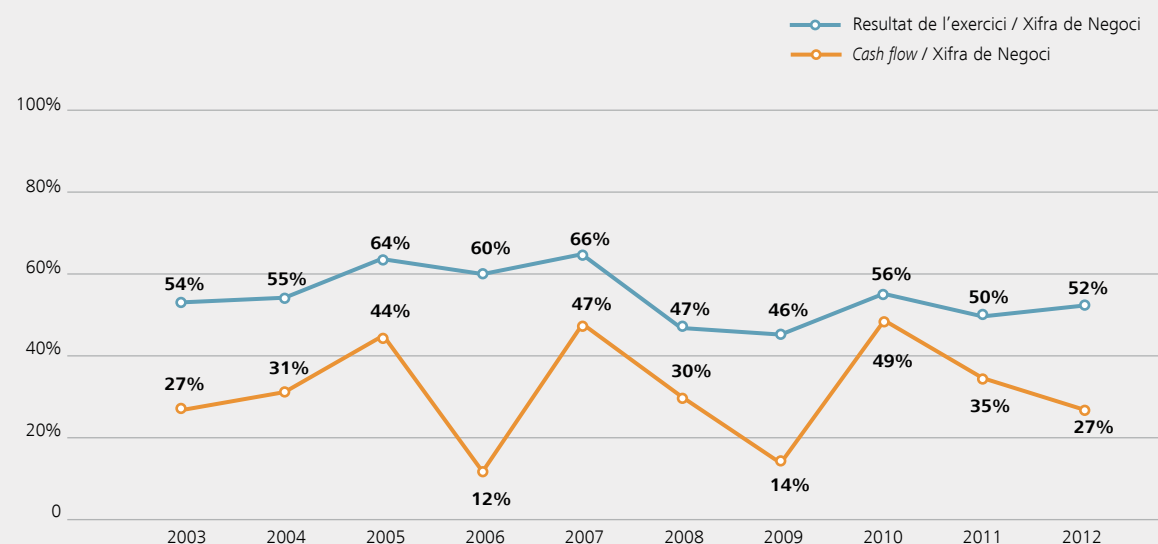


EVOLUCIÓ DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS (milers d'euros)

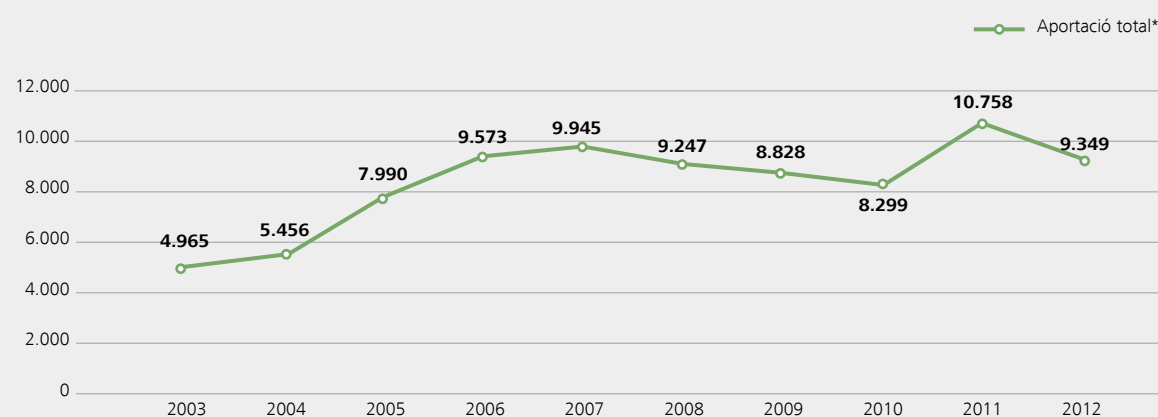


	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Xifra de negoci	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.620	162.197	167.360	157.839	160.777
Cash Flow	53.807	63.716	82.000	83.868	104.102	77.987	75.353	93.922	78.335	84.159
Resultat d'explotació	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949	29.816	77.845	60.313	54.609

RÀTIOS DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS



APORTACIÓ DE L'APB AL SISTEMA PORTUARI ESTATAL (milers d'euros)



* Aportació neta al Fons de Compensació Interportuari+ Finançament OPPE (RDL 2/2011)

BALANÇ DE SITUACIÓ (milers d'euros)

	2012	2011		2012	2011
ACTIU NO CORRENT	1.835.833	1.790.208	PATRIMONI NET	1.361.141	1.322.016
I. Immobilitzat intangible	29.373	17.942	A1. Fons propis	1.077.311	1.034.072
1. Propietat industrial			I. Patrimoni	512.743	512.743
i altre immobilitzat intangible	20.229	10.121	III. Resultats acumulats	521.329	465.299
2. Aplicacions informàtiques	9.144	7.821	VII. Resultat de l'exercici	43.239	56.030
II. Immobilitzat material	1.439.978	1.467.054	A2. Ajustaments per canvi de valor	0	0
1. Terrenys i béns naturals	228.318	196.384	A3. Subvencions, donacions i llegats rebuts	283.830	287.944
2. Construccions	1.065.254	1.021.002	1. Subvencions oficials de capital	269.043	275.302
3. Equipaments i instal·lacions tècniques	1.531	1.661	2. Donacions i llegats de capital	20	20
4. Immobilitzat en curs i acomptes	135.394	237.153	3. Altres subvencions, donacions i llegats	14.767	12.622
5. Altre immobilitzat	9.481	10.854	PASSIU NO CORRENT	626.619	651.014
III. Inversions immobiliàries	265.548	202.739	I. Provisions a llarg termini	1.708	5.262
1. Terrenys	242.187	178.248	1. Obligacions per prestacions al personal a llarg termini	277	0
2. Construccions	23.361	24.491	2. Provisions per a responsabilitats	1.431	5.262
IV. Inversions en empreses grup i associades a llarg termini	92.689	92.212	3. Altres provisions	0	0
1. Instruments de patrimoni	81.256	81.255	II. Deutes a llarg termini	470.889	492.947
2. Crèdits a empreses	11.433	10.957	1. Deutes amb entitats de crèdit	460.000	486.000
V. Inversions financeres a llarg termini	5.098	6.069	2. Proveïdors d'immobilitzat a llarg termini	0	0
1. Instruments de patrimoni	1.761	2.090	3. Altres	10.889	6.947
2. Crèdits a tercers	2.990	3.033	III. Deutes amb empreses del grup i associades a llarg termini	0	0
3. Adm. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	0	0	IV. Passius per impostos diferits	0	0
4. Altres actius financers	347	946	V. Periodificacions a llarg termini	154.022	152.805
VI. Actius per impostos diferits	0	0	PASSIU CORRENT	59.156	58.101
VII. Deutors comercials no corrents	3.147	4.192	I. Actius no corrents mantinguts per a la venda	0	0
ACTIU CORRENT	211.083	240.923	II. Provisions a curt termini	0	0
I. Actius no corrents mantinguts per a la venda	0	0	III. Deutes a curt termini	35.465	22.370
II. Existències	234	220	1. Deutes amb entitats de crèdit	13.669	8.806
III. Deutors comercials i altres comptes a cobrar	42.903	110.412	2. Proveïdors d'immobilitzat a curt termini	20.253	11.644
1. Clients per vendes i prestacions de serveis	29.240	30.168	3. Altres passius financers	1.543	1.920
2. Clients i deutors, empreses del grup i associades	2.595	20.877	IV. Deutes amb empreses del grup i associades a curt termini	191	625
3. Deutors diversos	764	1.155	1. Deutes amb empreses del grup	65	440
4. Adm. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	0	55.441	2. Deutes amb empreses associades	126	185
5. Altres crèdits amb les administracions públiques	10.304	2.771	V. Creditors comercials i altres comptes a pagar	23.498	35.101
IV. Inversions en empreses del grup i associades a curt termini	0	0	1. Creditors i altres comptes a pagar	14.158	25.988
V. Inversions financeres a curt termini	133.124	123	2. Administracions públiques, acomptes de subvencions	0	0
1. Instruments de patrimoni	0	0	3. Altres deutes amb les administracions públiques	9.340	9.113
2. Crèdits a empreses	124	123	VI. Periodificacions	2	5
3. Altres actius financers	133.000	0	VII. Efectiu i altres actius líquids equivalents	33.397	129.188
VI. Periodificacions	1.425	980	1. Tresoreria	15.397	18.188
VII. Efectiu i altres actius líquids equivalents	33.397	129.188	2. Altres actius líquids equivalents	18.000	111.000
1. Tresoreria	15.397	18.188	TOTAL ACTIU	2.046.916	2.031.131
2. Altres actius líquids equivalents	18.000	111.000	TOTAL PASSIU	2.046.916	2.031.131

COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS (milers d'euros)

	2012	2011	Variació	% Var
Import net de la xifra de negoci	160.777	157.839	2.938	2%
Taxes portuàries	149.559	146.752	2.807	2%
Taxa d'ocupació	57.007	55.146	1.861	3%
Taxes per la utilització especial de les instal·lacions portuàries	73.965	74.658	(693)	-1%
Taxa del vaixell	27.435	26.176	1.259	5%
Taxa de les embarcacions esportives	406	400	6	2%
Taxa del passatge	8.180	8.608	(428)	-5%
Taxa de la mercaderia	37.677	39.202	(1.525)	-4%
Taxa de la pesca fresca	184	155	29	19%
Taxa per la utilització especial de la zona de trànsit	83	117	(34)	-29%
Taxa d'activitat	17.511	15.915	1.596	10%
Taxa d'ajuts a la navegació	1.076	1.033	43	4%
Altres ingressos de negoci	11.218	11.087	131	1%
Imports addicionals a les taxes	3.131	3.225	(94)	-3%
Tarifes i altres	8.087	7.862	225	3%
Altres ingressos d'explotació	3.487	7.447	(3.960)	-53%
Ingressos accessoris i altres de gestió corrent	2.020	3.754	(1.734)	-46%
Subvencions d'explotació incorporades al resultat de l'exercici	63	117	(54)	-46%
Ingressos de reversió de concessions	1.092	1.027	65	6%
Fons de Compensació Interportuari rebut	312	2.549	(2.237)	-88%
Despeses de personal	(31.239)	(32.353)	1.114	-3%
Sous, salaris i assimilats	(20.172)	(21.533)	1.361	-6%
Indemnitzacions	(2.355)	(1.093)	(1.262)	115%
Càrregues socials	(8.712)	(9.727)	1.015	-10%
Provisions	-	-	-	-
Altres despeses d'explotació	(42.197)	(47.972)	5.775	-12%
Serveis exteriors	(29.013)	(30.929)	1.916	-6%
Reparacions i conservació	(14.205)	(15.769)	1.564	-10%
Serveis de professionals independents	(4.638)	(4.638)	-	-
Subministraments i consums	(2.027)	(2.028)	1	-0%
Altres serveis exteriors	(8.143)	(8.494)	351	-4%
Tributs	(1.651)	(1.610)	(41)	3%
Pèrdues, deteriorament i variació de provisions per operacions comercials	(416)	(1.205)	789	-65%
Altres despeses de gestió corrent	(1.456)	(921)	(535)	58%
Aportació a Puertos del Estado	(5.870)	(6.425)	555	-9%
Fons de Compensació Interportuari aportat	(3.791)	(6.882)	3.091	-45%
Amortitzacions de l'immobilitzat	(40.881)	(43.504)	2.623	-6%
Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres	6.959	6.810	149	2%
Excés de provisions	-	312	(312)	-100%
Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat	(992)	301	(1.293)	-
Deterioraments i pèrdues	251	260	(9)	-3%
Resultats d'alienacions i d'altres	(1.243)	41	(1.284)	-
Altres resultats	(1.305)	11.433	(12.738)	-111%
Ingressos excepcionals	-	11.433	(11.433)	-100%
Despeses excepcionals	(1.305)	-	(1.305)	-
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ	54.609	60.313	(5.704)	-9%
Ingressos financers	6.840	12.726	(5.886)	-46%
De participacions en instruments de patrimoni	1.318	756	562	74%
De valors negociables i altres instruments financers	4.465	11.006	(6.541)	-59%
Incorporació de despeses financeres a l'actiu	1.057	964	93	10%
Despeses financeres	(13.879)	(14.263)	384	-3%
Per deutes amb tercers	(12.729)	(13.375)	646	-5%
Per actualització de provisions	(1.150)	(888)	(262)	30%
Variació del valor raonable en instruments financers	(3.942)	(3.420)	(522)	15%
Deteriorament i resultat per alienacions d'instruments financers	(389)	674	(1.063)	-
Deterioraments i pèrdues	(389)	-	(389)	-
Resultats d'alienacions i d'altres	-	674	(674)	-
RESULTAT FINANCER	(11.370)	(4.283)	(7.087)	165%
RESULTAT ABANS D'IMPOSTOS	43.239	56.030	(12.791)	-23%
Impost sobre beneficis	-	-	-	-
RESULTAT DE L'EXERCICI	43.239	56.030	(12.791)	-23%

QUADRE DE FINANÇAMENT (milers d'euros)

	2012	2011
APLICACIONS	128.048	141.577
Altes d'actiu no corrent	88.975	105.419
Adquisicions d'immobilitzat i altres inversions	85.731	101.285
Subvencions a cobrar a llarg termini	-	-
Deutors comercials no corrents i altres activitats d'explotació	-	4.134
Immobilitzat per concessions revertides	3.244	-
Transferències d'actius d'altres organismes públics	-	-
Reduccions de patrimoni	-	-
Fons de Compensació Interportuari aportat	3.791	6.882
Baixes de passiu no corrent	34.502	29.276
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb entitats de crèdit	26.000	8.000
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb proveïdors d'immobilitzat	-	-
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb empreses del grup/associades	4.116	3.284
Aplicació de provisions a llarg termini	4.386	17.992
D'altres	780	-
ORÍGENS	97.153	174.777
Recursos procedents de les operacions	84.159	78.335
Fons de Compensació Interportuari rebut	312	2.549
Subvencions de capital meritades	3.938	826
Altes de passiu no corrent	6.599	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	6.599	16.258
Baixes d'actiu no corrent	2.145	58.785
Alienació d'immobilitzat i d'instruments de patrimoni	-	2.821
Cancel·lació/Traspàs a curt termini d'altres inversions financeres a llarg termini	1.100	490
Cancel·lació/Traspàs a curt termini de subvencions a cobrar a llarg termini	-	55.441
Cancel·lació/Traspàs de deutors comercials no corrents i altres	1.045	33
Transferències d'actius d'altres organismes públics	-	-
D'altres	-	18.024
Excés d'origens sobre aplicacions	-	33.200
Excés d'aplicacions sobre orígens	30.895	-

RECURSOS PROCEDENTS DE LES OPERACIONS (milers d'euros)

	2012	2011	Variació	% Var
Resultat del període	43.239	56.030	(12.791)	-23%
Més	53.722	56.663	(2.941)	-5%
Amortització de l'immobilitzat	40.881	43.504	(2.623)	-6%
Fons de Compensació Interportuari aportat	3.791	6.882	(3.091)	-45%
Dotacions a les provisions per a riscos i despeses	831	886	(55)	-6%
Pèrdues procedents de l'immobilitzat	1.243	472	771	163%
Pèrdues pel deteriorament de l'actiu no corrent	4.331	3.420	911	27%
Pèrdues per actualitzacions financeres	1.865	1.499	366	24%
D'altres	780	-	780	-
Menys	12.802	34.358	(21.556)	-63%
Reversió del deteriorament de l'actiu no corrent	251	260	(9)	-3%
Fons de Compensació Interportuari rebut	312	2.549	(2.237)	-88%
Excés de provisions per a riscos i despeses	-	312	(312)	-100%
Beneficis procedents de l'immobilitzat	-	1.188	(1.188)	-100%
Subvencions de capital i reversions traspasades al resultat	8.051	7.837	214	3%
Imputació a resultats d'avançaments rebuts per vendes o serveis	3.131	3.225	(94)	-3%
Incorporació de despeses financeres a l'actiu	1.057	964	93	10%
Ingressos d'actualitzacions financeres	-	-	-	-
D'altres	-	18.023	(18.023)	-100%
Total	84.159	78.335	5.824	7%

ESTAT DE FLUXOS D'EFFECTIU (milers d'euros)

	2012	2011
A) Fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació	74.584	70.715
Resultat de l'exercici abans d'impostos	43.239	56.030
Ajustaments del resultat	44.217	25.193
Amortització de l'immobilitzat (+)	40.881	43.504
Correccions valoratives per deteriorament	138	(260)
Variació de provisions	831	(312)
Imputació de subvencions (-)	(6.959)	(6.810)
Resultats de les baixes i alienacions d'immobilitzat	1.243	(42)
Resultats de les baixes i alienacions d'instruments financers	-	(674)
Ingressos financers (-)	(6.840)	(12.726)
Despeses financeres (+)	13.879	14.263
Variació del valor raonable d'instruments financers	3.942	3.420
Ingressos de reversió de concessions (-)	(1.092)	(1.027)
Imputació a resultats d'acomptes rebuts per vendes o prestació de serveis	(3.131)	(3.225)
Altres ingressos i despeses	1.325	(10.918)
Canvis en el capital corrent	(1.636)	(1.998)
Existències	(14)	5
Deutors i altres comptes a cobrar	4.177	2.606
Altres actius corrents	310	136
Creditors i altres comptes a pagar	(606)	(3.995)
Altres passius corrents	(2.245)	(583)
Altres actius i passius no corrents	(3.258)	(167)
Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació	(11.236)	(8.510)
Pagaments d'interessos (-)	(10.704)	(11.847)
Cobraments de dividends (+)	1.318	756
Cobraments d'interessos (+)	3.457	3.228
Pagaments d'interessos de demora per litigis tarifaris (-)	(17.026)	(19.219)
Cobraments de subvencions d'interessos de demora per litigis tarifaris (+)	17.326	18.894
Cobraments / Pagaments per l'impost sobre els beneficis	(5.607)	(322)
Altres cobraments / pagaments	-	-
B) Fluxos d'efectiu de les activitats d'inversió	(211.118)	(100.071)
Pagaments d'inversions (-)	(223.077)	(119.431)
Empreses del grup i associades	-	(8.034)
Immobilitzat intangible	(14.164)	(3.834)
Immobilitzat material	(75.808)	(106.563)
Altres actius financers	(133.105)	(1.000)
Cobraments de desinversions (+)	11.959	19.360
Empreses del grup i associades	-	1.899
Immobilitzat material	2	942
Altres actius financers	-	-
Altres actius	11.957	16.519
C) Fluxos d'efectiu de les activitats de finançament	40.743	7.157
Cobraments i pagaments d'instruments de patrimoni	56.136	826
Subvencions, donacions i llegats rebuts	56.136	826
Cobraments i pagaments d'instruments del passiu financer	(15.393)	6.331
Emissió	9.724	14.837
Deutes amb entitats de crèdit (+)	-	-
Deutes amb empreses del grup i associades (+)	-	-
Altres deutes (+)	9.724	14.837
Devolució i amortització de:	(25.117)	(8.506)
Deutes amb entitats de crèdit (-)	(21.000)	(5.222)
Deutes amb empreses del grup i associades(-)	-	-
Altres deutes (-)	(4.117)	(3.284)
AUGMENT / DISMINUCIÓ NETA DE L'EFFECTIU O EQUIVALENT (A+B+C)	(95.791)	(22.199)
Efectiu o equivalents a l'inici de l'exercici	129.188	151.387
Efectiu o equivalents al final de l'exercici	33.397	129.188

Àmbit social

4

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







L'ESTRATÈGIA PER A LES PERSONES

L'any 2012 ha estat especialment complex per al sector públic, en general, ja que la multitud de reformes, reials decrets i instruccions de l'Administració pública han afectat directament les persones que hi treballen.

Tot i això, s'ha tractat també d'un any de consolidació de grans projectes al Port de Barcelona, cosa que ha estat possible gràcies a una bona estratègia d'anticipació i dels efectes del procés de transformació endegat en els darrers anys. Davant del context de crisi, s'ha fet ús de diferents estratègies de formació i comunicació per posar en valor l'alt potencial dels professionals de l'organització i assumir els seus principals reptes: potenciar l'orientació al client i la millora de l'eficiència i competitivitat del Port de Barcelona.

ESTRUCTURA, IGUALTAT I DIVERSITAT

Característiques de la plantilla

L'evolució de la plantilla mostra una disminució considerable respecte dels anys anteriors. La finalització de contractes temporals s'ha produït majoritàriament en el col·lectiu adscrit al conveni, mentre que el personal exclòs (directius) s'ha mantingut en xifres molt semblants.

Altres característiques destacables de la plantilla de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) a final de l'exercici 2012 són:

- La proporció entre homes i dones és del 72% vers el 28%.
- El col·lectiu d'homes està representat en un nombre més gran en el rang d'edat de 41 a 60 anys, mentre que la majoria de dones treballadores se situen en els rangs de 31 a 50 anys.
- La majoria del personal fa més de 10 anys que treballa a l'APB.

Igualtat i diversitat

Al llarg d'aquest exercici el Comitè Permanent d'Igualtat ha canviat la seva composició, amb la incorporació de cinc nous membres per part de la representació social en substitució dels anteriors, amb motiu de les darreres eleccions sindicals celebrades el mes de maig. Així mateix, s'ha actualitzat el Pla d'Igualtat fent repàs de totes les accions implementades durant els darrers anys, en què s'han assolit la majoria d'accions compromeses a l'inici del pla.

Beneficis socials

Atesa la situació econòmica, i d'acord amb les instruccions de la Comissió Executiva de la Comissió Interministerial de Retribucions (CECIR) i de la legislació que ens afecta, l'APB ha hagut de retallar la partida pressupostària destinada al conjunt de beneficis socials per als treballadors, en concret els xec restaurant –xec Gourmet– i el fons social. A més, complint amb la normativa, el Pla de pensions per als empleats de l'APB s'ha suspès durant tot l'any 2012,

sense que el promotor hagi pogut realitzar cap aportació als participants.

ACCIÓ SOCIAL

A continuació es detallen alguns dels principals esdeveniments que configuren l'acció social de l'APB l'any 2012.

El 2 de juny el Port de Barcelona va participar, per tercera vegada, en la iniciativa solidària a favor de la **lluita contra la malaltia neurodegenerativa de l'Alzheimer**. Unes 250 persones i uns 50 vehicles (camions de transportistes, vehicles de bombers, grues, bombers, policia nacional, guàrdia civil, ambulàncies, vehicles de guardamolls i vehicles de l'APB conduïts per persones voluntàries) van dibuixar el missatge "Stop Alzheimer" a l'esplanada de la terminal Tercat del Port de Barcelona. El missatge, fotografiat des d'un helicòpter, s'ha estampat a diversos materials per recaptar fons destinats a la Fundació Pasqual Maragall. L'acció solidària va finalitzar amb un acte d'agraïment el mes de juliol, celebrat a la seu de l'Autoritat Portuària, en què es va presentar com a primícia el video *making of* de la iniciativa (<http://www.fpmaragall.org>).

El mes d'agost, i com a resultat de les votacions realitzades per les persones treballadores, es va destinar a la **Fundació Arrels** el 0,2% de la facturació anual per l'emissió del xec Gourmet corresponent al 2011. Aquesta fundació està dedicada a l'atenció de persones sense llar a la ciutat de Barcelona i el seu principal objectiu és col·laborar en el desenvolupament integral de les persones en situació d'exclusió social.

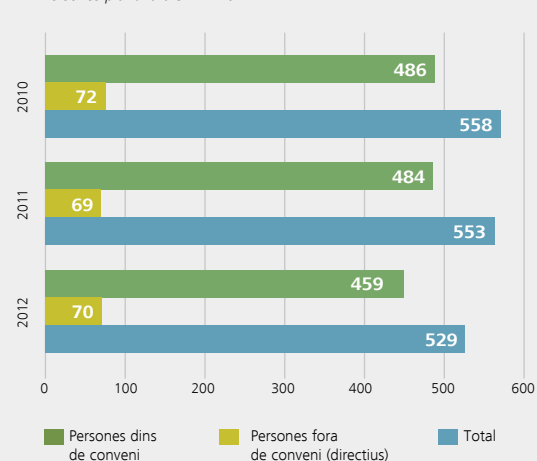
La **X Jornada de Prevenció de Riscos Laborals i Responsabilitat Social Corporativa per a la Comunitat Portuària** (més informació a l'apartat de Prevenció) ha estat una ocasió única per abordar qüestions en matèria de responsabilitat social (RSC), com ara el Programa tRanSparÈncia, el benestar de les tripulacions, els riscos psicosocials i la presentació dels serveis socialment responsables de la Fundació Tot Raval. També s'han tractat aspectes com els intangibles de la prevenció, els riscos i les mesures preventives en espais confinats, la gestió sanitària al Port, la seguretat vial en l'àmbit laboral i el suport de la mútua d'accidents a les empreses en moments de crisi. La participació de 102 persones avala l'èxit d'aquesta la jornada.

El mes de desembre es va signar entre empreses, administracions i organismes implicats el document de voluntats que representa el primer pas per al projecte **Barcelona Clúster Nàutic**. El seu objectiu és dinamitzar l'activitat del sector nàutic i entre els principals compromisos hi ha la investigació, la formació i la generació de llocs de treball en aquest àmbit.

Per setè any consecutiu l'APB ha col·laborat i promogut la **campanya "Nadal solidari"** entre les empreses del Port. De l'11 al 13 de desembre va tenir lloc la recollida de donacions, amb un total de 1.044 kg d'aliments que es van lliurar al Banc dels Aliments de Barcelona, encarregat de distribuir-los entre les persones més necessitades. Enguany destaca la implicació directa del World Trade Center Barcelona i la Fundació Cares que, respectivament, han cedit espai per emmagatzemar les donacions i han realitzat la logística del transport.

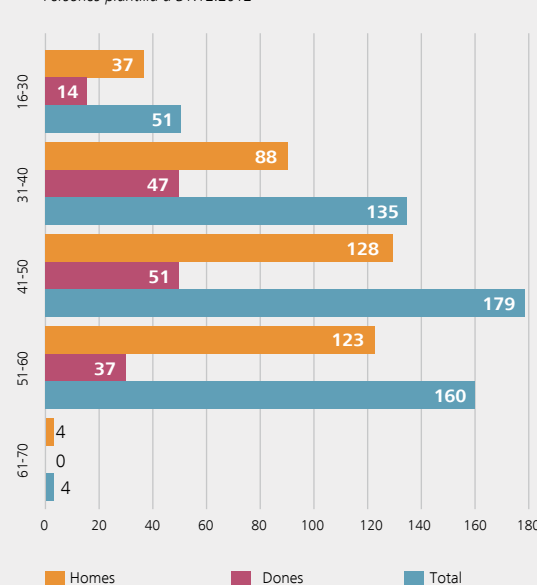
EVOLUCIÓ DE LA PLANTILLA

Persones plantilla a 31.12.2012



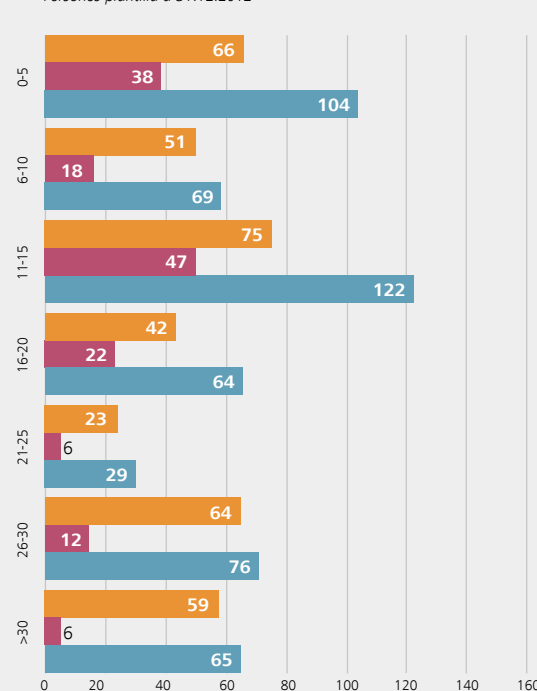
PLANTILLA PER RANGS D'EDAT- 2012

Persones plantilla a 31.12.2012



PLANTILLA PER ANTIGUITAT - 2012

Persones plantilla a 31.12.2012



Fruit de les iniciatives d'alguns grups socials de l'APB, en especial de la secció de ball del club esportiu, s'han dut a terme activitats lúdiques per recaptar fons destinats a diverses organitzacions sense ànim de lucre, com ara el Banc dels Aliments o la Marató de TV3, que l'any 2012 s'ha dedicat a la lluita contra el càncer.

DESENVOLUPAMENT I COMUNICACIÓ INTERNA

Malgrat el moment econòmic, durant el 2012 s'ha realitzat un esforç important per tal de mantenir les pràctiques adoptades els darrers anys per afavorir la transformació interna de l'organització.

En aquest sentit cal valorar el treball conjunt amb les diferents àrees de l'APB per cercar fórmules que ajudin a optimitzar la seva estructura i funcionament intern. Aquestes actuacions han estat basades principalment en el foment de la polivalència i la mobilitat de les persones, des de la premissa que la contínua capacitat d'adaptació serà, cada cop més, un requisit imprescindible per fer front als reptes de l'organització.

A més, aquestes polítiques refermen també el compromís del Port de Barcelona amb el món universitari. Així, més enllà de la participació dels treballadors i treballadores en diferents programes docents, la col·laboració entre universitat i empresa es trasllada a diversos departaments de l'APB, en els quals, al llarg de l'any, un total 38 estudiants han desenvolupat les seves pràctiques i han pogut adquirir una valuosa experiència professional.

Formació

Des del convenciment que la gestió del coneixement és un propòsit fonamental en la gestió de les persones a l'organització, com cada any el Port de Barcelona ha posat a la seva disposició diversos plans i programes de formació que s'han concretat en 183 accions formatives col·lectives i més de 37 de desenvolupament individual.

Aquest 2012 s'ha posat en marxa el **projecte de formació en competències genèriques**, que ha permès treballar nous coneixements, habilitats i actituds, útils tant en l'entorn professional com en el personal.

El **Pla de formació de la Policia Portuària** ha comptat amb una formació en competències genèriques que no només està adaptada al col·lectiu policial, sinó també és diferenciada per a cadascun dels nivells (agents, caporals i sotsinspectors).

També s'ha donat continuïtat a la resta de plans de formació que ofereix l'APB al seu personal, com el d'idiomes, el de **competències tècniques** i el de **prevenció de riscos laborals**.

Igualment s'han dut a terme diferents accions formatives relacionades amb l'**oficina verda**, dins del projecte de l'APB sense papers. En aquest cas, s'han organitzat 14 accions enfocades als diferents col·lectius i perfils involucrats en el nou procés de tramitació de despeses de viatges (usuaris, administradors, publicadors web, etc.), per les quals han passat més de 112 treballadors.

Comunicació interna

Una bona part de les accions de comunicació interna dutes a terme al llarg del 2012 s'han dirigit a millorar la difusió i impacte de projectes dels diferents departaments de l'organització.

En aquest sentit, s'han desenvolupat nous formats interactius, principalment basats en vídeo i web, amb la finalitat de transformar la comunicació eminentment textual en una eina molt més "experiencial" que fomenti la taxa de record.

Gràcies, en part, al redisseny realitzat el 2011, a la **intranet corporativa**, les visites han augmentat gairebé un 15%. A més, en l'esforç de segmentar cada cop més la comunicació interna s'ha llançat una comunitat específica per al col·lectiu de Policia Portuària, que ha tingut una excel·lent acollida.

També s'han potenciat les **accions presencials**, entre les quals destaca la visita realitzada a la nova terminal BEST, del moll Prat, en què han participat més de 100 persones, amb uns índexs de satisfacció òptims.

SERVEIS MÈDICS I PREVENCIÓ DE RISCOS LABORALS

Serveis Mèdics

Els centres mèdics de Bosch i Alsina i de l'edifici WTC Barcelona posen a disposició d'un col·lectiu d'unes 3.000 persones (personal actiu, familiars i treballadors jubilats) un ampli ventall d'opcions sanitàries i socials.

Durant el 2012 el personal facultatiu de l'APB ha atès un total d'11.229 visites mèdiques, entre el personal actiu (6.390) i el passiu (4.839). Destaca que la rehabilitació de la patologia de traumatologia manté els mateixos nivells assistencials, amb un servei d'alta qualitat. D'altra banda, 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, i sobre la minimització de la incidència de les drogues d'abús, per tal de millorar les condicions laborals del personal i de l'entorn. És per això que des de finals de l'any passat s'ha iniciat una campanya de deshabituació del tabac amb ajuda farmacològica, mitjançant el finançament obtingut a través de la Mútua Atlàntida. 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 per 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 243 exàmens de salut, que representen el

44% de la plantilla, concretament 175 homes (44,4%) i 68 dones (43%). 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 Servei de Prevenció ha organitzat la X 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 l'àrea de responsabilitat social corporativa de l'APB. El sotsdirector general de Seguretat i Salut Laboral del Departament d'Empresa i Ocupació, Jaume de Montserrat i Nonó, va ser l'encarregat de clausurar l'acte.

Han continuat les reunions amb el subgrup de treball d'Emergències Sanitàries del Consell Rector, amb el SEM (Sistema d'Emergències Mèdiques), CILSA, la mútua FREMAP i la Policia Portuària. Fruit d'aquesta col·laboració els temps de resposta mitjançant el servei de FREMAP en casos d'assistència sanitària urgent al Port i a la ZAL s'han resolt en aproximadament cinc minuts. La consecució d'aquesta fita ha evolucionat del 47% l'any 2007 fins al 76% el 2012.

Durant aquest exercici s'han produït un total de vint-i-tres accidents, tots lleus, dotze dels quals han derivat en baixes laborals. Sobre una plantilla mitjana estimada de 541 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 4,25%.

Pel que fa a la formació en riscos laborals realitzada en aquest període destaquen els cursos dirigits a col·lectius específics (Policia Portuària, personal d'Ajudes a la Navegació i de la Unitat de Manteniment General), així com també diverses formacions adreçades als empleats de l'APB (introducció a la PRL i ergonomia en el treball).



Àmbit de medi ambient

5

80 Principis de gestió ambiental
La incidència del Port sobre l'entorn
i el medi ambient

86 Compromesos davant el canvi climàtic





Àmbit de medi ambient

5



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.

Durant l'any 2012 el Port de Barcelona ha seguit les directrius de la política ambiental i ha centrat els seus esforços en dues vessants d'actuació ben diferenciades:

- Vetllar perquè l'activitat que es desenvolupa al Port tingui la mínima incidència sobre l'entorn i sobre els recursos energètics i materials.
- Potenciar els modes de transport més respectuosos amb el medi ambient garantint indirectament una millora d'àmbit més general de l'entorn.

LA INCIDÈNCIA DEL PORT SOBRE L'ENTORN I EL MEDI AMBIENT

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.



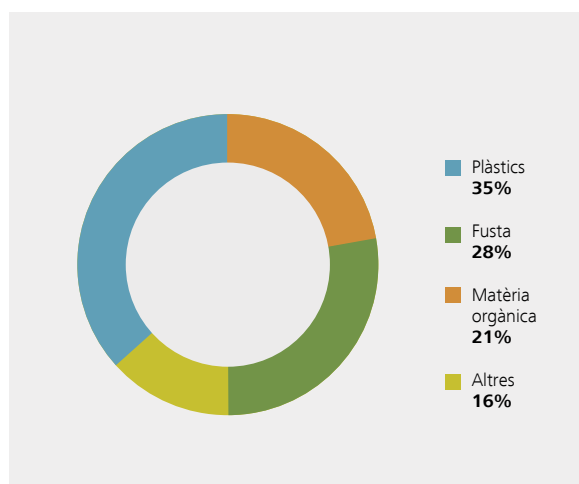
Control de les operacions

Una de les principals eines de gestió per al control de les incidències ambientals és l'activació dels procediments específics des del Centre de Control de la Policia Portuària, quan detecten o reben notícia d'un incident. En aquest sentit, l'any 2012 s'han activat 269 procediments: 76 en relació amb el medi marí, 66 relatius al medi terrestre, 18 relacionats amb l'atmosfera i 109 d'autorització de mercaderies perilloses.

Neteja de les aigües portuàries

El servei portuari ambiental de neteja de la làmina d'aigua es presta els 365 dies de l'any i el 2012 ha recollit un total de 117.741 kg de residus flotants, que suposen un volum de 707.12 m³, la composició dels quals es pot veure en la gràfica següent:

FLOTANTS RECOLLITS EL 2012 (en m³)



La majoria d'observacions i intervencions del servei de neteja de les aigües s'han produït per residus flotants (70, el 29% del total), un 19% han tingut com a origen el sistema de sanejament (47) i el 18% de les intervencions puntuals han estat produïdes per abocaments d'hidrocarburs (45 observacions). Els tipus d'hidrocarburs abocats a les aigües portuàries han estat majoritàriament fuel (22%) i gasoil (18%).

Lluita contra la contaminació per vessaments d'hidrocarburs a les aigües

El Port de Barcelona segueix aplicant una política activa de prevenció dels incidents i accidents que comporten vessament d'hidrocarburs a les aigües portuàries. L'instrument de resposta en cas de vessament es el PICCMA (Pla interior de lluita contra la contaminació marina accidental), document en el qual es recull l'organització de la resposta i els mitjans a emprar.

Durant el 2012 el PICCMA s'ha activat 16 vegades en el nivell d'alerta i 6 vegades al nivell d'intervenció per incidents de vessament de diversos productes. No hi ha hagut necessitat d'activar-lo per a cap gran actuació.

Recepció dels residus dels vaixells

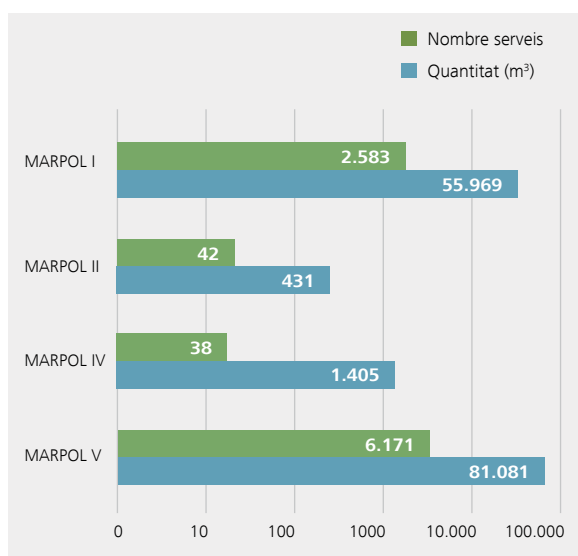
D'acord amb el Conveni Internacional per Prevenir la Contaminació dels Vaixells, 1973 (conegut com a Conveni MARPOL 1973/78), els ports han de disposar d'instal·lacions adequades per a la recepció efectiva dels residus dels vaixells mitjançant un servei portuari. Aquest any 2012 s'han fet els serveis 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:

TIPOLOGIES DE RESIDUS RECOLLITS EL 2012 (en m³)

Tipus	2009	2010	2011	2012
MARPOL I (residus líquids d'hidrocarburs)	41.242	49.993	53.813	55.969
MARPOL II (residus líquids químics)	934	430	537	431
MARPOL IV (aigües grises i sanitàries)	8.072	4.474	445	1.405
MARPOL V (residus sòlids)	28.807	50.319	76.718	81.081

El nombre de serveis de recollida de les diferents tipologies de residus MARPOL prestats pels operadors durant l'any 2012 són els següents:

RECOLLIDA RESIDUS MARPOL 2012



Qualitat de les aigües

Durant l'any 2012, el Port de Barcelona ha seguit fent la vigilància de la qualitat de les aigües, en el marc del Pla de vigilància de les masses d'aigua litorals, acordat en el seu moment amb l'Administració. El seguiment ha consistit en la realització de 12 campanyes de mostreig on s'ha fet l'anàlisi de 288 mostres d'aigua i 16 de sediments, 96 perfils de la columna d'aigua i 26 anàlisis de la comunitat bentònica que viu als sediments.

QUALITAT DE LES AIGÜES 2012

Paràmetres	Aigües exteriors	Aigües interiors
temperatura (°C)	16,13	17,05
salinitat mg/l	38,11	38,04
terbolesa (FTU)*	1,18	4,89
densitat (kg/m³)	1.028,17	1.027,81

*FTU: unitat de terbolesa Formazin

QUALITAT DE LES AIGÜES 2012

Paràmetres	Aigües exteriors	Aigües interiors
Clorofil·la (ug/l)*	0,9	1,7
MES (mg/l) **	5,6	7,3

*ug/l: microgram/litre

**MES (mg/l): matèria en suspensió, mil·ligram/litre

Un altre indicador de la qualitat de les aigües és els nutrients que conté, és a dir, la concentració de compostos inorgànics de nitrogen, fòsfor i silici. Els valors obtinguts a les dàrsenes interiors són similars als que es troben a les aigües obertes i, per tant, assenyalen que la qualitat de l'aigua portuària és bona.

CONCENTRACIÓ DE NUTRIENTS EN AIGUA (en µmol/litre)*

Nutrient	aigües interiors	aigües exteriors
Nitrogen inorgànic µmol/litre	4,45	3,47
Fòsfor inorgànic µmol/litre	0,34	0,29
Silici inorgànic µmol/litre	0,71	0,52

* µmol/litre: micromol/litre

La fauna que viu fixada als sediments (bentos) és també un indicador de la seva qualitat. La caracterització de les comunitats bentòniques dels sediments portuaris té en consideració el nombre d'espècies, la densitat d'individus i la diversitat específica (paràmetre que combina el nombre d'espècies i la seva abundància).

RESULTATS MITJANA COMUNITATS BENTÒNIQUES

Paràmetres	2012		2010	
	Sediments			
	exteriors	interiors	exteriors	interiors
Nombre espècies	39,0	27,45	30,7	27,8
Nombre individus/m²	3.671,1	4.658,8	1.358,3	3.098,6
Diversitat específica S-W*	4,23	3,37	2,74	1,99

* S-W: índex de Shannon-Weaver

En relació amb el 2010 (aquests valors es mesuren cada dos anys), els indicadors de la fauna bentònica demostren una millora significativa dels sediments de les dàrsenes interiors del Port.

Neteja viària i gestió de residus

El servei de neteja viària de l'APB ha atès un total de 96 actuacions fora del servei ordinari, excloent-ne les actuacions derivades de serveis de neteja habitual a zones de nova incorporació o a reforços programats. El repartiment de les actuacions continua sent molt similar a anys anteriors, amb 21 serveis per abocaments de sòlids a via, 26 per abocaments de líquids a via, 10 actuacions per retirar restes d'accidents de trànsit i 39 actuacions entre reforços de recollida de contenidors, reforços d'escombrada i retirades de residus abandonats.

L'APB ha gestionat durant el 2012 unes 713 tones de residus, que representen un 58,1% de recollida selectiva i un 41,9% de banals amb destí a l'abocador.

En comparació amb el 2011, s'observa que aquest últim any s'ha produït un augment de 31 tones del total de residus, la qual cosa significa un increment del volum tant pel que fa a la recollida selectiva com pel que fa als banals. L'any 2012 el percentatge de recollida selectiva, que inclou residus especials (piles, defenses, runes, etc.) i no especials (paper, envasos, vidre), ha augmentat en relació amb els anys anteriors.

RECOLLIDA SELECTIVA (t)

Residus	2009	2010	2011	2012
No especiales (recollida selectiva)	289	261	358	359
Especiales (recollida selectiva)	9	17	35	55
Total recollida selectiva	298	278	393	414
Total recollida no selectiva (banals)	687	227	289	299
Total	985	505	682	713

D'altra banda, algunes empreses del Port de Barcelona participen en els circuits de recollida integral de residus de la Comunitat Portuària, que va néixer el 2004 com una iniciativa del Grup de Treball de Qualitat Ambiental, amb l'objectiu d'aconseguir economies d'escala per a serveis comuns a fi d'obtenir uns preus més avantatjosos per a la gestió de residus. Els circuits que s'han posat en marxa són: banals, cartró, ferralla i fusta, amb un total de 37 concessions participants en aquest grup.

CIRCUIT DE RECOLLIDA DE LA COMUNITAT PORTUÀRIA (t)

Tipus circuit	2009	2010	2011	2012
Banals	874,42	712,25	693,41	635,72
Cartró	103,93	113,95	117,68	93,71
Ferralla	261,38	145,48	188,66	214,33
Fusta	19,58	14,96	31,03	18,94
Total	1.259,31	986,64	1.030,78	962,7

Gestió de la qualitat de l'aire

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 de l'APB (XMVQA) integra estacions amb equips captadors d'alt volum (CAV) per a partícules en suspensió i estacions automàtiques equipades amb sensors meteorològics i analitzadors de mesura dels principals contaminants atmosfèrics, una de les quals és la Unitat Mòbil. La xarxa proporciona informació sobre la qualitat de l'aire del Port i informació meteorològica de suport a les diverses activitats que s'hi realitzen, com la navegació de vaixells o la manipulació de mercaderies a les terminals.

Les dades del CAV de PM10 (partícules en suspensió) de Port Vell són representatives de la qualitat de l'aire de zona urbana i estan integrades dins la xarxa de la Generalitat de Catalunya. La resta d'estacions són indicatives, atès que la seva instal·lació en una zona industrial i de proximitat als focus emissors no els permet complir tots els requisits de referència. Malgrat tot, a més d'indicatives són de gran utilitat per reflectir l'evolució de la contaminació al Port.

Enguany s'ha millorat la part informàtica de la XMVQA mitjançant la integració de les dades proporcionades pels diferents equips de la xarxa, gràcies a la unificació del sistema de gestió de dades basat en ORACLE.

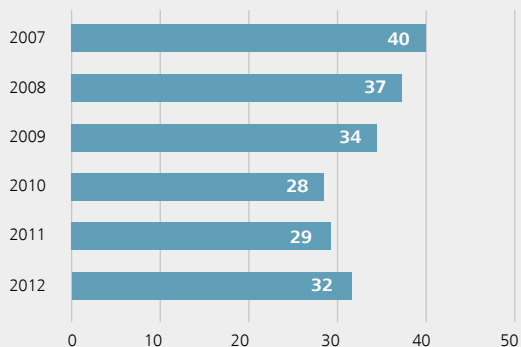
Pels principals contaminants, les concentracions ambientals mitjaneres anuals durant 2012 i darrers anys es poden veure en els gràfics següents:

CONCENTRACIONS AMBIENTALS MITJANES

PARTÍCULES EN SUSPENSIÓ

(En microgram/m³)

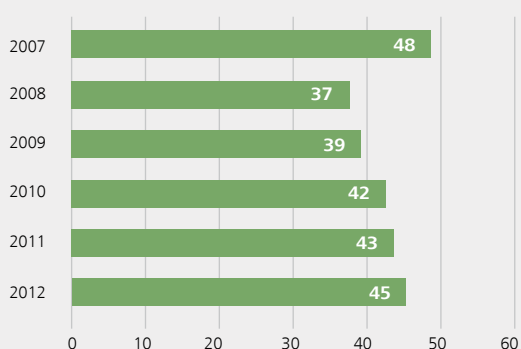
PM10 Port Vell



DIÒXID DE NITRÒGEN

(En microgram/m³)

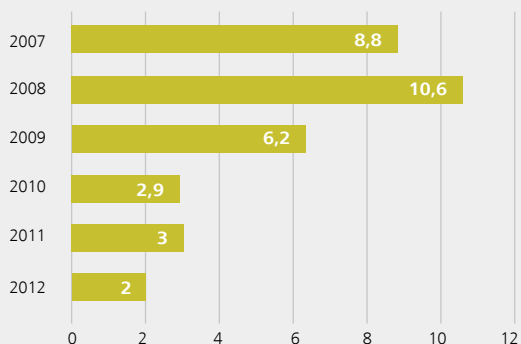
NO₂ Unitat Mòbil



DIÒXID DE SOFRE

(En microgram/m³)

SO₂ Dàrsena Sud



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

El Port ha seguit col·laborant en la millora de la qualitat de l'aire a Barcelona, aplicant les mesures de reducció de les emissions portuàries incloses en el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire pels contaminants NO₂ i PM10 a la regió metropolitana de Barcelona, que lidera el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. L'APB fa un seguiment de les activitats del Port que generen emissions per tal de conèixer l'estat de les mesures i accions aplicades sobre els camions de transport de contenidors, la promoció del ferrocarril per mercaderies, el servei de remolc, les emissions dels vaixells atracats, les bonificacions ambientals de taxes, la manipulació de materials pulverulents i les emissions provinents de la maquinària de les terminals.

Consum d'energia elèctrica

El consum d'energia elèctrica al Port de Barcelona (incloent-hi el Port vell) ha experimentat un increment de consum, justificable per dues raons. En primer lloc, per la inclusió durant el 2011 del consum corresponent a l'energia tèrmica d'una part de les oficines de l'edifici del WTC Est coincidint amb el moment en què va passar de règim de lloguer a règim de titularitat. En segon lloc, l'increment de consum respecte a l'any 2011 respon a l'entrada en servei de noves escomeses com l'edifici PIF, la planta 6a de l'edifici WTC Est, l'enllumenat públic dels vials d'accés a la ZAL-Prat i moll Prat, així com també a l'enllumenat públic del C/100, d'accés al moll Prat, entre altres nous subministraments.

CONSUM D'ENERGIA ELÈCTRICA (en KWH)*

	2009	2010	2011	2012
Port de Barcelona (incloent-hi Port Vell)	7.615.000	8.254.576	9.055.600	9.460.200

*kilowatt/hora

Agrupant el consum per la seva tipologia, observem com el consum més elevat respon a consums relacionats amb l'activitat d'administració (il·luminació i climatització d'edificis) i a l'enllumenat públic.

Tipologia de consum	% sobre el total
Enllumenat públic vials i esplanades	33,72
Oficines (il·luminació, climatització, etc.)	50,73
Estacions de bombament d'aigües	4,15
Fars i senyalització marítima	1,27
Altres (xarxa ferroviària, casetes de telecomunicacions, estacions meteorològiques, càmeres de videovigilància, etc.)	10,14

Malgrat aquest increment de consum absolut d'energia elèctrica, el Port ha dut a terme actuacions d'estalvi i eficiència energètica que n'han aconseguit rebaixar el consum, com per exemple la remodelació de l'enllumenat públic al moll de l'Energia, on s'ha introduït lluminàries de tecnologia LED, i la nova configuració dels reguladors de flux a l'enllumenat públic del moll Adossat per adaptar els nivells d'il·luminació a la temporalitat de les activitats.

Consum de gas i combustibles

El consum de gas i propà queda limitat a la zona esportiva i a l'edifici ASTA, amb un volum de 25.342 m³, una xifra inferior a la dels darrers anys a causa d'una menor utilització d'aquest edifici. Pel que fa al consum de propà a la zona esportiva, el 2012 ha estat de 4.721 litres.

CONSUM DE COMBUSTIBLES

Tipus de combustible	2009	2010	2011	2012
Gasolina (Vehicles)	10.915	9.528	8.777	11.619
Gasoil A (Vehicles)	86.122	87.675	89.329	92.601
Gasoil B (embarcacions)	1.729	6.751	15.095	6.537
Gasoil B (generadors)	87.773	103.080	41.043	31.166
Total	183.539	207.034	154.244	141.923

L'increment de consum de gasolina es deu a l'entrada en servei de més vehicles, i queda compensat per la reducció de consum de generadors autònoms que segueixen sent substituïts per connexions elèctriques.

Mobilitat

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 alternativa més sostenible al transport privat.

TARGETES DE TRANSPORT PÚBLIC INTEGRAT

	2009	2010	2011	2012
Nombre usuaris T-Trimestre	144	160	208	210

Consum de recursos

CONSUM D'AIGUA DEL PORT (en m³)

	2010	2011	2012
Subministrament a vaixells	183.980	162.215	146.386
Altres consums	51.816	178.480	97.060
Port Vell	22.300	41.000	35.160
Total	258.096	381.695	278.606

L'abastament d'aigua del Port prové de les xarxes públiques d'Aigües de Barcelona i d'Aigües del Prat. El consum d'aigua del Port de l'any 2012 i darrers anys es mostra dividit en subministrament a vaixells, consums en zona del Port Vell i altres consums, que inclouen l'edifici TIR, l'edifici ASTA, l'edifici 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.

Cal dir que l'augment del consum de l'aigua al Port Vell des de 2011 es deu 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.

D'altra banda, el consum de paper d'oficina a les dependències de l'Autoritat Portuària de Barcelona segueix a la baixa, en consonància amb la tendència dels darrers anys.

CONSUM DE PAPER A L'APB (en kg)

	2009	2010	2011	2012
Consum de paper	17.971	17.083	18.974	16.407
% paper reciclat sobre el total	21%	23%	19%	27%

Materials de les obres

En aquest apartat s'han calculat dos indicadors GRI:

- EN1 (A1), 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 (A2), 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.

Els materials que més han augmentat respecte l'any anterior han estat el tot-u + escullera i els paviments. L'any 2012, en general, la reutilització de materials i l'ús de materials reciclats han augmentat respecte a l'any anterior. De fet el 33% de tot-u i escullera emprats en les obres del 2012 procedeixen de materials reciclats, així com el 2% dels materials de reblert i el 24% dels paviments.

INDICADOR EN1 (A1): MATERIALS UTILITZATS EN LES OBRES EXECUTADES (PES O VOLUM)

Material	Unitat	Pes o volum			
		2009	2010	2011	2012
Tot-u + escullera	t	1.328.024	359.041	18.171	265.973
Formigó	m³	45.504	21.188	182.259	111.948
Acer	t	3.496.540	1.232	1.511.280	1.873.527
Paviments	m³	289.116	6.280	4.135	91.414
Aglomerat	t	7.873	19.519	6.889	38.066
Materials dragats	m³	2.070.072	679.687	216.134	407.149
Materials de reblert	m³	4.003.402	835.562	1.313.123	1.955.450

INDICADOR EN2 (A2): MATERIALS RECICLATS (VALORITZATS) UTILITZATS EN LES OBRES EXECUTADES

		2009		2010		2011		2012	
Material	U	Pes o volum	% reciclat	Pes o volum	% reciclat	Pes o volum	% reciclat	Pes o volum	% reciclat
Tot-u + escullera + acer	t	271.710	6	169.111	44	48.901	3	87.003	33
Materials de reblert	m³	2.107.528	33	17.242	1	282.136	16	38.491	2
Paviments	m³	-	-	-	-	-	-	22.186	24





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 que facin més eficient i sostenible el sistema logístic europeu.

Tal com recull la política europea de transports, aquest sector 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 propulsats per 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 Sistema d'Informació de Mercat del Port de Barcelona (SIMPORT). 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'hi apliquen els factors d'emissió de gasos més reconeguts.

Tanmateix, no existeix una metodologia general de càlcul d'emissions, motiu pel qual el Port n'ha encarregat la validació a un organisme independent: la Universitat Politècnica de Catalunya. Aquesta ha conclòs que la metodologia emprada compleix amb els principis comunament acceptats de rellevància, comparabilitat, consistència, transparència i precisió del càlcul.

Amb aquestes operacions, 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 entre Àsia i els ports europeus, l'any 2020 les emissions de gasos contaminants augmentaran fins a un 200% enlloc de disminuir, 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 el 15% en les emissions de CO₂ respecte



a l'opció portuària del nord. Suposen 3 o 4 dies menys de navegació, amb necessitat de menys vaixells, i el conseqüent estalvi de temps en l'arribada de la mercaderia cap a la seva destinació europea i per tant de les emissions associades. Un estalvi de temps que s'ha incrementat amb la pràctica del *slow steaming* (la reducció en la velocitat de navegació dels vaixells per estalviar combustible) i que fa més avantatjós l'encaminament de les mercaderies asiàtiques a través dels ports mediterranis. A més, l'opció portuària mediterrània contribueix a reduir la congestió de les xarxes de transport del nord, pot servir el gran potencial del mercat euromediterrani i redueix 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 també implica desviar una proporció més gran de tràfic cap a modes de transport que generin menys externalitats negatives –contaminació atmosfèrica, escalfament global, soroll, accidents, congestió i cost de la infraestructura–, i afavorir l'ús del transport ferroviari, fluvial i/o marítim en aquells recorreguts en què sigui substituït de la carretera. En aquest sentit, el Port de Barcelona ha pogut quantificar l'estalvi en externalitats conseqüència de la seva estratègia intermodal a favor del tràfic ferroviari i dels serveis de transport marítim de curta distància o *short sea shipping*. Del 2008 al 2012, el conjunt d'aquests serveis han representat un estalvi anual d'entre 90 i 114 milions d'euros respecte del cost en externalitats que hauria

suposat el mateix volum de càrrega per carretera; i això és al voltant d'un 80% menys de cost.

Els carregadors també volen millorar la seva gestió mediambiental i cada vegada més estan interessats a conèixer les emissions atribuïdes als seus 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 ofereix un servei d'informació sobre el CO₂ d'aquestes cadenes i l'assessorament sobre alternatives més eficients des del punt de vista ambiental. Durant el 2012 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.

Aquest servei es vol ampliar amb la posada en funcionament d'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 l'eina estigui operativa el 2013.

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 aconseguir un reequilibri del 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 presents i futurs i que asseguri la competitivitat del gran mercat euromediterrani.

Directori del Port de Barcelona 6





Directori del Port de Barcelona

6

Autoritat Portuària de Barcelona

World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat

Servei d'Accés Unificat (SAU)

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

Servei d'Atenció al Client (SAC)

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

**Representació del Port de Barcelona
al Japó**

Takeshi Suzuki
DE TO K LTD. 1-34-1505,
4 Toranomom, Chome Minato-Ku
Tokyo 105-0001
Tel.: +81 3 3436 11 17
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
jdedeu@netvigator.com

**Representació del Port de Barcelona
a l'Argentina**

Hugo Norberto Lejtman
Charcas, 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires
h.l.@abaconet.com.ar

**Representació del Port de Barcelona
a Madrid**

Miguel Ángel Palomero
C. Jorge Juan, 19, 6 - 28001 Madrid
Tel.: +34 91 781 54 45
mapalomero@portdebarcelona.cat

**Representació del Port de Barcelona
a Roine-Alps (França)**

Claire Perez
Tel.: + 33 668 25 70 38
N.VERT 0 800 800 160
claire.perez@portdebarcelona.cat
inforfrance@portdebarcelona.cat

Gerència Urbanística Port 2000

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

Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)**Centre Intermodal de Logística, SA (CILSA)**

Av. Ports d'Europa, 100, 4a pl., ed.
Service Center
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 552 58 00
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
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

Puerto Seco Azuqueca de Henares, SA

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

Portic Barcelona, SA

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

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Silvia Martínez
Ctra. de la Cogullada, 65.
Mercazaragoza
50014 Saragossa
Tel.: +34 97 647 96 58
silvia.martinez@portdebarcelona.cat
www.tmaragoza.com

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

Nathalie Thomas
20 Avenue Saint Guillan
ZAL Toulouse
31621 Eurocentre cedex – França
Tel.: +33 562 793 428
nathalie.thomas@portdebarcelona.cat
www.tmtoulouse.com

Capitania Marítima de Barcelona

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

Centre d'Assistència Tècnica i Inspecció de Comerç Exterior (CATICE)

Cal Patrici, 8-12
ZAL PRAT
08820 El Prat de Llobregat
Tel.: +34 93 289 66 10
barcelona.cice@comercio.mineco.es

Centre 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
barcelon@sasemar.es
www.salvamentomaritimo.es

Corporació de Pràctics de Barcelona, SLP

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

Duana de Barcelona

Pg. Josep Carner, 27
08038 Barcelona
Tel.: +34 93 344 49 40

ESTIBARNA – SAGEP

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

Punt d'Inspecció Fronterer (PIF)

Cal Patrici, 8-12
ZAL PRAT
08820 El Prat de Llobregat
Sanitat Exterior:
Tel.: +34 93 520 91 80
Equip de Qualitat (EQ):
Tel.: +34 93 306 65 60

Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona

Av. Drassanes, 6-8
Ed. Colón, plta.13, p. 1
08001 Barcelona
Tel.: +34 93 270 27 88
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

Associació d'Empreses Estibadores Portuàries de Barcelona

Ronda del Port, sector 6
Edifici Gregal, 1a pl.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 442 88 24
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
ateia@bcn.ateia.com
www.ateia.com

Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

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

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

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

Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya

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

Terminal Intermodal de l'Empordà, SL

C. Entença, 157, 4t - 08029 Barcelona
Tel.: +34 93 363 49 60
www.terminalemporda.com

Creuers del Port de Barcelona, SA

Moll de Barcelona, s/n
Estació Marítima Nord
World Trade Center Barcelona
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 412 79 14
cpb@creuers.net

Marina Barcelona 92, SA

Pg. Joan de Borbó, 92
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 224 02 24
www.mb92.com
info@mb92.com



Port de Barcelona

Direcció i coordinació

Autoritat Portuària de Barcelona
World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat

Producció i disseny gràfic

El Taller Interactivo, s.l.

Fotografies

Lluís Castellà
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Autoritat Portuària de Barcelona