

12

MEMORIA 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



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



03

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



02

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



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

5

3

1

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

5

3

1

915

915

Sumario

- 5 Consejo de Administración
- 7 Organigrama
- 8 **Presentación**
Sixte Cambra, presidente
- 10 **Introducción**
José Alberto Carbonell, director general

1·Ámbito de gestión

- 14 Misión, visión, valores y objetivo estratégico
- 16 Presidencia
- 21 Recursos Internos y Organización
- 24 Infraestructuras
- 27 Explotación y Planificación
- 33 Seguridad Corporativa
- 36 Estrategia y Desarrollo
- 46 Empresas participadas

2·Evolución del tráfico

- 54 Contenedores
- 55 Mercancías a granel
Vehículos
- 56 Transporte ferroviario
- 58 *Short sea shipping*
- 59 Pasajeros

3·Ejercicio económico y financiero

- 62 Ejercicio económico y financiero
- 68 Balance de situación
- 69 Cuenta de pérdidas y ganancias
- 70 Cuadro de financiación
Recursos procedentes de las operaciones
- 71 Estado de flujos de efectivo

4·Ámbito social

- 74 La estrategia para las personas
Estructura, igualdad y diversidad
- 75 Acción social
- 76 Desarrollo y Comunicación Interna
Servicios Médicos y Prevención de Riesgos Laborales

5·Ámbito de medio ambiente

- 80 Principios de gestión ambiental
La incidencia del puerto sobre el entorno y el medio ambiente
- 86 Comprometidos ante el cambio climático

6·Directorio del Port de Barcelona

- 90 Directorio del Port de Barcelona



Miembros del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

A 31 de diciembre de 2012

Presidente del Consejo de Administración

Sixte Cambra

Vocal nato

Francisco J. Valencia Alonso (capitán marítimo)

Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya

Mariano Fernández Fernández (ATEIA-OLT)

Ángel Montesinos García (Asociación Agentes Consignatarios)

Antoni Llobet de Pablo (Colegio Agentes de Aduanas)

Joan Amorós Pla (Asociación FERRMED)

Vocales representantes de la Administración del Estado

Isabela Pérez Nivelá (abogada del Estado)

Rolando Lago Cuervo (Puertos del Estado)

Emilio Ablanado Reyes (subdelegado del Gobierno en Barcelona)

Vocales en representación municipal

Ayuntamiento de Barcelona: Antoni Vives i Tomàs (vicepresidente)

Ayuntamiento del Prat de Llobregat: Lluís Tejedor i Ballesteros

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

Josep M. Basáñez Villaluenga (Cámara de Comercio)

Xabier Ma. Vidal Niebla (Asociación Empresas Estibadoras)

José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)

Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

Director general (no consejero)

José Alberto Carbonell Camallonga

Secretario (no consejero)

Román Eguinoa de San Román

Cambios producidos:

Montserrat García Llovera y Jaime Odena Martínez han causado baja como vocales.



68

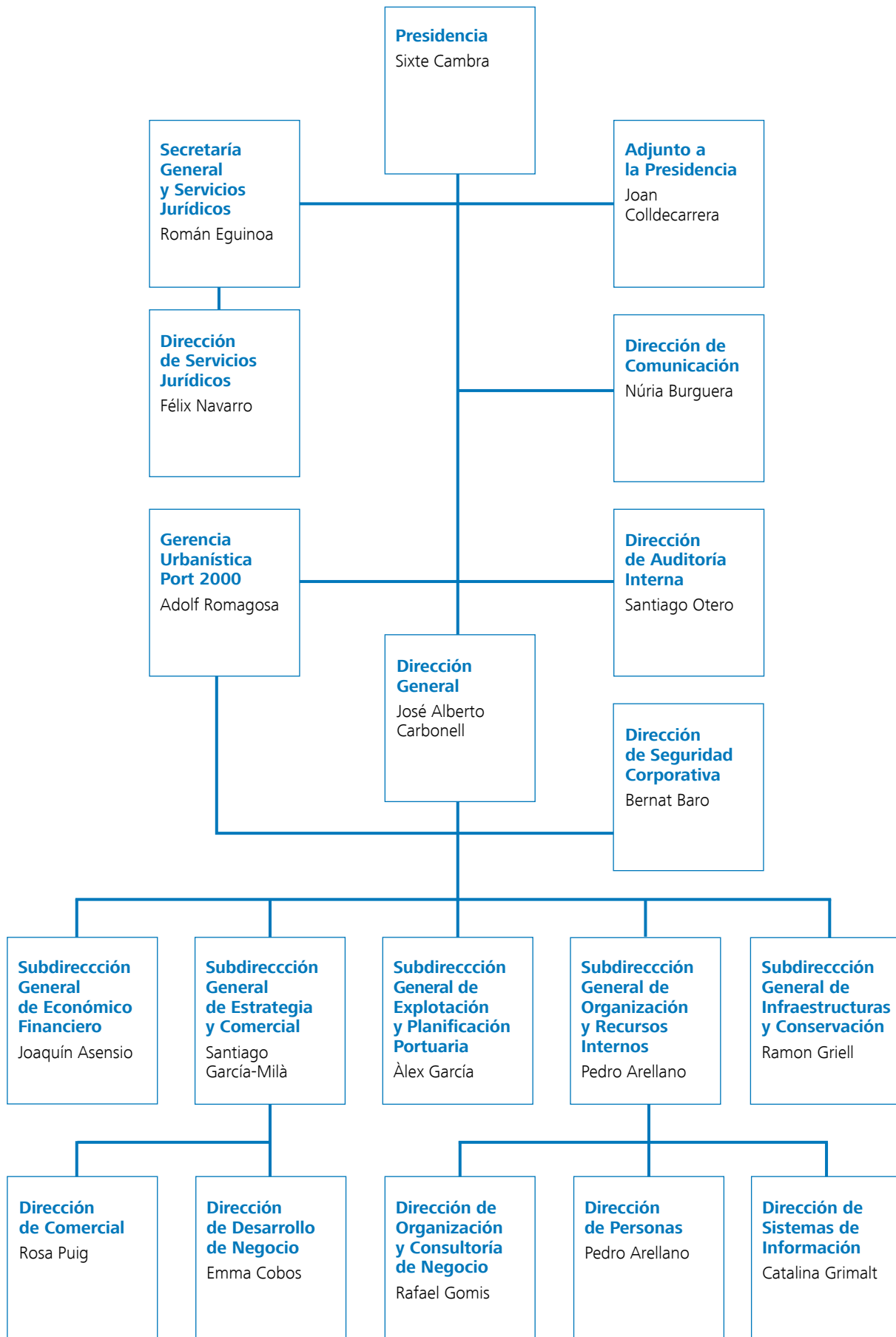
69

CRONOS
DSDI 914656 5
451
MAX CR.
GROSS
NET
CUB. CAP.
11000 KG
11000 LIT
11000 LIT

CAI

Autoridad Portuaria de Barcelona

Organigrama general



Presentación

La recuperación experimentada durante los años 2010 y 2011 –y que se había reflejado también en los tráficos del Port de Barcelona– ha dado paso a un 2012 marcado por una coyuntura complicada en términos económicos y de demanda. Esta ha supuesto una contracción de la actividad tanto en Catalunya y el Estado español como en el conjunto de Europa, y muy especialmente en los países del sur del continente, igual que en algunos de los mercados más alejados comercialmente, prioritarios para nosotros.

El buen comportamiento de las exportaciones, tanto en Catalunya como en el Estado español, han supuesto un revulsivo, pero no han podido compensar totalmente la contracción de la demanda interna, que ha generado una bajada de las importaciones. En el Port de Barcelona, esta realidad del mercado se ha traducido en un leve descenso del total de tráfico, pero ha confirmado el dinamismo del comercio exterior, con crecimientos importantes de las exportaciones de tráficos clave como la mercancía en contenedor o los vehículos, ya situados a niveles de precrisis.

Por otro lado, los resultados económicos han sido positivos y colocan de nuevo el Port de Barcelona como el primero en ingresos del sistema portuario español, así como su principal aportador. En este sentido, la Autoridad Portuaria ha obtenido en 2012 unos ingresos de casi 161 millones de euros, un 2% más que el año anterior, puesto que es el que tiene más volumen y variedad de actividad (tráfico de mercancías, de pasajeros, actividad logística y Port Vell).

Esta cifra de negocio es especialmente positiva teniendo en cuenta el contexto económico y el esfuerzo realizado para contribuir a la competitividad de la actividad y de los operadores portuarios. Este año se ha incidido de nuevo en las medidas de apoyo a los clientes finales al máximo que permite la ley, a través de bonificaciones comerciales consistentes en la aplicación de descuentos en las tasas de utilización a los buques, pasaje y mercancía; además se ha aplicado también una rebaja sobre la tasa de ocupación de las terminales de tráficos estratégicos (bonificaciones singulares). Esta política, unida a los efectos de la nueva Ley de Puertos, del 2011, que redujo el ejercicio pasado las cuantías base de las tasas, ha favorecido en los últimos dos años un ahorro o reducción de costes de clientes y operadores del Port de Barcelona por valor de unos 30 millones de euros.

Los beneficios del ejercicio han ascendido a 43,2 millones de euros, un descenso del 23% respecto del año anterior, debido principalmente a los resultados extraordinarios incorporados en 2011 a causa de las sentencias judiciales firmes anulatorias sobre las liquidaciones de las tarifas portuarias. Sin este efecto el resultado de explotación del 2012 habría registrado un incremento del 14% y el resultado del ejercicio habría sido un 19% mejor que en el año 2011.

Con respecto a la generación de recursos, después de la aportación al sistema portuario (9,3 millones de euros) el *cash flow* neto del ejercicio ha sido de 84 millones de euros, un 7% más que el 2011. Esta capacidad de generar recursos, junto con la reducción del endeudamiento a largo plazo, garantizan la liquidez y la capacidad del Port para afrontar el crecimiento futuro y las inversiones.

Hay que destacar el hecho de que el Port de Barcelona tiene proyectos de inversión privada en marcha en

todos sus ámbitos: desde las grandes actuaciones en las terminales de contenedores (con la inauguración de la terminal BEST, de Tercat, este año y las obras de ampliación de TCB) hasta proyectos para el transporte marítimo de corta distancia (la construcción de la nueva terminal de Grimaldi), nuevas instalaciones en el muelle de l'Energia (Meroil-Lukoil, inaugurada en 2012, y Tradebe y Terquimsa, en proceso) y varios desarrollos en el Port Vell, como el proyecto de mejora de Marina Port Vell, la ampliación de las instalaciones de Marina Barcelona 92 o la nueva marina de la bocana Nord.

El momento actual presenta nuevos retos y el Port de Barcelona tiene fórmulas para asumirlos. Con la culminación de la ampliación —que ha comportado un salto de escala en infraestructura y capacidad—, cerramos un ciclo y abrimos otro que vendrá marcado por el crecimiento. La prioridad absoluta tiene que ser la captación de nuevo tráfico.

Con este objetivo la principal línea de actuación del Port de Barcelona es incrementar la captación de carga en nuestra área de influencia próxima (*hinterland*) así como de los mercados lejanos (*foreland*). Y esto, en todos los tipos de tráfico: contenedores, vehículos, productos energéticos, graneles, cruceros, etc.

Por otro lado, continuaremos con la estrategia del puerto en red, que amplía y refuerza el *hinterland*, para invertir la situación actual: hoy el 80% de nuestra carga tiene origen o destino Catalunya; el objetivo a medio plazo es que represente el 50%, aumentando carga y ampliando mercados. Esto se debe conseguir tanto a través del refuerzo de la red de terminales marítimas interiores actuales y de los servicios ferroviarios que les dan servicio, como del refuerzo de la apuesta por el transporte marítimo de corta distancia (*short sea shipping*) hacia Italia y el norte de África.

El Port de Barcelona es un puerto diversificado en cuanto a la actividad, y estamos convencidos que esta es una de nuestras fortalezas. Por este motivo, otra de las vías que planteamos es nuestra consolidación como *hub* de distribución de productos energéticos, a lo cual contribuirán el nuevo punto de atraque y las últimas inversiones llevadas a cabo en el muelle de l'Energia.

Otra vía para atraer tráfico debe ser la captación en el Port de Barcelona y en su entorno de centros de distribución de grandes y medianas corporaciones (como, por ejemplo, ha sido el caso de Decathlon, Carrefour, Damm, Mango...). En este sentido, hay que buscar la integración en grandes cadenas logísticas que den respuesta a las necesidades de los cargadores, puesto que los operadores globales toman la decisión sobre los encaminamientos de cargas valorando toda la cadena. Este no tiene que ser sólo un objetivo del Port sino del país y, por lo tanto, es necesario crear el marco normativo y fiscal que lo facilite y estimule.

La diversificación de nuestro tráfico refleja también la diversidad de los mercados de origen y destino de nuestras cargas. Así pues, estamos decididos a facilitar los servicios y las actuaciones necesarias en el ámbito del *foreland*, para garantizar que nuestro tejido empresarial e industrial pueda acceder a estos mercados con eficiencia. En este sentido, y en la línea de la política comercial y de promoción que el Port lleva a cabo desde hace años, es necesaria la estrecha colaboración con las asociaciones de



Sixte Cambra
Presidente del Port de Barcelona

importadores y exportadores para crear las sinergias y el entorno apropiados para impulsar el comercio exterior del país, así como buscar acuerdos con grandes navieras u operadores logísticos internacionales para convertir Barcelona en puerto base de su actividad en el sur de Europa.

Otra línea prioritaria de actuación es la mejora de la accesibilidad y la movilidad. El Port ha ejecutado las obras más urgentes para la operativa viaria y ferroviaria dentro de sus espacios y este año ha completado la conectividad provisional con la ampliación sur. Sin embargo, para garantizar a medio plazo la correcta movilidad terrestre son totalmente imprescindibles los accesos definitivos pendientes de construcción por parte del Ministerio de Fomento. El Port se ha comprometido a participar en la financiación de los accesos ferroviarios (hasta un 50%) para que las obras puedan empezar con la máxima celeridad. Una vez definida y concretada la solución de los accesos ferroviarios, tenemos previsto centrar los esfuerzos en los accesos viarios, una actuación también irrenunciable.

Nuestro planteamiento de futuro y las líneas de actuación mencionadas se basan, también, en la potenciación de la actividad logística, desde el convencimiento que puede hacer una aportación capital al crecimiento de la economía del país. Por este motivo desde el Port de Barcelona queremos contribuir al posicionamiento y al reconocimiento de la actividad logística como uno de los sectores estratégicos de Catalunya, junto al turístico, los servicios, el alimentario o el químico.

El gran reto del Port de Barcelona es liderar este esfuerzo común. No trabajamos para tener buenas estadísticas, sino para cumplir nuestra misión, que es la de contribuir a incrementar la competitividad de nuestras empresas, crear riqueza y generar ocupación. Y para lograr este objetivo es necesario fortalecer los vínculos de complicidad y compromiso de toda la Comunidad Portuaria con nuestros clientes. Este es nuestro gran reto y nuestra convicción.

Introducción

Una vez más las exportaciones han sido las catalizadoras de la actividad del Port de Barcelona en este 2012, pudiéndose recuperar niveles anteriores a la crisis y compensar en parte los efectos de la atonía del consumo interno, traducida en un descenso de las importaciones. Eso último, unido a la caída de los transbordos, ha situado la cifra de tráfico total en 41,5 millones de toneladas, un 3,6% menos que en el 2011. En cambio, el llamado tráfico *hinterland* (sin taras ni transbordos), es decir, estrictamente el movimiento de mercancías que entran y salen del Port y que es un claro reflejo de la actividad comercial del entorno, ha crecido un 1,8% y ha totalizado más de 30 millones de toneladas.

En la actividad de los contenedores se ha reflejado también la misma tónica, ya que mientras la exportación ha crecido un 8,7%, la importación ha bajado un 13% y ha implicado un descenso del 2% del comercio del *hinterland*. En este caso, el comportamiento negativo del transbordo (-39,5%) ha repercutido especialmente en la caída del conjunto de la actividad y ha colocado el total de tráfico de contenedores en 1,7 millones de TEU (-13,7%) al final del ejercicio.

Hay que destacar, en cualquier caso, que las exportaciones de contenedores llenos han crecido por tercer año consecutivo (casi un 9% este 2012) y ya desde el 2010 superan los niveles de precrisis y ha cerrado el año con una cifra de 555.686 TEU.

Dinamizadas por la diversificación y el acceso a nuevos mercados desde el Port, también las exportaciones de automóviles, con 378.642 unidades y cerca de un 9% de aumento, registran ya niveles anteriores a la crisis y superan el récord del 2007. Gracias a esta evolución y al importante aumento de los tráficos, favorecido por el papel del puerto como *hub* de distribución para el norte de África y el Mediterráneo oriental, el tráfico total de automóviles ha seguido recuperando terreno y ha alcanzado las 664.931 unidades (+5,5%); una cifra que permite al Port de Barcelona mantener el liderazgo de este tráfico en el Mediterráneo.

Igualmente ha sido positivo el comportamiento de las exportaciones en los graneles sólidos, que han doblado su volumen respecto del año anterior. El crecimiento en el tráfico de mercancías como el cemento y *clinker*, cereales y harinas, y piensos y forrajes –básicamente de exportación– han colocado el total de los graneles sólidos



José Alberto Carbonell
Director general del Port de Barcelona

en 4,7 millones de toneladas, un 33% más que en 2011. Por otra parte, los incrementos registrados en los biocombustibles y los productos químicos han permitido minorar la caída del 9,4% de los hidrocarburos (gas natural, gasóleo, gasolina y fuel), provocada por un menor consumo doméstico e industrial, y colocar el total de los graneles líquidos en 10,4 millones de toneladas (-3,1%).

Con respecto al transporte marítimo de corta distancia o *short sea shipping*, se ha visto especialmente afectado por la coyuntura económica en algunos de los principales países de destino, como es el caso de Italia, y ha experimentado un descenso del 8%.

La apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad ha resultado muy positiva en el ámbito del tráfico ferroviario. En contenedores se ha registrado un incremento del 1,5%, que significa que 148.926 TEU han llegado o salido del Puerto en este modo de transporte y ha situado la cuota ferroviaria en un 11,3% sobre el total de tráfico. Este es un muy buen avance hacia el objetivo de superar la cuota del 20%, sobre todo si se tiene en cuenta que en los últimos cinco años casi se ha multiplicado por cinco. Por otra parte, los automóviles que han salido o entrado en el Port por el modo ferroviario han registrado un incremento del 9% y han totalizado 179.563 unidades, lo cual supone una cuota ferroviaria del 32,5% en este tráfico.

El Port mantiene el liderazgo en el tráfico de cruceros en Europa y el Mediterráneo y la cuarta posición como puerto base mundial. Después del récord de 2,6 millones de cruceristas del 2011, este año este dato se ha quedado en el segundo mejor registro de la historia del Port de Barcelona, con 2,4 millones y un 60% de *turnaround* —es decir, que han embarcado o desembarcado en Barcelona y tienen un mayor impacto en la economía del país. En cualquier caso, las previsiones para el 2013 apuntan a una recuperación del récord y una consolidación de la posición del Port de Barcelona en esta industria.

Por otra parte, el total de pasajeros se ha situado en 3,4 millones de personas, un 10,6% menos que el año anterior, motivado tanto por el mencionado descenso en el tráfico de cruceros como en el de *ferris* de línea regular. Este último ha resultado afectado sobre todo por el descenso del pasaje en tráficos de corta distancia con Italia y el norte de África y menos por el tráfico con las Baleares (-6%).

Junto al esfuerzo de toda la Comunidad Portuaria para dinamizar la actividad a pesar de la coyuntura, destaca la apuesta que han hecho por el Port de Barcelona tanto empresas españolas como extranjeras que se han instalado en nuestro enclave (como por ejemplo la rusa Lukoil) o han ampliado sus instalaciones (el almacén logístico de Alfil, en la ZAL).

Además, en un año especialmente complejo para el sector público en general —dadas las reformas que han afectado directamente a sus trabajadores—, ha sido especialmente relevante el talento de las personas de la organización. Por eso, a pesar del contexto económico, el Port ha trabajado intensamente en estrategias dirigidas al personal, en especial de formación y comunicación, con el fin de mantener la motivación y el compromiso y potenciar al máximo el talento.

Para el Port de Barcelona el 2012 ha sido un año de consolidación de grandes proyectos e inversiones, que en gran parte no habrían sido posibles sin la profesionalidad, la dedicación y el esfuerzo del equipo de personas que configuran nuestra organización y que han contribuido a mantener la hoja de ruta definida.

Ámbito de gestión

1

- 14 Misión, visión, valores y objetivo estratégico
- 16 **1.1. Presidencia**
 - Comunicación
 - 18 Centro de Documentación
 - 19 Promoción de la Comunidad Portuaria
- 21 **1.2. Recursos Internos y Organización**
 - Sistemas de Información
 - Servicio de Acceso Unificado
 - 22 Dirección de Organización y Consultoría de Negocio
- 24 **1.3. Infraestructuras**
 - Actuaciones en infraestructuras
- 27 **1.4. Explotación y Planificación**
 - Informes del Sistema de Calidad Referenciales de Servicio del Port de Barcelona
 - 28 Área PIF
 - 29 Planificación y concesiones
- 33 **1.5. Seguridad Corporativa**
 - Policía Portuaria
- 36 **1.6. Estrategia y Desarrollo**
 - Desarrollo de la red del Port
 - 38 Participación en proyectos europeos cofinanciados
 - 40 Participación en organizaciones internacionales
 - 41 Relaciones con organismos vinculados al mercado chino
 - 42 Dirección de Desarrollo de Negocio
 - 44 Promoción Comercial
- 46 **1.7. Empresas participadas**
 - Centro Intermodal de Logística
 - 47 Consultoría ILI Logística Internacional
 - Fundación CARES
 - 48 Fundación Logística Justa
 - 50 Port 2000
 - 51 World Trade Center Barcelona





ERCAT

03

02

01

02

KALMARR

EBC 700 X

Misión, visión, valores y objetivo estratégico

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

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

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

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

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

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

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

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

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

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

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

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





COMUNICACIÓN

La Dirección de Comunicación tiene como objetivo dar a conocer la importancia del Port de Barcelona como motor económico, incrementar su visibilidad y difundir a la sociedad la información que genera. El Port tiene una buena cobertura informativa a través de su relación periódica con los medios de comunicación, tanto los que se dedican al transporte y la logística como los generalistas. Para complementar la información que llega a la sociedad, el Port de Barcelona ha puesto en marcha en 2012 un medio de comunicación propio institucional, con mayor vocación hacia clientes y usuarios: el *newsletter*.

Uno de los instrumentos más utilizados para informar a los medios de comunicación sobre las novedades y la evolución de la actividad del Port y las empresas vinculadas son las **notas de prensa**. Entre las más de 125 que se han remitido este año, destacan las referentes a temas como la política de bonificaciones del Port; el Pacto para la Competitividad de la Comunidad Portuaria; la marca de calidad Efficiency Network; la inauguración de la terminal BEST en el muelle Prat; los accesos provisionales viarios y ferroviarios en la ampliación sur; la financiación europea (programa TEN-T) para adaptar la red ferroviaria del Port al ancho internacional o el récord de 2,6 millones de pasajeros de cruceros. También se ha hecho el seguimiento informativo de la misión empresarial al Brasil y de la presencia del Port a ferias y congresos.

De acuerdo con la línea reforzada el año anterior, en 2012 se ha continuado con la traducción al inglés de las informaciones más relevantes y de alcance más global del Port, para enviarlas a los **medios internacionales** especializados. En este sentido han informado sobre el Port de Barcelona publicaciones como por ejemplo *Container Management*, *Containerisation International*, *Lloyd's List*, *Port Technology*, *GreenMed Journal*, *International Transport Journal*, *Dry Cargo*, *Assoporti* o *Finished Vehicle Logistics*. La inauguración de la terminal BEST de Tercat, en el muelle Prat, ha dado pie, también, a más presencia en medios generales, como *The Economist*, y medios asiáticos.

Para presentar de primera mano algunos de los principales acontecimientos del Port y favorecer el intercambio directo con los representantes de los medios, se han llevado a cabo 25 convocatorias de prensa, como las relacionadas con la operativa y la conectividad de la terminal BEST; la inauguración de las nuevas instalaciones de Meroil Tank; la presentación del Observatorio Estadístico de SSS; el simulacro del Maremagnum o la presentación de resultados del ejercicio 2011.

Por su parte, el *newsletter* ha nacido con vocación de convertirse en un medio de comunicación institucional de alcance internacional y accesible para todo el mundo desde Internet, a través de la página web del Port de Barcelona. Se edita en cuatro idiomas y tiene una periodicidad dinámica, es decir, la información se actualiza cada vez que se genera una noticia o artículo. Estas informaciones están especialmente orientadas al cliente, ya sea el operador logístico, el importador o el exportador internacional. A finales de año el *newsletter* tenía más de 750 suscripciones.

El Port de Barcelona inició el verano del 2012 el proceso de **cambio de dominio de la web** de la entidad,



que ha pasado de ser www.portdebarcelona.es a ser **www.portdebarcelona.cat**. Del mismo modo se han modificado todas las direcciones electrónicas del Port de Barcelona y han adoptado un nuevo formato: nombre.apellido@portdebarcelona.cat. La página **web del Port** ha recibido el pasado ejercicio cerca de 390.000 visitas, que han supuesto más de 1,4 millones de páginas visitadas. Por países, las visitas a la web proceden mayoritariamente de España, Reino Unido, Estados Unidos, Francia y Alemania.

Por otra parte, el Port de Barcelona puso en marcha a principios del 2012 una **sede electrónica** que permite a sus usuarios y clientes realizar por vía electrónica todos aquellos trámites que no requieren una gestión presencial, garantizando su validez jurídica y la seguridad (comunicación encriptada). Con esta iniciativa, el Port de Barcelona está a disposición de los usuarios 24 horas al día y 365 días al año, a la vez que cumple con la Ley de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a la Administración Pública.

Aparte de tramitar todas las solicitudes, escritos o comunicaciones genéricas dirigidas al Port de Barcelona, la plataforma también permite, por ejemplo, realizar una solicitud de autorización genérica para desarrollar la actividad de transporte terrestre de contenedores en el Port de Barcelona durante un periodo de 3 años o una autorización específica para realizar transportes concretos en las terminales y/o depósitos de contenedores del Port por un periodo de 48 horas.

La presencia digital del Port de Barcelona a través de sus perfiles en las **redes sociales**, ha seguido creciendo durante el 2012:

- Facebook: 712 amistades
<http://www.facebook.com/port.debarcelona>
- Twitter: 1.205 seguidores y seguimiento de 157 perfiles
<http://twitter.com/portdebarcelona>
- Youtube: 12 subscriptores
<http://www.youtube.com/portdebarcelona>
- LinkedIn: 295 contactos
<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>

Con respecto al **área de Imagen corporativa** –que vela por mantener y desarrollar los rasgos corporativos de

la entidad y de la marca Port de Barcelona–, destaca el desarrollo de los soportes de identidad visual de la marca de calidad Efficiency Network, que a finales de año ya implicaba más de cincuenta empresas de la Comunidad Portuaria. Además, como es habitual, se ha dirigido el diseño de los stands para las ferias en que ha participado el Port de Barcelona, así como la actualización de los folletos comerciales y las informaciones promocionales para estos acontecimientos. Igualmente se han puesto al día otras herramientas de difusión, como las presentaciones.

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

Esta Dirección integra también las tareas del **Servicio Lingüístico**, que atiende de manera personalizada las consultas y las dudas de los usuarios de la organización que lo solicitan. Aparte de la revisión de documentos muy variados, dentro del ámbito de dinamización lingüística ha continuado la edición mensual de la página de lengua catalana “El tinglado”, que se publica en el diario *Marítimas*. Un año más, desde este servicio se ha organizado y coordinado la celebración institucional del día de San Jordi, con el obsequio de un libro para cada trabajador.

Dentro de la propuesta de comunicación digital presentada el año anterior por la Dirección de Comunicación, en 2012 se ha empezado a trabajar en dos líneas de actuación: la **campaña de publicidad corporativa** del Port de Barcelona y el **Plan de Comunicación Digital y 2.0**, ambas iniciativas en proceso de desarrollo a finales del ejercicio. Con estas actuaciones se busca mejorar el conocimiento del Port entre los líderes de opinión y la ciudadanía, así como promover la proactividad informativa y relacional de la organización. Otro objetivo genérico de estas líneas de actuación es potenciar el prestigio y la reputación de la marca ‘Port de Barcelona’, tanto en el ámbito estatal como internacional.

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

El Centro de Documentación tiene como objetivo principal centralizar, gestionar, estudiar y difundir la información específica del Port de Barcelona y de las actividades que desarrolla. Es, también, el departamento responsable de la gestión diaria de los bienes muebles del patrimonio cultural.

La programación de este año se ha centrado principalmente en actuaciones de conservación de los fondos y de su catalogación y descripción para potenciar a medio plazo la divulgación.

Archivo central

El volumen de documentación que conserva el archivo se incrementa cada año con las transferencias que realizan periódicamente los departamentos. En el 2012 se han realizado 12 transferencias de documentación, con un volumen total de 188 cajas.

Dentro del proceso de completar y mejorar el programa fotográfico, se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Se han catalogado y completado 3.300 fotografías en blanco y negro de los años 1900 a 1940 del fondo de fotografías Carlos de Angulo.
- Se ha iniciado la captura de 10.000 imágenes en blanco y negro de los años 1960 a 1980, clasificadas por temas.
- Se ha realizado el proceso de digitalización, descripción y captura de unas 1.500 imágenes históricas al programa fotográfico.

Conservación

En el Port de Barcelona las condiciones climáticas son más extremas que en el resto de la ciudad (exceso de humedad, contaminación atmosférica y partículas en suspensión), por este motivo se ha llevado a cabo, durante dos años, el seguimiento exhaustivo de las condiciones medioambientales de los depósitos del archivo del edificio ASTA y se ha mejorado la sistemática de limpieza de los depósitos, compactos y estanterías.

Se ha iniciado el cambio de ubicación de la documentación para detener la aparición de mohos, que se había detectado.

Durante este año, se ha llevado a cabo el vaciado completo del depósito número 3, que contenía documentación textual y gráfica, principalmente histórica, y se ha iniciado el vaciado del depósito 2, empezando por el material fotográfico.

Digitalización

Durante el año 2012, se han digitalizado 1.089 proyectos de obra de los años comprendidos entre 1940 y 1968, para hacerlos más accesibles y garantizar la preservación de los originales, de gran valor histórico.

Restauración

Se ha continuado con la política encaminada a conservar los documentos históricos que, con el paso del tiempo y debido a las condiciones medioambientales adversas y de la manipulación continuada, se han deteriorado y que hay que restaurar para parar la degradación y evitar la pérdida irreversible de información.

Durante el año 2012 se han restaurado 45 proyectos de obra, las memorias del Puerto de Barcelona de los años 1871 a 1929, 17 libros, 11 placas de vidrio y una selección de 12 albúminas.

Archivo histórico

En el marco del convenio firmado entre el Consorcio de las Atarazanas Reales y Museo Marítimo de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona para la gestión, conservación y divulgación del fondo documental histórico de la APB, se ha elaborado y aprobado el Plan de actuación 2012, que recoge actuaciones encaminadas a describir, preservar y divulgar el fondo documental histórico y que se ha llevado a cabo a lo largo de todo el año.

Servicio de Documentación

Dentro de las actividades complementarias del Centro de Documentación se encuentra la del Servicio de Resumen de Noticias diarias, que ha gestionado más de 95.900 consultas.

Biblioteca- hemeroteca

A mediados del año 2012 ha terminado la reorganización del fondo bibliográfico, formado por monografías, estudios, informes y publicaciones periódicas, en diferentes formatos, editados entre los años 1855-2012.

Destaca que el servicio de hemeroteca ha dejado en préstamo 4.605 ejemplares de 124 títulos de revistas al personal de la APB y que se han incrementado sustancialmente los artículos referentes al Port de Barcelona, los cuales se han escaneado y adjuntado al dossier semanal de sumarios de revistas y monografías publicado semanalmente.

Patrimonio cultural

Se ha continuado trabajando en la descripción, valoración económica y conservación preventiva de los objetos que forman parte de las colecciones de pintura, obra gráfica, escultura, fotografía, cartas de navegación, maquetas de barco, maquetas arquitectónicas, objetos náuticos y objetos históricos. En total se han inventariado 681 objetos y se han restaurado 6 cartas náuticas.

PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

Consejo Rector y Grupos de Trabajo

El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria tiene el objetivo de materializar la voluntad de cooperación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y todas las instituciones públicas y privadas que desarrollan su actividad en el ámbito portuario.

Durante el año 2012 el Comité Ejecutivo ha celebrado dos reuniones (4 de julio y 13 de diciembre), en las cuales se han dado a conocer los avances y trabajos realizados por cada uno de los grupos de trabajo y se ha presentado la misión a Brasil 2012.

Las principales actuaciones desarrolladas por cada grupo de trabajo durante el año 2012 han sido las siguientes:

- **Foro Telemático.** Se han finalizado y se han puesto en marcha las siguientes iniciativas:
 - procedimiento de traslados a la nueva área PIF (finalizado);
 - procedimiento de traslados al escáner (finalizado);
 - adaptación del Procedimiento Integrado de Escalas (finalizado);
 - mejora del procedimiento de lista de carga/descarga de mercancías peligrosas (finalizado);
 - mejora de trámites aduaneros de mercancía consolidada (operativo)
 - procedimiento simplificado de tráfico por ferrocarril (operativo).

Entre las iniciativas en curso se encuentran la mejora del procedimiento aduanero de salida por ferrocarril, la revisión de intercambios documentales del ferrocarril, los procedimientos de entrada y salida de automóviles y la adaptación de las listas de carga/descarga de barco para automóviles. Además, se ha contratado la programación de la aplicación del "levantamiento sin papeles de exportación" para automóviles.

Por otra parte, durante este ejercicio se ha desarrollado un nuevo mapa de procesos del Port de Barcelona.

- **Innovación.** Este grupo se ha centrado en la creación de estructuras organizativas para potenciar la innovación y de estructuras orientadas al desarrollo del negocio; el establecimiento de acuerdos con universidades, y el impulso de una mayor participación del Puerto de Barcelona en proyectos europeos (programas Marco Polo, TEN-T, FP7, etc.). También se ha presentado la propuesta de los nuevos objetivos y la relación de nuevos integrantes del grupo de innovación.
- **Marketing y Comercial.** Las actuaciones de este grupo han ido dirigidas, por una parte, a impulsar la participación en diversas acciones comerciales y de promoción en el *hinterland* y *foreland*, entre las cuales destaca la participación en la misión en Brasil (Sao Paulo) durante el mes de noviembre. Por otra parte, el grupo se ha centrado en la promoción, divulgación y debate sobre los servicios del Port de Barcelona. Además, se ha presentado el calendario de promoción del ejercicio siguiente y de la misión empresarial del 2013, que tendrá lugar en Colombia.



- **Short Sea Shipping (SSS).** Este año este grupo ha trabajado en el desarrollo de la nueva terminal de ferris del grupo Grimaldi. Igualmente, se han propuesto acciones para desarrollar el tráfico con Marruecos, como la presentación de los servicios en Tánger, el próximo año, con armadores y acuerdos con puertos de Marruecos.

Otras acciones de promoción propuestas han sido la asistencia a la Fruit Logistic, de Berlín, compartiendo stand con Grimaldi.

- **Calidad.** Se ha presentado el estado actual del Plan de Calidad: empresas certificadas, número de reclamaciones, acciones de promoción y difusión, así como la evolución de los principales indicadores de los procesos.

También se han llevado a cabo jornadas técnicas Efficiency Network (la marca de calidad de los operadores especializados en mercancía contenerizada que trabajan en el Port de Barcelona), con una participación de 30 empresas y una valoración positiva del 96%. Además, se ha trabajado en la acreditación externa de la marca de calidad y en la ampliación de la participación en el comité de seguimiento.

Misión comercial en Brasil

Brasil ha sido el destino de la misión comercial multisectorial organizada por el Port de Barcelona con la colaboración de la Cámara de Comercio de Barcelona y que se ha desarrollado en la ciudad de Sao Paulo, del 4 al 8 de noviembre. La delegación empresarial ha sido encabezada por el presidente del Port de Barcelona, Sixte Cambra, y la han integrado 46 empresarios de diferentes sectores, incluyendo representantes de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

A la jornada empresarial, en la cual se han presentado los servicios del Port y las oportunidades de negocio entre ambos países, han asistido más de 250 empresarios de Brasil.

Paralelamente, con el objetivo de facilitar el intercambio de información y el análisis de aspectos importantes para el transporte y el comercio marítimo, se ha organizado un seminario técnico de aduanas, en el cual han participado 69 operadores y representantes institucionales de Brasil y Barcelona. Los temas que despertaron más interés fueron los procedimientos aduaneros en Barcelona y el bajo nivel de inspecciones físicas de la mercancía que lleva a cabo la Aduana de Barcelona, gracias a sus adelantados sistemas tecnológicos.

En cuanto a las reuniones bilaterales, previamente se habían elaborado 22 agendas de contactos, de las cuales se encargaron ACCIO10 y el ICEX.

En el ámbito institucional, el presidente del Port de Barcelona y el secretario de Territori y Mobilitat de la Generalitat se reunieron con los directores generales de líneas aéreas brasileñas, para tratar el desarrollo del sector de los cruceros en Barcelona y la viabilidad de abrir nuevas líneas con Brasil, entre otros. Además, también se reunieron con el CEO del Departamento Hidroviario del Estado de Sao Paulo, con el objetivo de establecer las bases para colaborar en el desarrollo de infraestructuras logísticas, transporte y gestión de la movilidad.

Por otra parte, se ha firmado un acuerdo de colaboración con el puerto de Santos, en el que ambos puertos se comprometen a buscar nuevos tráficos y detectar nuevas oportunidades de negocio; incrementar la eficiencia y agilidad del tráfico de mercancías entre las dos infraestructuras; conseguir una mejor eficacia de las cadenas; y desarrollar servicios conjuntos con el fin de fidelizar mercados y clientes.

También se ha firmado un acuerdo entre el Sindicato dos Comissários de Despachos de Agentes de Carga do Estado de Sao Paulo (SINDICOMIS) y la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLTRA) para reforzar la cooperación entre ambos colectivos para promover y facilitar las relaciones comerciales; así como otro entre el Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Sao Paulo (SINDASP) y el Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona para desarrollar actividades conjuntas.



SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Infraestructuras de comunicaciones

Durante el 2012 se han extendido las infraestructuras de comunicaciones del puerto en más de 8 km, con el objetivo de hacer más eficientes las operaciones portuarias y aduaneras tanto en el nuevo edificio de inspección fronteriza como en la nueva terminal de contenedores BEST. En esta terminal, además, se ha puesto en marcha un proyecto piloto que permite la salida desatendida de camiones del recinto, informando automáticamente a la Aduana del contenedor que sale y el camión que se lo lleva.

Mejoras en la gestión con clientes y proveedores

Una de las actuaciones para mejorar la gestión con clientes y proveedores llevada a cabo este año ha sido el desarrollo de una página web para el intercambio de información con clientes finales, destinada a facilitarles las declaraciones de movimientos realizados.

También se ha puesto en marcha una nueva aplicación de escalas y atraques que, junto con un nuevo sistema VTMS (*Vessel Traffic Management System*), permite una mayor agilidad, coordinación y seguridad en las operaciones marítimas.

Además, se ha trabajado en un prototipo para una "ecocalculadora" que permitirá a los clientes del Port de Barcelona conocer la ruta más eficiente, desde el punto de vista medioambiental. Permite, además, realizar asesoramiento personal.

Mejoras en la gestión interna

El departamento ha iniciado en este ejercicio el proceso necesario para dotar de firma electrónica a los empleados de la Autoridad Portuaria de Barcelona que la requieran para agilizar sus trámites administrativos.

En otro orden de cosas, se ha instalado un nuevo sistema de impresión configurado para el ahorro de papel y tóner en la organización.

SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es la ventanilla única de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y tiene la misión de facilitar y hacer más accesible la tramitación y la obtención de información sobre los servicios que la entidad ofrece a los diferentes usuarios de la comunidad portuaria. El SAU también dispone de una oficina específica para los servicios dirigidos al sector del transporte, especialmente de contenedores: el Centro de Identificación del Servicio de Acceso Unificado (CISAU).

En el SAU se pueden registrar documentos de entrada e iniciar procesos o trámites, solicitar información sobre el estado de los asuntos, servicios, instalaciones y acontecimientos, así como hacer el pago de facturas emitidas por la APB.

Durante el 2012 el SAU ha atendido 21.205 consultas telefónicas y se han tramitado 126.732 documentos.

Como datos más relevantes, destacan el crecimiento de los trámites correspondientes a los servicios implantados en la página web, así como el número de consultas atendidas por correo electrónico.

Cabe resaltar, también, que en el CISAU se han gestionado un total de 18.457 autorizaciones "E" (operaciones de contenedores para empresas que no disponen de autorización genérica para el transporte terrestre de contenedores en el Port) y 33.934 preavisos.

	2009	2010	2011	2012
Llamadas telefónicas	80.114	72.360	66.792	21.205*
Documentos tramitados	91.898	121.530	152.273	126.732
Documentos registrados	11.880	10.622	12.944	32.415
Cobros realizados	38.042	45.694	52.445	23.933

* A partir de 2012 no se incluyen las llamadas atendidas por la centralita del Port.

Trámites electrónicos

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

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

DIRECCIÓN DE ORGANIZACIÓN Y CONSULTORÍA DE NEGOCIO

La Dirección de Organización y Consultoría de Negocio aglutina todos los aspectos de la organización interna de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), desde el apoyo a la planificación general y control de gestión de la entidad, hasta la organización de los procesos portuarios en que intervienen todas las administraciones y empresas involucradas en el paso de mercancías por el puerto. Su objetivo final es alcanzar una mejora continua de la eficiencia y la orientación al cliente de la APB y de los procesos logísticos relacionados con el Port de Barcelona.

Organización interna de la APB

El Departamento de Organización Interna tiene como misión contribuir a la orientación al cliente de la APB y la mejora de la eficacia y eficiencia de sus procesos internos, y la desarrolla a través de tres líneas de acción.

La primera consiste en la realización de proyectos de mejora de procesos que implican diversos departamentos y de otros de los que afectan al funcionamiento interno de un departamento. Así, el año 2012, se han llevado a cabo, por ejemplo, los proyectos de mejora del procedimiento de contratación, el de gestión de garantías (avales y fianzas) y los procedimientos de gestión interna de la Oficina de Apoyo de la Policía Portuaria.

La segunda línea de acción es la recopilación y el tratamiento de indicadores para la mejora de la gestión de la Dirección del APB y la de los departamentos, que este año ha permitido desarrollar un sistema de indicadores y de seguimiento de objetivos para la Dirección.

La tercera línea se centra en las iniciativas para favorecer la coordinación interna entre los diferentes departamentos para mejorar la orientación al cliente y la eficacia y eficiencia internas. Concretamente, se han iniciado proyectos para la puesta en marcha de las figuras de responsable de proceso y de producto, así como la reformulación de algunos de los comités de coordinación existentes en la actualidad.





Planificación y seguimiento de los objetivos del Plan de Empresa

Otra de las funciones de esta dirección es coordinar todos los departamentos para definir y alcanzar los objetivos y las iniciativas que marca el Plan de Empresa. Como cada año, el mes de junio se entregó a Puertos del Estado la planificación de objetivos del 2013. Después, durante el mes de noviembre, se coordinó la definición de las iniciativas, acciones y proyectos que desarrollará la APB con el fin de conseguir los objetivos establecidos.

Paralelamente a esto se ha realizado el habitual seguimiento y control de los objetivos del año en curso mediante un cuadro de mandos integral (CMI) para la Dirección de la APB.

Organización de procesos logísticos del Port de Barcelona

Con el fin de hacer un Port más eficiente, este año se han ejecutado diversos proyectos de mejora de los procesos asociados al paso de la mercancía y los medios de transporte que operan en el puerto. La mayoría de estas actuaciones se han llevado a cabo desde el Foro Telemático, el grupo de trabajo especializado en la mejora de procesos, donde participan las administraciones y colectivos empresariales implicados.

Entre los procesos de mejora más significativos que se han ejecutado, destacan los relativos al barco, incluyendo la gestión de la escala y la información sobre las mercancías peligrosas transportadas; el proceso de inspección en el área PIF y en la zona de inspección secundaria, donde se ubica el escáner de contenedores; diversas actuaciones de mejora de los procesos asociados al tráfico de automóviles, y un proyecto de simplificación de los trámites documentales de los consolidadores que facilita el control sobre este tipo de mercancía.

Además, se ha recopilado toda la información de los procesos portuarios en un nuevo mapa, que tiene que ayudar a comprender y difundir las actividades que se llevan a cabo en el Port y cómo interactúan entre sí.

Servicios del Port Community System

Sobre la plataforma tecnológica del Port de Barcelona se han desarrollado nuevos servicios de intercambio documental para facilitar los trámites y servicios de información que mejoren la trazabilidad de las operaciones.

En concreto, se han trabajado nuevos servicios para el tráfico de ferrocarril; una aplicación para la gestión de las terminales interiores, que comparte información con el Port, y se ha incrementado el detalle de la información aduanera de las aplicaciones ya desarrolladas.

Durante el año el objetivo principal del APB en relación con el nuevo Plan de Calidad ha sido su consolidación. Eso significa, por una parte, la instauración de un sistema de medición periódico de los principales indicadores relacionados con el nivel de eficiencia de los procesos portuarios y, por otra, el aumento del número de empresas y de operadores logísticos certificados por la marca de calidad Efficiency Network, que a final de año ya había llegado en las 59 empresas certificadas.

Con respecto a la medida de la eficiencia de los procesos, se han hecho informes mensuales que posteriormente se han analizado en diferentes grupos de mejora. Con esta información también se han organizado 5 jornadas técnicas en que se han propuesto medidas para poder mejorar la calidad del servicio ofrecido, en las cuales han participado tanto administraciones como operadores privados.



ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS

En el año 2012 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha realizado una inversión cercana a los 89 millones de euros. De los mismos, se han destinado más de 68 millones de euros al capítulo de las infraestructuras, lo que representa cerca de un 80% de la inversión total de la entidad.

La mayor parte de la inversión se ha concentrado en las actuaciones relativas a la zona de ampliación sur, el muelle Prat, la adecuación de la red ferroviaria al ancho estándar, la ampliación del muelle Sud, las mejoras del dique de l'Est y el desarrollo de la vialidad interna del Port de Barcelona.

A continuación se describen algunas de las obras y actuaciones más relevantes, todas ellas iniciadas o en fase de ejecución durante el año 2012.

Ampliación sur

A lo largo del 2012 se ha iniciado la puesta en explotación de las primeras fases de la terminal del muelle Prat, que se completará en años sucesivos hasta adquirir su máxima configuración y capacidad. Es imprescindible, por tanto, la creación de nuevos viales de acceso terrestre a la terminal, así como el acondicionamiento de los viales ya existentes, adaptándolos a las nuevas necesidades de capacidad; la definición de los puntos de control de entrada al recinto portuario; y el acondicionamiento e implantación de las conexiones ferroviarias de la terminal, tanto en ancho convencional como en ancho UIC.

Buen ejemplo de ello es la actuación **Nuevos accesos ampliación sur. Fase 1 A**, que ha concluido en la presente anualidad. La inversión se ha centrado en la ejecución de la primera fase de la nueva vialidad interior al Port, que se inicia en el punto de encuentro con la avenida del Estany (antigua calle 100) y discurre paralela al límite este de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) hasta la calle 4. El planteamiento general de esta primera fase incluye la totalidad de elementos necesarios para permitir el normal funcionamiento de la terminal de contenedores de Tercat.

Por otra parte, se ha iniciado la obra **Movimiento de precargas (actuación 6). Terminal Prat**, cuyo objeto es definir las obras de formación de la explanada situada tras la línea de muelle, correspondiente a la Fase I del muelle Prat.

También se ha comenzado a ejecutar la **Urbanización de la calle 114. Conexión entre la avenida del Estany del Port y la calle 114**. Esta obra está muy avanzada y se prevé finalizarla a principios de 2013.

Muelle de l'Energia

Tras un análisis y valoración del estado de urbanización y conservación de gran parte de la vialidad y urbanización del sector del muelle de l'Energia, se consideró necesario acometer una actuación de reurbanización que permitiese adaptarla a las necesidades y estándares actuales.

La actuación **Urbanización del muelle de l'Energia**, iniciada en esta anualidad y con finalización



prevista en marzo de 2013, consiste en la reordenación de los carriles de circulación y las aceras de varias calles del ámbito de este muelle.

En concreto, se trata de la urbanización de la avenida del muelle de l'Energia, así como de las calles Port de Gènova, Port de Rotterdam y Port d'Alexandria y de la ronda del Port. Igualmente se ejecutará una estructura sobre el talud del foso, que permitirá la creación de 200 plazas de aparcamiento a lo largo de la mencionada avenida en la parte interior y se rehabilitarán los puentes que comunican las partes interior y exterior de esta.

Por otra parte, dentro de los acuerdos concesionales con el operador Tradebe Port Services, ubicado en el muelle de l'Energia, se plantea la **Mejora y adaptación de los atraques 32 G y 32 E** al montaje de líneas de productos específicos con los que opera esta empresa, así como la ampliación de la capacidad de operativa del atraque. La APB asume la parte de renovación y adaptación de la infraestructura y el concesionario se hace cargo del tendido de líneas o tuberías, así como de los nuevos brazos de descarga.

La ampliación que actualmente está llevando a cabo el Port de Barcelona en la Zona Delta ha previsto la ejecución de nuevas plataformas de amarre para buques. Concretamente, en el lado este del sector de inflamables ya está operativo el nuevo atraque 34 B. Para poder explotarlo, se ha realizado su conexión con el foso de acceso de granel líquido existente en la calle Port d'Alexandria. Con esta finalidad, se ha ejecutado en el año 2012 la obra **Prolongación del foso de acceso al atraque 34 B** en el muelle de l'Energia.

Habilitación de espacios

El Plan Director del Port de Barcelona incluye como una de sus actuaciones, dentro del plan de reordenación y

desarrollo de las terminales de contenedores, la ampliación de superficie del muelle Sud.

En este proceso se enmarca la obra **Ampliación del muelle Sud**, que ha concluido en 2012. La supresión del pantallán de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) ha supuesto la mejora de la maniobrabilidad de la dársena situada entre los muelles Sud, Adossat y de l'Energia. En esta zona reviran los barcos y, con esta obra, se ha logrado un incremento de las distancias y del calado de la dársena. En el muelle Sud, la línea de atraque ha aumentado un 10% y se dispone de una nueva superficie que ha incrementado significativamente la capacidad de la terminal de contenedores que opera en este muelle.

Remodelación de muelles

En el transcurso del año 2012 se han ejecutado varias obras destinadas a la remodelación y mejora de algunos muelles. En esta línea de actuación es destacable la mejora del dique de l'Est, una infraestructura estratégica que proporciona resguardo al puerto frente a los temporales. Con una longitud superior a los 5 km, se sitúa paralelo a la costa y configura la forma del puerto.

Con la finalidad de reparar, reforzar y mejorar los tramos del dicho dique, se planteó una actuación en cuatro fases, las dos primeras de las cuales se llevaron a cabo en el ejercicio 2011. En el 2012 ha finalizado la tercera, definida como **Mejora del dique de l'Est. Fase 3 (Rehabilitación espaldón)** y ha consistido fundamentalmente en la ejecución del tratamiento de grietas detectadas y recrecio de los espaldones de los tramos 3, 4 y 5.

También se ha seguido ejecutando la **Mejora del dique de l'Est. Fase 4**, centrada en la ejecución de la berma de apoyo del manto principal del dique y el refuerzo de dicho manto en los tramos 2 y 3 y hasta la cota -4,50 m en el tramo 5.

Accesos viarios y ferroviarios

En relación con las actuaciones en infraestructuras, el Port de Barcelona ha recibido en el año 2012 una ayuda financiera de un millón de euros de la Unión Europea (UE), a través del programa TEN-T, para adaptar su red ferroviaria al ancho internacional.

El proyecto, seleccionado para su financiación con cargo a la convocatoria anual TEN-T de 2011, prevé la adaptación del ancho de vía ibérico al ancho internacional, mediante la incorporación de un tercer carril.

La ayuda financiera se destinará principalmente a tres actuaciones, la primera de las cuales, el **Acceso ferroviario a la terminal Prat**, prevé la conexión de la terminal de contenedores BEST del muelle Prat con la red interna del Port de Barcelona e incluye la adaptación al ancho internacional de las vías de la calle 4. Esta obra ya está finalizada y es operativa.

La ayuda europea también se destinará a financiar la obra **Adaptación a UIC del "contrabucle"**, en ejecución, que adapta el tramo I ferroviario, actualmente en ancho mixto (ibérico y métrico), para el paso de circulaciones ferroviarias en cualquiera de los tres anchos (ibérico, métrico y UIC). Dicho tramo de vía se denomina comúnmente "contrabucle".

Otra parte de los fondos de la UE se dirigirá a la adaptación del ancho europeo de la terminal ferroviaria del muelle de l'Energia, especializado en la recepción, almacenaje y distribución de los recursos energéticos. Se prevé su ejecución en 2013.



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

Actuaciones singulares

En otro orden de cosas hay que mencionar el **Suministro de material granular proveniente del reciclado de la construcción**, que garantiza el abastecimiento estable, regular y en volumen suficiente para su uso en diferentes obras del puerto.

Cabe destacar los óptimos resultados y aprovechamiento que se obtiene del material granular, tanto por la gestión ambiental, como por la optimización y rentabilidad económica que comporta, al poder sustituir materiales de cantera por otros significativamente más económicos.

Se ha iniciado la obra **Dragado general 2012 (dragado de mejora de calados y bordes de muelle)**, con la finalidad de recuperar calados en diversas dársenas y muelles que por diferentes motivos han sufrido variaciones, que limitan la correcta explotación de los mismos, así como mejorar calados en cuatro zonas de maniobra diferentes.

Concretamente, se precisa la recuperación de calados en varias áreas, debido básicamente a la movilización del material de fondo por acción de los sistemas de propulsión de las embarcaciones; mientras que en las cuatro áreas donde se mejora el calado (dársena del Morrot, dársena Sud, reviro Nou Contradic y reviro Sud) se hace necesario aumentar la capacidad operativa en las maniobras de buques.

Una vez extraídos los productos de dragado, se procede al transporte y vertido en las zonas establecidas según su categoría y siguiendo en todo momento unos estrictos controles medioambientales. El material tipificado con categoría I se verterá en la zona de vertido exterior, mientras que el tipificado como categoría II se verterá en la fosa de transferencia interior.

Otra actuación singular iniciada este año es la **Remodelación del área pesquera (instalaciones fábrica de hielo)**, que consiste en el suministro e instalación de la maquinaria específica de la fábrica de hielo y que, por su singularidad, se ha considerado necesario segregar de la propia construcción del edificio. También se contempla la definición de todas las instalaciones necesarias para su funcionamiento, que deberán incorporarse al proyecto de la obra civil de la fábrica de hielo.

Estas obras se inscriben en el planteamiento de reordenación y mejora de todo el muelle de Pescadors y zona de la Torre del Relotge, cuyos espacios se prevé reurbanizar en consonancia con las nuevas instalaciones y la configuración abierta al público.





INFORMES DEL SISTEMA DE CALIDAD

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

Los informes se refieren a la actividad en las terminales, instalaciones y organismos comprometidos con el Sistema de Calidad del Port de Barcelona –Terminal de Contenidores de Barcelona, SL (TCB), Terminal Catalunya, SA (Tercat), el Área PIF, la Aduana y los Servicios de Inspección– y presenta datos relativos al control de los procesos y a los índices de calidad.

La disminución en las reclamaciones/garantías respecto al año anterior son debidas, entre otros factores, a las distintas acciones proactivas que facilitan la transparencia del proceso del paso de la mercancía por el Port de Barcelona.

REFERENCIALES DE SERVICIO DEL PORT DE BARCELONA

Los referenciales de servicio son instrumentos que distinguen las organizaciones que los adoptan por un alto grado de calidad en la prestación de servicios. Estos referenciales detallan una serie de características de calidad de servicio (compromisos para ofrecer un servicio de calidad al cliente), que van más allá del mero cumplimiento de obligaciones reglamentarias establecidas.

Las características de calidad de servicio deben ser objetivas, medibles y registrables, y el resultado de su aplicación debe aportar valor añadido para el cliente. Así, se establecen parámetros objetivos, el cumplimiento de los cuales permite a las empresas obtener la certificación en un determinado servicio.

A continuación se detalla el estado de los referenciales durante el año 2012:

- **Referencial de Servicio Específico para Tráfico de Mercancía Rodada y Pasajeros (Ro-Pax)**

El organismo público Puertos del Estado lo validó el día 7 de marzo de 2012. La previsión es que durante 2013 las terminales especializadas en este tipo de tráfico valoren la posibilidad de certificarse de acuerdo con este referencial.

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Graneles**

Durante 2012 diversas terminales (Decal, Terquimsa, ERGRANSA, TEPSA y CLH) han renovado sus certificaciones.

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Vehículos**

En enero de 2012 las dos terminales de vehículos del puerto (Autoterminal y Setram) renovaron su certificación en el referencial de servicio específico para este tipo de instalaciones.

A lo largo del año se han llevado a cabo diferentes reuniones de seguimiento entre la APB, las terminales

INFORMES DEL SISTEMA DE CALIDAD (SdQ)

INTEGRIDAD Y SEGURIDAD	2011	2012	Variación
Contenedores descargados y cargados llenos, dentro del SdQ	645.007	631.434	-2,1%
Embalajes manipulados dentro del SdQ	2.465.191	1.859.819	-24,5%
Actuaciones del equipo de Calidad (EQ), en las incidencias dentro del SdQ	494	649	31,4%
Incidencias internas susceptibles de activación de garantías	17	9	47,1%
INSPECCIONES FÍSICAS			
Total de inspecciones físicas	23.056	20.335	-11,8%
% en relación al total de contenedores susceptibles de inspección (import + export)	3,6%	3,2%	-9,9%
INSPECCIONES EN ÁREA PIF			
Contenedores inspeccionados	4.583	5.054	10,3%
RECLAMACIONES/GARANTÍAS*			
Reclamaciones recibidas por el departamento	72	46	-36,1%
Garantías abonadas	25	11	-56%
Seguridad total en la mercancía	21	7	-66,6%
Fiabilidad del despacho aduanero	2	2	0%
Fiabilidad del proceso SIF y despacho	2	1	-50%
Compromiso de información y transparencia	0	1	--
Indemnizaciones por el programa de garantías (en euros)	8.200,39	2.472,03	-69,8%

*Se refiere a los incumplimientos de los compromisos de la marca de calidad, que se analizan desde el departamento.

de vehículos y Estibarna, en las cuales se ha analizado la información obtenida por el equipo de calidad (EQ) en la detección y seguimiento de las incidencias, y que han posibilitado una mejora considerable en aspectos considerados críticos tanto por el Port de Barcelona como por sus clientes.

- **Referencial de Servicio Específico para Terminales de Contenedores**

En abril de 2012 la terminal TCB renovó su certificación en este referencial.

- **Referencial de Servicio para Navieras**

Durante el 2012 diversas navieras se han certificado: Evergreen (febrero), Maersk (marzo), MSC (noviembre), Royal Caribbean Cruises y Celebrity Cruises (diciembre).

Auditorías

Auditoría de certificación ISO 9001

En el mes de octubre el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (OMQ) ha superado con éxito la auditoría de seguimiento de su certificación, según la Norma UNE-EN ISO 9001:2008. El alcance de la auditoría fue la Gestión del Sistema de Calidad del Port de Barcelona y la conclusión de la auditoría ha sido que el sistema es eficaz.

Además, a lo largo del año el departamento ha participado como observador en las siguientes auditorías de certificación, de acuerdo con los referenciales de servicio: Autoterminal (enero), TCB (abril), Decal (mayo), Terquimsa (junio), ERGRANSA (septiembre), TEPSA (octubre) y CLH (noviembre).

ÁREA PIF

El pasado día 9 de julio se iniciaron las operativas en las nuevas instalaciones del Área PIF (Puesto de Inspección Fronterizo), situadas en la ZAL Prat.

Se trata de un espacio polivalente diseñado para realizar con rapidez y profesionalidad los controles de las mercancías, especialmente aquellas de origen animal, vegetal y productos perecederos: desde el control de las mercancías destinadas al consumo humano (alimentación, medicamentos, etc.) hasta la inspección de la calidad y la documentación de los productos de importación y exportación.

El Área PIF introduce cambios en su funcionamiento interno y externo respecto al anterior PIF. Así, la gestión va a cargo de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), que asume su gerencia mientras que las operativas y la manipulación de las mercancías son realizadas por personal de la Fundación Cares con el apoyo del Equipo de Calidad del Port de Barcelona. La nueva gestión también comporta un nuevo horario de servicio ininterrumpido, de 8.00 a 20.00 horas, más adecuado a las necesidades de los importadores y exportadores. Las nuevas instalaciones han supuesto una inversión de 7 millones de euros,



financiados íntegramente por la APB, y han sido diseñadas con la participación de las administraciones implicadas: el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y el Ministerio de Economía y Competitividad.

El Área PIF tiene unas dimensiones pensadas para atender las necesidades que generaran los futuros tráficos del Port de Barcelona: 5.729 m² construidos, 3.119 m³ de cámaras frigoríficas, repartidas en tres espacios –temperatura ambiente, refrigeración (-4 °C) y congelación (-18 °C)–, 8 zonas operativas diferenciadas con 31 muelles de carga y una zona de aparcamiento y espera de camiones con una capacidad de 19 plazas.



PLANIFICACIÓN Y CONCESIONES

La inversión que los diferentes concesionarios han realizado en el ámbito portuario durante el año 2012 asciende a 182,6 millones de euros. Gran parte de esta inversión se ha concentrado en las actuaciones relativas a la nueva terminal de contenedores del muelle Prat, la ampliación de la actual concesión de la Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB), en el muelle Sud y la terminal de pasaje y carga rodada de Grimaldi, en el muelle Costa. A continuación, se describen los proyectos y las actuaciones más relevantes iniciadas o en fase de ejecución durante el año 2012.



Proyectos

Nueva Bocana Business

Se trata de un nuevo complejo de edificios (edificios A y B) destinados a oficinas, situado en la nueva bocana y consta de planta baja más 4 plantas. Cada edificio se estructura como un edificio autónomo con accesos propios unidos por un aparcamiento subterráneo común. El conjunto de edificios, con una superficie de 19.415 m² y un presupuesto de 29 millones de euros, ha servido para acoger el traslado de cerca de 1.000 trabajadores de la empresa Desigual.



Tercat

La construcción de la terminal de contenedores de Tercat en el muelle Prat se ha producido gracias a la ejecución simultánea de las siguientes partes del proyecto global: zona concesionada, zona de maniobras, terminal ferroviaria y bloques de edificios.

• Zona concesionada

Con un presupuesto de 63,8 millones de euros, la zona concesionada está formada por el área de almacenamiento de contenedores, que se almacenan mediante grúas ASC (*automatic stacking cranes*), que se desplazan perpendicularmente a la línea del muelle, en 18 bloques de almacenamiento, de aproximadamente 325 m de longitud y 26 m de ancho.

• Zona de maniobras

El área de maniobras tiene una longitud de 1.000 m. de frente de atraque. A partir de la línea de muelle se dispone de una franja de 93 m. de ancho, donde se



implantan las vías de las grúas de muelle. Se trata de 8 grúas Super Post Panamax. El presupuesto total de la zona de maniobras es de 14,9 millones de euros.

- **Terminal ferroviaria**

La terminal ferroviaria de Tercat, en el muelle Prat, está considerada como la mayor de España. Dispone de 8 vías de ancho UIC, 750 m de longitud y 2 conexiones con las vías de la APB, denominadas conexión norte y sur. Las vías, con excepción de la nº 8, que va embebida en hormigón, se disponen sobre balasto, con un espesor mínimo de 25 cm. Las traviesas son de hormigón pretensado para doble ancho de vía. Se prevé que en el año 2013, la terminal podrá operar con grúas RMG. El presupuesto total de la terminal ferroviaria es de 21,7 millones de euros.

- **Edificios**

Durante el año 2012, dentro del proyecto de la nueva terminal de Tercat (BEST) se han ejecutado los siguientes edificios: un taller de mantenimiento de equipos, un edificio técnico y una nave de inspección aduanera.

Tradebe PS (terminal de graneles líquidos)

El proyecto de Tradebe ha consistido en la construcción de una terminal de manipulación y almacenamiento de graneles líquidos en las parcelas C-21 y E-11, del muelle de l'Energia. La superficie total de la terminal es de 61.445 m², tiene una capacidad de 450.000 m³ y comprende la construcción de 3 cubetos, edificios de oficinas (dos edificios modulares de oficinas: uno de dos plantas y 114 m² y otro de una planta y 40,2 m²), un edificio de servicios (prefabricado de 1 planta de 308 m²), cargador de cisternas, 2 básculas, sistema de protección contra incendios, rack de tuberías, urbanización de una superficie de 17.077 m² e instalaciones exteriores. El presupuesto de las obras ha sido de 50 millones de euros.

Marina Barcelona 92

Fruto de la nueva concesión a Marina Barcelona 92, de 12 ha de superficie, se han tenido que realizar obras de ampliación y de acondicionamiento. Los trabajos han consistido en la remodelación de la dársena y la rehabilitación de los edificios en los muelles Oriental, Occidental y Catalunya. Las actuaciones incluidas en el proyecto se han basado en una ampliación de los muelles existentes, canalizaciones para unificar los servicios dentro de la dársena y la construcción de una viga cantil en el muelle del dique Sec. En cuanto a las intervenciones edificatorias, se han rehabilitado los edificios E, F y G para adaptarlos a los nuevos usos, actualizando los elementos constructivos y buscando la mejora de sus prestaciones. El presupuesto del proyecto ha sido de 13,9 millones de euros.

TCB (ampliación de concesión: fase 1 y fase 2)

Las actuaciones en el proyecto de TCB, iniciadas durante el año 2012, han consistido en la ampliación de la plataforma de operaciones de la terminal de contenedores de TCB, en el muelle Sud. Este proyecto es la continuación del proyecto de ampliación de la terminal ferroviaria de TCB, en la cual se preparó la terminal para recibir trenes de ancho internacional UIC. Los trabajos realizados hasta ahora han sido la construcción de la explanada y el canal de drenaje. El presupuesto total de las obras asciende a 28,5 millones de euros.

Marina Port Vell

El proyecto de rehabilitación del muelle del Dipòsit y zona de muralla por parte de Marina Port Vell ha consistido básicamente en la ejecución de una nueva plataforma de 11 m de ancho, que permita la circulación de vehículos, mediante un forjado de cemento armado con viguetas prefabricadas y prelosa. El proyecto también incluye la demolición del forjado inferior del muelle del Dipòsit y la sustitución por otro más ligero. El presupuesto de las obras ha ascendido a 5,3 millones de euros.



Bunge (sustitución cierre edificios)

Este proyecto se refiere a las naves industriales de Bunge y a la cinta transportadora hacia Ergransa. Se han retirado las cubiertas de fibrocemento y cierres verticales con placas de fibrocemento y se han sustituido por placas de cierre (chapa acrílica perfil "greca 280"). La superficie total sustituida es de 27.406 m² y el presupuesto de las obras ha ascendido a 5 millones de euros.

Tepsa

En el muelle de l'Energia, fachada oeste, paralela al vial de acceso, se han remodelado los accesos a la empresa Tepsa y se han unificado y reformado las oficinas de la terminal: se ha construido un aparcamiento y se han adaptado los sistemas auxiliares actuales (accesos de vehículos, control de inventarios físicos, vigilancia perimetral, actualización de elementos, monitorización de operaciones e instalaciones de personal). El diseño de la nueva terminal pretendía corregir la dispersión de entradas y salidas de la terminal y de oficinas de expedición, con el objetivo de facilitar el control de accesos, ofrecer una zona de aparcamiento, unificar las oficinas de expedición y ampliar el número de básculas de entrada y salida. La inversión del proyecto ha sido de 1,6 millones de euros.

Terquimsa

La construcción de la balsa de contención nº 9 de la terminal Terquimsa ha comprendido la construcción de 6 tanques: tres de 3.770 m³ y tres de 2.600 m³. Para la recepción de los productos destinados a estos tanques se preveía la utilización del atraque 32-C, cuya interconexión se realizaría mediante las nuevas tuberías que discurrirían por el foso de tuberías existentes. Además, está prevista la instalación de un cargador de camiones cisterna para la carga de todos los productos, mediante bomba y brazo alineado con cada tanque. Asimismo, también está prevista la instalación de una tubería de producto en el cargador de ferro cisternas de la terminal de TEP SA. El presupuesto de las obras ha sido de 10,4 millones de euros.

Lacisa

Lacisa ha ejecutado el proyecto de adecuación y ampliación para su posterior urbanización de una parcela situada en el sector 8 de la ronda del Port. En la parcela, de 12.845 m² de superficie, se han construido las instalaciones siguientes: el edificio A, destinado a cafetería y lavabos, con una superficie de 143 m² y el edificio B, para oficinas, y de 49 m² de superficie. La urbanización de la parcela incluye obras en la red de saneamiento, nuevos pavimentos de hormigón, zonas ajardinadas, vallas perimetrales, puertas metálicas de acceso y zonas de aparcamiento. El presupuesto total del proyecto ha ascendido a 1,2 millones de euros.

Grimaldi

Se han iniciado los trabajos del proyecto de Grimaldi, en el muelle Costa, para la construcción de una terminal de pasaje y carga rodada. Las obras comprenden los trabajos de demolición de pavimentos y de las edificaciones anteriores, la formación de una explanada de 6 ha de superficie y la construcción de la nueva terminal para 3.000 pasajeros, de 3.445 m² de superficie, con planta baja más 2 pisos. El presupuesto del proyecto es de 17 millones de euros.





Jetty Sur

El proyecto de la nueva tubería multiproducto amplía la interconexión entre las terminales y el atraque para buques de graneles líquidos. Estas nuevas instalaciones comprenden: una tubería de 20" de diámetro para multiproducto, una línea de by-pass con la tubería existente, un sistema de purgas de PSV en el atraque, construcciones metálicas para soportes, adecuación de pasarelas y escaleras. El presupuesto de estas instalaciones asciende a 352.000 euros.

Otros proyectos

• Enagas

El año pasado se detectó un descalzamiento en la cimentación de las cajas adosadas para la captación de agua marina, situadas entre los atraques 32G y 32H, del muelle de l'Energia. Enagas elaboró el proyecto constructivo de reparación que proponía la colocación de sacos de geotéxtil rellenos de hormigón y la ejecución de una pantalla de pilotes, de 1,5 m de diámetro y 13,5 m de profundidad, complementados con un reperfilado y la colocación de un manto de protección del banquillo. El presupuesto total de la obra fue de 1,1 millones de euros.

• Real Club Marítimo

El Real Club Marítimo de Barcelona presentó el proyecto para el establecimiento de un restaurante, en el muelle d'Espanya, nº 4. El local, situado en las plantas baja y primera del edificio, está formado por comedores, cocina, lavabos, vestuarios y almacenes.

• Tuberías para atraque 33B

Meroil ha iniciado los trabajos para implantar el rack de tuberías exteriores en el atraque 33B, para suministrar combustible a barcasas. Estos trabajos consisten en la instalación de soportes de 6,5 m de gálibo, situados aproximadamente cada 14 m y brazos de carga de 1,8 m de ancho. Como trabajos previos, se derribaron las rampas para cargadores de gánguiles, se nivelaron parcelas y se ejecutaron losas.

• Faro de Calella

Para mejorar el espacio exterior del faro de Calella, el ayuntamiento de esta ciudad realizó una serie de actuaciones para adecuar el faro a la normativa vigente de seguridad, visto el elevado número de visitantes que recibe. Estas intervenciones comprendían el relleno de las barandillas y la colocación de iluminación exterior y de mobiliario urbano.



POLICÍA PORTUARIA

Durante el año 2012 destaca la disminución del número de accidentes de circulación así como de ciertas actuaciones que comportan diligencias penales.

A continuación se detallan las actuaciones de la Policía Portuaria según las funciones que desarrolla en el recinto portuario como policía de seguridad ciudadana, de tráfico, administrativa y asistencial.

Seguridad ciudadana. El número de diligencias ha aumentado un 18% respecto del año pasado: se han tramitado 370 minutas, que han sido presentadas a los correspondientes cuerpos policiales y han supuesto 69 detenciones. De las minutas realizadas se han derivado diversos procedimientos judiciales que han implicado 178 citaciones (-13%) de agentes portuarios a declarar en los juicios correspondientes.

En la zona pública del Port se han llevado a cabo 306 actuaciones, un 83% del total, que han comportado diligencias penales (+25%), pero han disminuido los hurtos (-11%) y los robos con violencia (-35%).

Por otra parte, en la zona restringida se ha reducido el número de minutas un 46%, muy probablemente gracias a las medidas preventivas (Plan de Contingencias) previstas ante los paros del transporte de contenedores y la coordinación entre los diversos cuerpos policiales.

Policía de tráfico. Los agentes portuarios han participado en la mayoría de campañas del Servicio Catalán de Tráfico (uso del cinturón y casco; distracciones al volante; uso de teléfonos móviles; controles de alcoholemia; controles de documentación, etc.), además de diversas campañas promovidas por la Jefatura de la Policía Portuaria. Destaca que de las 1.018 pruebas de control de alcoholemia realizadas, solo 15 han resultado positivas.

Se han impuesto 822 denuncias con boletín del Servicio Catalán de Tráfico, un 4% menos que en 2011, y 4.665 con boletín de la Autoridad Portuaria de Barcelona (-2%).

En cuanto a las infracciones por incumplimiento en materia de transportes se han comunicado a la Dirección General de Transportes de la Generalitat un total de 113 (+8%), mientras que se han registrado 68 infracciones (+31%) al Reglamento Metropolitano del Taxi, comunicadas al Instituto Metropolitano del Taxi.

Un dato muy favorable es el descenso de la siniestralidad dentro del recinto portuario, con 88 accidentes de tráfico (-28%) registrados, sin que ninguno haya sido mortal. También el número de heridos se ha reducido notablemente, en un 48%.

Policía asistencial. En el ámbito de las asistencias sanitarias, se han gestionado 507 intervenciones de ambulancias en territorio portuario (+50%). Cabe destacar el buen funcionamiento del convenio de coordinación y colaboración entre la Policía Portuaria, el servicio de emergencias SEM-061 y, en el área restringida y logística, con el FREMAP, con tiempos de respuesta inferiores a los 7 minutos.

Aunque el número de accidentes graves ha sido un 76% menor, el de accidentados leves ha crecido un 43% y ha propiciado que la accidentalidad laboral haya aumentado un 14% respecto del año 2011. Esta evolución global se debe en parte a que, en colaboración con el Departamento de Prevención de Riesgos Laborales de la



Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), durante el 2012 se han mejorado los procedimientos y el documento de recogida de datos de los accidentes, con un apartado específico para la clasificación de los accidentes laborales, que ha aportado un mejor conocimiento de la realidad laboral.

Policía administrativa. En el ámbito de la venta ambulante no autorizada, se ha producido un aumento significativo de los productos intervenidos, 655 actos de decomiso (+200%), que se explica principalmente por las medidas de presión que se ejercen en colaboración con la Guardia Urbana de Barcelona.

Con motivo del desalojo de la antigua terminal Estibadora de Ponent, se han registrado un total de 159 actos administrativos por salida de material, confrontada con las autorizaciones de los administradores concursales.

Además, desde la Oficina de Apoyo se han gestionado 127 CEA (comunicado de expediente de avería) y se han tramitado 141 SIT (solicitud interna de trabajo). Estas últimas tienen por objeto comunicar al Departamento de Conservación de la APB diferentes necesidades de trabajos detectadas por los agentes mientras patrullan, como la reparación o colocación de nuevas señales de tráfico, reparaciones en cerramientos, casetas de control, etc.

Protección y seguridad portuaria

El sistema de control de acceso al muelle de l'Energia de las personas no habituales ha permitido controlar el acceso por la puerta 31 (P-31) de un total de 19.358 personas (+3%). Un sistema parecido ha controlado el acceso de 539 personas al muelle Adossat (+44%).

Dentro del convenio de colaboración entre el Port de Barcelona y Bomberos de Barcelona, se han llevado a cabo un total de 1.026 intervenciones (+29%) de los Grupos de Prevención de Riesgos, consistentes en la presencia de un equipo de Bomberos y una patrulla de la Policía Portuaria en el momento de la carga o descarga de mercancías peligrosas, incluidas en el artículo 15 del RD 145/1989, Reglamento de admisión, manipulación y almacenaje de mercancías peligrosas en los puertos.

Por otra parte, se han cubierto los servicios necesarios en las terminales para las 847 escalas de cruceros de este año,

así como para las operativas de embarque i desembarque de los 2.024 ferris de cabotaje y *short sea shipping*.

Desde el centro de control se han gestionado 11.459 documentos relacionados con el código ISPS (normativa internacional en materia de seguridad de buques e instalaciones portuarias), en colaboración con la oficina del oficial de Protección del Port. Y conjuntamente con el Departamento de Medio Ambiente se han activado 336 procedimientos medioambientales.

Equipamientos

Dado que una de las funciones de la Policía Portuaria es el control de entrada y salida al Port, en el apartado de equipamientos es remarcable la construcción, habilitación y puesta en funcionamiento a principios de julio de dos nuevos accesos (el P-43 y el P-42, aún provisional), coincidiendo con el inicio de la actividad de la nueva terminal BEST, en el muelle Prat y del nuevo PIF, en la ZAL Prat.

El acceso P-43 conecta el Polígono Pratenc con la ronda del Port y el muelle Prat. El acceso P-42 provisional conecta la ZAL PRAT con la zona comercial y el muelle Prat; cuando este acceso sea definitivo, se situará más al norte y conectará la zona comercial restringida con el Punto de Inspección Fronterizo.

El mes de agosto la Policía Portuaria estrenó nueva imagen en el uniforme, que ha cambiado el color amarillo por una combinación de azules y está hecho con materiales más modernos y técnicos.

Protección portuaria

En cumplimiento de la normativa de protección portuaria, los hechos más destacables que se han producido durante el 2012 han sido los siguientes:

- La inspección de seguridad de la Comisión Europea, el mes de mayo, para supervisar el cumplimiento de las directivas europeas de protección, Directiva 2005/65 y Reglamento 725/2004. Ha incluido la implantación de los planes de protección del Port de Barcelona en tres instalaciones portuarias (Acciona, Creuers del Port

- y Palacruceros) y a tres barcos (*Zurbaran*, *Excelsior* y *Rotterdam*), afectados todos por la normativa.
- La participación durante el mes de junio en la Operación MACO, en colaboración con la Guardia Civil, para hacer pruebas piloto específicas y contrastar el control y las inspecciones ejercidas sobre el pasaje, los equipajes y los vehículos en las terminales de cabotaje y de *short sea shipping*, en concreto, en operativas de Balearia, Grandi Navi Veloci y Acciona.
 - La práctica anual de seguridad y emergencia, que este año se ha hecho en el centro comercial Maremagnum (muelle d’Espanya), ha consistido en una situación de amenaza NRBO (nuclear, radiológica, bacteriológica y química). Durante el ejercicio se ha puesto a prueba la capacidad de respuesta y coordinación de los cuerpos policiales y de los grupos de emergencia.
 - La solicitud de renovación de autorización administrativa del Sistema de Videovigilancia del Port de Barcelona a la Comisión de Control de los Dispositivos de Videovigilancia de Cataluña y la ampliación del sistema con 25 cámaras adicionales.
 - La actualización del Plan de Protección, antes de hacer el envío definitivo en el Ministerio del Interior, con las aportaciones y modificaciones realizadas para las nuevas instalaciones afectadas por el código ISPS.

Dentro del apartado de **medidas de protección implantadas** destaca la instalación del sistema de lectura OCR de matrículas, que en una primera fase se ha desarrollado en los accesos perimetrales del Port, mediante cámaras que permiten una identificación automática de las matrículas de los vehículos que acceden.

Este año también ha acabado la transición a las tarjetas de acreditación electrónica de todos los usuarios del Puerto de Barcelona, con la renovación de las acreditaciones de grandes colectivos, como son los estibadores portuarios (1.098) y la coordinación con las instalaciones portuarias para adherirse al sistema.



Actuaciones Oficina de Protección Portuaria	Núm.
Inspecciones a instalaciones portuarias (afectadas y no por código ISPS)	29
Auditorías/verificaciones a instalaciones portuarias (afectadas y no por código ISPS)	13
Supervisión de prácticas y ejercicios de seguridad	16
Reuniones de seguridad (cuerpos policiales y autoridades, empresas de seguridad privada y de medidas tecnológicas, navieras, consignatarios y consulados extranjeros)	76
Acreditaciones y permisos	Núm.
Acreditaciones a usuarios del Port de Barcelona	11.166
Tramitación de expedientes sancionadores	4.173
Expedientes por cambio de titular	210
Permisos para actos	150

Seguridad Industrial

Durante el ejercicio 2012 el tráfico de mercancías peligrosas ha sido de 8.988.689 toneladas, un 22% del tráfico total; de estas, las mercancías a granel representan un 20% y las contenerizadas, un 2%. Los GPR (Servicios del Grupo de Prevención de Riesgos) han significado el 1,1% de las autorizaciones y las mercancías acogidas en el artículo 15 del RD 145/89, el 7,1% del total de autorizaciones.

Este año se ha constituido el Comité de Autoprotección, siguiendo las directrices del Decreto 82/2010, sobre planes de autoprotección y, paralelamente, se ha actualizado el Plan de Autoprotección del Port de Barcelona (PAU). Este plan, vigente desde noviembre de 2009, ha sido homologado por la Comisión de Protección Civil de Cataluña, el 26 de abril de 2012.

En el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, y en el apartado de la formación dirigido a Bomberos de Barcelona, se ha realizado el Curso de formación táctica de jefe de grupo, en la École National Supérieure des Officiers de Sapeurs-Pompier, de Francia.

También se han llevado a cabo seminarios de mantenimiento y reparación de equipamiento subacuático, así como participado en un curso de extinción de incendios en barcos, en el Centro de Seguridad Marítima de Jovellanos.

En cuanto a inversiones, se ha realizado el concurso de adjudicación de una nueva autobomba pesada con sistema CAF, que se destinará al nuevo Parque de Bomberos de Montjuïc y se ha adjudicado un nuevo contenedor para intervenciones ante riesgo químico.

En cuanto a la planificación de ejercicios, prácticas y simulacros en el recinto portuario, se han llevado a cabo los simulacros internos correspondientes con todas las empresas sujetas a la legislación de accidentes mayores, dentro del marco del PLASEQCAT, y se ha participado en los planes de autoprotección de las respectivas plantas, con la coordinación del PAU del Port. Además, se ha ampliado el contenido y el número de empresas que participan en el Pacto de Ayuda Mutua (PAM) del Port de Barcelona.

Estrategia y Desarrollo

1.6



DESARROLLO DE LA RED DEL PORT

Durante el 2012 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha seguido desarrollando los servicios de mercado bajo el concepto de **puerto en red**. Este concepto consiste en acercar a los clientes del *hinterland* la oferta de los operadores marítimos de Barcelona y de los operadores locales, a través de diferentes centros de servicios que forman la red del Port y adaptándose a las necesidades de cada mercado.



El mercado de Catalunya

Los servicios ferroviarios en Catalunya han alcanzado los 3.228 TEU manipulados durante el 2012. Esta cifra muestra que los servicios ferroviarios son también aptos para distancias cortas.

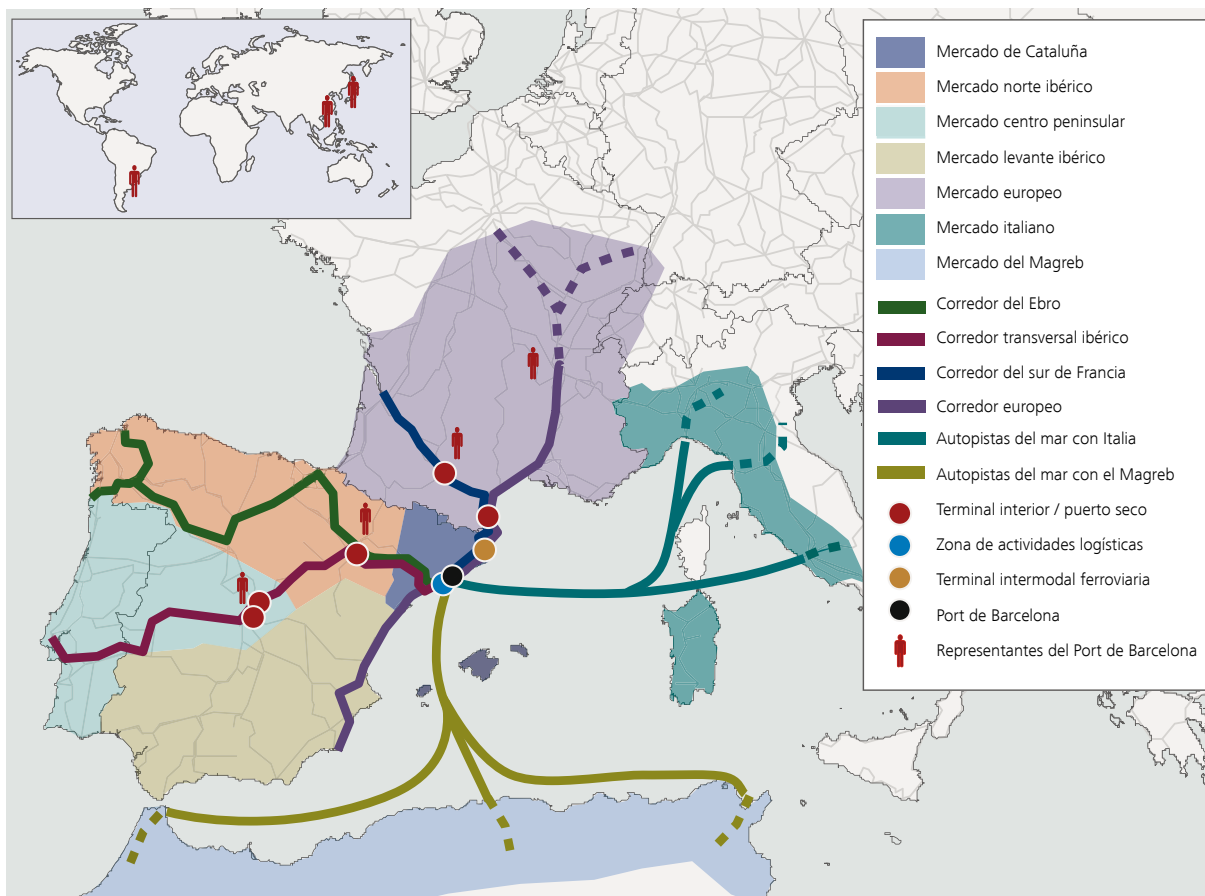
La principal inversión en infraestructuras del Port de Barcelona en el mercado de Catalunya, a excepción del mismo puerto, es la sociedad **Terminal Intermodal de l'Empordà** (TIE, SL), en la cual participa con un 49% del capital. Se trata del conjunto formado por la futura gran terminal intermodal del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

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

El mercado del noreste interior de España

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

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



que la terminal ferroviaria de tmZ pueda actuar como *hub* para tráficos del Port de Barcelona con España y Portugal.

En este ejercicio el crecimiento del volumen total de actividad de la terminal a nivel ferroviario ha estado en un 50% y ha registrado 75.518 TEU con el Port de Barcelona.

La otra gran terminal intermodal de Aragón, Zaragoza Plaza, ha registrado un tráfico ferroviario con Barcelona de 21.092 TEU. Con Selgua (Huesca) se ha registrado un gran crecimiento respecto del 2011, concretamente un 225%, y se ha llegado a los 23.124 TEU. Por otra parte, se han mantenido los destinos en el nordeste interior como Júndiz (Vitoria) con 2.585 TEU manipulados y Villafraía (Burgos) con 3.411 TEU.

El mercado del centro ibérico

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

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

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

Actualmente, el Puerto Seco Azuqueca opera la terminal ferroviaria y dispone de un depot de contenedores para el despacho aduanero y un almacén con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores y, además, también lleva a cabo operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores. Durante este año 2012, el tráfico ferroviario con esta instalación ha sido de 6.039 TEU manipulados.

La terminal tmC dispone de dos terminales ferroviarias para mercancía contenerizada, que funcionan de forma coordinada y suman una superficie de 135.000 m², y de un área logística (también con acceso ferroviario), de unos 90.000 m².

El mercado francés

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

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



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

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

El servicio ferroviario Barcelyon Express, iniciado el año 2009 y que recibió una ayuda del programa europeo Marco Polo, ha manipulado un total de 2.023 TEU.

El servicio Barcetoulouse Express, que también recibe ayudas Marco Polo, conecta el Port de Barcelona con Tolosa y Burdeos y ha registrado un tráfico total de 193 TEU.



PARTICIPACIÓN EN PROYECTOS EUROPEOS COFINANCIADOS







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

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

A continuación se muestran los proyectos internacionales en los cuales el Port de Barcelona ha sido activo a lo largo del 2012. Durante este año también ha presentado en consorcio con otras entidades solicitudes para participar en nuevos proyectos cofinanciados.

PROYECTO	OBJETIVO	PARTICIPANTES	COSTES Y FINANCIACIÓN
Proyectos internacionales liderados y coordinados por el Port de Barcelona			
Adaptación de la red ferroviaria del Port de Barcelona a ancho estándar (UIC)	Adaptación de varios tramos de la red ferroviaria interna del Port de Barcelona (conexión muelle Prat a la red a través de la calle 4, conexión con el muelle de l'Energia y "contrabucle") en ancho UIC mediante un tercer carril	Líder del proyecto: Port de Barcelona	Costes totales: 10.000.000 € Contribución UE: 1.000.000 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans europea de Transporte (RTE-T)
BARCETOULOUSE 	Diseño e implantación de un nuevo servicio ferroviario entre las terminales de contenedores del Port de Barcelona y las regiones de Mediodía-Pirineos (Toulouse) y Aquitania (Burdeos)	Líder del proyecto: Port de Barcelona Otros <i>partners</i> : Contren, Naviland Cargo	Costes totales: 8.965.434 € Contribución UE: 947.345 € 
Proyectos internacionales en los cuales participa el Port de Barcelona como socio			
BARCELYON  (ROLBAL)	Diseño e implantación de un nuevo servicio ferroviario para contenedores entre el Port de Barcelona y Lyon (Francia)	Líder del proyecto: Naviland Cargo Otros <i>partners</i> : Contren, Port de Barcelona	Costes totales: 17.976.691 € Contribución UE: 572.645 € 
	Promover soluciones marítimas intermodales que mejoren la cooperación y el intercambio de conocimiento entre los participantes. Se promueve la eficiencia en la selección modal, de acuerdo con los objetivos de sostenibilidad establecidos por la UE en el ámbito del transporte	Líder del proyecto: Escola Europea del SSS Otros <i>partners</i> : Port de Barcelona, Contren, SNCF, puertos de Civittavecchia y Génova et al.	Costes totales: 2.676.023 € Contribución UE: 1.338.012 € 
	Proporcionar un conjunto adecuado de medidas a los puertos para que estos sean una puerta eficiente de entrada para los tráficos de <i>short sea shipping</i> . Se centra en dos tipos de tráfico: ro-ro y contenedores	Líder del proyecto: Puerto de Valencia Otros <i>partners</i> : Port de Barcelona, Escola Europea del SSS, Autoterminal, UPC, Indra, Contren et al.	Costes totales: 5.803.508 € Contribución UE: 2.901.754 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans europea de Transporte (RTE-T)
Moll Prat rail terminal	Construcción de una terminal ferroviaria en la terminal de contenedores del muelle Prat, junto con el equipamiento y el sistema operativo necesarios. La terminal dispondrá de 8 vías con una longitud útil de 750 m, 4 RMG y tendrá capacidad para manipular 550.000 TEU	Líder del proyecto: TERCAT Otros <i>partners</i> : Port de Barcelona	Costes totales: 29.134.988 € Contribución UE: 2.913.000 €  Cofinanciado por la Unión Europea Red Trans europea de Transporte (RTE-T)

Proyectos internacionales en los cuales participa el Port de Barcelona como promotor, observador o usuario

	Favorecer la visibilidad de la cadena logística para mejorar las operaciones, la eficiencia y efectividad de las inspecciones gubernamentales de la mercancía, mediante la información compartida y una nueva aproximación a la gestión de riesgos	Líder del proyecto: TNO Otros <i>partners</i> : Portic, TU Delft, IBM, ZLC, DHL, K&N, et al.	Costes totales: 14,81 millones € Contribución UE: 9.958.599 € 
	Diseño de un sistema de apoyo a la navegación, que permita optimizar las infraestructuras	Líder del proyecto: ISDEFE Otros <i>partners</i> : INTA, CONSAR, ITU THAB HSVA, GMV	Costes totales: 3.412.584 € Contribución UE: 2.559.438 € 
	Establecer estrategias para reducir la contaminación del aire en las ciudades-puerto y seleccionar las políticas más efectivas en cuanto a coste y beneficio	Líder del proyecto: ARPAV Otros <i>partners</i> : Universidad de Génova, Puerto de Marsella, Université de Provence	Costes totales: 2.281.420 € Contribución UE: 1.711.065 € 

PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

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



En 2012 el Port de Barcelona ha accedido a la presidencia de la **Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO)**. El nombramiento ha tenido lugar durante la asamblea general de la organización, celebrada en el mes de noviembre, donde también se ha producido el relevo en la presidencia del Comité de Intermodalidad y Logística de la ESPO, que desde 2008 mantenía el Port de Barcelona. La ESPO tiene como principal misión influir en la política común de la UE para convertir el sector portuario europeo en un elemento clave de la cadena de transportes. La participación en la ESPO ha permitido que el Port colaborara en el proceso de establecimiento de la nueva Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), publicada el 19 de octubre del 2011. Además, ha permitido hacer el seguimiento de los proyectos del 2012 de la Comisión Europea en el ámbito de los puertos, entre los que destaca el inicio de la revisión de la política europea de puertos.

A través de su participación en el **Comité de Pasajeros y el Comité de Análisis Económico y**

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

El Port mantiene la segunda vicepresidencia de la **Asociación Internacional de Puertos (IAPH)**, International Association of Ports and Harbors, y se prevé que pueda acceder a la presidencia en el 2015. Esta asociación integra 230 puertos de más de 90 países –que representan el 80% del tráfico mundial de contenedores– y tiene como principal objetivo representar a los puertos en las organizaciones marítimas internacionales y servir de plataforma de intercambio de conocimientos. El mes de mayo se ha celebrado la conferencia anual de esta organización en Jerusalén (Israel), con la asistencia de 200 delegados de la industria marítimo-portuaria, organizaciones internacionales y autoridades nacionales.



En la IAPH el Port también mantiene la vicepresidencia del **Comité de Facilitación del Comercio y los Port Community Systems** (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems). Este comité tiene como objetivo informar de los últimos desarrollos en medidas de facilitación del movimiento de la carga y de los buques, especialmente en el ámbito de la mejora de los procesos documentales en las plataformas de comercio electrónico de los puertos. Durante 2012 el comité ha continuado con la difusión del informe *Port community systems benchmarking survey*, que publicó en 2011 con el apoyo financiero de la IAPH. Este informe analiza trece *port community systems* (PCS) de diferentes países para



identificar los casos de éxito y los obstáculos comunes en su establecimiento y funcionamiento. Paralelamente, y entre otras acciones, en 2012 el comité ha efectuado el seguimiento de las principales acciones en facilitación del comercio de la Organización Mundial de Aduanas (WCO) y la Organización de Naciones Unidas para la facilitación del comercio y el comercio electrónico (UNCEFACT).



En el mes de noviembre, la asociación **Intermed** (integrada por los puertos de Barcelona, Marsella y Génova) ha defendido en la sede del Parlamento Europeo, en Bruselas, el gran potencial de los puertos mediterráneos en una logística europea más equilibrada y sostenible. En nombre de la asociación, el máximo responsable del Puerto de Marsella, Jean-Claude Terrier, ha presentado la ponencia “El rol de los puertos del Mediterráneo en una red de transportes y una logística europea más sostenible y eficiente”, con la asistencia de europarlamentarios y expertos de la Comisión Europea.

El Port de Barcelona es miembro fundador y del máximo órgano ejecutivo de **Medcruise**, la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo, que tiene como principal misión promover la industria del crucero en el Mediterráneo y las áreas cercanas. El Port de Barcelona ha participado, como miembro del Comité de Dirección de Medcruise, en dos asambleas generales de esta asociación, celebradas en Túnez y Marsella. Además, ha participado juntamente con Medcruise en la feria Seatrade Med, celebrada en Marsella del 27 al 29 de noviembre.

RELACIONES CON ORGANISMOS VINCULADOS AL MERCADO CHINO

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

La estrecha colaboración con Casa Asia ha permitido aprovechar el conocimiento y contactos institucionales y empresariales de este organismo y colaborar en la promoción y realización de actividades orientadas a mejorar las relaciones entre ambos continentes. Este marco colaborativo se ha concretado en 2012 en la organización de cursos de formación relacionados con el mercado asiático, dentro de los programas de cursos del Port de Barcelona dirigidos a clientes.

En esta línea, el Port ha continuado patrocinando la Cátedra de Logística de la China Europe International Business School de Shanghai (CEIBS), fruto del convenio de colaboración vigente entre ambas entidades. CEIBS ha sido considerada en el 2013 como la mejor escuela de negocios de la China y la 15ª mejor del mundo, según el ranking de clasificación del *Financial Times*.





El principal objetivo de la presencia del Port de Barcelona en CEIBS es profundizar en el conocimiento del mercado chino, prioritario, a través de seminarios y trabajos de investigación relacionados con la gestión, funcionamiento y prácticas de innovación de la cadena de suministro en los flujos de comercio entre Asia y Europa, así como promover el diálogo entre los diferentes agentes de la cadena de suministro.

En este sentido, en 2012 la escuela de negocios del IESE de Barcelona acogió la presentación de los resultados de la investigación realizada por la **Cátedra Port de Barcelona de Logística** sobre el "Funcionamiento de los procesos de importación y exportación con China, y los principales retos para las empresas españolas". En la Jornada intervinieron como panelistas DSV Air&Sea SAU, Kuehne & Nagel, Operlnter Barcelona, SEAT, Campi Y Jove, Grup DIA, y finalizó con una mesa redonda integrada por representantes de la aduana de Barcelona, PortIC, SOIVRE, Kerry Logistics (Spain), Flamagas (Grup Puig) y el Port de Barcelona.

Dado el interés que despertó este estudio el Port de Barcelona, con la participación del equipo de la Cátedra de Logística, organizó una sesión específica dirigida principalmente a empresas importadoras y exportadoras.

La Cátedra ha intervenido, también, en otras jornadas como por ejemplo de la European Union Chamber of Commerce in China, con la ponencia "Sostenibilidad en la cadena de suministro", en el Supply Chain Council Annual Event e impartiendo varias sesiones a los estudiantes de MBA del CEIBS, sobre cadenas de suministro en la China.

Estas actuaciones se sustentan en el hecho que en estos momentos, las exportaciones son el motor de la economía y los mercados asiáticos, particularmente el de la China, ha pasado a convertirse en el principal destino de las ventas exteriores e incluso, a pesar de la disminución del consumo

interno en España y Europa, el mercado chino continúa como el principal origen de las importaciones marítimas.

DIRECCIÓN DE DESARROLLO DE NEGOCIO

La Dirección de Desarrollo de Negocio (DDN) dirige sus esfuerzos a dar a conocer a los clientes y usuarios del Port de Barcelona los servicios y las herramientas orientadas a mejorar su logística, así como la fiabilidad y trazabilidad del paso de las mercancías por las instalaciones portuarias. Se trata de ofrecer de una forma personalizada, directa y cercana, servicios, productos, acciones promocionales y formativas del Port de Barcelona hacia el mercado.

Entre los servicios que ofrece la Dirección de Desarrollo de Negocio destacan: el asesoramiento y la consultoría sobre temas aduaneros, los estudios personalizados de cadenas logísticas, los estudios de emisiones de CO₂ a través de SIMPORT, los estudios de costes de la factura portuaria, la información sobre la marca de Calidad Efficiency Network, y las acciones formativas específicas.

Además de los servicios mencionados, a partir de las necesidades detectadas de nuestros clientes, también se desarrollan nuevos proyectos que se han puesto en servicio durante el 2012, entre los cuales destaca la ampliación de la franja horaria para la entrega y la recepción de las mercancías contenerizadas (sábados, de 8.00 a 14.00 horas) de las terminales de contenedores TCB y Tercat/BEST.

Igualmente es importante la tarea de promoción, información y, en algunos casos, de comercialización de los servicios ferroviarios de contenedores del Port de Barcelona (BarceLyon, Zaragoza, Madrid, Burgos, Tarragona, etc.).

Servicio de atención al cliente

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

Durante el ejercicio, el SAC ha atendido un total de 839 consultas y reclamaciones, de forma completamente personalizada.

Formación al cliente

La empresa que quiere importar o exportar tiene que saber aprovechar todos los recursos disponibles a su alcance para facilitar el proceso de internacionalización. El Port de Barcelona trabaja, desde hace años, para ofrecer servicios que ayuden las empresas a conocer estos recursos. Así, el Port apuesta por una formación especializada y exclusiva que se adapte a las necesidades reales de sus clientes y que dé respuesta a sus inquietudes.

Los cursos que se ofrecen van dirigidos a dar información sobre cómo interactúan cada uno de los agentes que intervienen en una cadena logística y cuáles son los documentos que se generan a partir de esta interacción.

A lo largo del año 2012 se han organizado 19 jornadas de formación, con la asistencia de 210 empresas. Entre los cursos y jornadas con más asistencia destacan la jornada "Procedimiento aduanero según el origen de las mercancías", el curso de incoterms y la primera edición de la jornada "Tramitación aduanera con la China", organizada conjuntamente con Casa Asia.

Uno de los principales objetivos del Port es conseguir que los profesionales que asisten a estos cursos tengan la sensación de haber aprovechado el tiempo y que la formación ofrecida les sea de utilidad para su trabajo. Las evaluaciones que se obtienen al finalizar cada uno de los cursos lo confirman. La puntuación de la pregunta sobre si se han logrado los objetivos fijados para las jornadas y sobre la utilidad de las jornadas ha sido valorada en un 4,4 sobre 5 en ambos casos.

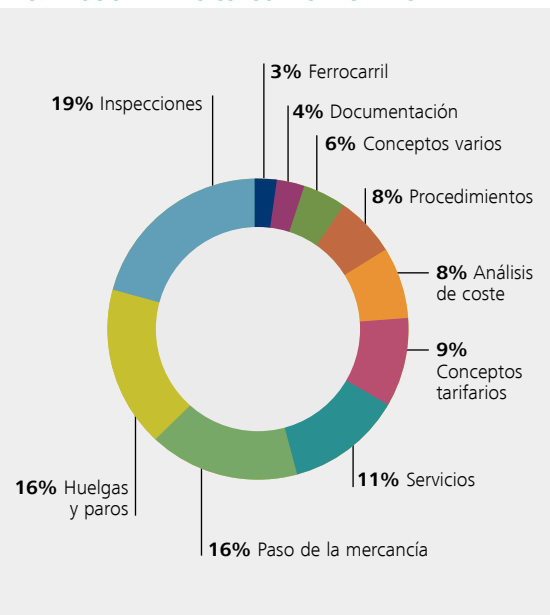
Centro de Servicios al Mercado

El Centro de Servicios al Mercado (CSM) da servicio a la Península Ibérica y está formado por un equipo de personas distribuidas estratégicamente por el área de influencia del Port de Barcelona: Barcelona, Zaragoza, Madrid, y el sur de Francia (Lyon y Toulouse).

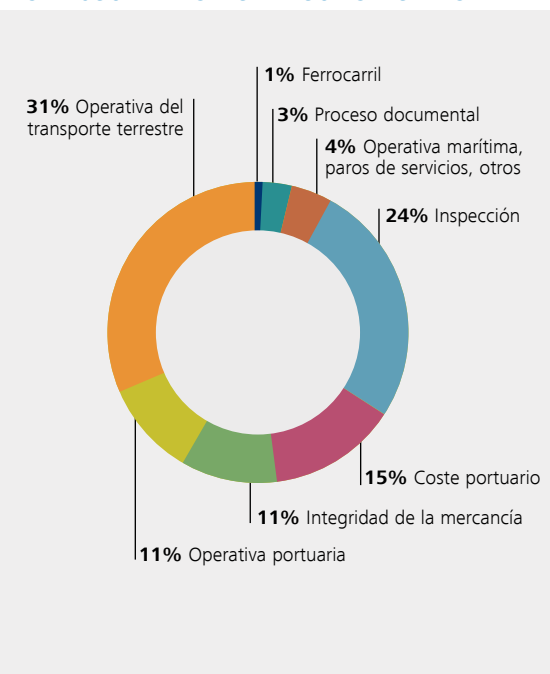
A través del contacto personalizado que el CSM mantiene con cada uno de los clientes se realiza una detección de necesidades, que se cubren con las acciones y los servicios que desarrolla la Dirección de Desarrollo de Negocio.

Durante el año 2012 el CSM ha aumentado en un 50% las primeras visitas a clientes (exportadores, importadores, transitarios, fabricantes, y/o distribuidores) respecto al año 2011 y ha continuado con el seguimiento de clientes visitados en años anteriores.

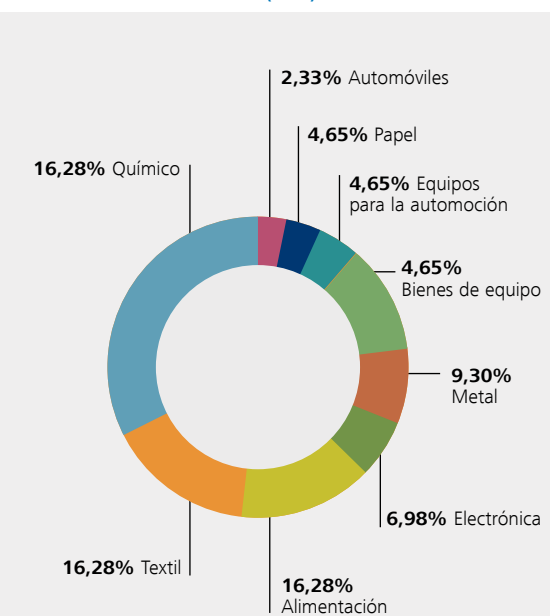
DISTRIBUCIÓN DE LAS CONSULTAS RECIBIDAS



DISTRIBUCIÓN DE LAS RECLAMACIONES RECIBIDAS



DISTRIBUCIÓN DE LAS VISITAS A LOS CLIENTES DEL CENTRO DE SERVICIOS AL MERCADO (CSM) POR SECTORES





PROMOCIÓN COMERCIAL

La estrategia del Port de Barcelona de impulsar los diferentes productos mediante la promoción, con herramientas como las ferias comerciales, conferencias y encuentros específicos del sector marítimo y portuario, ha significado una evolución positiva de la mayoría de estos productos.

En el 2012 el Departamento Comercial ha continuado la línea marcada en anteriores ejercicios de apoyo a sus clientes. La especialización en los diferentes productos estratégicos como por ejemplo contenedores, automóviles, *short sea shipping*, graneles sólidos y líquidos y ferrocarril ha garantizado un mejor apoyo a los principales clientes –armadores, consignatarios, transitarios y usuarios finales. Conocer sus necesidades permite desarrollar acciones comerciales encaminadas a incrementar la eficiencia de las empresas usuarias del Port de Barcelona.

La voluntad del Port en el ámbito promocional sigue siendo la de dar cobertura a todos sus operadores para que puedan desarrollar su tarea comercial en las mejores condiciones.

La estructura de las acciones comerciales ha continuado en la línea marcada los últimos años por una parte, las acciones que han repercutido directamente sobre los clientes, a través de las bonificaciones comerciales permitidas por la aplicación de la nueva ley así como las actuaciones propias de promoción comercial, y por otra, la presencia en ferias y congresos, y la participación en foros y conferencias especializadas.

Presencia en ferias y congresos

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

El SITL de París ha sido este año la gran cita europea de la logística ferial. El Port de Barcelona ha compartido espacio con las terminales de contenedores Tercat y TCB, que han ofrecido su propuesta de servicios a los principales armadores y grandes operadores logísticos europeos. Los productos que se han potenciado en esta feria, además de los contenedores, han sido el *short sea shipping*, en continuo desarrollo y avalado por la capacidad y la solvencia del Port de Barcelona para llegar a los países de la cuenca mediterránea, es decir, en tiempo y calidad adecuados; y los servicios ferroviarios, especialmente las conexiones en ancho de vía europeo así como las conexiones ferroviarias del puerto con Francia como *hinterland*.

En el continente americano, el Port de Barcelona ha participado nuevamente en la feria Intermodal de Sao Paulo, donde se han consolidado contactos, especialmente con armadores y puertos, en un mercado como el brasileño, donde prácticamente no se ha notado la crisis. Así, las reuniones con armadores y operadores logísticos han dado una perspectiva de crecimiento continuado para

los próximos años, ligada a actos de especial relevancia, como por ejemplo el Mundial de fútbol, en el año 2014, y las Olimpiadas, en Río de Janeiro, en 2016. La feria también ha servido para hacer propuestas de convenios de colaboración con los principales puertos brasileños para desarrollar tráfico estratégico. Hay que destacar la presencia de Tercat-Hutchison apoyando los servicios del Port de Barcelona y promocionando su nueva terminal de contenedores BEST.

El mercado chino ha continuado siendo uno de los primeros focos de atención del Port de Barcelona, puesto que presenta el volumen más grande de negocio. La estrategia de actuaciones del Port dirigidas al mercado asiático y en concreto al chino ha tenido continuidad con la aplicación del convenio de colaboración con la WCA Family y la China International Freightforwarders Association (CIFA). Este año el Port ha asistido a la conferencia de la red de la WCA celebrada en Xiamen (China), una ciudad con un gran potencial en la cual el Port de Barcelona está desarrollando acciones estratégicas.

En la zona mediterránea el I Encuentro Hispano-Marroquí ha citado los principales operadores y transitarios que trabajan esta área que conecta la vertiente española con Marruecos, especialmente, con Tanger-Med. El Port de Barcelona ha presentado sus servicios y ha tenido un stand donde se ha reunido con empresas marroquíes.

Cómo es habitual, en el mes de junio ha tenido lugar en Barcelona la gran cita internacional de la logística y el transporte, el Salón Internacional de la Logística (SIL), en el que, el Port de Barcelona ha sido capaz de reunir, una vez más, en un único stand toda su comunidad portuaria, representada por las cuatro asociaciones: ATEIA, COACAB, Asociación de Empresas Estibadoras y Asociación de Consignatarios de Buques. Se trata de concentrar en un solo espacio todos los principales servicios del entorno

portuario. El Port ha continuado liderando la presencia y participación en los diferentes encuentros y conferencias que se celebran en el marco de este salón, en especial en el Fórum del Mediterráneo.

En cuanto a la promoción de productos específicos, destaca la presencia habitual del Port de Barcelona en la feria internacional más importante del sector de cruceros, el Seatrade Cruise Convention, de Miami.

El año 2012 el Port ha vuelto a participar en Fruit Logística, la principal cita de este sector, con un stand compartido con Grimaldi Group. También ha tomado parte en la feria Medfel, donde ha promocionado sus servicios *reefers* y de tráfico rodado específico para el sector hortofrutícola. En esta feria se organizan numerosas conferencias y debates para analizar la situación del mercado y también se dan las previsiones para las cosechas.

En otra línea de acciones comerciales, destaca la presencia del Port en numerosas conferencias, entre las cuales hay el TOC Europe, la conferencia de referencia de los contenedores, donde se dan cita los principales puertos europeos y se organizan simposios entorno de la cadena logística que implica el transporte en contenedor.

El encuentro anual del sector cafetero ha sido el Día del Café, celebrado en Madrid. En esta ocasión las charlas se han desarrollado alrededor de la crisis económica y cómo afecta a las empresas cafeteras. Además, la representación del Port de Barcelona en la European Coffee Federation se ha centrado en la participación en la reunión que se celebró en Ginebra, en la sede de MSC.

El Port de Barcelona también ha estado presente en otras conferencias y acontecimientos como la SSS Conference, en Lisboa, los organizados por Casa Asia o IESE y también los organizados por ECG, en el sector automovilístico.



Empresas participadas

1.7



CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port de Barcelona es la plataforma logística intermodal del enclave portuario y su misión esencial consiste en contribuir a generar más tráfico marítimo a través de la oferta de servicios logísticos de valor añadido a la mercancía. Creada en 1992, la ZAL ha sido la primera plataforma logística portuaria establecida en España y su desarrollo se ha convertido en un modelo a seguir en muchos otros entornos portuarios, dando el nombre genérico a este tipo de instalaciones.

CILSA, empresa gestora de la ZAL, además de infraestructura logística ofrece también servicios de valor dirigidos a las empresas y a las personas que trabajan en ellas: un edificio de servicios, el Service Center; el Centro de Formación y Reuniones; o la escuela infantil Simphonie para niños entre los 0 a los 3 años, que como parte de la cultura de responsabilidad social corporativa (RSC) de la ZAL y en aras de una inserción laboral y familiar eficiente ha contribuido a reducir un 23% el absentismo laboral registrado en las empresas usuarias en el 2012.

A pesar del impacto de la crisis, la ZAL mantiene su alto compromiso con la RSC y canaliza su acción social a través de diversas fundaciones:

- Fundación Cares, que realiza servicios logísticos y productivos y genera trabajo para personas con dificultades de inserción, principalmente con discapacidades psíquicas, psíquicas y sensoriales.
- Fundación Logística Justa, que nace de la necesidad de fomentar un mayor equilibrio en la introducción de los productos de economía social de los países del sur en los mercados occidentales.
- Fundación EMI-Manresa, entidad privada sin ánimo de lucro cuya finalidad es formar íntegramente al personal que ocupa o puede ocupar puestos de trabajo de responsabilidad específica en las empresas y también fomenta, organiza y promueve cualquier actividad que pueda complementar esta formación. Durante el curso del 2012 se ha ofrecido en el edificio Service Center toda su cátedra formativa.
- Fundació Banc dels Aliments, entidad benéfica privada, independiente y sin ánimo de lucro, para la lucha contra el hambre y con la que la ZAL ha colaborado con la cesión gratuita de una nave para su última campaña solidaria del 2012.

Este año 2012 ha seguido la implantación del Plan de Eficiencia Energética de la ZAL que promueve el ahorro de consumo energético entre las empresas y, a su vez, potencia la generación de energía eléctrica en cubiertas con la instalación de placas fotovoltaicas. Hasta la fecha hay una potencia instalada de 5 MWp, que generan unos 6,7 GWh anuales de electricidad, lo que supone un ahorro de emisión de 2.000 toneladas de CO₂ cada año. El Plan se reforzó con la firma de un convenio de colaboración con el ICAEN para profundizar más en estrategias y acciones de ahorro energético en la actividad logística de la ZAL durante el 2012 y años venideros.

Otro aspecto novedoso ha sido la contribución al fomento del concepto *greenlogistic* a través de los



servicios ferroviarios Barcelyon Express y Barcetoulouse, que facilitan que el contenedor llegue desde el puerto barcelonés al centro de Europa.

Destaca en este ejercicio la conclusión del traspaso del activo ZAL- Toulouse, hasta el 2011 en manos de CILSA a CPL, empresa participada por CILSA en un 44%.

CILSA es parte esencial del *networking* entre el Port de Barcelona y su Comunidad Logística Portuaria, es decir, la capacidad de trabajar juntos con planteamientos globales. Se trata no solo de crear redes dentro de la propia Comunidad Portuaria, sino también con las del entorno como las de Marsella, Génova, Valencia, etc.

En el presente ejercicio se ha llevado a cabo o se ha concretado para el 2013 la instalación en la ZAL Prat de grandes multinacionales con redes logísticas propias. Hasta el momento firmas como Decathlon, Carrefour (que ha renovado por tres años más su compromiso contractual), DHL, DB Schenker, Khuene & Nagel, Hellmann, Nippon Express, y Yusen Logistics, entre otras, han apostado por la ZAL del Port de Barcelona como nodo de conexión entre Europa y el resto del mundo.

CONSULTORÍA – ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Durante el ejercicio 2012 ILI ha proseguido con los proyectos plurianuales en los que participa.

Por una parte, el proyecto del **corredor interoceánico de Guatemala**, en el que se lleva a cabo la labor de asesoramiento y apoyo al grupo promotor, tanto en los ámbitos técnicos como en los de tipo económico y financiero. Durante este año se ha involucrado también a empresas especializadas en la estructuración financiera de este tipo de proyectos, a fin de reforzar la posición de los promotores frente a los mercados de capitales y ante potenciales inversores y concesionarios.

Además, se ha trabajado en paralelo con el **corredor de hidrocarburos**, conjunto de tuberías que discurren junto al ferrocarril para el transporte de este tipo de graneles líquidos. Complementariamente se ha estudiado

la posibilidad de independizar el trazado ferroviario del que corresponde al de hidrocarburos, a fin de poder responder con la mayor diligencia ante uno u otro mercado, y se ha completado el estudio ambiental estratégico.

En relación con el proyecto en marcha en **Panamá, que prevé la construcción de un nuevo puerto** y una zona logística industrial adyacente, de unas 600 ha, se han terminado los estudios de factibilidad y se han iniciado los estudios ambientales necesarios, así como las gestiones para la atracción de posibles concesionarios.

En 2012 ILI ha iniciado otros proyectos más allá de la consultoría logística convencional, centrados en el apoyo y asesoramiento a la gestión o puesta en marcha de plataformas logísticas.

Uno de ellos consiste en el asesoramiento a los responsables de la **Zona Franca Logística (ZFL) de Medhub**, en el nuevo complejo portuario de Tangermed (Marruecos). En este caso, el apoyo de ILI se centra en definir y concretar la estrategia de comercialización de la ZFL, ya que hasta el momento no se han alcanzado los objetivos que los promotores se habían fijado.

Otro de los nuevos proyectos iniciados es el asesoramiento a la empresa brasileña Sepetiba Tecon, S.A. (STSA), perteneciente al grupo CSN. Dicha empresa quiere implantar una **plataforma logística multimodal junto al puerto de Itaguaí**, en el estado de Río de Janeiro. STSA ya ha llevado a cabo todos los estudios de demanda y de factibilidad económica y financiera y actualmente ILI está dando apoyo continuado en la puesta en marcha de dicha plataforma, lo que incluye aspectos de tipo técnico, comercial, organizativo y de estructuración societaria.

FUNDACIÓN CARES

La Fundación Cares (Centros de rendimiento empresarial y social) es una entidad creada en 1998 para la inserción laboral de colectivos discapacitados (principalmente con retraso mental o enfermedad mental) y en riesgo de exclusión, que desarrolla sobre todo operaciones de apoyo logístico y productivo para otras empresas. Tiene como

patronos el Port de Barcelona, CILSA, CTC-BPO, ADES (Asociación para el Desarrollo de la Economía Social), Prosegur i Concatel-Vanture, así como diversas personas físicas procedentes del mundo empresarial.

A finales del ejercicio la fundación contaba con 359 puestos de trabajo, un 55% más que el año anterior. A estos hay que añadir los 36 de la Empresa de Inserción Codec, empresa de inserción de otros colectivos con riesgo de exclusión, participada y gestionada por Cares.

Este 2012 ha sido un año de crecimiento y estabilización de la gestión de operaciones. Se ha diversificado la actividad con nuevos proyectos de gestión de *picking* en almacenes a temperatura controlada en Sevilla, nuevos proyectos en Barcelona (la gestión del PIF del Port de Barcelona), y la gestión de almacenes de venta en línea.

En Madrid se han estabilizado los proyectos de gestión de almacenes y en Aldaia (Valencia) se ha mantenido el servicio del proyecto social (con atención personal y social) de 30 puestos de trabajo para personas discapacitadas en empresa ordinaria. Por otra parte, la alianza con la Fundación ASPROSEAT, para la gestión conjunta de un proyecto de manipulaciones en la ZAL del Port de Barcelona, ha tenido un resultado positivo ya que ha mejorado la gestión y ha diversificado actividades.

Cares gestiona 80.000 m² de instalaciones, 23.000 de las cuales son en la ZAL Barcelona y en la ZAL Prat. Las actividades predominantes son de apoyo logístico, que representan la mayoría del total de actividades –como almacenaje y *picking*, manipulaciones para embalaje, logística inversa–, y de apoyo productivo, como acoplamiento.

Fundación Cares y CODEC han obtenido en conjunto unos ingresos de 11,7 millones de euros, un incremento del 33% respecto al presupuesto, diferencia generada por nuevos proyectos, y un excedente positivo con ambas entidades, según los datos pendientes de cierre y auditoría.

En relación con la **promoción**, las actividades más destacadas han sido la edición trimestral de la revista InfoCares, la promoción de la participación de discapacitadas en la V Edición de los Premios Antárticos de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente para Científicos Jóvenes (convocados por las universidades Abat Oliva CEU y UIC), el premio CEL 2012 por el Proyecto IDELA (Integrando la discapacidad en entornos logísticos avanzados) y la participación en la promoción del libro *Experiencias que transforman*, de AEDIPE.

En el capítulo **formativo** se han llevado a cabo cursos de encargado de almacenes, patología dual, habilidades sociales para inserción, formación continua, ergonomía para mozos de almacén, formación de formadores, Excel avanzado para gestión, gestión de residuos, y emergencias y primeros auxilios.

La entidad ha continuado siendo muy activa respecto a las **acciones sociales**, con el asesoramiento a las familias de discapacitados y la participación en el desarrollo de la Fundación Logística Justa y el patronato de FUSEAT (Fundación Privada Servicios de Atención Tutelar). Por otra parte, el Club Deportivo Cares ha continuado tomando parte con los equipos de fútbol sala y petanca en las ligas catalanas de Acell (Federación Catalana de Deportes para Disminuidos Psíquicos), así como las escuelas de

baloncesto y natación de esta federación. Además, hay que destacar que Club Deportivo Cares ha participado en los Specials Olympics internacionales, que se celebraron en Vilanova i la Geltrú.

FUNDACIÓN LOGÍSTICA JUSTA

Fundación Logística Justa (FLJ) es una entidad sin ánimo de lucro creada en el año 2005 bajo el impulso de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port de Barcelona.

Su finalidad es la cooperación internacional para el desarrollo y fomento económico del comercio justo y la economía social, mediante la optimización del proceso logístico, con el objetivo de potenciar el desarrollo y la sostenibilidad de los productores de las comunidades de los países más desfavorecidos de América Latina, Asia y África.

La fundación persigue su objetivo, por una parte, mediante el contacto directo con grupos de productores locales y la máxima gestión de las diferentes actividades de la cadena de valor hasta llegar al consumidor. Por otra, facilitando el envío de excedentes que se generan en los mercados de Occidente a los países con mayores carencias y necesidades a cubrir, mediante la gestión y coordinación del transporte nacional e internacional.

Logística solidaria

Durante el 2012 Fundación Logística Justa ha gestionado los siguientes envíos:

- En colaboración con los proyectos de la ONG África Digna, envío de una autoclave y un respirador destinados al centro hospitalario de Rehema Healthcare Organization, en Nairobi, Kenia.
- Con la ONG Barcelona Acció Solidària, envío de 4 camiones, con material y contenedores para basura al puerto de Nouadhibou (Mauritania), para el desarrollo de proyectos de capacitación de residuos urbanos de la ciudad.
- A cargo de la Fundación Recover, envíos aéreos de un respirador sanitario y material sanitario diverso destinado al Hospital Saint Martin de Porres, en Yaoundé (Camerún).
- La Fundación Internacional de Solidaridad Compañía de María de San Sebastián-Donostia envió un contenedor con material diverso a proyectos que apoya en Nicaragua.
- FISC San Fernando hizo dos envíos para su proyecto de cooperación en Albania, con el apoyo del grupo logístico Combalía para el transporte terrestre de Cádiz hasta Tirana.
- La Fundación del Barça mandó 50 equipos deportivos a la Alianza Mundial de los Pueblos Indígenas y Tribales de los Bosques Tropicales para el desarrollo de su proyecto deportivo para el pueblo Kuna, situado en Panamá.
- La ONG catalana Barcelona Acció Solidaria envió un contenedor de 40 pies con material sanitario, escolar y deportivo, así como una ambulancia con los recambios adecuados.

Comercio justo

Desde el área de Trading Social se ha seguido contando con el apoyo de entidades tanto privadas como públicas, que con su compra colaboran activamente y son los principales embajadores de las iniciativas sociales de FLJ. Este año, entre las organizaciones que se han decantado por productos de comercio justo se encuentran PromoCaixa, Fundación La Caixa, SABA, ABERTIS, Grupo Kawakan y SEMG.

Destaca también la campaña del día de Sant Jordi, en la que, entre otros, han participado la compañía Chupa Chups - Perfetti y la consultora Deloitte regalando rosas y puntos de libros elaborados por trabajadores de CET-Centros especiales de trabajo, que cuentan con el apoyo de FLJ.

En el marco de la campaña de Navidad, además del regalo corporativo de CILSA, se ha continuado apostando por los lotes que combinan productos de comercio justo con los de cooperativas artesanas catalanas y que ha contado con la confianza de entidades como la Autoridad Portuaria de Barcelona, HONDA, DAMM y Fundación Cares, entre otras.

Logística Justa ha seguido trabajando por el fortalecimiento de proveedores tanto internacionales como locales, y se ha sumado a iniciativas como las de Equimerca o Semsible que, si bien procesan y transforman a nivel local la materia prima, apuestan por productos de calidad que contribuyen a una economía

solidaria y responsable, fortaleciendo la distribución de productos de cooperativas del sur. En este sentido se ha enmarcado este año en FLJ el lanzamiento de una nueva línea de cosmética ecológica, a base de plantas como la rosa mosqueta o el *Aloe vera*, y la nueva gama de productos para los más pequeños, con juegos y juguetes ecológicos, reciclados, solidarios y de educación para el desarrollo.

Proyectos sociales

En el mes de marzo se dio por concluido el proyecto EnLibrate Perú, con la entrega de 9.431 libros para la creación de varias bibliotecas municipales en la Municipalidad de San Pedro de Casta, de la provincia Huarochirí, en Perú. En este ámbito destaca la colaboración de ALFIL Logistics, patrono de la Fundación, que con su apoyo logístico ha permitido almacenar más de 10.000 libros para próximos envíos en 2013, en el marco del fomento de la lectura.

Igualmente cabe resaltar la contribución solidaria de Fundación Cares, así como el consejo de administración de MEPSA y APB, que cada año destinan el presupuesto de sus obsequios navideños a un proyecto de cooperación internacional. Durante el 2013, gracias a estas colaboraciones se llevarán a cabo proyectos educativos en Senegal y Guinea Bissau.



PORT 2000

El Port de Barcelona es consciente del momento en que se encuentra el desarrollo del Port Vell y por este motivo, y con la voluntad de ofrecer servicios mejores y renovados a los ciudadanos, trabaja para planificar y ejecutar nuevos proyectos. El más importante, por lo que supone tanto a nivel económico como por los cambios territoriales que comporta, es la urbanización de los espacios públicos de la bocana Nord y también una nueva marina, proyectos que a buen seguro marcarán el futuro de toda la zona.

Barcelona, los ciudadanos, las instituciones y el tejido empresarial instalado en este territorio son básicos para el Port Vell, y las sinergias y la complicidad entre todos estos agentes y su entorno son primordiales para seguir siendo un modelo puntero y de referencia internacional.

Este año los concesionarios han apostado por redefinir sus proyectos empresariales con el fin de posicionarlos de cara al futuro, con la absoluta certeza de que en la mejora de la oferta y de los servicios que ofrecen está la clave del éxito.

El entorno de crisis económica de estos últimos años ha influido también el territorio del Port Vell, que sin embargo ha podido mantener su nivel de visitantes. Eso ha permitido que los concesionarios hayan podido seguir invirtiendo en proyectos de reconversión que ya se están consolidando. La capacidad de cambio y las relaciones entre las diversas actividades y los espacios públicos – repletos de oferta cultural, de ocio y de servicios– permiten este avance.

Dentro de la realidad de este modelo, el Port de Barcelona organizó en diciembre un encuentro mundial de la Asociación Internacional de Villas y Puertos (AIVP). Los dos días de jornadas, en las cuales participaron un centenar de profesionales, permitieron intercambiar información y experiencias bajo el lema “Transformando puertos, cambiando ciudades.”

Con respecto a las actividades temporales y las actuaciones promocionales privadas que se organizan

a lo largo del año en los espacios del Port Vell, durante el 2012 ha disminuido el número, ya que los recortes presupuestarios que han sufrido ONG y asociaciones han derivado en una disminución de la actividad en la calle. En cualquier caso estos espacios han seguido siendo un lugar de referencia para celebrar y presentar productos.

En el ámbito de la divulgación y promoción de costumbres, cultura, solidaridad y economía de diferentes países en la zona puerto ciudadano han destacado: la celebración del nuevo año chino, de la mano de las asociaciones chinas de Barcelona, una nueva edición del festival Barnàfrika, organizada por la asociación Kafu-ba, y la promoción de la destinación Viena.

El hecho de que el Salón Náutico trasladara toda su actividad al Port Vell y cambiara las fechas de celebración para después de las fiestas de Mercè, hizo que el calendario habitual que se había mantenido durante años se modificara considerablemente, aportando una mayor visibilidad en menos días.

Siguiendo la costumbre de los últimos años, el Port Vell ha acogido acontecimientos que ya son incondicionales: la instalación del Circo Raluy, que ha celebrado con los clientes su 15º aniversario en el territorio; la Travesía Nadando en el Puerto; la Copa Navidad; la tradicional llegada de los Reyes del Oriente; el canto de habaneras y el Mercado Lost & Found.

CIFRAS 2012

Club Natación Barcelona	6.826 socios; 443.197 visitas
Club Natación Atlètic Barceloneta	806.953 visitas
Museo de Historia de Catalunya	219.672 visitantes
Marina Port Vell	1.500 barcos, de 5 a 150 m de eslora
Las Golondrinas	220.674 personas
Consorcio el Far	24.435 personas
Imax Port Vell	81.820 visitantes
L'Aquàrium de Barcelona	1.647.163 visitantes





WORLD TRADE CENTER BARCELONA

En el año 2012 el World Trade Center Barcelona (WTCB) ha continuado con su voluntad de ser un referente en el mercado inmobiliario y en el sector congresual de Barcelona y Cataluña.

El centro de negocios ha acabado el año 2012 con un 94% de ocupación de los 40.000 m² de oficinas de alquiler de que dispone. La operación inmobiliaria más destacada ha sido la renovación y ampliación del contrato firmado con Agilent, que actualmente ocupa más de 6.200 m² en el edificio Sur del complejo. También hay que mencionar las renovaciones de Banco Santander y de Havas Worldwide. Un ejemplo más de la confianza que muestran las empresas con oficinas en WTC Barcelona ha sido la ampliación de espacios que a lo largo de este año han hecho las siguientes empresas: Lanxess Chemicals S.L., Edreams, Accord Healthcare, Hotelbeds, Evaluación Médica, Cyberclick, la Confederación Española de Directivos y Executivos y Pereda Print Solutions. Por otra parte, EB4IT, EG Telecom, Bestin Supply, Universal Beverage, Pinnacle, Actividades Marítimas, ESDEN y la Balcheta Reciclaje han sido las empresas que se han incorporado a la lista de compañías que han decidido instalar su oficina en WTC Barcelona a lo largo del año 2012.

Con respecto al **área comercial** y a los servicios que se ofrecen dentro del complejo, a lo largo del año se ha instalado una nueva empresa, con el objetivo de incrementar la oferta complementaria a los usuarios del complejo: Gesdata Consultores es una gestoría y consultoría que presta servicios en ámbitos financieros,

contables, laborales, jurídicos, tributarios, inmobiliarios y de inversiones.

En el **Centro de Congresos** se han celebrado 250 eventos empresariales, con una cifra total de más de 35.500 asistentes. El acto más relevante ha sido el EuroMediterranean Conference, organizado por el Parlamento Europeo, que durante el 2 y 3 de abril acogió a 250 personas en el Auditorio, la Sala Port Vell y las salas A y Sur del complejo. Otros actos que se han celebrado en WTC Barcelona han sido el Congrès ESSI, el Cool Stars, organizado por el Instituto de Estudios Espaciales de Cataluña, y la convención de Zodiak Media. Además, entre las empresas que han escogido estas instalaciones para organizar reuniones o actos empresariales destacan Allianz, Management Centre Europe, la International Compliance Professionals Association, Saba Infraestructuras, Eismann, Madaus Rottapharm, Holmes Place, Hitachi y Adecco.

Teniendo en consideración la política de WTCB de trabajar con eficiencia energética y criterios de desarrollo sostenible, este año se han ejecutado las obras de modernización del sistema de control de climatización de todo el centro de negocios. Esta mejora supondrá entre un 10 y un 15% de ahorro energético anual en todo el complejo. Como consecuencia de esta inversión se ha gestionado una subvención con el Instituto Catalán de Energía, que ha concedido al centro de negocios el importe máximo posible para esta acción de mejora.

Por otra parte, se ha puesto en marcha el sistema de control de accesos tanto para empleados como para las visitas externas que reciben los *hall* de recepción de los edificios Sur, Este y Norte del complejo.

Evolución del tráfico

2

54 Contenedores

55 Mercancías a granel
Vehículos

56 Transporte ferroviario

58 *Short sea shipping*

59 Pasajeros





Evolución del tráfico

2



En el ejercicio 2012 el volumen del tráfico de comercio exterior de mercancías del Port de la Barcelona ha crecido un 2% respecto del año anterior. Pero a pesar del buen ritmo experimentado en las exportaciones (+12,7%), el descenso de los transbordos (-27,6%) unido al de las importaciones (-6,7%) ha hecho caer el tráfico total de mercancías del Puerto hasta los 41,5 millones de toneladas, un 3,6% menos que en el 2011.

Impulso de las exportaciones

Los resultados de tráfico han estado marcados de manera positiva por las exportaciones, que han sido, una vez más, catalizadoras de la actividad en el Port de Barcelona y han podido recuperar niveles anteriores a la crisis y compensar los efectos de la atonía del consumo interno.

El notable impulso experimentado por el tráfico exterior demuestra el esfuerzo creciente de las empresas catalanas por competir internacionalmente y posicionar sus productos en el mercado global. Los principales receptores de estas mercancías de exportación son China, los Emiratos Árabes y Turquía; otros destinos en los cuales las mercancías vehiculadas por el Port de Barcelona tienen un peso importante son Argelia, Estados Unidos, Brasil, Arabia Saudita, Marruecos, Singapur, México, Corea del Sur y la India. Ello ha sido posible gracias al gran número de líneas regulares que conectan el Port con el resto de mercados exteriores, que han permitido a las empresas del país diversificar al máximo sus exportaciones.

Escalas

Durante el año 2012 el Port de Barcelona ha recibido un total de 7.757 escalas de barcos, tanto mercantes como de pasaje. La proporción mayor de escalas corresponde a los ferris (31% del total) y a los portacontenedores (28%). Las naves que atracan en el Port de Barcelona son cada vez de dimensiones mayores: el arqueado medio (capacidad comercial de carga de los barcos) ha aumentado en el 2012 un 11% respecto del año anterior.

El Port de Barcelona está conectado con 215 puertos de todo el mundo a través de los 81 servicios regulares ofrecidos por 64 armadores.

CONTENEDORES

Según los datos acumulados hasta el mes de diciembre, este año las terminales de contenedores del Port de Barcelona han manipulado en total 1.756.429 TEU. Mientras la exportación de contenedores ha crecido un 8,7%, la importación ha bajado un 13% y ha implicado un descenso del 2% del comercio *hinterland* (importación-exportación). En este caso, el comportamiento negativo del transbordo (-39,5%) ha repercutido especialmente en la caída del conjunto de la actividad y ha colocado el total de tráfico de contenedores en 1,7 millones de TEU (-13,7%) al final del ejercicio.

Destaca, en cualquier caso, el buen comportamiento de la exportación de contenedores llenos mencionado, que ha cerrado el año con una cifra de 555.686 TEU, dato que

supera sobradamente el máximo alcanzado en el periodo previo a la crisis de 2008.

China, los Emiratos Árabes y Turquía han sido los principales receptores de estas mercancías. En términos absolutos de volumen de carga, China se consolida un año más como el principal socio comercial del puerto barcelonés, con un 18% de la cuota de mercado de contenedores. A continuación se sitúan Argelia y los Emiratos Árabes Unidos, y entre las zonas que más crecen destacan el norte de África, América central y del sur y Rusia.

MERCANCÍAS A GRANEL

Este año el tráfico de sólidos a granel ha aumentado considerablemente, en 4,7 millones de toneladas, un 33% más que en el 2011. Este dato contrasta con la caída de cerca del 3% que ha experimentado la cifra total de los líquidos a granel, provocada por el descenso de consumo general de productos petrolíferos, que se ha situado en un volumen de 10.431.485 toneladas.

Graneles sólidos

El año 2012 se ha producido un incremento significativo de las exportaciones de cemento, que ha llegado a 1.272.090 toneladas, un 350% más que el año anterior, y que se explica por la necesidad de exportar que tienen las fábricas de la zona después de las mejoras y renovaciones que han hecho los años anteriores.

La importación de cereales y harinas también ha continuado a muy buen ritmo, con un aumento del 54%, centrado en los productos de consumo humano. El producto más manipulado en el Port sigue siendo el haba de soja, que se ha mantenido estable, con un volumen de 1.500.000 toneladas.

Graneles líquidos

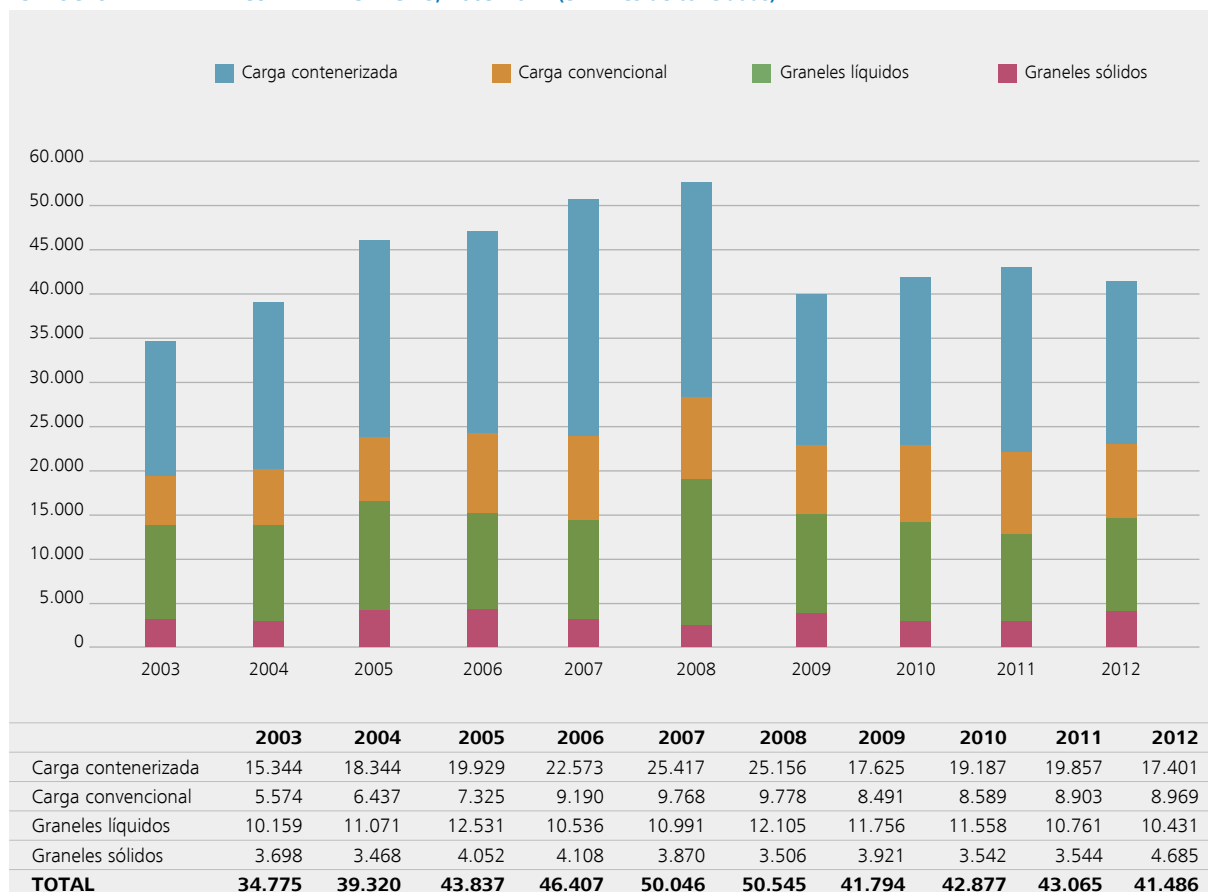
Con respecto a los graneles líquidos que se manipulan en las terminales especializadas del Port, los incrementos registrados en los biocombustibles (+77%) y los productos químicos (+45,5%) han permitido minorar la caída del 9,4% de los hidrocarburos (gas natural, gasóleo, gasolina y fuel), provocada por un descenso en el consumo doméstico e industrial. El total de los graneles líquidos ha quedado en 10,4 millones de toneladas (-3,1%).

Los productos químicos, materia prima de muchas empresas elaboradoras y reexportadoras, y que constituyen un buen indicador de la capacidad de producción de la industria local, se han mantenido en la línea del año anterior.

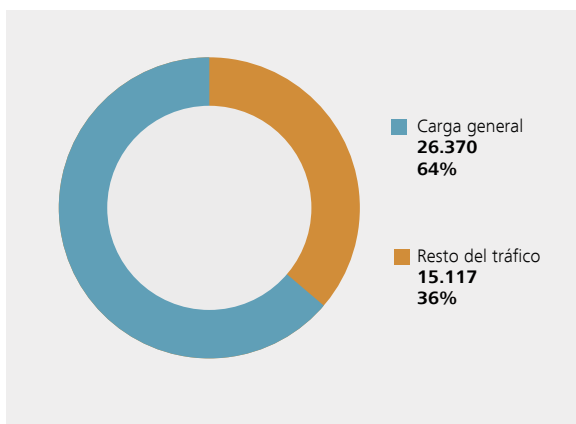
VEHÍCULOS

El tráfico de vehículos ha presentado un aumento del 5,5%, que ha permitido llegar a las 664.931 unidades y se basa, también, muy especialmente en el empuje de las exportaciones.

ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS, 2003-2012 (en miles de toneladas)



PARTICIPACIÓN DE LA CARGA GENERAL EN EL TRÁFICO TOTAL 2012 (en miles de toneladas)



Eso se explica por la posición puntera del Estado español dentro de la producción europea de automóviles, con diversos fabricantes muy firmemente establecidos. A medida que los modelos de automóvil se hacen más globales, con cadenas de montaje de alto rendimiento especializadas en determinados modelos, se observa un aumento del tráfico de este producto así como del número de destinos, incluidos nuevos mercados en países emergentes.

Las exportaciones de automóviles, con 378.642 unidades y cerca de un 9% de aumento, registran niveles anteriores a la crisis y superan el récord del 2007. Gracias a esta evolución y al importante aumento de los tráficos (+53%), favorecido por el papel del Port como centro de distribución para el norte de África y el Mediterráneo oriental, el tráfico total de automóviles ha seguido recuperando terreno, después de los descensos registrados los primeros años de la crisis.

Hoy por hoy, Asia es el principal origen de los vehículos que llegan a las terminales de Barcelona, con un incremento de los procedentes de Corea, que compensa la bajada de Japón, con un tipo de cambio nada conveniente para la exportación. África, con un incremento del 150% y un valor absoluto aún por debajo de las 7.750 unidades, ya apunta como un nuevo foco de producción de marcas que han seguido procesos de deslocalización.

TRANSPORTE FERROVIARIO

El tráfico ferroviario de contenedores ha registrado en el ejercicio pasado un incremento del 1,5%, que supone un total de 148.926 TEU llegados o salidos del Port por este medio de transporte.

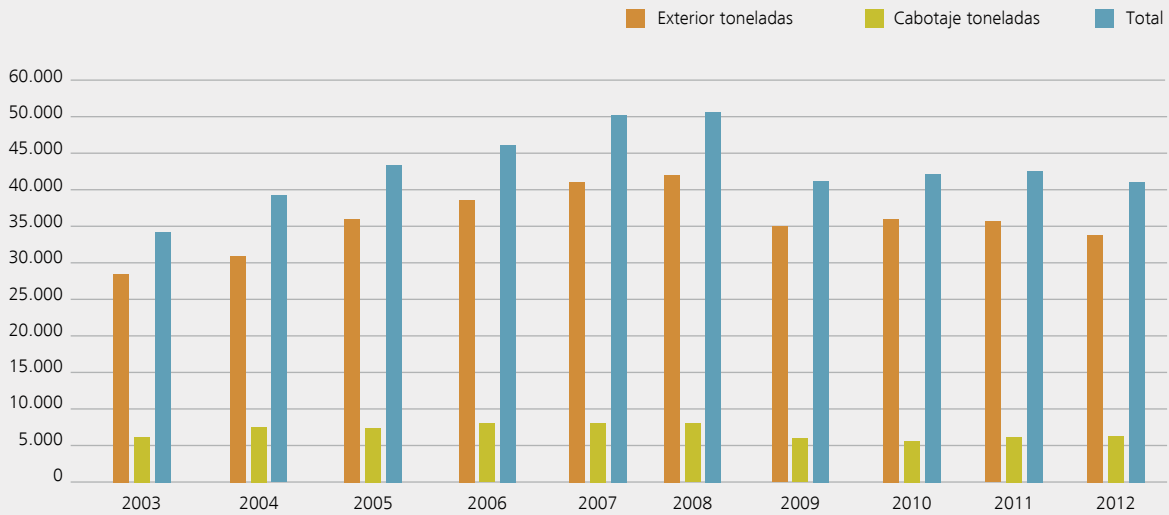
La apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad ha permitido que la cuota ferroviaria haya pasado de ser de un 2,6% sobre el total de tráfico en el 2007 a un 11,3%, en el 2012.

Los resultados más positivos han sido registrados por los servicios ferroviarios con el nordeste y centro peninsular.

Por otra parte, el transporte ferroviario de vehículos nuevos ha registrado un incremento de cerca del 9% y ha totalizado 179.563 unidades. De esta manera se alcanza una cuota ferroviaria del 32,5% en el tráfico de automóviles.

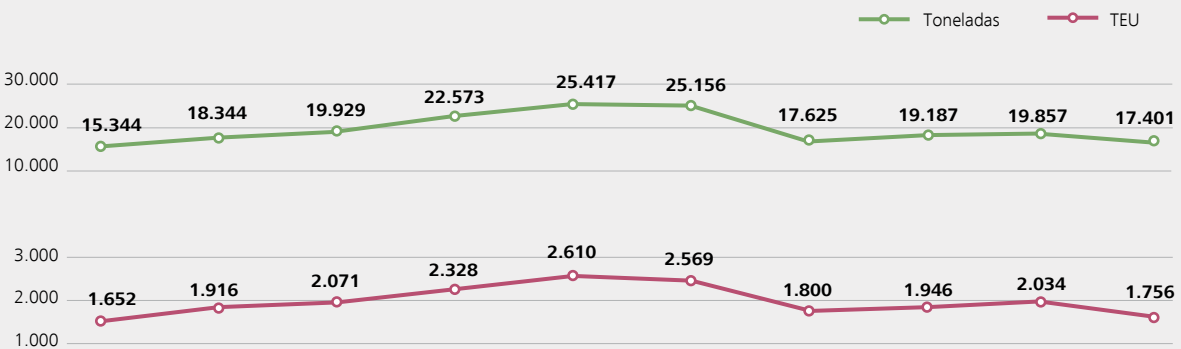


EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPO DE NAVEGACIÓN 2003-2012 (en miles de toneladas)



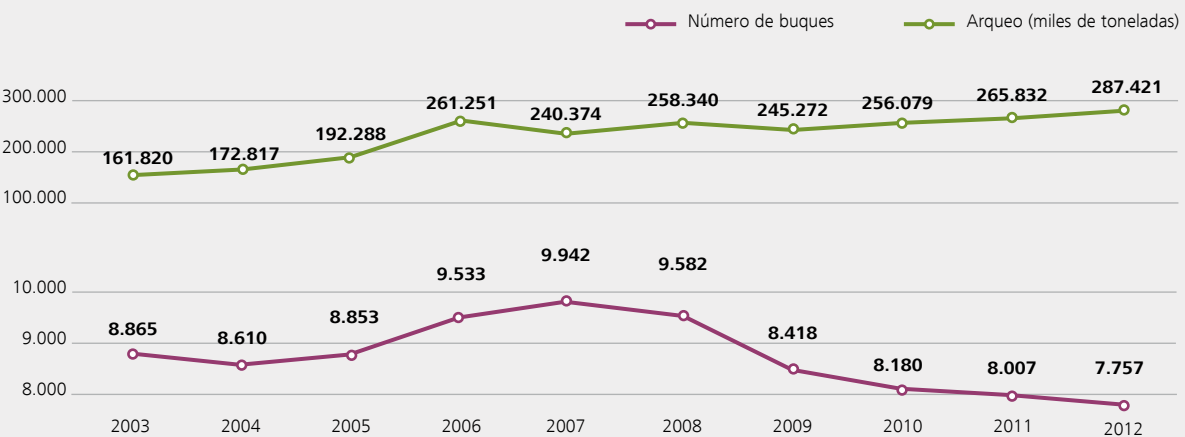
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Exterior	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474	35.151	36.761	36.371	34.567
Cabotaje	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071	6.642	6.116	6.695	6.920
Total	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794	42.877	43.066	41.487

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL CONTENERIZADA 2003-2012 (miles TEU y miles de toneladas)



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Toneladas	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

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES 2003-2012



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Número de buques	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582	8.418	8.180	8.007	7.757
Arqueo (miles de toneladas)	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340	245.272	256.079	265.832	287.421

TRÁFICO DE AUTOMÓVILES POR NAVEGACIÓN

	2011	2012
Cabotaje	70.259	70.722
Internacional	559.843	594.209

TRÁFICO INTERNACIONAL DE AUTOMÓVILES

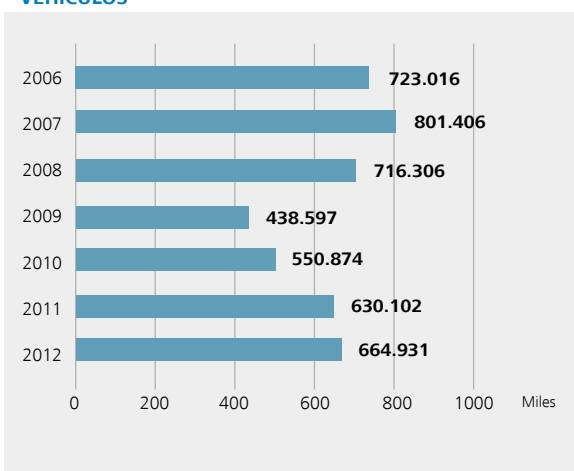
	2011	2012
Importación	134.720	103.501
Exportación	348.332	378.642
Tránsito	76.791	112.066

TRANSPORTE INTERMODAL - TRÁFICO DE UTI* (u)

	2011	2012
Total	330.182	302.877

*UTI: todo medio, autopropulsado o no, que se utiliza directa o indirectamente como medio de transporte terrestre. (Ej: remolques, plataformas, camiones, furgones frigoríficos...). No incluye los contenedores.

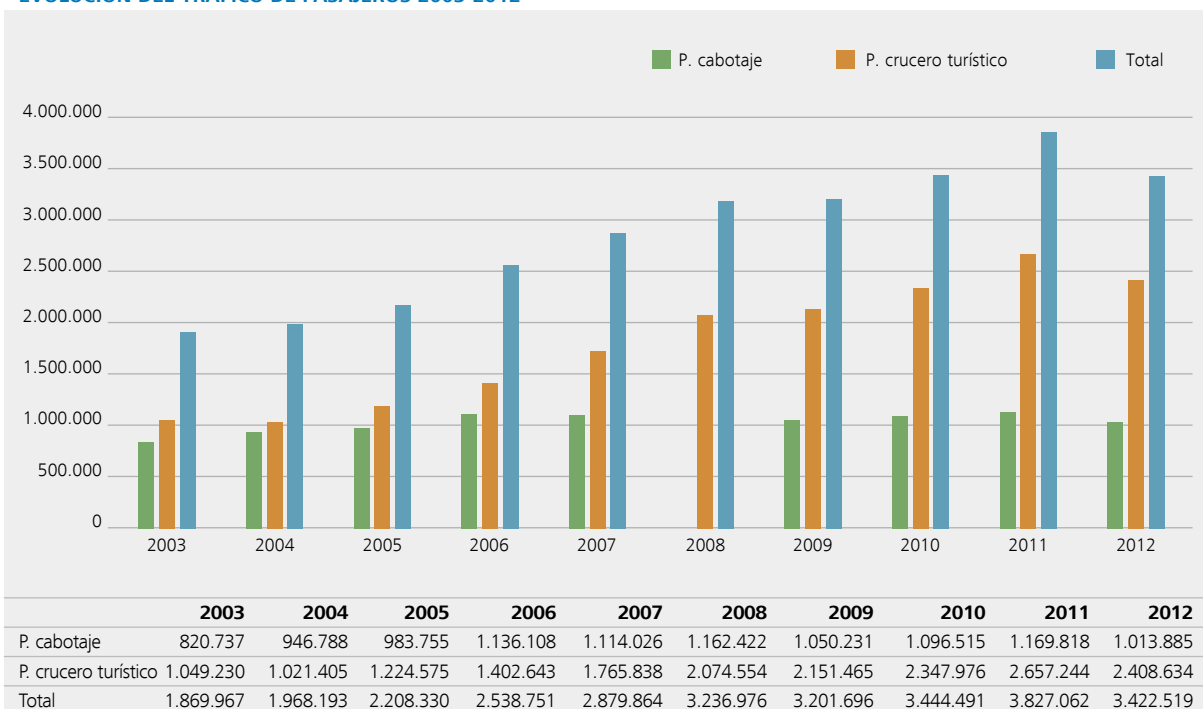
VEHÍCULOS



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES 2006-2012 (en número de unidades)

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

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS 2003-2012



SHORT SEA SHIPPING

El tráfico marítimo de corta distancia (*short sea shipping*) representa un 55,4% del total de tráfico en el Port de Barcelona, considerando todo tipo de mercancías. Durante este ejercicio, se ha experimentado una evolución positiva en el caso de los graneles sólidos, con subidas del 50%, en los graneles líquidos, del 1%, en la carga convencional, del 20%, y del 6% en los automóviles. En cambio, la carga contenerizada de SSS ha caído en la misma proporción que el tráfico total de contenedores, casi un 14%.

En concreto, los servicios alternativos en la carretera –o autopistas del mar–, en el 2012 han experimentado descensos globales, fundamentalmente a causa de la coyuntura económica que afecta tanto a España como Italia, principales países de origen y destino de estas líneas. Por otra parte, hay que destacar que con la zona de Marruecos este tipo de tráfico se ha incrementado en un 58% en cuanto a toneladas movidas.

Respecto al tráfico que embarca en barcos Ro-Ro o Ro-Pax, este año se han movido 302.877 UTI (unidad de transporte intermodal) un 8,3% menos que el año anterior.

Barcelona sigue siendo el puerto líder en este tipo de tráfico y el mejor posicionado para el desarrollo de las autopistas del mar en el Mediterráneo. No sólo se han mantenido los principales destinos ya consolidados en el Port de Barcelona, como Génova, Livorno, Civitavecchia, Porto Torres, Tánger Med, Argel y Túnez, sino que se ha abierto mercado también en Savona.

PASAJEROS

Durante el 2012 han pasado por el puerto un total de 3,4 millones de personas, un 10,6% menos que en el 2011, a causa del descenso tanto en el tráfico de cruceros como en el de *ferris* de línea regular (-13,3%). Este último ha resultado afectado sobre todo por el descenso del pasaje en tráficos de corta distancia con Italia y el norte de África y menos por el tráfico con las Islas Baleares (-6%).

Cruceros

El Port de Barcelona sigue siendo líder europeo en el tráfico de cruceros y cuarto puerto base mundial, ya que el año 2012 han pasado por sus instalaciones un total de 2.408.634 pasajeros de crucero. Cerca del 60% de estos han iniciado y acabado el crucero en Barcelona, lo cual posiciona la ciudad como puerto base de primera línea para la industria.

Estas cifras muestran la consolidación de este tipo de tráfico y la confianza depositada por los armadores en el Mediterráneo, a pesar del complicado momento económico que vive Europa.

Por otra parte la Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona ha contribuido a impulsar los vuelos internacionales, añadiendo rutas directas con origen Barcelona y destino Singapur, Doha, Sao Paulo y Dubái. Se prevé que esto contribuya a incrementar la capacidad del Port de Barcelona para atraer cruceristas desde estos

países y su entorno. También destaca la consolidación de los vuelos directos con importantes ciudades de Estados Unidos, de gran relevancia para favorecer la llegada de este tipo de turistas.

El Port de Barcelona cuenta con siete terminales especializadas que disponen de los estándares de seguridad más elevados y siguen estrictamente la norma del International Ship and Port Security Code (ISPS Code). En este sentido hay que remarcar, además, que estos equipamientos han superado la inspección de la nueva regulación de la Unión Europea (CE) 2005/65, que sistematiza la aplicación de medidas que el ISPS consideraba meras recomendaciones para los puertos europeos.

Uno de los aspectos clave en la política medioambiental portuaria es el de la recogida de residuos que generan los cruceros. El Port de Barcelona está preparado y equipado con instalaciones dedicadas a recoger diversos tipos de residuos, y cuenta también con una planta certificada de tratamiento de residuos, situada en el área del puerto (Marpol I, II y IV) y con una instalación específica para Marpol V.

Con el objetivo de promocionar y consolidar este tráfico y actividad, el Port ha tomado parte un año más en la feria internacional más importante del sector, la Seatrade Cruise Convention, de Miami, igual que en la Seatrade Med, celebrada en Marsella. Además, como miembro del Comité de Dirección de Medcruise, el Port de Barcelona ha participado en las asambleas generales de esta asociación, que han tenido lugar en Túnez y Marsella.



Ejercicio económico y financiero

3

- 62 Resumen del ejercicio económico y financiero
- 68 Balance de situación
- 69 Cuenta de pérdidas y ganancias
- 70 Cuadro de financiación
Recursos procedentes de las operaciones
- 71 Estado de flujos de efectivo





Ejercicio económico y financiero

3



RESUMEN DEL EJERCICIO ECONÓMICO Y FINANCIERO 2012

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha cerrado el ejercicio económico de 2012 con un beneficio neto de 42,3 millones de euros, un 23% menor que el año anterior, según datos pendientes de auditar.

RESULTADO DEL EJERCICIO (miles de euros)

	2012	2011	Variación	%Var
Resultado de explotación	54.609	60.313	(5.704)	-9%
Resultado financiero	(11.370)	(4.283)	(7.087)	
Total	43.239	56.030	(12.791)	-23%

A pesar del contexto de contracción económica, el importe neto de la cifra de negocio de la APB ha registrado un incremento de 2,9 millones, un 2% más que en el 2011.

El volumen total de tráfico del Port de Barcelona ha sumado 41,5 millones de toneladas, con un descenso anual de casi el 4%. Se ha visto especialmente afectado el tráfico de contenedores, que ha registrado un total de 1.756.429 TEU y un retroceso de casi el 14%, motivado principalmente por una caída del 34% de los contenedores en tránsito. El tráfico de automóviles ha aumentado un 5,5%, hasta un total de 664.931 unidades, gracias a los incrementos de las exportaciones y los tránsitos, frente a la bajada continuada de las importaciones.

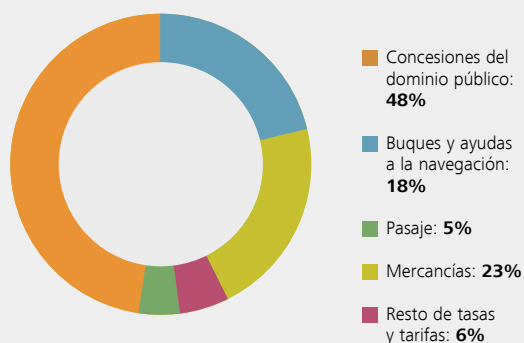
Por otra parte, el número de pasajeros ha bajado un 10,6% y se ha situado en los 3,4 millones en el año 2012. Esto se ha debido tanto a la evolución del pasaje de los cruceros turísticos (-9,4%) como al de los *ferris* de línea regular (-13%).

La mejora de los ingresos generados por las concesiones del dominio público ha permitido que el volumen de negocio haya superado la cifra del año anterior.

A pesar del buen comportamiento mostrado tanto por las partidas de ingresos como las de gastos más directamente relacionados con la actividad de la empresa, el resultado de explotación ha bajado un 9% respecto del año anterior. El motivo principal es que en 2011 se habían contabilizado 11,4 millones de euros de ingresos excepcionales de la aportación del Ministerio de Hacienda para el cumplimiento de las sentencias judiciales firmes anulatorias sobre las liquidaciones de las tarifas portuarias.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO 2012

160.777 miles de euros

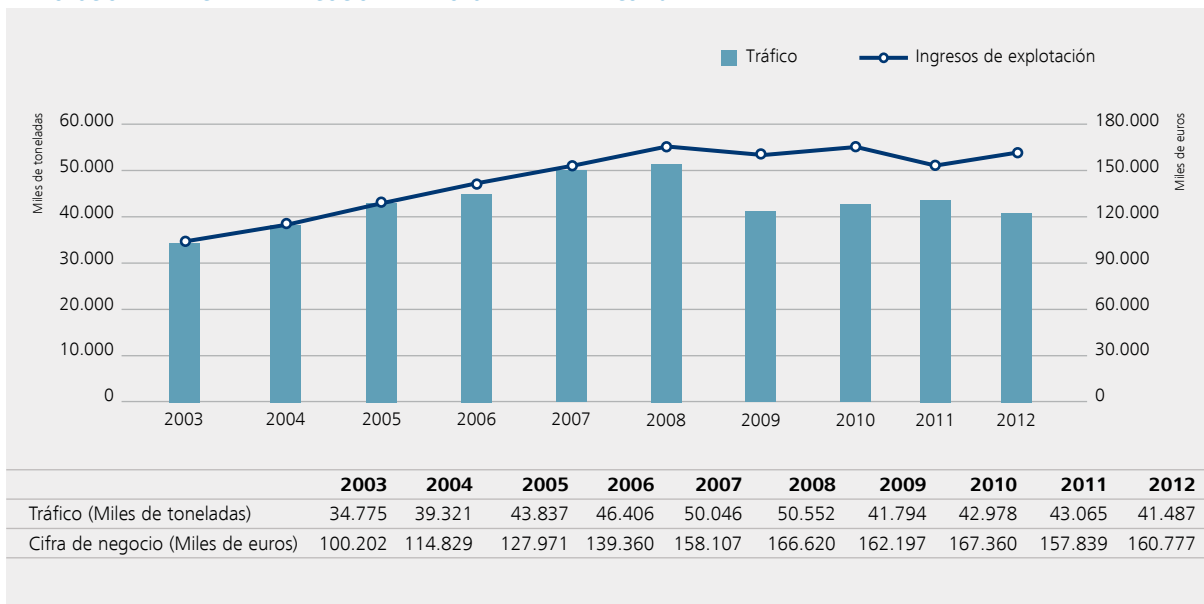
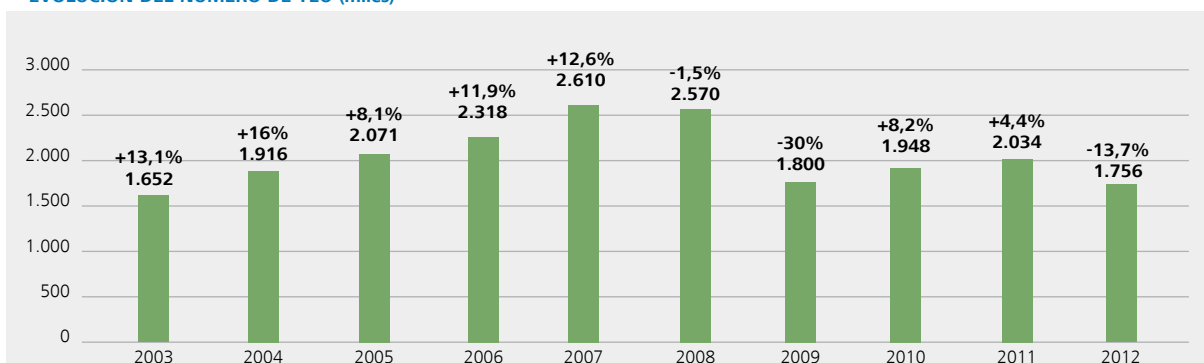


IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (SEGÚN LA CUENTA DE RESULTADOS) (miles de euros)

	2012	2011	Var	% Var
Tasas portuarias	149.559	146.752	2.807	2%
Tasas de ocupación	57.007	55.146	1.861	3%
Tasas de utilización	73.965	74.658	(693)	-1%
Tasa del buque	27.435	26.176	1.259	5%
Tasa de las embarcaciones deportivas	406	400	6	2%
Tasa del pasaje	8.180	8.608	(428)	-5%
Tasa de la mercancía	37.677	39.202	(1.525)	-4%
Tasa de la pesca fresca	184	155	29	19%
Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito	83	117	(34)	-29%
Tasa de actividad	17.511	15.915	1.596	10%
Tasa de ayudas a la navegación	1.076	1.033	43	4%
Otros ingresos de negocio	11.218	11.087	131	1%
Importes adicionales a las tasas	3.131	3.225	(94)	-3%
Tarifas y otros	8.087	7.862	225	3%
	160.777	157.839	2.938	2%

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO POR LÍNEAS DE NEGOCIO (miles de euros)

	2012	2011	Var	% Var
Tasas portuarias e importes adicionales	152.690	149.977	2.713	2%
Buques y ayudas a la navegación	28.511	27.209	1.302	5%
Mercancías	37.677	39.202	(1.525)	-4%
Pasaje	8.180	8.608	(428)	-5%
Pesca fresca	184	155	29	19%
Embarcaciones deportivas	406	400	6	2%
Concesiones del dominio público	77.556	74.190	3.366	5%
Otras tasas por el aprovechamiento del dominio público	93	96	(3)	-3%
Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito	83	117	(34)	-29%
Tarifas de los servicios comerciales	8.087	7.862	225	3%
Miles de euros	160.777	157.839	2.938	2%

EVOLUCIÓN DE LA CIFRA DE NEGOCIO Y DEL VOLUMEN DE TRÁFICO 2012

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TEU (miles)


RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (miles de euros)

	2012	2011	Variación	% Var
Importe neto de la cifra de negocio	160.777	157.839	2.938	2%
Otros ingresos de explotación	3.487	7.447	(3.960)	-53%
Gastos de personal	(31.239)	(32.353)	1.114	-3%
Otros gastos de explotación	(42.197)	(47.972)	5.775	-12%
Amortizaciones del inmovilizado	(40.881)	(43.504)	2.623	7%
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	6.959	6.810	149	2%
Exceso de provisiones	-	312	(312)	-
Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	(992)	301	4.075	-
Otros resultados	(1.305)	11.433	(12.738)	-111%
Total	54.609	60.313	(5.704)	-9%

RESULTADO FINANCIERO (miles de euros)

	2012	2011	Variación	% Var
Ingresos financieros	6.840	12.726	(5.886)	-46%
Gastos financieros	(13.879)	(14.263)	384	3%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(3.942)	(3.420)	(522)	15%
Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros	(389)	674	(q.063)	-158%
	(11.370)	4.283	(7.087)	

Sin el efecto de estos ingresos excepcionales, el resultado de explotación de 2012 habría registrado un aumento del 14% respecto del año anterior.

Por segundo año consecutivo el conjunto de los gastos de personal ha bajado un 3%, 1,1 millones de euros en términos absolutos. La partida de sueldos y salarios se ha reducido en un 6% por las medidas del Real Decreto 20/2012, por el cual se suprimió la paga extraordinaria del mes de diciembre. Los otros gastos de explotación han registrado una disminución anual del 12%, que ha significado un ahorro de 5,8 millones.

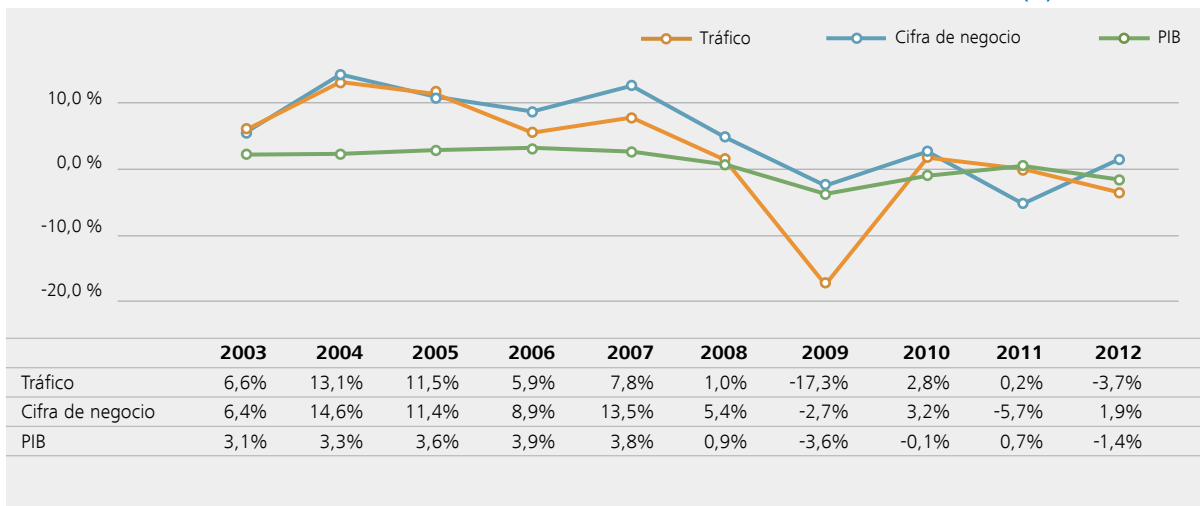
Por el efecto combinado del ligero incremento de la cifra de negocio y de la política de contención de los gastos, el ratio de absorción de ingresos ha disminuido en dos puntos respecto del 2011.

El resultado financiero se ha saldado con una pérdida de 11,4 millones de euros, triplicando casi las pérdidas del ejercicio anterior.

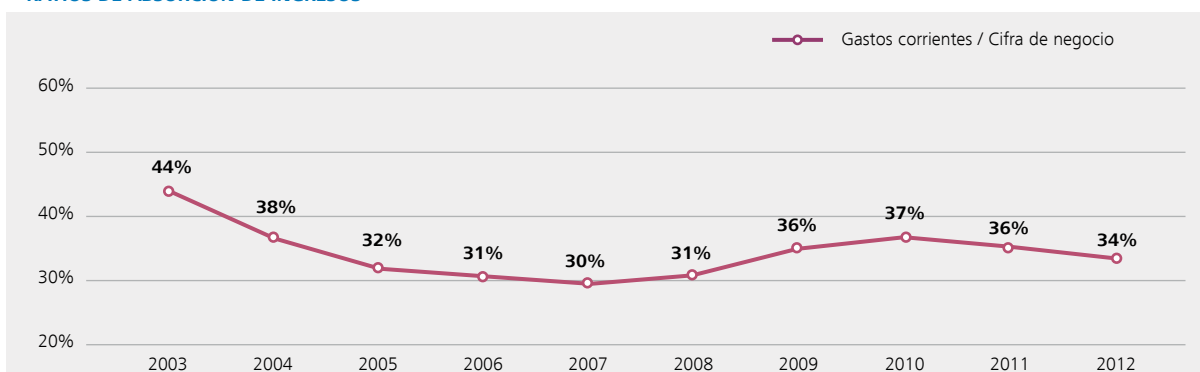
Hay que remarcar que este resultado ha sido motivado por la contabilización de 7,2 millones de euros de ingresos financieros excepcionales durante el año anterior. La aplicación del fondo de contingencia, para el cumplimiento de las sentencias judiciales sobre las reclamaciones por las liquidaciones de las tarifas portuarias, también significó un derecho de cobro en concepto de intereses de demora por el importe indicado.

La bajada de los tipos de interés, sumada a la no suscripción de ningún nuevo préstamo bancario en los últimos dos ejercicios, ha comportado una disminución anual del 3% para el conjunto de los gastos financieros.

EVOLUCIÓN DE LAS VARIACIONES INTERANUALES DEL TRÁFICO Y DE LOS INGRESOS EN RELACIÓN CON EL PIB (%)

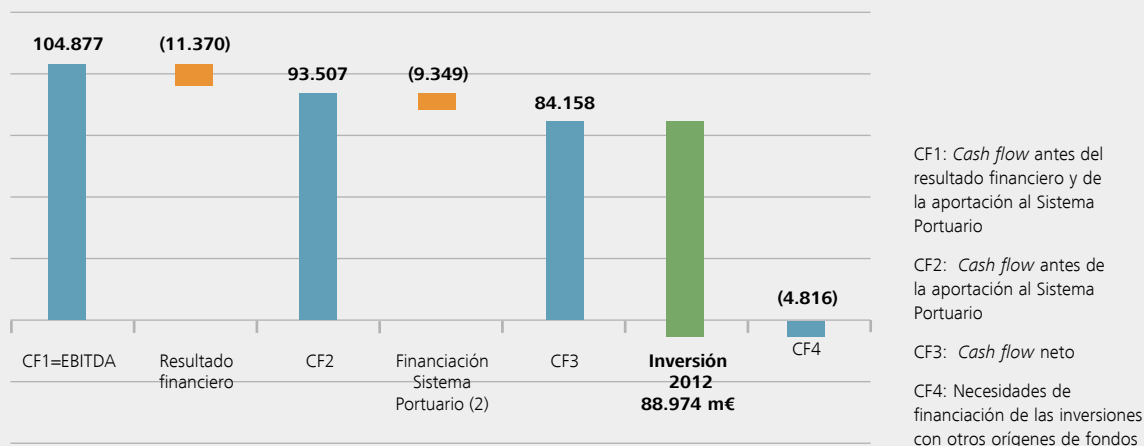


RATIOS DE ABSORCIÓN DE INGRESOS

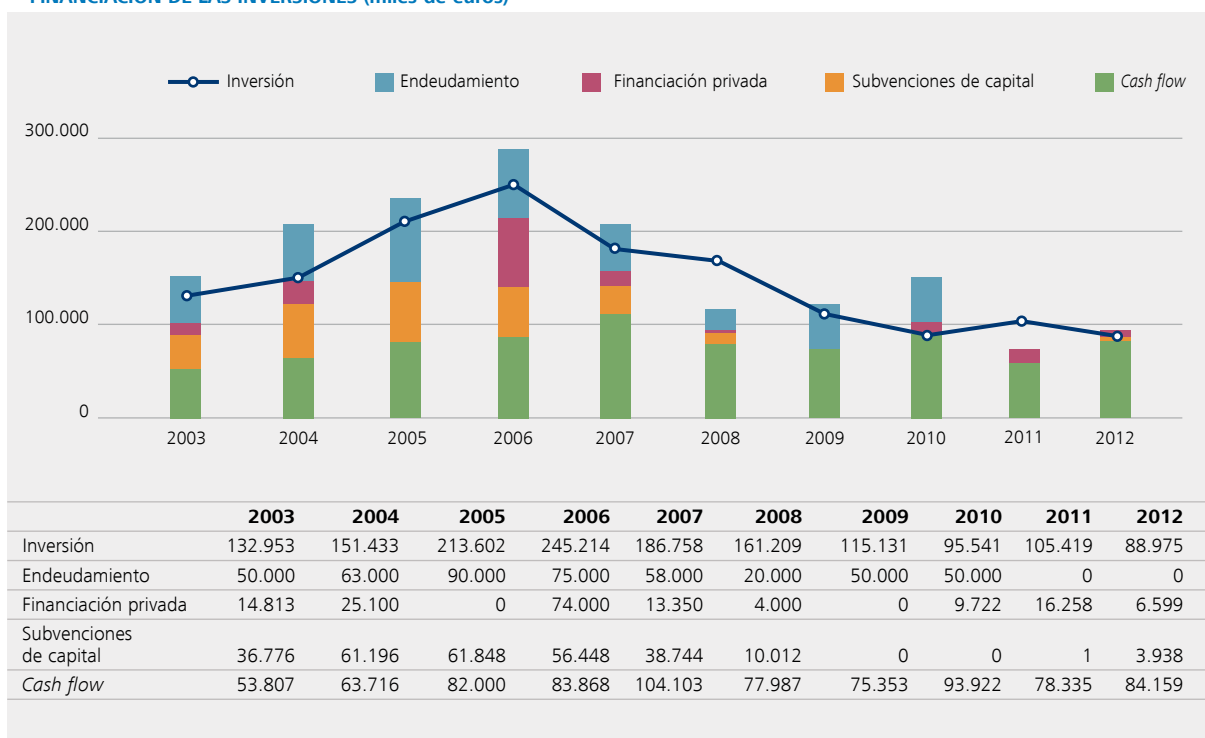


Gastos corrientes = gastos de personal + servicios exteriores + otros gastos de gestión corriente
A partir del año 2011 se excluyen los ingresos y los gastos del servicio de recogida de basura y residuos de barcos

RECURSOS GENERADOS Y CAPACIDAD DE FINANCIACIÓN (miles de euros)



FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES (miles de euros)



El tipo de interés variable medio aplicado por el Banco Europeo de Inversiones a los préstamos concedidos a la entidad ha pasado de ser del 1,44%, en el 2011, a un 0,93%, en el 2012.

Por otro lado, esta bajada de los tipos de interés ha representado una variación negativa del valor razonable en instrumentos financieros, lo cual ha significado incrementar la pérdida en medio millón de euros, respecto del año anterior.

Sin el efecto de los ingresos financieros excepcionales del ejercicio anterior, derivados de los litigios de las tarifas portuarias, el resultado financiero habría empeorado sólo un 3% respecto del 2011, de modo que el resultado final del ejercicio registraría un aumento del 19%.

Los recursos procedentes de las operaciones han generado un *cash flow* de 84,2 millones de euros, un 7% más respecto de los 78,3 millones del ejercicio anterior.

Durante el ejercicio 2012, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha ejecutado un volumen de inversiones por valor de 89 millones de euros según:

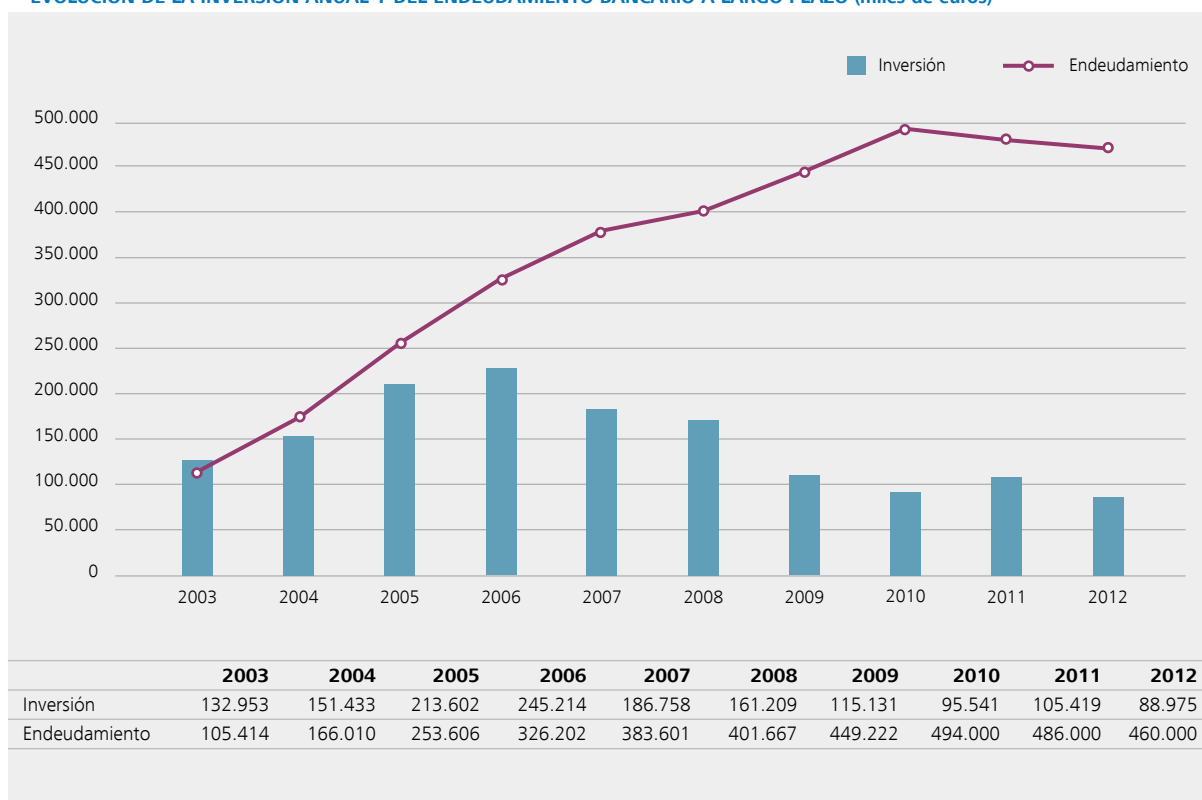
- Adquisiciones de inmovilizado intangible 13,8 millones
- Adquisiciones de inmovilizado material 70,9 millones
 - Accesos zona de ampliación sur 26,9 millones
 - Muelle Prat 12,7 millones
 - Dique de l'Est..... 10,0 millones
 - Muelle Sud..... 7,7 millones
 - Muelle de l'Energia 4,1 millones
- Inversiones financieras 1 millón
- Otras (concesiones revertidas) 3,3 millones

En el ámbito de las sociedades participadas, la actuación más destacada de la APB en este ejercicio ha sido la concurrencia a la ampliación del capital social de la compañía SAEML Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, para mantener la participación del 5% del capital social.

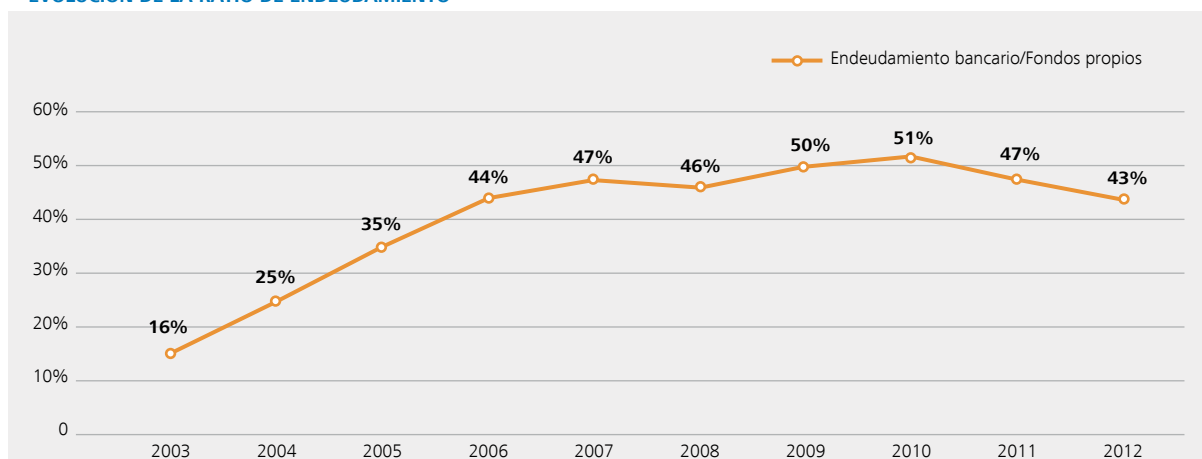
SOCIEDADES PARTICIPADAS A 31/12/2012

	% del Capital Social
Empresas del grupo	
Gerència Urbanística Port 2000 de la APB	100,00%
Centro Intermodal de Logística, SA	51,00%
World Trade Center Barcelona, SA	52,28%
Empresas asociadas	
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%
Otras participaciones	
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%

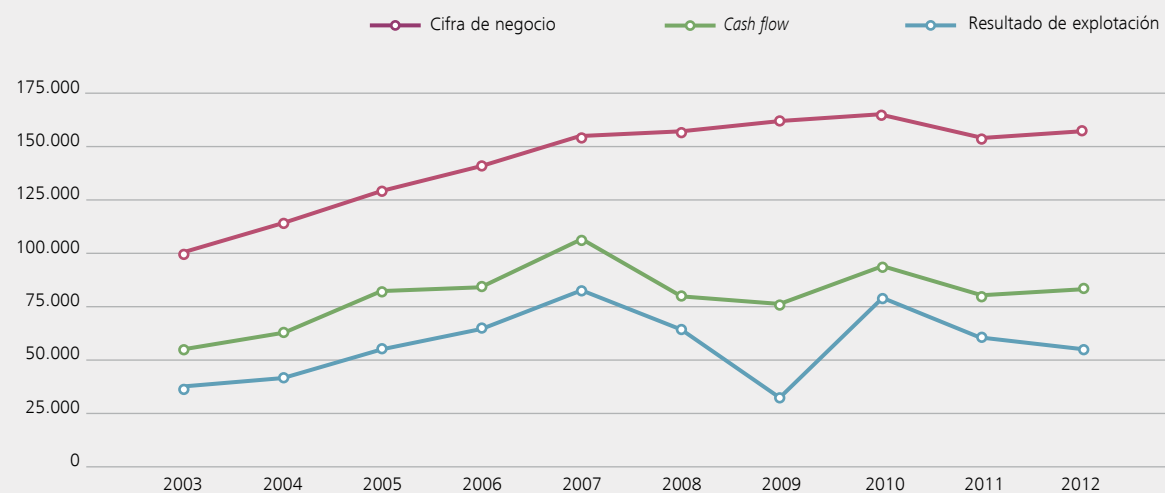
EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN ANUAL Y DEL ENDEUDAMIENTO BANCARIO A LARGO PLAZO (miles de euros)



EVOLUCIÓN DE LA RATIO DE ENDEUDAMIENTO

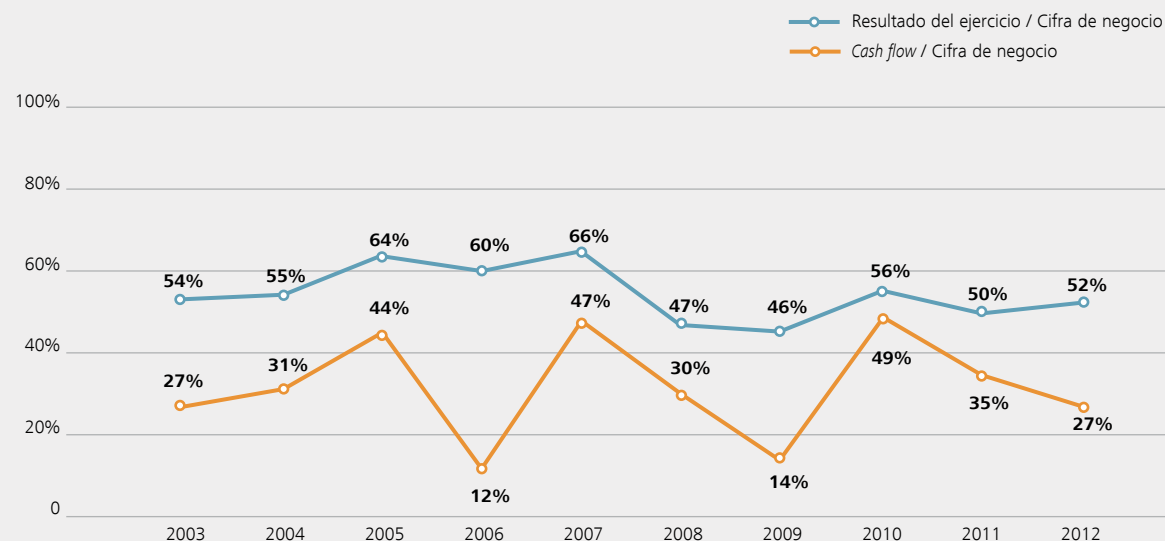


EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS (miles de euros)

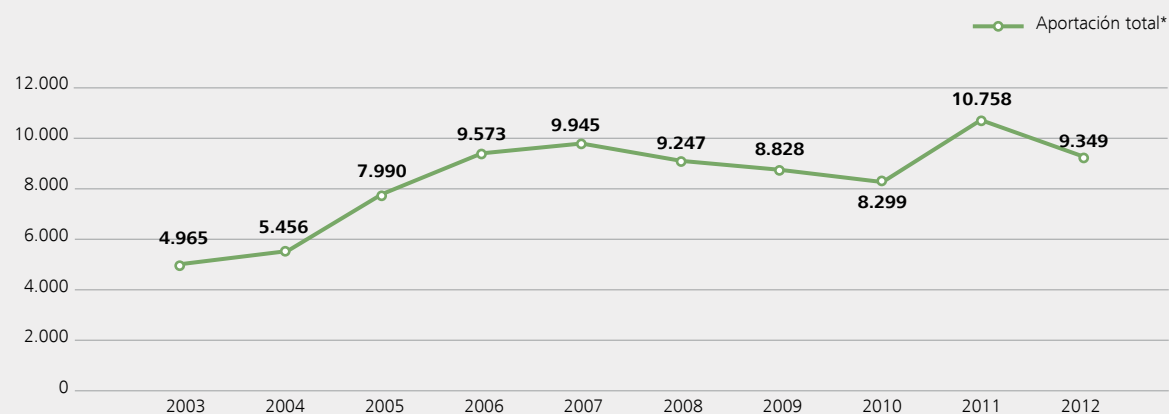


	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Cifra de negocio	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.620	162.197	167.360	157.839	160.777
Cash Flow	53.807	63.716	82.000	83.868	104.102	77.987	75.353	93.922	78.335	84.159
Resultado de explotación	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949	29.816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

RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS



APORTACIÓN DE LA APB AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL (miles de euros)



*Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuaria + Financiación OPPE (RDL 2/2011)

BALANCE DE SITUACIÓN (miles de euros)

	2012	2011		2012	2011
ACTIVO NO CORRIENTE	1.835.833	1.790.208	PATRIMONIO NETO	1.361.141	1.322.016
I. Inmovilizado intangible	29.373	17.942	A1. Fondos propios	1.077.311	1.034.072
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	20.229	10.121	I. Patrimonio	512.743	512.743
2. Aplicaciones informáticas	9.144	7.821	III. Resultados acumulados	521.329	465.299
			VII. Resultado del ejercicio	43.239	56.030
II. Inmovilizado material	1.439.978	1.467.054	A2. Ajustes por cambio de valor	0	0
1. Terrenos y medios naturales	228.318	196.384	A3. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	283.830	287.944
2. Construcciones	1.065.254	1.021.002	1. Subvenciones oficiales de capital	269.043	275.302
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	1.531	1.661	2. Donaciones y legados de capital	20	20
4. Inmovilizado en curso y anticipos	135.394	237.153	3. Otras subvenciones, donaciones y legados	14.767	12.622
5. Otro inmovilizado	9.481	10.854			
III. Inversiones inmobiliarias	265.548	202.739	PASIVO NO CORRIENTE	626.619	651.014
1. Terrenos	242.187	178.248	I. Provisiones a largo plazo	1.708	5.262
2. Construcciones	23.361	24.491	1. Obligaciones por prestaciones al personal a largo plazo	277	0
IV. Inversiones en empresas grupo y asociadas a largo plazo	92.689	92.212	2. Provisiones para responsabilidades	1.431	5.262
1. Instrumentos de patrimonio	81.256	81.255	3. Otras provisiones	0	0
2. Créditos a empresas	11.433	10.957			
V. Inversiones financieras a largo plazo	5.098	6.069	II. Deudas a largo plazo	470.889	492.947
1. Instrumentos de patrimonio	1.761	2.090	1. Deudas con entidades de crédito	460.000	486.000
2. Créditos a terceros	2.990	3.033	2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	0	0
3. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	0	0	3. Otras	10.889	6.947
4. Otros activos financieros	347	946			
VI. Activos por impuestos diferidos	0	0	III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a l. plazo	0	0
VII. Deudores comerciales no corrientes	3.147	4.192	IV. Pasivos por impuestos diferidos	0	0
			V. Periodificaciones a largo plazo	154.022	152.805
ACTIVO CORRIENTE	211.083	240.923	PASIVO CORRIENTE	59.156	58.101
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	0	0	II. Provisiones a corto plazo	0	0
II. Existencias	234	220	III. Deudas a corto plazo	35.465	22.370
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	42.903	110.412	1. Deudas con entidades de crédito	13.669	8.806
1. Clientes para ventas y prestaciones de servicios	29.240	30.168	2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	20.253	11.644
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	2.595	20.877	3. Otros pasivos financieros	1.543	1.920
3. Deudores diversos	764	1.155	IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a c. plazo	191	625
4. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	0	55.441	1. Deudas con empresas del grupo	65	440
5. Otros créditos con las administraciones públicas	10.304	2.771	2. Deudas con empresas asociadas	126	185
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	0	0	V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	23.498	35.101
V. Inversiones financieras a corto plazo	133.124	123	1. Acreedores y otras cuentas a pagar	14.158	25.988
1. Instrumentos de patrimonio	0	0	2. Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	0	0
2. Créditos a empresas	124	123	3. Otras deudas con las administraciones públicas	9.340	9.113
3. Otros activos financieros	133.000	0			
VI. Periodificaciones	1.425	980	VI. Periodificaciones	2	5
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	33.397	129.188			
1. Tesorería	15.397	18.188			
2. Otros activos líquidos equivalentes	18.000	111.000			
TOTAL ACTIVO	2.046.916	2.031.131	TOTAL PASIVO	2.046.916	2.031.131

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (miles de euros)

	2012	2011	Variación	% Var
Importe neto de la cifra de negocio	160.777	157.839	2.938	2%
Tasas portuarias	149.559	146.752	2.807	2%
Tasa de ocupación	57.007	55.146	1.861	3%
Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	73.965	74.658	(693)	-1%
Tasa del buque	27.435	26.176	1.259	5%
Tasa de las embarcaciones deportivas	406	400	6	2%
Tasa del pasaje	8.180	8.608	(428)	-5%
Tasa de la mercancía	37.677	39.202	(1.525)	-4%
Tasa de la pesca fresca	184	155	29	19%
Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito	83	117	(34)	-29%
Tasa de la actividad	17.511	15.915	1.596	10%
Tasas por servicios no comerciales	1.076	1.033	43	4%
Otros ingresos de negocio	11.218	11.087	131	1%
Importes adicionales a las tasas	3.131	3.225	(94)	-3%
Tarifas y otros	8.087	7.862	225	3%
Otros ingresos de explotación	3.487	7.447	(3.960)	-53%
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.020	3.754	(1.734)	-46%
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	63	117	(54)	-46%
Ingresos de reversión de concesiones	1.092	1.027	65	6%
Fondos de Compensación Interportuario recibido	312	2.549	(2.237)	-88%
Gastos de personal	(31.239)	(32.353)	1.114	-3%
Sueldos, salarios y asimilados	(20.172)	(21.533)	1.361	-6%
Indemnizaciones	(2.355)	(1.093)	(1.262)	115%
Cargas sociales	(8.712)	(9.727)	1.015	-10%
Provisiones	-	-	-	-
Otros gastos de explotación	(42.197)	(47.972)	5.775	-12%
Servicios exteriores	(29.013)	(30.929)	1.916	-6%
Reparaciones y conservación	(14.205)	(15.769)	1.564	-10%
Servicios de profesionales independientes	(4.638)	(4.638)	-	-
Suministros y consumos	(2.027)	(2.028)	1	-0%
Otros servicios exteriores	(8.143)	(8.494)	351	-4%
Tributos	(1.651)	(1.610)	(41)	3%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones para operaciones comerciales	(416)	(1.205)	789	-65%
Otros gastos de gestión corriente	(1.456)	(921)	(535)	58%
Aportación a Puertos del Estado	(5.870)	(6.425)	555	-9%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	(3.791)	(6.882)	3.091	-45%
Amortizaciones del inmovilizado	(40.881)	(43.504)	2.623	-6%
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	6.959	6.810	149	2%
Exceso de provisiones	-	312	(312)	-100%
Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	(992)	301	(1.293)	-
Deterioro y pérdidas	251	260	(9)	-3%
Resultados de alienaciones y de otros	(1.243)	41	(1.284)	-
Otros resultados	(1.305)	11.433	(12.738)	-111%
Ingresos excepcionales	-	11.433	(11.433)	-100%
Gastos excepcionales	(1.305)	-	(1.305)	-
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	54.609	60.313	(5.704)	-9%
Ingresos financieros	6.840	12.726	(5.886)	-46%
De participaciones en instrumentos de patrimonio	1.318	756	562	74%
De valores negociables y otros instrumentos financieros	4.465	11.006	(6.541)	-59%
Incorporación de gastos financieros al activo	1.057	964	93	10%
Gastos financieros	(13.879)	(14.263)	384	-3%
Por deudas con terceros	(12.729)	(13.375)	646	-5%
Por actualización de provisiones	(1.150)	(888)	(262)	30%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(3.942)	(3.420)	(522)	15%
Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros	(389)	674	(1.063)	-
Deterioro y pérdidas	(389)	-	(389)	-
Resultados de alienaciones y de otros	-	674	(674)	-
RESULTADO FINANCIERO	(11.370)	(4.283)	(7.087)	165%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	43.239	56.030	(12.791)	-23%
Impuesto sobre beneficios	-	-	-	-
RESULTADO DEL EJERCICIO	43.239	56.030	(12.791)	-23%

CUADRO DE FINANCIACIÓN (miles de euros)

	2012	2011
APLICACIONES	128.048	141.577
Altas de activo no corriente	88.975	105.419
Adquisiciones de inmovilizado y otras inversiones	85.731	101.285
Subvenciones para cobrar a largo plazo	-	-
Deudores comerciales no corrientes y otras actividades de explotación	-	4.134
Inmovilizado por concesiones revertidas	3.244	-
Transferencias de activos de otros organismos públicos	-	-
Reducciones de patrimonio	-	-
Fondos de Compensación Interportuario aportado	3.791	6.882
Bajas de pasivo no corriente	34.502	29.276
Cancelación/Traspaso de deudas con entidades de crédito	26.000	8.000
Cancelación/Traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado	-	-
Cancelación/Traspaso de deudas con empresas del grupo/asociadas	4.116	3.284
Aplicación y traspaso a corto plazo de provisiones a largo plazo	4.386	17.992
Otras aplicaciones	780	-
ORÍGENES	97.153	174.777
Recursos procedentes de las operaciones	84.159	78.335
Fondo de Compensación Interportuario recibido	312	2.549
Subvenciones de capital meritadas	3.938	826
Altas de pasivo no corriente	6.599	16.258
Deudas a largo plazo con entidades de crédito	-	-
Deudas a largo plazo con proveedores de inmovilizado	-	-
Deudas a largo plazo con empresas del grupo/asociadas y otras	-	-
Avances recibidos por ventas o prestación de servicios	6.599	16.258
Bajas de activo no corriente	2.145	58.785
Alienación de inmovilizado intangible i material	-	2.821
Cancelación/Traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras a largo plazo	1.100	490
Cancelación/Traspaso a corto plazo de subvenciones a cobrar a largo plazo	-	55.441
Cancelación/Traspaso de deudores comerciales no corrientes y otros	1.045	33
Transferencias de activos de otros organismos públicos	-	-
Otros orígenes	-	18.024
Exceso de orígenes sobre aplicaciones	-	33.200
Exceso de aplicaciones sobre orígenes	30.895	-

RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES (miles de euros)

	2012	2011	Variación	% Var
Resultado del periodo	43.239	56.030	(12.791)	-23%
Más	53.722	56.663	(2.941)	-5%
Amortización del inmovilizado	40.881	43.504	(2.623)	-6%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	3.791	6.882	(3.091)	-45%
Dotación de provisiones para riesgos y gastos	831	886	(55)	-6%
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.243	472	771	163%
Pérdidas por el deterioro del activo no corriente	4.331	3.420	911	27%
Pérdidas por actuaciones financieras	1.865	1.499	366	24%
Otras	780	-	780	-
Menos	12.802	34.358	(21.556)	-63%
Reversión del deterioro del activo no corriente	251	260	(9)	-3%
Fondo de Compensación Interportuario recibido	312	2.549	(2.237)	-88%
Exceso de provisiones para riesgos y gastos	-	312	(312)	-100%
Beneficios procedentes del inmovilizado	-	1.188	(1.188)	-100%
Subvenciones de capital y reversiones traspasadas al resultado	8.051	7.837	214	3%
Imputación a resultados de adelantos recibidos por prestación de servicios	3.131	3.225	(94)	-3%
Incorporación de gastos financieros al activo	1.057	964	93	10%
Ingresos de actualizaciones financieras	-	-	-	-
Otras	-	18.023	(18.023)	-100%
Total	84.159	78.335	5.824	7%

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO (miles de euros)

	2012	2011
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación	74.584	70.715
Resultado del ejercicio antes de impuestos	43.239	56.030
Ajustes del resultado	44.217	25.193
Amortización del inmovilizado (+)	40.881	43.504
Correcciones valorativas por deterioro	138	(260)
Variación de provisiones	831	(312)
Imputación de subvenciones (-)	(6.959)	(6.810)
Resultados de las bajas y alienaciones de inmovilizado	1.243	(42)
Resultados de las bajas y alienaciones de instrumentos financieros	-	(674)
Ingresos financieros (-)	(6.840)	(12.726)
Gastos financieros (+)	13.879	14.263
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	3.942	3.420
Ingresos de reversión de concesiones (-)	(1.092)	(1.027)
Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	(3.131)	(3.225)
Otros ingresos y gastos	1.325	(10.918)
Cambios en el capital corriente	(1.636)	(1.998)
Existencias	(14)	5
Deudores y otras cuentas a cobrar	4.177	2.606
Otros activos corrientes	310	136
Acreedores y otras cuentas a pagar	(606)	(3.995)
Otros pasivos corrientes	(2.245)	(583)
Otros activos y pasivos no corrientes	(3.258)	(167)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(11.236)	(8.510)
Pagos de intereses (-)	(10.704)	(11.847)
Cobros de intereses (+)	1.318	756
Cobros de dividendos (+)	3.457	3.228
Pagos de intereses de demora por litigios tarifarios (-)	(17.026)	(19.219)
Cobros de subvenciones de intereses de demora por litigios tarifarios (+)	17.326	18.894
Cobros / Pagos por el impuesto sobre los beneficios	(5.607)	(322)
Otros cobros / pagos	-	-
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(211.118)	(100.071)
Pagos de inversiones (-)	(223.077)	(119.431)
Empresas del grupo y asociadas	-	(8.034)
Inmovilizado intangible	(14.164)	(3.834)
Inmovilizado material	(75.808)	(106.563)
Otros activos financieros	(133.105)	(1.000)
Cobros de desinversiones (+)	11.959	19.360
Empresas del grupo y asociadas	-	1.899
Inmovilizado material	2	942
Otros activos financieros	-	-
Otros activos	11.957	16.519
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación	40.743	7.157
Cobros y pagos de instrumentos de patrimonio	56.136	826
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	56.136	826
Cobros y pagos de instrumentos del pasivo financiero	(15.393)	6.331
Emisión	9.724	14.837
Deudas con entidades de crédito (+)	-	-
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-
Otras deudas (+)	9.724	14.837
Devolución y amortización de:	(25.117)	(8.506)
Deudas con entidades de crédito (-)	(21.000)	(5.222)
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	-	-
Otras deudas (-)	(4.117)	(3.284)
AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (A+B+C)	(95.791)	(22.199)
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	129.188	151.387
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	33.397	129.188

Ámbito social

4

- 74 La estrategia para las personas
Estructura, igualdad y diversidad
- 75 Acción social
- 76 Desarrollo y Comunicación Interna
Servicios Médicos y
Prevención de Riesgos laborales







LA ESTRATEGIA PARA LAS PERSONAS

El año 2012 ha sido especialmente complejo para el sector público, en general, ya que la multitud de reformas, reales decretos e instrucciones de la Administración pública han afectado directamente a las personas que trabajan en él.

Sin embargo, se ha tratado también de un año de consolidación de grandes proyectos en el Port de Barcelona, lo que ha sido posible gracias a una buena estrategia de anticipación y de los efectos del proceso de transformación emprendido en los últimos años. Ante el contexto de crisis, se ha hecho uso de diferentes estrategias de formación y comunicación para poner en valor el alto potencial de los profesionales de la organización y asumir sus principales retos: potenciar la orientación al cliente, así como la mejora de la eficiencia y competitividad del Port de Barcelona.

ESTRUCTURA, IGUALDAD Y DIVERSIDAD

Características de la plantilla

La evolución de la plantilla muestra una disminución considerable respecto de los años anteriores. La finalización de contratos temporales se ha producido mayoritariamente en el colectivo adscrito al convenio, mientras que el personal excluido (directivos) se ha mantenido en cifras muy parecidas.

Otras características destacables de la plantilla de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) a final del ejercicio 2012 son:

- La proporción entre hombres y mujeres es de 72% versus 28%.
- El colectivo de hombres está representado en un número mayor en el rango de edad de 41 a 60 años, mientras que la mayoría de mujeres trabajadoras se sitúan en los rangos de 31 a 50 años.
- La mayoría del personal hace más de 10 años que trabaja en la APB.

Igualdad y diversidad

A lo largo de este ejercicio el Comité Permanente de Igualdad ha cambiado su composición, con la incorporación de cinco nuevos miembros por parte de la representación social en sustitución de los anteriores, con motivo de las últimas elecciones sindicales celebradas el mes de mayo. Asimismo, se ha actualizado el Plan de Igualdad haciendo repaso de todas las acciones implementadas durante los últimos años, en los que se han alcanzado la mayoría de acciones comprometidas al inicio del plan.

Beneficios sociales

Vista la situación económica, y de acuerdo con las instrucciones de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR) y de la legislación que nos afecta, la APB ha tenido que recortar la partida presupuestaria destinada al conjunto de beneficios sociales

para los trabajadores, en concreto los cheque restaurante –cheque Gourmet– y el fondo social. Además, cumpliendo con la normativa, el Plan de Pensiones para los empleados de la APB se ha suspendido durante todo el año 2012, sin que el promotor haya podido realizar ninguna aportación a los partícipes.

ACCIÓN SOCIAL

A continuación se detallan algunos de los principales acontecimientos que configuran la acción social de la APB el año 2012.

El 2 de junio el Puerto de Barcelona participó, por tercera vez, en la iniciativa solidaria a favor de la **lucha contra la enfermedad neurodegenerativa del Alzheimer**. Unas 250 personas y unos 50 vehículos (camiones de transportistas, vehículos de bomberos, grúas, bomberos, Policía Nacional, Guardia Civil, ambulancias, vehículos de Policía Portuaria y vehículos de la APB conducidos por personas voluntarias) dibujaron el mensaje “Stop Alzheimer” en la explanada de la Terminal Catalunya (Tercat) del Port de Barcelona. El mensaje, fotografiado desde un helicóptero, se ha estampado en diversos materiales para recaudar fondos destinados a la Fundación Pasqual Maragall. La acción solidaria finalizó con un acto de agradecimiento, celebrado en la sede de la Autoridad Portuaria el mes de julio, en el cual se presentó el vídeo *making-off* de la iniciativa (<http://www.fpmaragall.org>).

El mes de agosto, y como resultado de las votaciones realizadas por las personas trabajadoras, se ha destinado a la **Fundació Arrels el 0,2% de la facturación anual por la emisión del cheque Gourmet** correspondiente al 2011. Esta fundación está dedicada a la atención de personas sin hogar en la ciudad de Barcelona y su principal objetivo es colaborar en el desarrollo integral de las personas en situación de exclusión social.

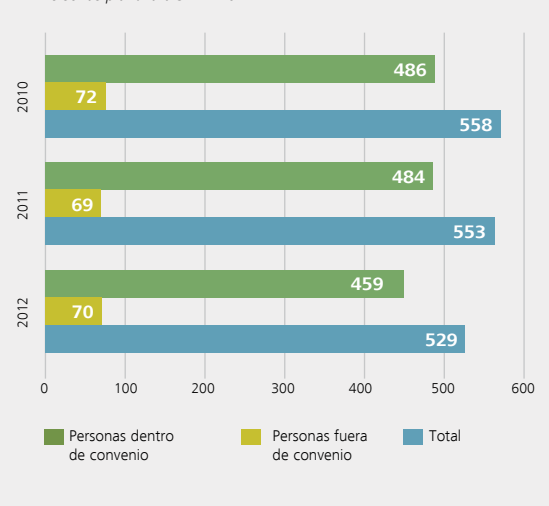
La **X Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria** (más información en el apartado de Prevención) ha sido una ocasión única para abordar cuestiones en materia de responsabilidad social (RSC), como el Programa tRanSparÈncia, el bienestar de las tripulaciones, los riesgos psicosociales y la presentación de los servicios socialmente responsables de la Fundación Tot Raval. También se han tratado aspectos como los intangibles de la prevención, los riesgos y las medidas preventivas en espacios confinados, la gestión sanitaria en el Port, la seguridad vial en el ámbito laboral y el apoyo de la mutua de accidentes a las empresas en momentos de crisis. La participación de 102 personas avala el éxito de la jornada.

El mes de diciembre se firmó entre empresas, administraciones y organismos implicados el documento de voluntades que representa el **primer paso para el proyecto Barcelona Clúster Náutico**. Su objetivo es dinamizar la actividad del sector náutico y entre sus principales compromisos están la investigación, la formación y la generación de puestos de trabajo en este ámbito.

Por séptimo año consecutivo la APB ha colaborado y promovido la **campaña “Navidad solidaria”** entre las empresas del Port. Del 11 al 13 de diciembre tuvo lugar la recogida de donaciones, con un total de 1.044 kg de

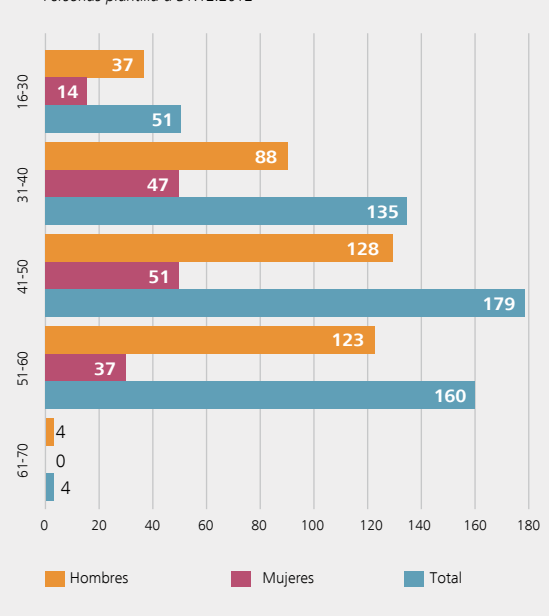
EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA

Personas plantilla a 31.12.2012



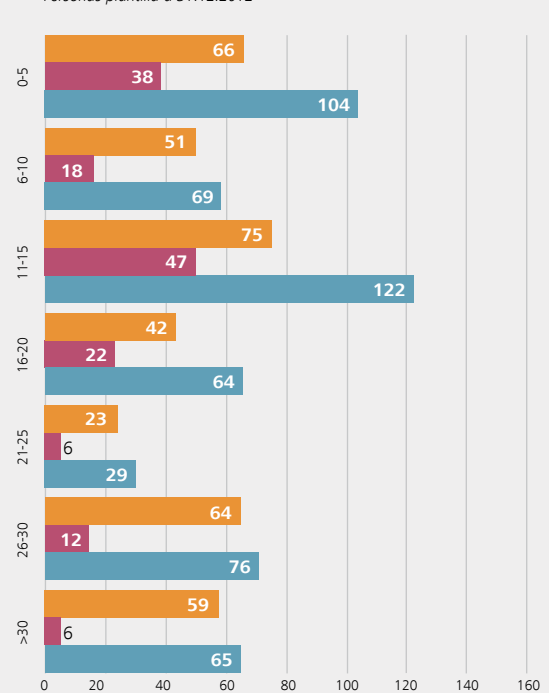
PLANTILLA POR RANGOS DE EDAD – 2012

Personas plantilla a 31.12.2012



PLANTILLA POR ANTIGÜEDAD – 2012

Personas plantilla a 31.12.2012



alimentos que se entregaron al Banco de los Alimentos de Barcelona, encargado de distribuirlos entre las personas más necesitadas. Este año destaca la implicación directa del World Trade Center Barcelona y la Fundación Cares que, respectivamente, han cedido espacio para almacenar las donaciones y han realizado la logística del transporte.

Fruto de las iniciativas de algunos grupos sociales de la APB, en especial de la sección de baile del club deportivo, se han llevado a cabo actividades lúdicas para recaudar fondos destinados a diversas organizaciones sin ánimo de lucro, como el Banco de los Alimentos o "La Marató" de TV3, que en 2012 se ha dedicado a la lucha contra el cáncer.

DESARROLLO Y COMUNICACIÓN INTERNA

A pesar del momento económico, durante el 2012 se ha realizado un esfuerzo importante con el fin de mantener las prácticas adoptadas en los últimos años para favorecer la transformación interna de la organización.

En este sentido hay que valorar el trabajo conjunto con las diferentes áreas de la APB para buscar fórmulas que ayuden a optimizar su estructura y funcionamiento interno. Estas actuaciones han estado basadas principalmente en el fomento de la polivalencia y la movilidad de las personas, desde la premisa que la continua capacidad de adaptación será, cada vez más, un requisito imprescindible para hacer frente a los retos de la organización.

Además, estas políticas afianzan también el compromiso del Port de Barcelona con el mundo universitario. Así, más allá de la participación de los trabajadores y trabajadoras en diferentes programas docentes, la colaboración entre universidad y empresa se traslada a diversos departamentos de la APB, en los cuales, a lo largo del año, un total de 38 estudiantes han desarrollado sus prácticas y han podido adquirir una valiosa experiencia profesional.

Formación

Desde el convencimiento de que la gestión del conocimiento es un propósito fundamental en la gestión de las personas en la organización, como cada año el Port de Barcelona ha puesto a su disposición diversos planes y programas de formación que se han concretado en 183 acciones formativas colectivas y más de 37 de desarrollo individual.

En 2012 se ha puesto en marcha el **proyecto de formación en competencias genéricas**, que ha permitido trabajar nuevos conocimientos, habilidades y actitudes, útiles tanto en el entorno profesional como en el personal.

El **Plan de Formación de la Policía Portuaria** ha contado con una formación sobre competencias genéricas que no sólo está adaptada al colectivo policial, sino que también es diferenciada para cada uno de los niveles (agentes, cabos y subinspectores).

Igualmente se ha dado **continuidad al resto de planes de formación** que ofrece la APB a su personal, como el de idiomas, el de competencias técnicas y el de prevención de riesgos laborales.

Igualmente se han llevado a cabo diferentes acciones formativas relacionadas con la **oficina verde**, dentro del proyecto de la APB sin papeles. En este caso, se han organizado 14 acciones enfocadas a los diferentes colectivos y perfiles involucrados en el nuevo proceso de tramitación de gastos de viajes (usuarios, administradores, publicadores web, etc.), por las cuales han pasado más de 112 trabajadores.

Comunicación interna

Una buena parte de las acciones de comunicación interna llevadas a cabo a lo largo del 2012 se han dirigido a mejorar la difusión e impacto de proyectos de los diferentes departamentos de la organización.

En este sentido, se han desarrollado nuevos formatos interactivos, principalmente basados en vídeo y web, con la finalidad de transformar la comunicación eminentemente textual en una herramienta mucho más "experiencial" que fomente la tasa de recuerdo.

Gracias, en parte, al rediseño realizado en el 2011, en la **intranet corporativa, las visitas han aumentado casi un 15%**. Además, en el esfuerzo de segmentar cada vez más la comunicación interna se ha lanzado una comunidad específica para el colectivo de Policía Portuaria, que ha tenido una excelente acogida.

También se han potenciado las acciones presenciales, entre las cuales destaca la **visita realizada a la nueva terminal BEST**, del muelle Prat, en el que han participado más de 100 personas, con unos índices de satisfacción óptimos.

SERVICIOS MÉDICOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Servicios Médicos

Los centros médicos de Bosch i Alsina y del edificio WTC Barcelona ponen a disposición de un colectivo de unas 3.000 personas (personal activo, familiares y trabajadores jubilados) un amplio abanico de opciones sanitarias y sociales.

Durante el 2012 el personal facultativo de la APB ha atendido un total de 11.229 visitas médicas, entre el personal activo (6.390) y el pasivo (4.839). Destaca que la rehabilitación de la patología de traumatología mantiene los mismos niveles asistenciales, con un servicio de alta calidad. Por otra parte, los procedimientos y protocolos necesarios para unificar las pautas de actuación de los profesionales de la medicina asistencial y laboral de la APB se basan en el Plan de Salud de Catalunya y los protocolos específicos del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud.

En el marco de este plan ha continuado la tarea informativa sobre hábitos de vida saludables, con el objetivo de concienciar sobre los factores de riesgo coronario, y sobre la minimización de la incidencia de las drogas de abuso, con el fin de mejorar las condiciones laborales del personal y del entorno. Por esta razón desde finales del año pasado se ha iniciado una campaña de deshabituación del tabaco con ayuda farmacológica,

mediante la financiación obtenida a través de la mutua Atlàntida. También se ha llevado a cabo la determinación analítica para la detección precoz del cáncer de colon y se ha mantenido la administración farmacéutica con la dosis adecuada para cada paciente, con el fin de mejorar el seguimiento de la salud y el control del gasto en el consumo de fármacos.

En el transcurso del año, además, se ha elaborado y publicado un protocolo de confidencialidad con el objetivo de unificar criterios que permitan salvaguardar con garantías todos los datos de alta sensibilidad referentes a la salud.

En el ámbito de la vigilancia de la salud, destaca la realización de 243 exámenes de salud, que representan el 44% de la plantilla, concretamente 175 hombres (44,4%) y 68 mujeres (43%). Estos reconocimientos completos incorporan los protocolos sanitarios oficiales y las directrices de los planes de salud actuales de Cataluña y de la APB.

Prevención de Riesgos Laborales

El Servicio de Prevención ha organizado la X Jornada de Prevención de Riesgos Laborales del Port, promovida por el Grupo de Trabajo de Prevención del Consejo Rector de Promoción de la Comunidad Portuaria y por la Sociedad de prevención FREMAP, y realizada en colaboración con el área de responsabilidad social corporativa de la APB. El subdirector general de Seguridad y Salud Laboral del Departamento de Empresa y Empleo, Jaume de Montserrat i Nonó, fue el encargado de clausurar el acto.

Han continuado las reuniones con el subgrupo de trabajo de Emergencias Sanitarias del Consejo Rector, con el SEM (Sistema de Emergencias Médicas), CILSA, la mutua FREMAP y la Policía Portuaria. Fruto de esta colaboración los tiempos de respuesta mediante el servicio de FREMAP en casos de asistencia sanitaria urgente en el Port y la ZAL han sido de aproximadamente cinco minutos. La consecución de este hito ha evolucionado del 47% el año 2007 hasta el 76% en el 2012.

Durante este ejercicio se han producido un total de veintitrés accidentes, todos leves, doce de los cuales han derivado en bajas laborales. Sobre una plantilla media estimada de 541 personas, el índice de incidencia total (que vincula el número total de accidentes de trabajo en relación con el número de trabajadores) se ha situado en 4,25%.

Con respecto a la formación en riesgos laborales realizada en este periodo destacan los cursos dirigidos a colectivos específicos (Policía Portuaria, personal de Ayudas a la Navegación y de la Unidad de Mantenimiento General), así como también diversas formaciones dirigidas a los empleados de la APB (introducción a la PRL y ergonomía en el trabajo).



Ámbito de medio ambiente

5



80 Principios de gestión ambiental
La incidencia del puerto sobre el entorno
y el medio ambiente

82 Comprometidos ante el cambio climático



Ámbito de medio ambiente

5



PRINCIPIOS DE GESTIÓN AMBIENTAL

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

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

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

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

Durante el año 2012 el Port de Barcelona ha seguido las directrices de la política ambiental y ha centrado sus esfuerzos en dos vertientes de actuación bien diferenciadas:

- Velar para que la actividad que se desarrolla en el Port tenga la mínima incidencia sobre el entorno y sobre los recursos energéticos y materiales.
- Potenciar los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente garantizando indirectamente una mejora de ámbito más general del entorno.

LA INCIDENCIA DEL PUERTO SOBRE EL ENTORNO Y EL MEDIO AMBIENTE

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



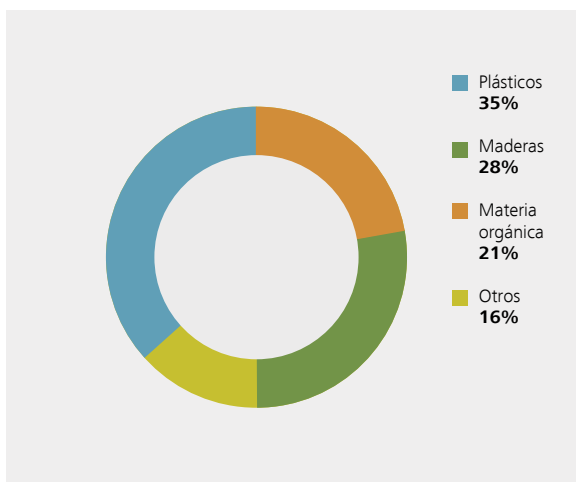
Control de las operaciones

Una de las principales herramientas de gestión para el control de las incidencias ambientales es la activación de los procedimientos específicos desde el Centro de Control de la Policía Portuaria, cuando se detecta o recibe noticia de un incidente. En este sentido, en el año 2012 se han activado 269 procedimientos: 76 en relación con el medio marino, 66 relativos al medio terrestre, 18 relacionados con la atmósfera y 109 de autorización de mercancías peligrosas.

Limpieza de las aguas portuarias

El servicio portuario ambiental de limpieza de la lámina de agua se presta los 365 días del año y en 2012 ha recogido un total de 117.741 kg de residuos flotantes, que suponen un volumen de 707.12 m³ cuya composición se puede ver en la gráfica siguiente:

TIPOLOGÍAS DE FLOTANTES RECOGIDOS EN 2012 (en m³)



La mayoría de observaciones e intervenciones del servicio de limpieza de las aguas se han producido por residuos flotantes (70, el 29% del total), un 19% han tenido como origen el sistema de saneamiento (47) y el 18% de las intervenciones puntuales han sido producidas por vertidos de hidrocarburos (45 observaciones). Los tipos de hidrocarburos vertidos a las aguas portuarias han sido mayoritariamente fuel (22%) y gasóleo (18%).

Lucha contra la contaminación por vertidos de hidrocarburos en las aguas

El Port de Barcelona sigue aplicando una política activa de prevención de los incidentes y accidentes que comportan vertido de hidrocarburos a las aguas portuarias.

El instrumento de respuesta en caso de vertido se el PICCMA (Plan interior de lucha contra la contaminación marina accidental), documento en el cual se recoge la organización de la respuesta y los medios a utilizar.

Durante el 2012 el PICCMA se ha activado 16 veces en el nivel de alerta y 6 veces al nivel de intervención por incidentes de vertido de diversos productos. No ha habido necesidad de activarlo para ninguna gran actuación.

Recepción de los residuos de los barcos

De acuerdo con el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Barcos, 1973 (conocido como Convenio MARPOL 1973/78), los puertos tienen que disponer de instalaciones adecuadas para la recepción efectiva de los residuos de los barcos mediante un servicio portuario.

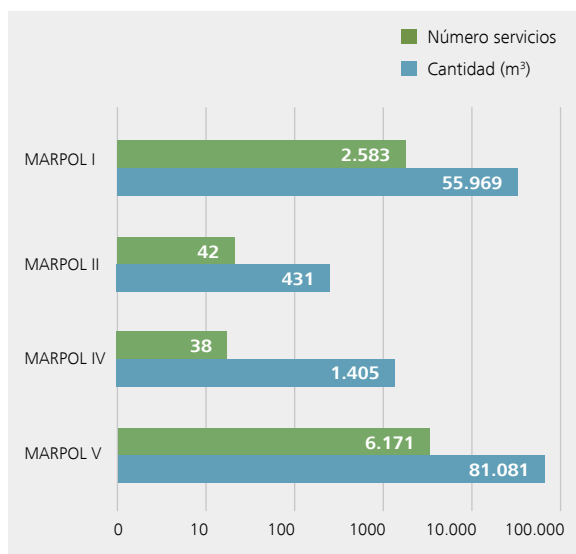
Este año 2012 se han realizado los servicios de recepción de residuos de los barcos MARPOL I (residuos líquidos con hidrocarburos), MARPOL II (residuos químicos), MARPOL IV (aguas grises y sanitarias) y MARPOL V (residuos sólidos), con los siguientes volúmenes:

TIPOLOGÍAS DE FLOTANTES RECOGIDOS EN 2012 (en m³)

Tipo	2009	2010	2011	2012
MARPOL I (residuos líquidos de hidrocarburos)	41.242	49.993	53.813	55.969
MARPOL II (residuos líquidos químicos)	934	430	537	431
MARPOL IV (aguas grises y sanitarias)	8.072	4.474	445	1.405
MARPOL V (residuos sólidos)	28.807	50.319	76.718	81.081

El número de servicios de recogida de las diferentes tipologías de residuos MARPOL prestados por los operadores durante el año 2012 son los siguientes:

RECOGIDA RESIDUOS MARPOL 2012



Calidad de las aguas

Durante el año 2012 el Port de Barcelona ha seguido haciendo la vigilancia de la calidad de las aguas, en el marco del Plan de Vigilancia de las masas de agua litorales, acordado en su momento con la Administración.

El seguimiento ha consistido en la realización de 12 campañas de muestreo donde se ha hecho el análisis de 288 muestras de agua y 16 de sedimentos, 96 perfiles de la columna de agua y 26 análisis de la comunidad bentónica que vive en los sedimentos.

CALIDAD DE LAS AGUAS 2012

Parámetros	Aguas exteriores	Aguas interiores
temperatura (°C)	16,13	17,05
salinidad mg/l	38,11	38,04
turbiedad (FTU)*	1,18	4,89
densidad (kg/m ³)	1.028,17	1.027,81

*FTU: unidad de turbiedad Formazin

CALIDAD DE LAS AGUAS 2012

Parámetros	Aguas exteriores	Aguas interiores
Clorofila (ug/l)*	0,9	1,7
MES (mg/l) **	5,6	7,3

*ug/l: microgramo/litro

**MES (mg/l): materia en suspensión, miligramo/litro

Otro indicador de la calidad de las aguas son los nutrientes que contiene, es decir, la concentración de compuestos inorgánicos de nitrógeno, fósforo y silicio. Los valores obtenidos en las dársenas interiores son similares a los que se encuentran en las aguas abiertas y, por lo tanto, señalan que la calidad del agua portuaria es buena.

CONCENTRACIÓN DE NUTRIENTES EN AGUA (en µmol/litro)*

Nutriente	aguas interiores	aguas exteriores
Nitrógeno inorgánico µmol/litro	4,45	3,47
Fósforo inorgánico µmol/litro	0,34	0,29
Silicio inorgánico µmol/litro	0,71	0,52

* µmol/litro: micromol/litro

La fauna que vive fijada en los sedimentos (bentos) es también un indicador de su calidad. La caracterización de las comunidades bentónicas de los sedimentos portuarios tiene en consideración el número de especies, la densidad de individuos y la diversidad específica (parámetro que combina el número de especies y su abundancia).

RESULTADOS MEDIA COMUNIDADES BENTÓNICAS

Parámetros	2012		2010	
	Sedimentos			
	exteriores	interiores	exteriores	interiores
Número especies	39,0	27,45	30,7	27,8
Número individuos/m ²	3.671,1	4.658,8	1.358,3	3.098,6
Diversidad específica S-W*	4,23	3,37	2,74	1,99

* S-W: índice de Shannon-Weaver

En relación con el 2010 (estos valores se miden cada dos años), los indicadores de fauna bentónica demuestran una mejora significativa de los sedimentos de las dársenas interiores del Port.

Limpieza viaria y gestión de residuos

El servicio de limpieza viaria de la APB ha atendido un total de 96 actuaciones aparte del servicio ordinario, excluyendo las actuaciones derivadas de servicios de limpieza habitual a zonas de nueva incorporación o a refuerzos programados. El reparto de las actuaciones sigue siendo muy similar a años anteriores, con 21 servicios por vertidos de sólidos en vía, 26 por vertidos de líquidos en vía, 10 actuaciones para retirar restos de accidentes de tráfico y 39 actuaciones entre refuerzos de recogida de contenedores, refuerzos de barrido y retiradas de residuos abandonados.

La APB ha gestionado durante el 2012 unas 713 toneladas de residuos, que representan un 58,1% de recogida selectiva y un 41,9% de banales con destino a vertedero. En comparación con el 2011, se observa que este último año se ha producido un aumento de unas 31 toneladas del total de residuos, lo cual significa un incremento del volumen tanto con respecto a la recogida selectiva como con respecto a los banales.

El año 2012 el porcentaje de recogida selectiva, que incluye residuos especiales (pilas, defensas, escombros, etc.) y no especiales (papel, envases), ha aumentado en relación con los años anteriores.

RECOGIDA SELECTIVA (t)

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

Por otra parte, algunas empresas del Port de Barcelona participan en los circuitos de recogida integral de residuos de la Comunidad Portuaria, que nació en el 2004 como una iniciativa del Grupo de Trabajo de Calidad Ambiental, con el objetivo de conseguir economías de escala para servicios comunes con el fin de obtener unos precios más ventajosos para la gestión de residuos. Los circuitos que se han puesto en marcha son: banales, cartón, chatarra y madera, con un total de 37 concesiones participantes en este grupo.

CIRCUITO DE RECOGIDA DE LA COMUNIDAD PORTUARIA (t)

Tipo circuito	2009	2010	2011	2012
Banales	874,42	712,25	693,41	635,72
Cartón	103,93	113,95	117,68	93,71
Chatarra	261,38	145,48	188,66	214,33
Madera	19,58	14,96	31,03	18,94
Total	1.259,31	986,64	1.030,78	962,7

Gestión de la calidad del aire

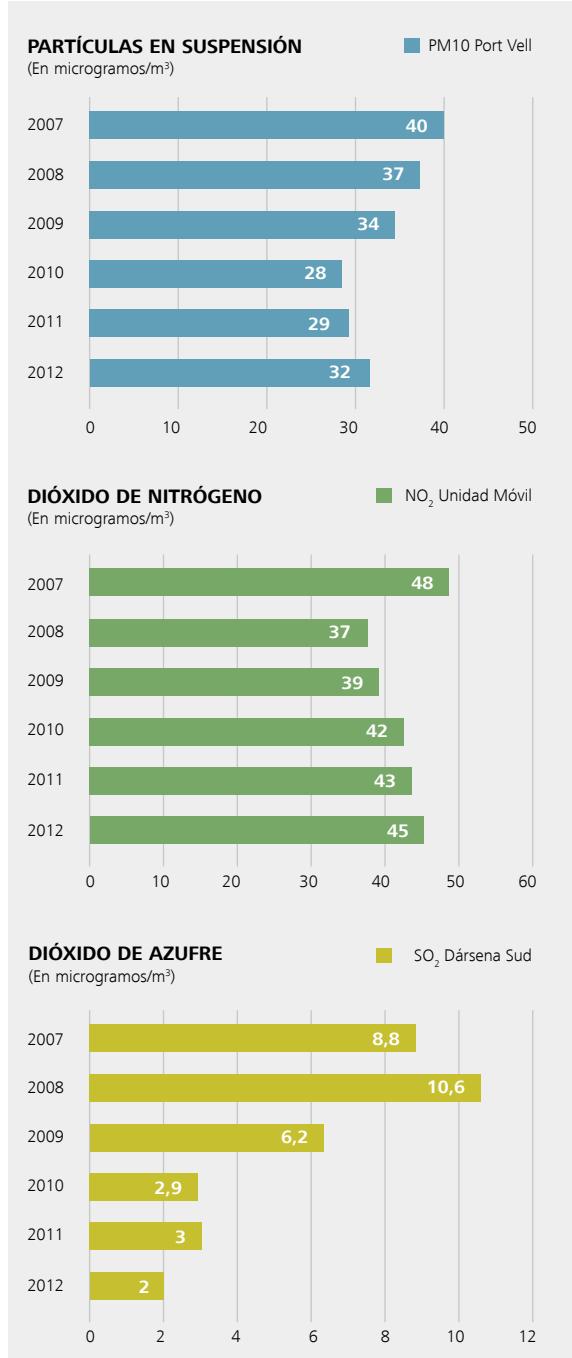
El Port de Barcelona dispone de su propia red de equipos de medida de la contaminación atmosférica y de las variables meteorológicas. La Red Meteorológica y de Vigilancia de la Calidad del Aire de la APB (XMVQA según sus siglas en catalán) integra estaciones con equipos captadores de alto volumen (CAV) para partículas en suspensión y estaciones automáticas equipadas con sensores meteorológicos y analizadores de medida de los principales contaminantes atmosféricos, una de las cuales es la Unidad Móvil. La red proporciona información sobre la calidad del aire del Port e información meteorológica de apoyo a las diversas actividades que se realizan, como la navegación de barcos o la manipulación de mercancías en las terminales.

Los datos del CAV de PM10 (partículas en suspensión) de Port Vell son representativos de la calidad del aire de zona urbana y están integrados dentro de la red de la Generalitat de Catalunya. El resto de estaciones son indicativas, dado que su instalación en una zona industrial y de proximidad en los focos emisores no les permite cumplir todos los requisitos de referencia. A pesar de todo, además de indicativas son de gran utilidad para reflejar la evolución de la contaminación en el Port.

Este año se ha mejorado la parte informática de la XMVQA mediante la integración de los datos proporcionados por los diferentes equipos de la red, gracias a la unificación del sistema de gestión de datos basado en ORACLE.

Las concentraciones ambientales medias anuales de los principales contaminantes, del 2012 y últimos años, se pueden ver en los gráficos siguientes:

CONCENTRACIONES AMBIENTALES MEDIAS



El Port y el Plan de Mejora de la Calidad del Aire del Área de Barcelona

El Port ha seguido colaborando en la mejora de la calidad del aire en Barcelona, aplicando las medidas de reducción de las emisiones portuarias incluidas en el Plan de Actuación para la Mejora de la Calidad del Aire por los contaminantes NO₂ y PM10 en la región metropolitana de Barcelona, que lidera el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya. La APB hace un seguimiento de las actividades del Port que generan emisiones con el fin de conocer el estado de las medidas y acciones aplicadas sobre los camiones de transporte de contenedores, la promoción del ferrocarril para mercancías, el servicio de remolque, las emisiones de los barcos atracados, las bonificaciones ambientales de tasas, la manipulación de materiales pulverulentos y las emisiones provenientes de la maquinaria de las terminales.

Consumo de energía eléctrica

El consumo de energía eléctrica en el Port de Barcelona (incluyendo el Port Vell) ha experimentado un incremento, justificable por dos razones. En primer lugar, por la inclusión durante el 2011 del consumo correspondiente en la energía térmica de una parte de las oficinas del edificio del WTC Est, coincidiendo con el momento en que pasó de régimen de alquiler a régimen de titularidad. En segundo lugar, el incremento de consumo con respecto al año 2011 responde a la entrada en servicio de nuevas actuaciones como el edificio PIF, la planta 6ª del edificio WTC Est, el alumbrado público de los viales de acceso a la ZAL-Prat y muelle Prat, así como también al alumbrado público de la calle 100, de acceso al muelle Prat, entre otros nuevos suministros.

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA (en KWH)*

	2009	2010	2011	2012
Port de Barcelona (incluido Port Vell)	7.615.000	8.254.576	9.055.600	9.460.200

*kilovatio/hora

Agrupando el consumo por su tipología, observamos que el más elevado responde a consumos relacionados con la actividad de administración (iluminación y climatización de edificios) y al alumbrado público.

Tipología de consumo	% sobre el total
Alumbrado público viales y explanadas	33,72
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	50,73
Estaciones de bombeo de aguas	4,15
Faros y señalización marítima	1,27
Otros (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras de video-vigilancia, etc.)	10,14

A pesar de este incremento de consumo absoluto de energía eléctrica, el Port ha llevado a cabo actuaciones de ahorro y eficiencia energética que han conseguido rebajar el consumo, como por ejemplo la remodelación del alumbrado público en el muelle de l'Energia, donde se han introducido luminarias de tecnología LED, y la nueva configuración de los reguladores de flujo al alumbrado público del muelle Adossat para adaptar los niveles de iluminación a la temporalidad de las actividades.

Consumo de gas y combustibles

El consumo de gas y propano queda limitado a la zona deportiva y al edificio ASTA, con un volumen de 25.342 m³, una cifra inferior a la de los últimos años a causa de una menor utilización de este edificio. Con respecto al consumo de propano en la zona deportiva, en el 2012 ha sido de 4.721 litros.

CONSUMO DE COMBUSTIBLES

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

El incremento de consumo de gasolina se debe a la entrada en servicio de más vehículos, y queda compensado por la reducción de consumo de generadores autónomos que siguen siendo sustituidos por conexiones eléctricas.

Movilidad

La organización sigue promoviendo dentro del recinto portuario el servicio de autobús, que está adscrito en la red del transporte público de Barcelona. Además, entrega trimestralmente una tarjeta de transporte público integrado (T-Trimestre) a las personas de la plantilla que optan por una alternativa más sostenible al transporte privado.

TARJETAS DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO

	2009	2010	2011	2012
Número usuarios T-Trimestre	144	160	208	210

Consumo de recursos

CONSUMO DE AGUA DEL PORT (en m³)

	2010	2011	2012
Suministro a barcos	183.980	162.215	146.386
Otros consumos	51.816	178.480	97.060
Port Vell	22.300	41.000	35.160
Total	258.096	381.695	278.606

El abastecimiento de agua del Port proviene de las redes públicas de Aguas de Barcelona y de Aguas del Prat. El consumo de agua en el año 2012 y últimos años se divide en suministro a barcos, consumos en zona del Port Vell y otros consumos, que incluyen el edificio TIR, el edificio ASTA, el edificio TERSACO, el edificio del Portal de la Pau, los faros, la zona deportiva, el dispensario y las nuevas urbanizaciones de la zona de ampliación sur del Port.

Cabe indicar que el aumento del consumo del agua en el Port Vell desde 2011 se debe a la recuperación de bastante extensión de parterres de césped en la zona del mirador, a la replantación de nuevo arbolado en alcorques vacíos y a limpiezas extras.

Por otra parte, el consumo de papel de oficina en las dependencias de la Autoridad Portuaria de Barcelona sigue a la baja, en consonancia con la tendencia de los últimos años.

CONSUMO DE PAPEL EN LA APB (en kg)

	2009	2010	2011	2012
Consumo de papel	17.971	17.083	18.974	16.407
% papel reciclado sobre el total	21%	23%	19%	27%

Materiales de las obras

En este apartado se han calculado dos indicadores GRI:

- EN1 (A1), que expresa la contribución de la APB a la conservación de la base de recursos y sus esfuerzos por reducir la intensidad de uso de materiales e incrementar la eficiencia económica.
- EN2 (A2), que expresa la capacidad de la APB para utilizar materiales valorados que contribuyen a reducir la demanda de materiales vírgenes y a la conservación de la base global de recursos.

Los materiales que más han aumentado respecto del año anterior han sido el todo-uno + escollera y los pavimentos.

En 2012, en general, la reutilización de materiales y el uso de materiales reciclados han aumentado con respecto al año anterior. De hecho el 33% de todo-uno y escollera utilizados en las obras del 2012 proceden de materiales reciclados, así como el 2% de los materiales de relleno y el 24% de los pavimentos.

INDICADOR EN1 (A1): MATERIALES UTILIZADOS EN LAS OBRAS EJECUTADAS (PESO O VOLUMEN)

Material	Unidad	Peso o volumen			
		2009	2010	2011	2012
Todo-uno + escollera	t	1.328.024	359.041	18.171	265.973
Hormigón	m ³	45.504	21.188	182.259	111.948
Acero	t	3.496.540	1.232	1.511.280	1.873.527
Pavimentos	m ³	289.116	6.280	4.135	91.414
Aglomerado	t	7.873	19.519	6.889	38.066
Materiales de dragados	m ³	2.070.072	679.687	216.134	407.149
Materiales de relleno	m ³	4.003.402	835.562	1.313.123	1.955.450

INDICADOR EN2 (A2): MATERIALES RECICLADOS (VALORIZADOS) UTILIZADOS EN LAS OBRAS EJECUTADAS

Material	U	2009		2010		2011		2012	
		Peso o volumen	% reciclado	Peso o volumen	% reciclado	Peso o volumen	% reciclado	Peso o volumen	% reciclado
Todo-uno + escollera + acero	t	271.710	6	169.111	44	48.901	3	87.003	33
Materiales de relleno	m ³	2.107.528	33	17.242	1	282.136	16	38.491	2
Pavimentos	m ³	-	-	-	-	-	-	22.186	24





COMPROMETIDOS ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO

El Port de Barcelona promueve el desarrollo de cadenas logísticas multimodales que contribuyan a la reducción de emisiones de gases contaminantes y que hagan más eficiente y sostenible el sistema logístico europeo.

Tal como recoge la política europea de transportes, este sector es una fuente importante de gases de efecto invernadero, en continuo crecimiento, y el año 2050 tendría que haber reducido sus emisiones al menos un 60% respecto de los niveles de 1990. Las principales propuestas de la Comisión Europea para conseguirlo son el uso de vehículos propulsados por combustibles menos contaminantes, más intermodalidad ferroviaria, una red de corredores de transporte multimodal más eficiente y la introducción de sistemas de información y criterios de "quien contamina paga".

Para cuantificar el impacto medioambiental de las cadenas de transporte en términos de emisiones de gases de efecto invernadero y poder promover actuaciones para reducirlo, el Port de Barcelona cuenta con el Sistema de Información de Mercado del Port de Barcelona (SIMPORT). Se trata de un sistema de información geográfica de alcance europeo, que dispone de herramientas para el análisis y modelización de los flujos de mercancías en diferentes escalas geográficas. La base de datos de precios y costes y de las características de las redes de transporte del sistema permiten modelizar diferentes modas de transporte e intercambios modales: carretera, ferrocarril, vías navegables, *short sea shipping* y navegación oceánica.

Este sistema, que se desarrolló inicialmente para analizar el *hinterland* potencial del Port, se ha ampliado con la incorporación de un módulo de cálculo de emisiones que permite obtener el CO₂ asociado en las diferentes cadenas de transporte modelizadas. Se tienen en cuenta la distancia, el tipo de barco y vehículo utilizado y el consumo de combustible y se aplican los factores de emisión de gases más reconocidos.

Sin embargo, no existe una metodología general de cálculo de emisiones, motivo por el cual el Port ha encargado la validación a un organismo independiente: la Universidad Politécnica de Cataluña. Ésta ha concluido que la metodología utilizada cumple con los principios por lo común aceptados de relevancia, comparabilidad, consistencia, transparencia y precisión del cálculo.

Con estas operaciones, el Port de Barcelona aporta una sólida argumentación al debate sobre la red de transportes europea y a través de diversos ejercicios de simulación demuestra que, si no se toman las medidas necesarias para reequilibrar los flujos de transporte entre Asia y los puertos europeos, el año 2020 las emisiones de gases contaminantes aumentarán hasta un 200%, en lugar de disminuir como pretende la Comisión. En cambio, si las medidas de reducción de emisiones se convierten en una verdadera prioridad –con la internalización de sus costes– y las infraestructuras del sur se convierten en una alternativa real –con un ferrocarril competitivo– este incremento se puede limitar a un 50%.

Para los tráficos entre Europa y Asia, los puertos mediterráneos son medioambientalmente más eficientes, con un ahorro estimado de hasta el 15% en las emisiones



de CO₂ con respecto a la opción portuaria del norte. Suponen 3 o 4 días menos de navegación, con necesidad de menos barcos, y el consecuente ahorro de tiempo en la llegada de la mercancía hacia su destino europeo y por lo tanto de las emisiones asociadas. Un ahorro de tiempo que se ha incrementado con la práctica del *slow steaming* (la reducción en la velocidad de navegación de los barcos para ahorrar combustible) y que hace más ventajoso el encaminamiento de las mercancías asiáticas a través de los puertos mediterráneos. Además, la opción portuaria mediterránea contribuye a reducir la congestión de las redes de transporte del norte, puede servir el gran potencial del mercado euromediterráneo y reduce los costes logísticos (menos inversión en barcos, menos consumo de combustible, mejora de los tiempos de entrega...) a favor de la competitividad de las empresas europeas.

Conseguir un transporte más sostenible también implica desviar una proporción mayor de tráficos hacia modos de transporte que generen menos externalidades negativas –contaminación atmosférica, calentamiento global, ruido, accidentes, congestión y coste de la infraestructura–, y favorecer el uso del transporte ferroviario, fluvial y/o marítimo en aquellos recorridos en que sea sustituto de la carretera. En este sentido, el Port de Barcelona ha podido cuantificar el ahorro en externalidades consecuencia de su estrategia intermodal a favor del tráfico ferroviario y de los servicios de transporte marítimo de corta distancia o *short sea shipping*. Del 2008 al 2012, el conjunto de estos servicios ha representado un ahorro anual de entre 90 y 114 millones de euros respecto del coste en externalidades

que habría supuesto el mismo volumen de carga por carretera; y eso es, en torno a un 80% menos de coste.

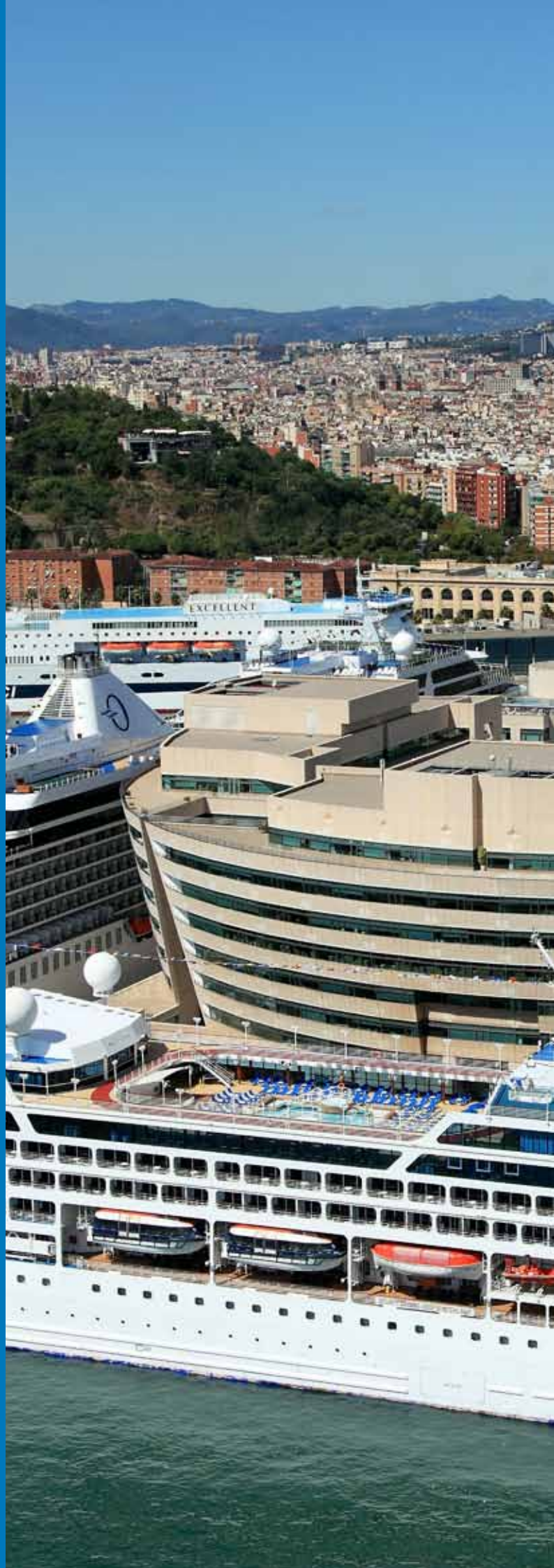
Los cargadores también quieren mejorar su gestión medioambiental y cada vez más están interesados en conocer las emisiones atribuidas a sus productos y en dar un valor comercial a su opción sostenible. Con esta motivación, y para dar más transparencia a las cadenas logísticas de los clientes, el Port ofrece un servicio de información sobre el CO₂ de estas cadenas y el asesoramiento sobre alternativas más eficientes desde el punto de vista ambiental. Durante el 2012 se han hecho diversos análisis en profundidad para algunos clientes, que han implicado evaluar cadenas de transporte complejas y explorar soluciones de reducción de emisiones.

Este servicio se quiere ampliar con la puesta en funcionamiento de una herramienta accesible para todos los clientes, vía web, a través de la cual puedan obtener una primera aproximación del impacto ambiental de sus rutas de transporte y ofrecer comparativas con otros puertos. Se prevé que la herramienta esté operativa en el 2013.

Con estas actuaciones, el Port de Barcelona promueve servicios de información y de transporte respetuosos con el medio ambiente y participa activamente en la política europea de transportes. El objetivo es conseguir un reequilibrio del sistema logístico y de transporte europeo, actualmente congestionado en el norte y con carencias infraestructurales en el sur, especialmente ferroviarias, que responda a la lógica de los flujos de mercancías presente y futura y que asegure la competitividad del gran mercado euromediterráneo.

Directorio del Port de Barcelona

6





Autoridad Portuaria de Barcelona

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

Servicio de Acceso Unificado (SAU)

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

Servicio de Atención al Cliente (SAC)

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

**Representación del Port de Barcelona
en Japón**

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

**Representación del Port de Barcelona
en China**

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

**Representación del Port
de Barcelona en Argentina**

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

**Representación del Port
de Barcelona en Madrid**

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

**Representación del Port de Barcelona
en Rhône-Alpes (Francia)**

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

Gerencia Urbanística Port 2000

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

Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

Centre Intermodal de Logística, SA (CILSA)

Av. Ports d'Europa, 100, 4ª p.,
ed. Service Center
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 552 58 00
info@zal.es
www.zal.es

World Trade Center Barcelona, SA

Muelle de Barcelona, s/n, ed. Est, 1ª p.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 80 00
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA

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

Portic Barcelona, SA

World Trade Center, ed. Est, 6ª p.
Muelle de Barcelona
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 Zaragoza
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 – Francia
Tel.: +33 562 793 428
nathalie.thomas@portdebarcelona.cat
www.tmtoulouse.com

Capitanía Marítima de Barcelona

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

Centro de Asistencia Técnica e Inspección de Comercio Exterior (CATICE)

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

Centro de Coordinación de Salvamento de Barcelona

Ronda del Port, sector 6
Edificio Torre de Salvamento, 9ª p.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 47 33
barcelon@sasemar.es
www.salvamentomaritimo.es

Corporación de Prácticos de Barcelona, S.L.P.

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

Aduana de Barcelona

Paseo 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

Puesto de Inspección Fronterizo (PIF)

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

Asociación de Agentes Consignatarios de Buques 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

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Ronda del Port, sector 6
Edificio Gregal, 1ª p.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 442 88 24
aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLT)

Vía Laietana, 32-34, 2º
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 315 09 03
ateia@bcn.ateia.com
www.ateia.com

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

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

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona

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

Consejo de Usuarios del Transporte de Cataluña

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

Terminal Intermodal de l'Empordà, SL

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

Creuers del Port de Barcelona, SA

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

Marina Barcelona 92, SA

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



Port de Barcelona

Dirección y coordinación

Autoridad Portuaria de Barcelona
World Trade Center Barcelona
Edificio Est
Muelle de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
T. 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat

Producción y diseño gráfico

El Taller Interactivo, s.l.

Fotografías

Lluís Castellà
Oscar Ferrer
Juanjo Martínez
Autoridad Portuaria de Barcelona