

memoria de
responsabilidad
social
corporativa
2007



Port de Barcelona



Port de Barcelona

Port de Barcelona
Portal de la Pau, 6 · 08039 Barcelona · Tel. 902 22 28 58
www.portdebarcelona.es

Coordinación contenidos: Port de Barcelona
Consultoría: Logística Justa - Ètia
Edición: Weber & Hagman
Fotografía: Weber & Hagman, arxiu APB
Diseño: Weber & Hagman



- 00. Presentación _06
- 01. La RSC en la APB _08
- 02. El Port de Barcelona y su estrategia _16
- 03. Perfil de la APB _26
- 04. Port creador de valor _38
- 05. Port de los clientes _42
- 06. Port de los trabajadores _48
- 07. Port ciudad _56
- 08. Port sostenible _64
- 09. Perfil de la memoria _78
- 10. Glosario _82
- 11. Indicadores GRI _86

00. Presentación

0.1 Carta del presidente



Jordi Valls i Riera
Presidente
Port de Barcelona

El Port de Barcelona es uno de los principales motores económicos de Catalunya y la primera infraestructura de transportes y servicios de la región, que realiza una labor socioeconómica vital en la industria catalana. No obstante, como infraestructura pesante también ejerce un impacto medioambiental que debemos tener presente en nuestra gestión. Es necesario buscar, pues, el equilibrio entre las dimensiones económica, social y ambiental para consolidar el Port de Barcelona como una entidad comprometida con la sociedad y el medio ambiente, manteniendo un servicio eficiente y de calidad para nuestros clientes y usuarios.

Para garantizar una oferta competitiva a escala mundial, el Port de Barcelona está ejecutando la cuarta gran ampliación de su historia, que permitirá duplicar su espacio actual y disponer de una capacidad para mover 130 millones de toneladas y 10 millones de contenedores anuales. El impacto medioambiental de la creación de nuevas infraestructuras es intrínseco en obras de grandes dimensiones como las que estamos ejecutando en el recinto portuario. Nos encontramos, por tanto, en un momento en el que la responsabilidad social corporativa toma especial sentido en el sí de nuestra institución.

Así, desde la primera proyección de las obras de ampliación del Port, el factor medioambiental ha jugado un papel prioritario. La Autoridad Portuaria de Barcelona ha seguido los criterios de sostenibilidad más estrictos en materia de protección ambiental para atenuar los efectos de estas actuaciones. El Ministerio de Medio Ambiente emitió la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Port de Barcelona, donde se especifican las medidas correctoras, preventivas y compensatorias a realizar. Desde el Port de Barcelona hemos seguido al pie de la letra las acciones marcadas e, incluso, hemos superado las exigencias demandadas.

El aumento de tráfico que implicará la finalización de las obras de ampliación tendrá que ser afrontada con los mismos criterios de sostenibilidad. Para conectar con nuestros potenciales mercados del centro y el norte de Europa en condiciones com-

petitivas en costes y tiempos, con criterios de sostenibilidad y movilidad y evitando situaciones de colapso, el Port de Barcelona ha apostado por el ferrocarril. Por ello, durante el 2007, hemos realizado negociaciones, estudios e iniciativas con operadores ferroviarios europeos y nacionales para promocionar el desarrollo de una oferta ferroviaria que enlace el Port de Barcelona con ubicaciones estratégicas con su *hinterland*, como Lión y Duisburg.

Más allá de las obras de ampliación del puerto comercial y logístico y sus implicaciones, la Autoridad Portuaria de Barcelona tiene muy presente a los ciudadanos. Una buena prueba de ello es el funcionamiento del Port Vell, que se ha consolidado como uno de los modelos más admirados a escala mundial de integración puerto-ciudad. Con la voluntad de ofrecer nuevos espacios para los ciudadanos, pusimos en marcha el proyecto urbanístico de la bocana Norte, actualmente en fase de construcción, que pondrá a disposición de los barceloneses un espacio único para la ciudad.

Para disfrutar de estos nuevos espacios y acercar el mar a la ciudad también son necesarias actividades lúdicas que capten el interés de los barceloneses. En este sentido, la Autoridad Portuaria de Barcelona patrocina todas aquellas iniciativas que brindan actividades de calidad en el recinto portuario. En el año 2007, hemos patrocinado la Barcelona World RACE, la primera regata de vuelta al mundo por parejas y sin escalas que tiene el Port de Barcelona como punto de partida y llegada, y seguimos apoyando las celebraciones tan arraigadas como el Salón Náutico, que este año ha contado con un gran éxito de asistencia.

Considero, pues, que seguimos progresando con el compromiso del Port de Barcelona con los valores de la responsabilidad social corporativa, un éxito que este 2007 se ha visto reforzado por la creación de un área específica en materia de RSC en la Autoridad Portuaria, que estoy convencido que nos permitirá seguir avanzando en nuestro compromiso.

01. La RSC en la APB

1.1 La Responsabilidad Social Corporativa

1.2 Grupos de Interés



1.1 La Responsabilidad Social Corporativa

El concepto de responsabilidad social corporativa (RSC) adoptado por la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) es el compromiso voluntario de la organización con las expectativas y demandas de sus grupos de interés. Los gestores de la APB deben tener en cuenta los impactos que sus actividades y decisiones tienen sobre su entorno.

El objetivo de la RSC es contribuir a un desarrollo social, medioambientalmente sostenible y económicamente viable. Su aplicación es voluntaria y solidaria y va más allá de lo que establece la legislación vigente. La incorporación de la RSC hace necesario un planteamiento estratégico que afecta a la toma de decisiones y las operaciones de toda la organización.

El crecimiento del Port de Barcelona debe ser compatible con la sostenibilidad y la responsabilidad social. Una instalación portuaria como el Port, además del impacto socioeconómico, tiene un importante impacto medioambiental y social.

En este momento, histórico por la ampliación más importante en los 600 años de existencia del Port, es necesario tener en cuenta el respeto al medio ambiente, en el uso eficiente de los recursos, en la complicidad con la ciudad, en la solidaridad internacional, en el cambio climático...

La APB considera el desarrollo sostenible como una prioridad estratégica y adopta los principios de precaución y prevención en todas sus iniciativas y ámbitos de actuación, tratando continuamente la manera de expandirlo a toda la Comunidad Portuaria.

La APB y el Port de Barcelona desarrollan su actividad bajo un sólido compromiso ético y responsable con la sostenibilidad medioambiental, la libre competencia, la calidad y la eficiencia, los derechos laborales y las personas, y con la sociedad a la que sirve.

Cada vez más, el éxito del proyecto del Port de Barcelona depende de factores intangibles que no necesariamente se reflejan en la cuenta de resultados económicos. La confianza de la sociedad, la reputación, la satisfacción de usuarios y clientes, el conocimiento, la sincronía interinstitucional... tienen papeles clave en el desarrollo de las políticas, los planes y los proyectos del Port de Barcelona. La transparencia y las buenas prácticas son los principios esenciales asumidos por la APB.

El Port de Barcelona lleva años trabajando por la sostenibilidad y la sociedad. La apuesta formal por la responsabilidad social representa un factor clave en la generación de la confianza con los grupos de interés. La APB está impulsando con decisión esta voluntad para compatibilizar, bajo un único modelo responsable, las dimensiones económica, social y medioambiental.

El año 2007 se ha avanzado en la consolidación del compromiso de la APB con la responsabilidad social. Se ha creado un área específica de RSC que depende de Presidencia y se encarga de promover la RSC dentro de la organización, del diálogo con los grupos de interés y de la redacción de la memoria de RSC, entre otras acciones. En este sentido, cabe destacar la propuesta de realizar un plan estratégico de RSC durante el año 2008, que pretende recoger iniciativas para toda la organización bajo el contexto de la responsabilidad social corporativa, así como la voluntad de hacer un estudio entre los trabajadores para conocer sus expectativas e in-



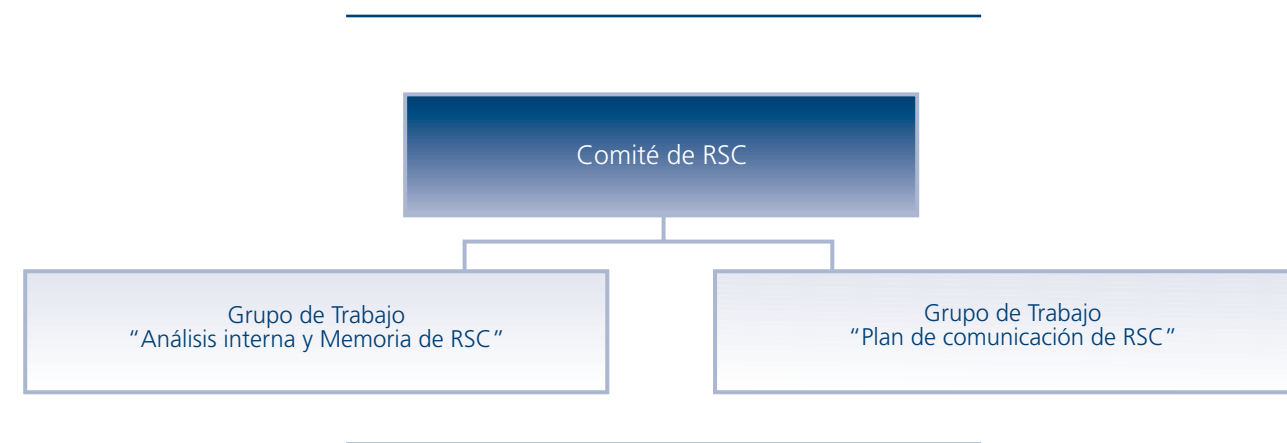
La APB ha asumido el reto de dinamizar y desarrollar la RSC dentro de la comunidad logística portuaria de Barcelona



quietudes respecto a la RSC en la APB.

Esta área trabaja en el asesoramiento del Comité de RSC que está presidido por el presidente de la Autoridad Portuaria y que tiene como objetivo gestionar y ejecutar planes y proyectos que incor-

poren la RSC de manera integral y gradual. Dentro del comité se han creado dos grupos de trabajo. El primer grupo denominado "Análisis interna y Memoria de RSC" y el segundo, "Plan de Comunicación de RSC".



Con la creación, este año, del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, se pretende mejorar y reforzar la relación entre las empresas del Port, los clientes y los usuarios. El hecho de que la Comunidad Portuaria quede ampliamente representada dentro del Consejo permitirá trabajar conjuntamente en actividades relacionadas con la promoción y tratar temas clave como la competitividad, la percepción de la ciudadanía, los aspectos a mejorar, la función económica del Port más allá de los resultados económicos, así como en la sensibilización y el apoyo a la Comunidad en temas de RSC.

Debido a que la implicación de la APB con la responsabilidad social va ligada con la sostenibilidad de las empresas que integran la comunidad, se ha adoptado el reto de asumir la dinamización y el desarrollo de la RSC dentro de la comunidad logística portuaria. Con el fin de conseguir este objetivo, se ha creado un grupo de trabajo dentro del Consejo Rector, que pretende contribuir a la mejora del comportamiento socialmente responsable del Port de Barcelona y su comunidad, y establecer las diferentes prioridades en RSC.

Entre las funciones del grupo de RSC están:

- Integrar la RSC en la política de sostenibilidad del Port de Barcelona.
- Establecer programas de difusión y formación de RSC en los diferentes ámbitos del Port de Barcelona y favorecer áreas de estudio.
- Fomentar la colaboración entre personas, organizaciones e instituciones nacionales e internacionales dedicadas a la RSC.
- Supervisar el plan de RSC del Port de Barcelona.
- Establecer canales internos para compartir información sobre RSC.
- Representar el Port de Barcelona en la participación en los foros de prestigio sobre RSC.

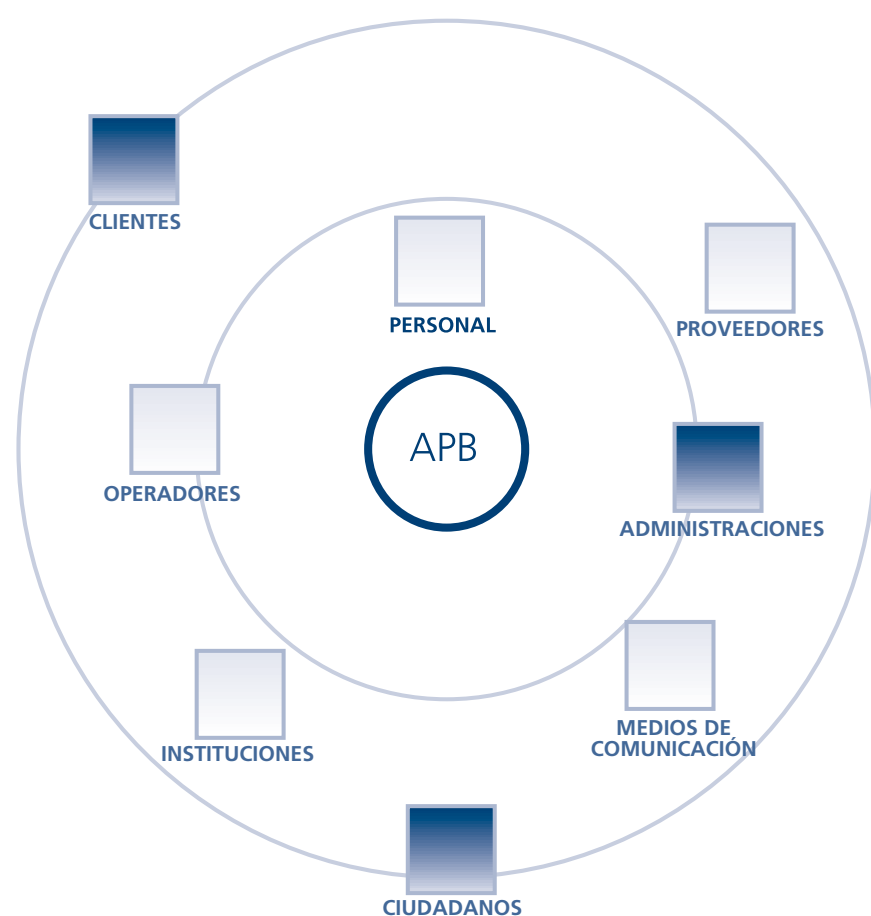




1.2 Grupos de interés

Considerar las expectativas de los grupos de interés es un aspecto clave en la gestión de la RSC. La APB ha definido sus grupos de interés entendiéndolos como las partes que se ven afectadas por la actividad del Port de Barcelona, así como aquellos que puedan influir en sus actuaciones.

dolos como las partes que se ven afectadas por la actividad del Port de Barcelona, así como aquellos que puedan influir en sus actuaciones.



Clientes

Los clientes son las empresas, los organismos, las instituciones o las personas que utilizan y reciben servicios de las instalaciones del Port de Barcelona.

- Consignatarios
- Exportadores e importadores
- Navieras
- Operadores
- Pasajeros
- Transitarios

Operadores

La dinámica del Port de Barcelona está vinculada en la actividad complementaria de los diferentes prestatarios de servicios y actores complementarios, entre ellos destacan:

- Agentes de aduanas
- Empresas transportistas
- Estibadores
- Operadores ferroviarios
- Operadores logísticos
- Operadores telemáticos
- Prácticos

Administraciones

La dimensión institucional de la APB, el alcance y las características de los proyectos estratégicos y la misma dinámica de instalación destacan la importancia de una buena coordinación entre las administraciones.

- Ministerio de Fomento
- Generalitat de Catalunya
- Ayuntamiento de Barcelona
- Ayuntamiento del Prat de Llobregat
- Aduana de Barcelona
- Autoridades portuarias

Instituciones y Asociaciones

En la actividad portuaria, las instituciones desarrollan papeles importantes, además se colabora con

numerosas asociaciones. Entre ellas, destacan:

- Asociaciones profesionales
- Cámara de Comercio
- Usuarios del Port
- Patronato de Turismo
- ONG
- Fundaciones
- Universidades
- Sindicatos mayoritarios
- Consejo de Usuarios

Medios de comunicación

El Port de Barcelona utiliza los medios de comunicación para informar a los grupos de interés y conocer la opinión pública.

Personal

El Port de Barcelona considera a las personas que trabajan en su proyecto como el activo más importante y uno de los grupos de interés más relevantes en la implantación de la estrategia.

- Personal propio
- Marineros
- Personal de las empresas de la Comunidad Portuaria

Proveedores

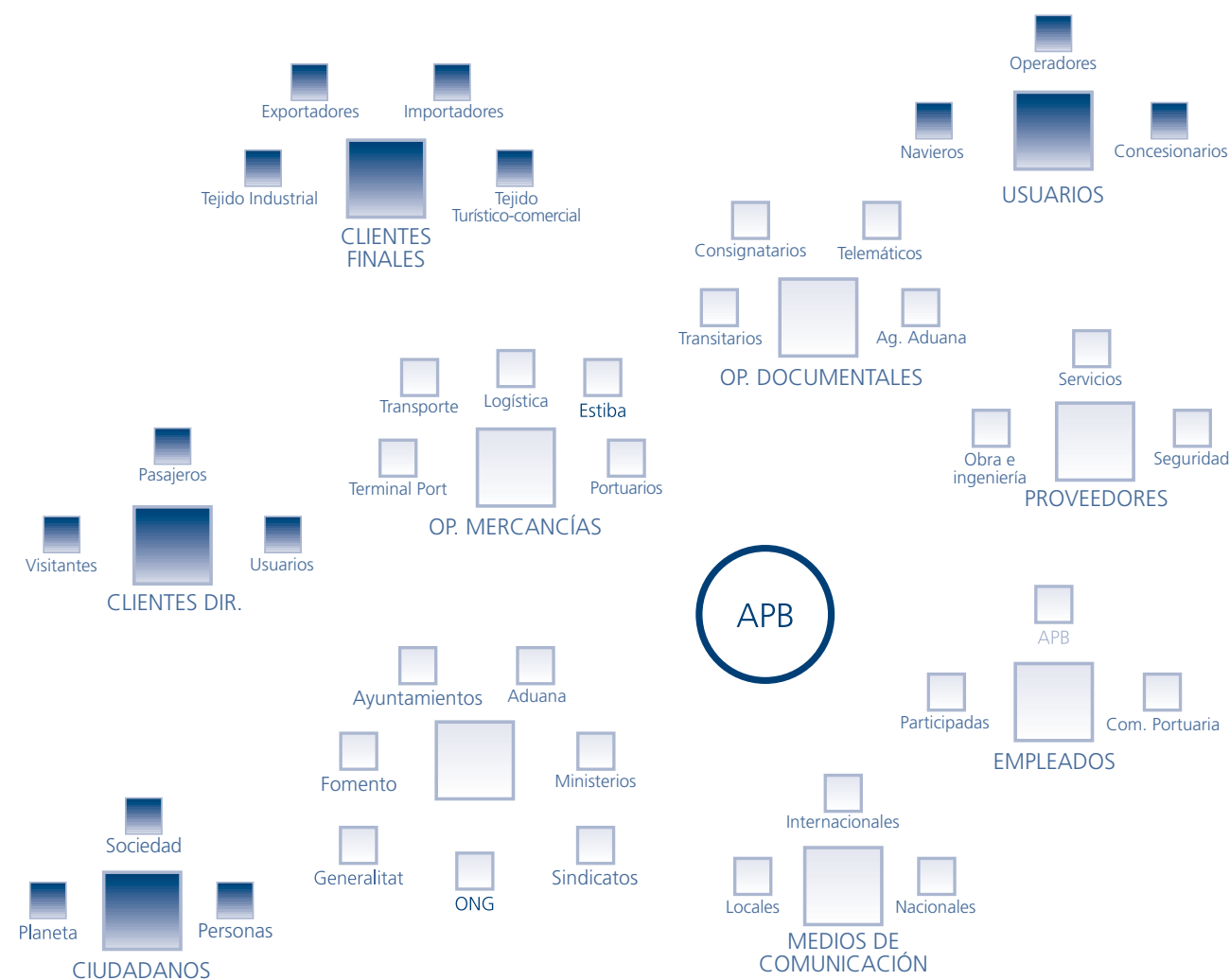
La actividad del Port de Barcelona necesita de empresas proveedoras de servicios y productos específicos tanto para las cargas, el barco y los pasajeros como para los mismos operadores de la Comunidad Portuaria.

Ciudadanos

En el entorno inmediato del Port de Barcelona se sitúa un área importante de población. Por su parte, el Port Vell, destinado a la oferta cultural y de ocio, recibe un gran número de visitantes al año.



Grupos de interés



Comunicación y diálogo con los grupos de interés

La APB entiende el diálogo continuo y la comunicación transparente como uno de los principios fundamentales de la responsabilidad social. En esta línea, es fundamental establecer una relación proactiva, fluida y sólida con sus grupos de interés.

La memoria de RSC de la APB representa un paso significativo en la política de transparencia informativa y de diálogo con los grupos de interés. Así, este documento refleja la voluntad de la APB de facilitar información exhaustiva y equilibrada sobre el estado y el progreso económico, social y ambiental en el marco de la sostenibilidad que pueda influir en las decisiones y las opiniones de los grupos de interés.

Conocer las demandas de los grupos de interés es imprescindible para poder actuar y relacionarse. La APB se relaciona con los diferentes grupos de in-

terés a través de la página web, las publicaciones, las notas de prensa y de otros canales específicos como el Servicio de Atención al Cliente, el contacto directo con cada departamento o con las visitas. Durante este año, se han recibido más de 300 visitas de carácter institucional, académico, empresarial, periodístico...

El Port de Barcelona tiene una presencia diaria en los medios de comunicación especializados. A través del gabinete de prensa, durante el año 2007, se han enviado 110 notas de prensa y se han elaborado 48 convocatorias en los medios de comunicación, además de los envíos de las agendas semanales y las de comunicados internos. Estos últimos dan a conocer el día a día del Port e informan de los hechos puntuales importantes. Se informa de todos los aspectos relacionados con el Port de Barcelona, ya sean impactos positivos como de asuntos controvertidos, para asegurar la transparencia informativa.

INFORMACIONES DESTACABLES DEL 2007

- Avería del muelle Prat
- Resultados tráficos
- Cruceros
- Proyección internacional
- Declaración Impacto Ambiental Accesos al Port
- Reordenación espacios portuarios
- Muelle de Pescadores
- Otros aspectos destacables

02. El Port de Barcelona y su estrategia

- 2.1. La instalación portuaria
- 2.2. Estrategia



El Port de Barcelona es uno de los puertos con más crecimiento y potencial económico de Europa. Está situado en Catalunya, el principal núcleo de actividad económica de España y una de las cuatro regiones motor del continente europeo. El Port de Barcelona es un potente *hub* logístico. Su radio de influencia cubre toda el Mediterráneo, la Europa continental y el norte de África.

En los últimos años, se han registrado crecimientos superiores a los de los puertos competidores, se ha duplicado la cifra del tráfico total, y el Port de Barcelona se ha convertido en el líder europeo y del Mediterráneo en el tráfico de cruceros. Es el primer

puerto de España en facturación y en valor de mercancías. Representa un 1,6% del PIB de Catalunya y el 25% del comercio exterior de España.

Las principales compañías logísticas internacionales operan en el Port de Barcelona y en la ZAL, la Zona de Actividades Logísticas número uno del sur de Europa. En un radio de 5 km del Port, se encuentran el aeropuerto del Prat, la Zona Franca de Barcelona y otros polígonos empresariales e industriales, que lo han convertido en el principal centro logístico y de generación de negocio del Mediterráneo.



Por el Port de Barcelona transita:

- Carga general
- Pasajeros
- Sólidos a granel
- Contenedores
- Cruceros
- Automóviles
- Líquidos a granel
- Cabotaje
- *Short Sea Shipping*



2.1 La instalación portuaria

El espacio del Port de Barcelona se sitúa entre el barrio de la Barceloneta y la desembocadura del río Llobregat. La zona de competencia marítima de la APB (con una superficie de 796 ha) comprende dos zonas: la zona interior de aguas portuarias, que tiene una superficie aproximada de 374 hectáreas, y la zona exterior de las aguas portuarias, entre la costa y una línea paralela a ésta hasta 2 millas. Este espacio dispone de más de 20 km de muelles y líneas de atraque.

El ámbito terrestre de la zona de servicio afecta a los términos municipales de Barcelona y del Prat de Llobregat y se estructura en tres zonas bien diferenciadas, en las que se asignan los usos portuarios necesarios, y que son los siguientes:

renciadas, en las que se asignan los usos portuarios necesarios, y que son los siguientes:

A.- Port comercial: con una superficie aproximada de 435,4 hectáreas, delimitado por el Port Vell al norte y por la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) al sur.

B.- Port ciudad: comprende el denominado Port Vell y la bocana. El Port Vell tiene una superficie de 55,6 hectáreas y está situado en la parte más antigua del puerto. La bocana tiene una superficie aproximada de 13,9 hectáreas.

C.- Port logístico: la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que integra de manera efectiva las cinco modalidades de transporte: marítimo, aéreo, ferroviario, viario y telemático. La ZAL del Port de Barcelona tiene actualmente una superficie de 64 ha.



El Port realiza cuatro actividades diferenciadas: el tráfico de mercancías, los cruceros, los ferrys y las embarcaciones deportivas y de ocio como yates y veleros. Cada una de estas actividades dispone de espacio propio.

El Port de Barcelona está orientado al tráfico de mercancías de alto valor añadido, dispone de 30 terminales especializadas, que el año 2007 han movido más de 50 millones de toneladas, incluidos los 2,6 millones de TEU.

El año 2007, el valor de las mercancías que han pasado por la instalación portuaria se aproxima a los 28.000 millones de euros, con un valor añadido bruto próximo a los 2.000 millones. Por otro lado, el tráfico de pasajeros de este año 2007 ha registrado un nuevo récord histórico con 1,8 millones de pasajeros.

El Port también dispone de una amplia oferta marítima en el Mediterráneo que comprende servicios *feeder*, servicios regulares (ro-ro y polivalentes) y autopistas del mar. Enlaza con más de 400 puertos de todo el mundo mediante 116 líneas regulares.

DATOS TÉCNICOS

Superficie terrestre: 828,9 ha
Muelles y atracadores: 20 km
Calado: hasta 16 m
Capacidad de almacenaje: cubierto de 121.035 m² y descubierto de 2.941.339 m²

Comunidad Portuaria (CP)

Conjunto de empresas, organismos e instituciones que están involucradas en la actividad y la prestación de los servicios dentro de la instalación portuaria de Barcelona.

Comunidad Logística-Portuaria (CLP)

El concepto incluye la Comunidad Portuaria y extiende sus fronteras hasta el arco del *hinterland* estratégico del Port de Barcelona que incluiría la red física de terminales marítimas terrestres y puertos secos, delegaciones y oficinas comerciales.

2.2 Estrategia

El Port de Barcelona está afrontando una etapa decisiva de crecimiento con la que pretende aprovechar la oportunidad de atraer nuevos flujos comerciales. Esta etapa está marcada por la ampliación de las instalaciones, la mejora de las conexiones viarias y ferroviarias y la optimización de los servicios para los clientes y los operadores.

El Port de Barcelona y su Comunidad Logística Portuaria trabajan para situar el Port en un lugar destacado dentro del mapa portuario. La ampliación operativa, logística e intermodal convertirá al Port de Barcelona en un puerto capaz de atender las futuras exigencias de la logística y capaz de competir al nivel de los puertos del norte de Europa. En el año 2015 se prevé llegar a los 130 millones de tráfico total y superar los 10 millones de TEU.

La ampliación del Port está prevista dentro del Plan Delta, que prevé también la ampliación del aeropuerto, la construcción de la depuradora del Llobregat y la construcción de una nova red viaria y ferroviaria. Todas estas actuaciones convertirán la región metropolitana de Barcelona en el polo logístico euromediterráneo más grande.



AMPLIACIÓN

El Port ha conseguido en los últimos años unas cifras de tráfico que lo posicionan entre los puertos con más actividad de la Península. El ritmo de crecimiento evidencia la necesidad de ampliar las infraestructuras y el espacio portuario. En este contexto y con el acuerdo de las administraciones públicas y la iniciativa privada, el Port de Barcelona está llevando a cabo el proceso de ampliación física y la mejora de los accesos terrestres y ferroviarios más importantes de su historia.

Las obras en curso duplicarán el espacio portuario actual, que alcanzará las 1.300 hectáreas y los 1.500 metros de línea atracada, lo que permitirá asegurar la funcionalidad de los servicios al recinto portuario y afrontar los crecimientos de tráfico.

Las inversiones del año 2007 superan los 400 millones de euros. El año 2009 se prevé que entrará en funcionamiento la terminal del muelle Prat, gestionada por el primer operador mundial de contenedores. El proyecto de ampliación también triplicará

el espacio destinado a actividades logísticas, así la ZAL ocupará un total de 260 hectáreas y las 45.000 nuevas oficinas supondrán más de 4.000 lugares de trabajo.

El 1 de enero de 2007 el muelle Prat sufrió una avería que desplazó aproximadamente una tercera parte de su longitud. El primer paso en la resolución del incidente fue analizar las causas y proponer nuevas actuaciones para minimizar el impacto, además de garantizar a la empresa concesionaria la entrega en la fecha comprometida, invirtiendo el orden de las obras planificadas.

Las obras de abrigo están también avanzadas y las inversiones en las actuaciones de accesibilidad al recinto portuario llevan el ritmo previsto. Destaca el desdoblamiento de la Calle 3 (6 carriles) y las infraestructuras ferroviarias, que han añadido unos 3.000 metros de nuevas vías y la adecuación de las infraestructuras portuarias como bucles y terminales de ferrocarril al puerto.

En toda la ampliación, se han seguido los criterios de sostenibilidad que comportan la protección del

medio ambiente, así se han detectado los posibles impactos y se han formulado diferentes medidas correctoras.

MEJORA DE LAS CONEXIONES

El proceso progresivo de globalización de la economía, que ha tenido lugar en los últimos años, ha comportado que el transporte marítimo haya adquirido una importancia básica, especialmente con relación al transporte de mercancías. El transporte eficiente y de bajo coste es una de las cuatro claves de la globalización; pero el aumento de transporte y, en consecuencia, del consumo energético, impacta negativamente en el medio ambiente. Por este motivo, es necesario promover la multimodalidad logística y las modalidades de transporte más eficientes, como el ferrocarril, que sólo utiliza el 28% de diesel para su funcionamiento.

La mejora de las conexiones es otro de los objetivos estratégicos del Port de Barcelona para poder asumir el incremento de tráfico de mercancías. El acceso ferroviario a los mercados peninsulares y europeos y la mejora de la accesibilidad viaria del puerto y su área logística son puntos prioritarios para situar el Port de Barcelona en una posición competitiva respecto a los grandes puertos del norte de Europa.

El Plan Director Ferroviario establece las bases para el desarrollo del ferrocarril en el ámbito portuario y la conexión con el ancho de vía europeo, a través de la red de alta velocidad. Actualmente, el Port de Barcelona dispone de 30 kilómetros de red ferroviaria, que se incrementarán con la construcción de 60 kilómetros de nuevas vías y la instalación de cinco nuevas terminales ferroviarias.

La mejora de las conexiones y el hecho de que el

Port de Barcelona concentre la principal oferta logística del sur de Europa influirán en que se convierta en puerta de entrada a Europa de las mercancías del continente asiático.

En la línea de reforzar el acceso del área de influencia del Port, se potencia la estrategia de implantar bases operativas en su área de influencia como son la red de terminales marítimas y puertos secos para la Península y el sur de Francia.

Corredores multimodales

La Autoridad Portuaria de Barcelona es miembro de FERRMED, una institución que tiene como objetivo promover un eje ferroviario europeo para mercancías desde el Mediterráneo occidental hasta Escandinavia. La apuesta estratégica para el ferrocarril puede suponer unos 20.000 camiones menos en las carreteras en el año 2015. El objetivo es asegurar una buena conexión ferroviaria, con una oferta de ferrocarril competitiva en el sur de Francia y en los dos corredores peninsulares prioritarios: el corredor del Ebro y el que conecta Madrid con el Port de Barcelona.

Durante el año 2007, se han llevado a cabo negociaciones, estudios e iniciativas con operadores ferroviarios europeos y nacionales para promocionar el desarrollo de una oferta ferroviaria que enlace el Port de Barcelona con ubicaciones estratégicas de su *hinterland*, como León y Duisburg.

Transporte terrestre

En colaboración con el Consejo de Transporte, la APB ha puesto en marcha durante el 2007 el Proyecto Mercurio, que tiene como finalidad mejorar el transporte por carretera entre los cargadores y las instalaciones portuarias en cinco áreas; reducir





El Port de Barcelona ha promovido la introducción y la consolidación de las empresas importadoras y exportadoras en los mercados exteriores estratégicos



la congestión de los accesos viarios; aumentar la rotación de los transportistas; reducir los cuellos de botella en la recepción de contenedores; mejorar la calidad del servicio logístico ofrecido a los cargadores, y contener los gastos del transporte.

El Foro del Transporte Terrestre (FTT) es un instrumento de diálogo integrado por el proyecto PROA-TRANS. Se ha impulsado un Plan de Calidad de los servicios en el transporte conjuntamente con el desarrollo de una nueva normativa medioambiental que regule las emisiones en el entorno portuario. El Port de Barcelona está realizando grandes esfuerzos para regular la operativa de este sector, reforzando la transparencia y la libre competencia.

SSS (Short Sea Shipping)

En el ámbito marítimo, el Port de Barcelona potencia el SSS, que permite más y mejores conexiones marítimas con Italia y con el norte de África, con incrementos de más del 20% anual. Una alternativa sostenible con relación a la carretera para trasladar mercancías, que cuenta el apoyo europeo.

La APB ha impulsado la Escuela Europea de *Short Sea Shipping* para la sensibilización, el estudio y la promoción de este medio de transporte, que supone menos consumo y menos costes externos –accidentes, contaminación, saturación de vías...– que el transporte por carretera.

Actualmente, hay dos terminales específicas adaptadas a este tipo de tráfico, además de nuevas terminales en proyecto y varias líneas en servicio de frecuencia diaria.

ORIENTACIÓN A LOS CLIENTES

El espacio industrial metropolitano concentra pro-

veedores, clientes y consumidores que necesitan un puerto de las características del de Barcelona para ser competitivos en el comercio internacional. En este contexto, el Port de Barcelona está impulsando una política enfocada en la excelencia de la gestión y la optimización de los servicios portuarios y logísticos.

Con la finalidad de proyectar y promocionar a escala nacional e internacional la imagen y los servicios del Port de Barcelona, se ha impulsado el Consejo Rector de la Comunidad Portuaria, que pretende mejorar y reforzar la relación entre las empresas del Port, los clientes y los usuarios. El Consejo Rector está formado por diversos grupos que se encargan de coordinar proyectos dentro del marco del Plan Estratégico. En definitiva, el Port de Barcelona y la Comunidad Logística Portuaria trabajan para ofrecer a sus clientes las mejores infraestructuras y las mejores soluciones.

La calidad total forma parte de la visión y la estrategia del Port de Barcelona. Una muestra es que ha sido uno de los primeros puertos del mundo en obtener la calificación ISO 9001 por el Departamento de Calidad, y el Plan de Calidad. Esto implica que toda la Comunidad Portuaria sirva de modelo para numerosas comunidades portuarias. Dos instrumentos más evidencian el compromiso con el cliente: el equipo de Calidad, que controla el Estado de las mercancías, y el programa de Garantías, que establece compromisos concretos, y, en caso de incumplimiento, indemniza económicamente al cliente final.

En el ámbito de las nuevas tecnologías, PortIC, la plataforma electrónica de la Comunidad Logística Portuaria, aporta un avance sustancial de la competitividad y contribuye a la implantación progresiva del modelo "Port sin papeles". PortIC soluciona

con agilidad y fiabilidad la diversidad de sistemas y lenguajes informáticos de unos circuitos documentales. Por otro lado, para facilitar los trámites con la APB se creó el Servicio de Acceso Unificado, SAU, como ventana única.

El Servicio de Atención al Cliente, SAC, ofrece atención personalizada a los usuarios y a los clientes del Port de Barcelona que lo soliciten. Entre sus servicios destacan el punto de información, las actividades de promoción o el control de los procesos de mejora.

El compromiso con la eficiencia y la calidad, el compromiso con la sociedad, con los clientes, con la sostenibilidad y con todos los grupos de interés implica incorporar nuevos valores significativos, nuevas prácticas responsables, códigos de buen gobierno y códigos éticos. La APB entiende que para afrontar los compromisos y los retos de futuro es necesario que se cuente con un equipo humano preparado e involucrado mediante la formación y la motivación.

RELACIONES Y PROYECCIÓN ESTRATÉGICA

El proceso Barcelona pretende recuperar el mar Mediterráneo con una área destacada de los vínculos entre Europa y África. Dentro de este marco, el Port de Barcelona asume un importante papel de dinamizador de comercio entre las dos riberas del Mediterráneo, de reforzador de la cooperación interregional y de canal para estrechar lazos sociales y culturales entre países.

La economía actual establece regiones logísticas de acuerdo con los flujos comerciales que se generen. Esto obliga a establecer alianzas y participaciones con organismos y otros puertos, redes de colaboración y conocimiento... Los proyectos interorganizacionales, las iniciativas y los procesos transversales son importantes oportunidades para articular las redes de valor colectivo.

El Port de Barcelona ha actuado como promotor para introducir y consolidar la presencia de la Comunidad Logística y de las empresas importadoras y exportadoras en los mercados exteriores estratégicos; tanto en contactos bilaterales con empresas e instituciones de todo el mundo, como mediante misiones comerciales dirigidas por la APB.

Las misiones son un punto de encuentro entre los representantes del sector empresarial y las instituciones. Son oportunidades para conseguir nuevos negocios. También permiten dar a conocer la amplia gama de servicios que ofrece el Port de Barcelona. Con el contexto del proceso Barcelona, se enmarcan las futuras misiones, de hecho, el próximo año la misión comercial del Port de Barcelona tendrá lugar en Marruecos.

El Port de Barcelona forma parte de las principales organizaciones internacionales. La APB preside el



Comité de Facilitación del Comercio de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) desde el año 1997. Asimismo, la institución representa a la IAPH en la Organización Mundial de Aduanas y en el Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico. También está presente en la Asociación Latinoamericana de Puertos, en la *European Sea Ports Organisation* (ESPO), en la *International Cargo Handling Coordination Association* (ICHCA), en el Instituto Catalán de Cooperación Latinoamericana (ICC), en la *Conference Board*, en la *European Shippers Council*, en el *Council of Logistics Management* y, actualmente, ocupa la vicepresidencia del Barcelona Centro Logístico Catalunya (BCL). El Port de Barcelona también forma parte de INTERMED, la asociación de puertos de Marsella, Génova y Barcelona, y es miembro de la asociación internacional de *Villes et Ports*.

El Port ha estado presente en el Salón Internacional de la Logística de Barcelona y en la Feria de Logística y Transporte, SITL ASIA 2008, en Shanghai, con un stand y con la presencia de responsables del Port. La APB tiene corresponsales en mercados exteriores como Argentina, China, Japón y México, con el objetivo de estar más próxima a sus clientes.

La APB también participa como socio y colabora con el Barcelona Centro Logístico (BCL); la ASCAME, Asociación Cámara de Comercio Americana; el CEL, Centro Español de Logística; el CIDEU, Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico; la Fundación Círculo de Economía; el Propeller Club; la Real Academia de Ingeniería; el *Total Quality Management Center*, y la Fundación Centro Internacional de Prensa BCN.

La APB tiene convenios de colaboración con las autoridades portuarias del resto del Estado y con otros

países. En 2007 destacan: la firma de un convenio de colaboración con el Puerto de Xiamen, China; la continuación del proyecto de asistencia técnica del Port de Barcelona con el Puerto de Buenos Aires, Argentina, para la creación de una plataforma tecnológica siguiendo el modelo de PortIC, y también se ha llevado a cabo la firma de un convenio de colaboración con la Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Ciudades de Argentina.

Para atender el compromiso del Port de Barcelona con los ámbitos social y cultural, se colabora con organismos como la Cruz Roja de Catalunya, la Fundación Ignasi Vilallonga, la Fundación Instituto Guttman, la Fundación Josep Comaposada, la Fundación Orfeó Cántala, la Fundación Stella Maris y la Fundación Vicente Ferrer.

La APB ha firmado convenios con diversas universidades para la implementación de proyectos conjuntos en materia de investigación, desarrollo de programas y formación.

En el ámbito académico, cabe destacar la organización de dos seminarios de gestión portuaria: uno dirigido a los alumnos de la Academia Árabe de Ciencia, Transporte y Tecnología de Alejandría (Egipto) y otro dirigido a directivos y técnicos de puertos latinoamericanos. Asimismo, este año se recibió la petición de la Autoridad Portuaria de Tesalónica de un seminario específico para conocer el Port de Barcelona y las sociedades de estiba en España.

El objetivo principal de los seminarios es dar a conocer nuestro *know-how* en los ámbitos de la gestión y el funcionamiento de puertos, mejoras de los procesos aduaneros o de intercambio documental, planes de mejora y de innovación, el transporte terrestre, plataformas logísticas, etc. y establecer

una relación y unos vínculos con profesionales del transporte y la logística procedentes de países diversos del *foreland*. Una novedad de este año, ha sido la colaboración con la Fundación de la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC) que no sólo certifica la calidad de los seminarios, sino que, además, ofrece la posibilidad de obtener una titulación europea para los que hayan asistido.

La APB forma parte, además, de la 2E3S, la Escuela Europea de *Short Sea Shipping* situada en el Port de Barcelona, que pretende promover el transporte marítimo como desarrollo sostenible de la logística europea. A través de la participación con el ILI, Logística Internacional, se fomenta la investigación, la capacitación y la consultoría en los ámbitos del transporte y la logística internacional.





03. Perfil de la organización

3.1 Visión, Misión y Valores

3.2 La Autoridad Portuaria de Barcelona

3.3 Sistema de Gestión y Control de Procesos

3.4 Principio de transparencia

3.5 Empresas participadas

3.6 Dimensión de la organización



3.1 Visión, Misión y Valores

La visión es que el Port se convierta en solución de Europa en el Mediterráneo.

La misión de la APB 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.

Los valores esenciales de la organización son:

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

3.2 La Autoridad Portuaria de Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), con domicilio en el Portal de la Pau, 6, es una entidad de ámbito estatal que se encarga de la administración, la gestión y la explotación del Port de Barcelona. Tiene personalidad jurídica y patrimonios propios independientes de los del Estado y plena capacidad de obrar por el cumplimiento de sus fines (Ley 27/1992 del 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; modificada por la Ley 62/1997 del 26 de diciembre y posteriormente por la Ley 48/2003 de 26 de diciembre).

Constituye su régimen jurídico y establece sus competencias bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión que corresponden a la comunidad autónoma de Catalunya, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, ente que coordina el conjunto de autoridades portuarias del Estado.

Asimismo, con la modificación de la Ley queda asegurado el carácter plural de la APB, ya que están representadas la administración local, la autonómica y la central; las cámaras de comercio, de industria y navegación; las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, y los sectores económicos relevantes, relacionados con la actividad portuaria.

De las competencias que otorga la Ley de puertos, se derivan las funciones más relevantes de la APB:

- La realización, la autorización y el control de los **servicios portuarios** para conseguir que se lleven a cabo en las mejores condiciones de eficacia, economía, productividad y seguridad.
- Gestionar los **espacios de dominio público portuario** de titularidad estatal, mediante la emisión de autorizaciones y concesiones, intentando optimizar los espacios portuarios.
- Desarrollar las **infraestructuras necesarias** para el Port e intentar ser excelente en el diseño y la construcción de nuevas infraestructuras, así como en su gestión y mantenimiento.



La misión de la APB es liderar el desarrollo del Port y contribuir a la competitividad de sus clientes



ÓRGANOS DE GOBIERNO

El Consejo de Administración

La principal función del Consejo de Administración es regir y administrar el Port. El Consejo se reúne una vez al mes y entre sus competencias, destaca la aprobación de los planes de inversión y el plan de empresa anual.

La presencia en el Consejo de Administración está retribuida con una cantidad fija en concepto de dietas. El Consejo no tiene consejeros independientes, aunque algunos de ellos no tienen ninguna vinculación con el sector. Para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno, se aplica la legislación de incompatibilidades estatales y autonómicas.

El Consejo de Administración dispone de un grupo de trabajo reducido, entre sus mismos miembros, nombrado Ponencia Colegiada, que se reúne horas antes del Consejo para preparar y analizar con detalle los términos que se debatirán posteriormente.

Composición del actual Consejo de Administración de la APB:

Presidente del Consejo de Administración
Sr. Jordi Valls i Riera

Vocales natos
Sr. Francisco J. Valencia i Alonso (capitán marítimo)
Sr. Josep Oriol i Carreras (director general)

Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya
Sr. Julián García i González
Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresidente)
Sr. Joaquim Llach i Mascaró
Sra. Imma Mayol i Beltran

Sr. Jordi Nadal i Atcher
Sr. Enric Querol i Marimon
Sr. Jacinto Seguí i Dolz de Castellar
Sr. Joaquim Ma Tintoré i Blanc
Sr. Josep Trius i Collazos

Vocales representantes de la Administración del Estado
Sr. Josep Anton Burgasé i Rabinad
Sra. Pilar Fernández i Bozal
Sr. Julián Maganto i López
Sr. Manuel Royes i Vila

Vocales representantes del Ayuntamiento de Barcelona
Sr. Jordi W. Carnes i Ayats
Sr. Ramón García-Bragado i Acín

Vocal representante del Ayuntamiento del Prat de Llobregat
Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros

Vocales representantes de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona
Sr. Josep Ma Basáñez i Villaluenga
Sr. Joan J. Llonch i Pañella

Vocal representante de la Asociación de Empresas Estibadoras
Sr. Xabier Ma. Vidal i Niebla

Vocal representante de la Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos de Barcelona
Sr. Jordi Forné i Ratés

Vocales en representación sindical
Sr. José Pérez i Domínguez (Fetcomar CCOO)
Sr. Joan Moreno i Cabello (UGT de Catalunya)

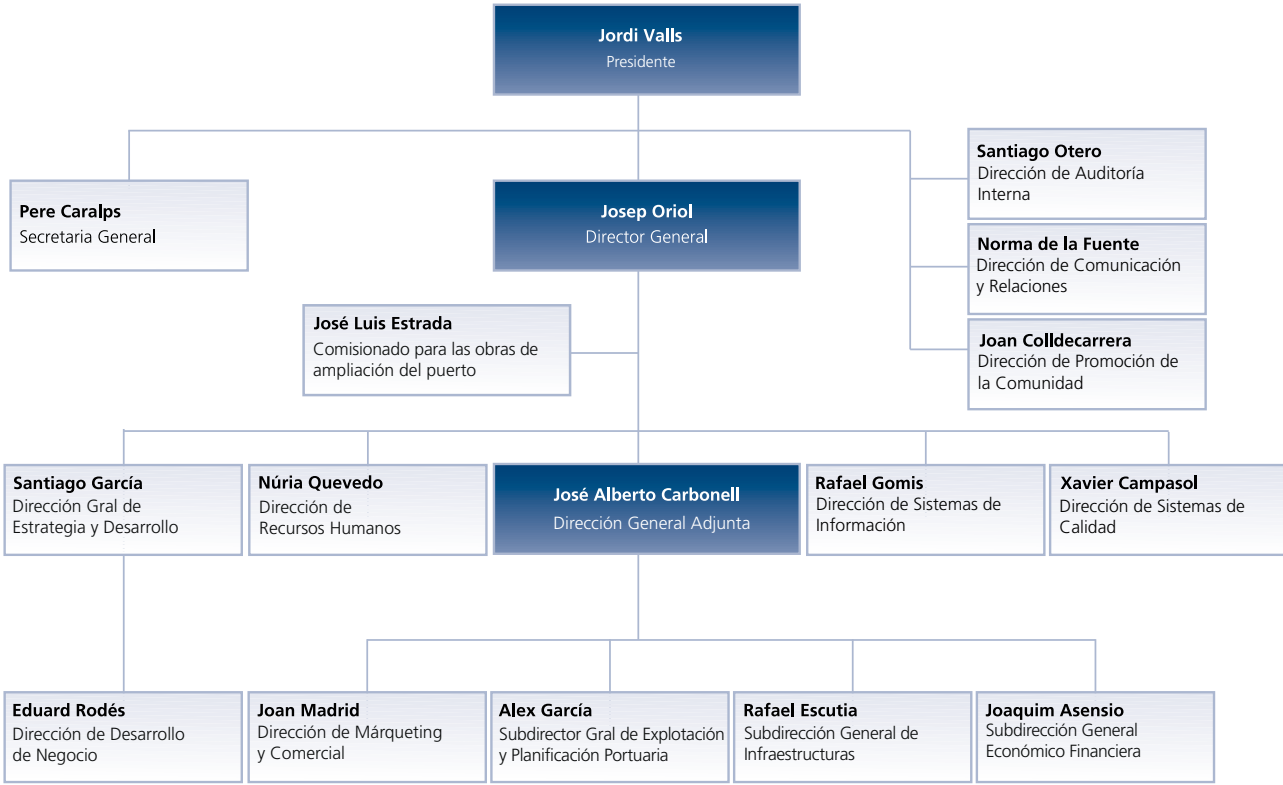
Secretario (no consejero)
Sr. Pere Caralps i Riera

El Presidente

El presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona es designado por la Generalitat de Catalunya y aceptado por el ente Puertos del Estado. El presidente puede simultanear su cargo con el de presi-

dente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se deriven de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.

ORGANIGRAMA





Los Grupos de Mejora es un sistema participativo en el que las personas que trabajan en la APB pueden influir en la dinámica de la organización



ÓRGANOS DE GESTIÓN

El Director General

El director es nombrado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del presidente. El director informa mensualmente al Consejo de Administración de la evolución de tráficos, aspectos económicos y otros aspectos relevantes de la gestión.

ÓRGANOS DE ASISTENCIA

El Consejo de Navegación y Puerto

Es un órgano de asistencia y de información de la Capitanía Marítima y del presidente de la Autoridad Portuaria, en el que pueden estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten, y que, además, se aprecie un interés directo y relevante para el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir de forma eficaz.

3.3 Sistema de Gestión y Control de Procesos

Para mejorar la toma de decisiones y la gestión de la organización, se dispone de órganos de gestión, no vinculantes ni obligatorios de manera legal, que permiten analizar en conjunto los temas relevantes y la toma de decisión tan colegiada como sea posible entre la alta dirección de la APB. Estos órganos son:

Comité Ejecutivo

Es el órgano de gestión y ejecución de la APB y se reúne una vez a la semana. En el ejercicio que es objeto esta memoria, formaban parte del Comité: el presidente, el director general, el secretario general, los cuatro subdirectores generales y el director de Auditoría Interna, en calidad de secretario.

Comité de Dirección

Órgano de gestión del cual forman parte las diversas áreas de funcionamiento de la APB representadas por los subdirectores generales y directores, y con la presencia del presidente, del director general y del secretario general. Se reúne una vez cada tres semanas.

La gestión de la organización se basa en el principio de precaución fundamentado en criterios de valoración del riesgo. A causa de la diversificación de las actividades de las empresas del grupo, cada una de ellas ejerce su política de control y evaluación de riesgos, de acuerdo con la política general de la APB.

El año 2007, el equipo directivo ha formulado los objetivos estratégicos y operativos para el periodo 2008-2009. Estas iniciativas se han desplegado de forma que implican a todo el personal de la Autoridad Portuaria (Plan de Empresa).

La implantación, la coordinación y el seguimiento del despliegue estratégico se realizan con la estructura denominada Comités de Progreso, integrados por las personas que participan en los proyectos y las iniciativas más relevantes de la APB. Hay cuatro Comités de Progreso, cohesionados por el Comité Gestor.

A partir del análisis interno de los resultados de la autoevaluación según el Modelo de Excelencia EFQM y el ciclo de planificación estratégica, el Comité de Estrategia se ha reunido de manera sistemática para alinear el Plan Estratégico y el Plan de Empresa.

- Comité de Estrategia, relacionado con el planteamiento estratégico general del Port de Barcelona y el propio de la Autoridad Portuaria, así como el seguimiento y el control.

- Comité de Transformación, que tiene el objetivo de impulsar las acciones de cambio cultural interno y conseguir el grado de implicación y vinculación necesarias, centrándose en tres ejes: procesos, personas y sistema organizativo.

- Comité de Comunicación, con el objetivo de informar sobre el seguimiento del proyecto y la organización, integrando las diversas iniciativas de comunicación interna y externa.

- Comité de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), con el objetivo de impulsar la incorporación gradual de la RSC en la filosofía de la empresa, en el modelo y sistema de gestión vinculada a la mejora y la eficiencia y en su cultura, valores y prácticas esenciales que deberán tener en cuenta todos los grupos de interés.

Grupos de Mejora

En el sí de los Comités de Progreso se han constituido los Grupos de Mejora, la misión de los cuales es estudiar las situaciones y los problemas concretos y proponer alternativas y soluciones adecuadas.

Los Grupos de Mejora conforman un sistema participativo mediante el cual las personas que trabajan en la APB pueden influir en los cambios y en la dinámica de la organización.





La APB está sujeta a diversas auditorías y controles, para dar la máxima transparencia a los apartados económicos



3.4 Principio de transparencia

La APB, organismo público, aplica el principio de transparencia que le es propio en sus tres ámbitos de actuación: el social, el medioambiental y el económico. Para llevar a cabo el principio de transparencia, dispone de una serie de instrumentos que garantizan el cumplimiento y que, al mismo tiempo, sirven para evaluar la gestión.

SOCIAL

Comité de Seguridad y Salud

Este órgano está formado por los sindicatos y los representantes de la empresa. Su actividad principal consiste en realizar consultas periódicas en materia de prevención y riesgos laborales, según lo que prevé la ley y velar para que se cumplan. Las reuniones del Comité tienen carácter mensual.

Comité de Calidad de Sistemas de Calidad

Está formado por personal del Departamento de Calidad. Tiene la función de revisar que el sistema de calidad cumpla los requisitos de la ISO 9001. Se reúne trimestralmente.

Comité para los manuales de servicios

Cada tipo de tráfico tiene un comité específico. Realiza el seguimiento de los diversos proyectos. Los miembros son nombrados por la APB y previamente consensuados con los implicados en el tráfico. Se reúnen una o dos veces al año.

MEDIOAMBIENTAL

Comisión Ambiental de Infraestructuras del Delta

Es la encargada de aprobar el programa de vigilancia ambiental global del Plan director del Port de Barcelona. Se incluirá en cada proyecto de construcción de las actuaciones que integran el Plan director. La Comisión está integrada por todos los técnicos de las administraciones implicadas.

Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras en el delta del Llobregat

Comisión creada mediante un convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya. Se encarga de realizar el seguimiento medioambiental de un conjunto de infraestructuras en el delta del río Llobregat. La Comisión Mixta debe velar por la aplicación por parte de los promotores de los diversos proyectos y los Programas de Vigilancia Ambiental, de acuerdo con lo que prescriben las declaraciones de impacto ambiental correspondientes. Asimismo, de conformidad con los programas de vigilancia ambiental, promueve las actuaciones previas de los promotores para preservar mejor el medio ambiente.

Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de la Desviación del río Llobregat. Convenio entre el Ministerio de Medio Ambiente y el DMAH de la Generalitat

Con el objetivo de integrar en un solo equipo todos los organismos que participan en el control de las obras, desde el punto de vista ambiental, vigilando la aplicación y la eficacia de las medidas correctoras y proponiendo, si es necesario, la modifi-

cación de éstas, o bien, medidas complementarias, se constituirá, con anterioridad a la licitación de las obras, la Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las Obras, integrada por técnicos de las administraciones implicadas. Con anterioridad

a las obras, la Comisión tendrá que aprobar la nova programación de los trabajos. Esta comisión debe informar de los proyectos referentes a la ampliación de caminos de accesos y la creación de vertederos, entre otros.

ECONÓMICO

La APB está sujeta a diversas auditorías y controles,

así como a la remisión de información para hacerla pública, con la finalidad de dar la máxima transparencia a los apartados económicos.

1. Auditoría financiera externa

- Cuentas anuales
- Informe de gestión

2. Auditoría interna de la APB

- Procedimientos
- Control de ingresos
- Control de gastos
- Control de inversiones
- LOPD
- Otros

3. IGAE. Intervención General de la Administración del Estado

- Información trimestral (balance, PyG, movimientos significativos)
- Resumen anual
- Auditoría de control anual: ingresos y gastos, contratación, recursos humanos

4. Tribunal de cuentas

- Resumen anual. Informe financiero
- Resumen anual. Contratos efectuados
- Posibles auditorías en este sentido

5. Organismo público Puertos del Estado

- Información mensual del cierre contable
- Información anual contable
- Auditorías diversas (no periódicas)

6. Banco de España

- Información contable, trimestralmente
- Información anual

7. Comisión Europea

- Información y seguimiento de inversiones, financiadas con fondos europeos (fondos de cohesión/FEDER) Se remite a través del organismo público Puertos del Estado
- Auditorías que se consideren oportunas de realizar al respecto

8. Banco Europeo de Inversiones

- Remisión de cuentas anuales

9. Instituto Nacional de Estadística

- Remisión de cuentas anuales

10. Entidades financieras

- Remisión de cuentas anuales

11. Boletín Oficial del Estado

- Remisión de cuentas anuales para publicarlas

12. Ministerio de Fomento

- También puede establecer auditorías de control (no periódicas)



3.5 Empresas participadas

La APB dispone de una estructura de empresas participadas, con el objetivo de complementar su oferta a la comunidad logística portuaria.

La APB está presente en los consejos de administración de estas empresas mediante consejeros que son directivos de la APB. Asimismo, el presidente de la APB preside los consejos de las empresas participadas mayoritariamente.

GERÈNCIA URBANÍSTICA PORT 2000 / Participación: 100%



Creada para gestionar, en representación de la APB, la reforma urbanística del Port Vell, incluye en muelle de España (Maremagnum, L'Aquàrium, teatro Imax Port Vell y Cines Maremagnum), el muelle de la Barceloneta (Marina Port Vell y Marina Barceloneta'92), el muelle del Depósito (Palacio de Mar, Museo de Historia de Catalunya) y el muelle Barcelona (World Trade Center Barcelona). El Port Vell se ha configurado en el entorno de cuatro ejes: ocio, cultura, deportes y negocio.

WORLD TRADE CENTER BARCELONA SA / Participación: 52,27%



Inaugurado en el año 1999, está dotado con las últimas novedades tecnológicas. Reúne, en un único entorno, una amplia gama de servicios e instalaciones, así como el acceso al mundo de los negocios internacionales. Ofrece 35.000 m² de espacios para alquiler de oficinas. Dispone de 6.500 m² para zonas comerciales, 5.000 m² destinados a salas de convenciones y congresos, y más de 800 plazas de aparcamiento. Además, dispone de un hotel.

CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA / Participación: 51%



CILSA gestiona la ZAL, terreno propiedad de la APB situado en los términos municipales de Barcelona (ZAL I), El Prat (ZAL II) y Toulouse (ZAL Toulouse). Esta empresa dispone de memoria de responsabilidad social.

SOCIEDAD ESTATAL DE ESTIBA Y DESESTIBA DEL PORT DE BARCELONA, SA (ESTIBARNA) Participación: 50,85%



La Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Port de Barcelona actúa como departamento de recursos humanos de las empresas estibadoras del Port de Barcelona, suministrando personal capacitado, especializado y debidamente formado que realiza las operaciones portuarias.

CATALANA DE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS, SL / Participación: 49,00%

Empresa propietaria de la empresa MEPSA, que es la titular de una concesión de 49 ha situada en el muelle de Inflamables. Su actividad principal es la de gestionar el parque de terminales portuarias ubicado en este espacio.

TERMINAL MARÍTIMA ZARAGOZA SL / Participación: 27,08%

Se inauguró en el año 2001 con el objetivo de consolidar y extender uno de los mercados estratégicos del Port de Barcelona: Aragón y su área de influencia.

PORTIC BARCELONA SA / Participación: 25,18%

Nace de la iniciativa de la APB y del apoyo de las empresas privadas de la comunidad logística del Port de Barcelona. PortIC es la plataforma de comercio electrónico para todos los agentes de la comunidad logística portuaria.

CREUERS DEL PORT DE BARCELONA SA / Participación: 20,00%

Empresa creada a principios del año 2000, que gestiona las terminales de cruceros del Port de Barcelona, con la finalidad de asegurar el nivel inversor que demanda el sector y de mantener una relación más próxima con los clientes.



Otras participaciones

MARINA PORT VELL SA / Participación: 14,98%

Empresa ubicada en el muelle deportivo de Barcelona, gestiona amarres de embarcaciones deportivas.

BARCELONA REGIONAL / Participación: 11,76%

La Agencia Metropolitana de Desarrollo Urbanístico y de Infraestructuras SA fue constituida en el año 1993 y está integrada por entidades y empresas del sector público. Define y desarrolla infraestructuras urbanísticas de la Región Metropolitana de Barcelona.

PUERTO SECO MADRID SA / Participación: 10,20%

Fue constituido en el año 1995 juntamente con Puertos del Estado, Puerto de Algeciras, Puerto de Bilbao y Puerto de Valencia con la finalidad de crear una terminal intermodal que conecte, mediante la red ferroviaria, con el puerto de origen o de destino.

MARINA BARCELONA '92 SA / Participación: 8,07%

Constituida en el año 1990, inició su actividad en el 1992 como concesión portuaria. Se dedica a la reparación de embarcaciones pequeñas. Últimamente, está especializándose en los yates de esloras superiores a los 40 metros.

3.6 Dimensión de la organización

	APB	CILSA	PORT VELL	WTCB	ESTIBARNA	Total
Número de empleados	535	21	6	0*	1.068	1.599
Ventas netas (Miles de euros)	158.107	24.856	3.129	18.002	89.364	293.458

*Gestionada por Gestión y Servicios Trade Center, S.A (GIS)



04. Port creador de valor

4.1 Hechos destacables

4.2 Impacto económico y presencia en el mercado

4.3 Resultados económicos de la APB

4.4 Cuadros de resultados consolidados



4.1 Hechos destacables

- 73,8 millones de euros de beneficio neto: un incremento de 57,6 millones d'euros respecto al ejercicio anterior.
- Fuerte incremento de los ingresos:
 - Aumento del 13% de la cifra de negocio
 - Incremento de l'11% de los ingresos de explotación
- Buenos registros de tráfico:
 - se han superado los 50 millones de toneladas
 - 2,6 millones de TEU
 - 2,9 millones de pasajeros
- Incremento moderado de los gastos:
 - 6% de aumento de los gastos de explotación
 - Se han aumentado los gastos de personal un 10%
- El *cash flow* ha superado los 100 millones de euros.
- Se han dedicado 186,6 millones de euros a inversión, buena parte a las obras de ampliación del Port.
- China y España son los principales mercados del Port de Barcelona.
- Mejora un 15,13% la seguridad de los contenedores en el Port.
- Barcelona se consolida como centro de autopistas del mar.



4.2 Impacto económico y presencia en el mercado

Situado en un lugar geográfico privilegiado, el Port de Barcelona es uno de los puertos de más crecimiento y potencial económico de Europa.

El Port de Barcelona es una infraestructura clave para la economía y representa un 1,6% del PIB de la economía catalana. En su entorno inmediato se concentran el 39% de las industrias de la provincia.

La ubicación del Port, la calidad de los servicios que ofrece y la interconexión con todos los medios de transporte, sitúan al Port de Barcelona y su entorno como la concentración más grande de actividad logística de la Península Ibérica y del sur de Europa, con más de 1.300 hectáreas.

El Port de Barcelona es el conjunto de empresas que opera como una gran organización de servicios para el sector logístico y el comercio exterior. El 11% de las mercancías que se mueven en Catalunya pasan por el Port de Barcelona; el puerto da servicio al 75% del comercio exterior de Catalunya y al 25% de España.

La actividad del Port y su competitividad repercuten directamente en el desarrollo económico de Catalunya y España. El valor de las mercancías que han pasado por el Port de Barcelona durante el año 2007 se aproxima a los 28.000 millones de euros, con un valor añadido bruto próximo a los 2.000 millones de euros. Se estima que las empresas portuarias generan más de 16.000 lugares de trabajo directos y unos 58.000 indirectos.

El Port de Barcelona es el primer puerto de Europa



El de Barcelona es uno de los puertos de más crecimiento y potencial económico de Europa



en cruceros y un magnífico dinamizador del turismo. El tráfico de pasajeros ha crecido un 13% y ha registrado un nuevo récord histórico con 1,8 millones de pasajeros en este año 2007. Se estima que por cada euro que ingresa la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) procedente de cruceros, la ciudad ingresa más de 30 euros.

El Port de Barcelona es un importante motor de generación de riqueza:

- Por cada 100 de rentas producidas por el Port de Barcelona se generan 45 de riqueza adicional a la economía.
- Por cada 2 lugares de trabajo portuarios se genera 1 lugar de trabajo adicional al resto de sectores económicos.

4.3 Resultados económicos de la APB

La APB, con unos resultados sólidos, en el ejercicio 2007, ha superado los 50 millones de toneladas con un incremento del 8% respecto al año anterior. Los contenedores han sumado 2,6 millones de TEU con un crecimiento anual del 13%. Al cierre del ejercicio, la APB había obtenido un beneficio neto de 73,8 millones de euros, que superan en 57,6 millones a los del ejercicio anterior. Además del crecimiento del tráfico, cabe destacar el importante aumento de los ingresos por concesiones en el territorio portuario. La cifra de negocio de la APB ha registrado un crecimiento anual del 13% hasta alcanzar los 158,1 millones de euros, en que destaca el incremento del 24% en el *cash flow*.

Un crecimiento moderado del 6% en la totalidad

del conjunto de los costes de explotación ha contribuido a la mejora significativa de los resultados. Los costes de personal se han mantenido como partida principal y han registrado un incremento anual del 10%.

El aumento del endeudamiento para financiar la ampliación del Port ha supuesto unas pérdidas financieras de 9,7 millones de euros. Se dispone del Fondo de Cohesión Europeo, para contribuir a los grandes esfuerzos de inversión que conllevan las obras de ampliación para la APB. De hecho durante el año 2007, el 57% de las inversiones se han destinado a estas obras de ampliación.

Cabe destacar también las inversiones en el *hinterland* donde se ha impulsado la terminal marítima de Toulouse, que se suma a las nacionales y también la adquisición del 49% de la Sociedad Catalana de Infraestructuras Portuarias SL, propietaria del 100% de MEPSA, Muelles y Espacios Portuarios SA, cuya actividad es gestionar el parque de terminales portuarias ubicado en el muelle de Inflamables.

Durante el año 2007, las inversiones destinadas al beneficio público han alcanzado los 488.091 y se han destinado a las medidas correctoras de la playa del Prat, la urbanización de la Calle 3, la construcción de la plaza del Mar y el polideportivo de la APB.

En este ejercicio, la aportación estipulada por Puertos del Estado en el 4% de los ingresos percibidos en concepto de tasas ha sido de 5.429.552 euros. Paralelamente, la APB aporta 4.515.000 euros al Fondo de Compensación Interportuario. Este fondo se creó como instrumento de distribución de recursos del sistema portuario estatal.

La APB declara que este año no se han impuesto sanciones o multas por incumplimiento de leyes.

4.4 Cuadros de resultados consolidados

La APB es consciente que su actividad produce impactos económicos directos e indirectos en su entorno y, por lo tanto, se esfuerza en superar las cifras económicas cada año.

	Ejercicio 2007	Ejercicio 2006	Ejercicio 2005
VALOR GENERADO POR LAS EMPRESAS	284.949	257.361	232.536
Por prestación de servicios portuarios	147.492	139.360	122.384
Trabajos efectuados por el grupo para el inmovilizado	558	491	452
Otros ingresos de explotación	136.899	117.510	109.700
Valor económico distribuido	181.989	158.875	144.741
Salarios y ventajas de los empleados	119.309	106.564	100.366
PAGOS AL GOBIERNO			
Fondo de Compensación Interportuario	4.515	4.526	3.501
Tributos	2.540	2.549	2.442
Financiación Puertos del Estado	5.430	5.047	4.489
Gastos financieros y gastos asimilados	21.126	13.959	10.279
EBITDA	124.382	112.159	98.024

05. Port de los Clientes

5.1 Hechos destacables

5.2 El Port de Barcelona, una gran empresa de servicios

5.3 Port de Barcelona, pionero en calidad

5.4 Port eficiente

5.5 Port seguro



5.1 Hechos destacables

- Realización de reportajes a medios de comunicación como Barcelona TV, Com Ràdio y *El Periódico de Catalunya*.

- Primera edición de la Barcelona World Race.

- Exposición sobre los 100 años del edificio de Portal de la Pau.

- Consolidación del Centro de Documentación Marítima como entidad de referencia en cuestiones relacionadas con la historia y el patrimonio marítimo y portuario en Catalunya, mediante la firma de un convenio de colaboración con el Consorcio de las Reales Atarazanas y el Museo Marítimo de Barcelona.

- Organización de campeonatos deportivos: 10º Torneo de Fútbol Sala, 9º Torneo de Frontenis y 9º Torneo de Tenis.

- Presencia en ferias internacionales: SITL París, SIL Barcelona, Transporte Logístico de Munich y SITL Asia a Shangai.

- Inauguración de una nueva terminal de cruceros del Grupo Carnival, Palacruceros.

- Barcelona bate su nuevo récord de cruceros.

- Inicio del Proyecto Mercurio para mejorar la calidad del transporte por carretera entre los cargadores y las instalaciones portuarias.

- Realización de campañas de donación de sangre.

- Barcelona anfitriona del Taller Interregional de Gestión Portuaria de la ONU.

- El Port de Barcelona aprueba el manual de ayuda a la navegación.

5.2 El Port de Barcelona, una gran empresa de servicios

El Port de Barcelona ofrece una logística orientada al cliente y una prestación de servicios integrales, especializados y de calidad, con la finalidad de favorecer la competitividad y la proyección internacional de la comunidad logística portuaria. El objetivo fundamental es asegurar las operaciones comerciales entre los medios de transporte terrestre y marítimo y las empresas.

La APB presta servicios de manera directa a los barcos que atraquen al Port. Durante el año 2007, 9.942 barcos han hecho escala en el Port de Barcelona. Además, regula la prestación de otros productos y servicios que ofrece a través de terceras empresas. A través de sus empresas, la Autoridad Portuaria complementa su oferta a la comunidad logística portuaria:

- Estibarna facilita los servicios de estibadores y suministra personal capacitado.

- CILSA alquila a las empresas espacios en la Zona de Actividades Logísticas.

- WTC ofrece oficinas de alquiler y salones para convenciones y congresos.

- Port 2000 alquila espacios y se presenta como zona lúdica al servicio de la ciudad.



El Port de Barcelona ha sido uno de los primeros del mundo en obtener la calificación ISO 9001



5.3 Port de Barcelona, pionero en calidad

El Port de Barcelona implantó el Sistema de Calidad, en el que participan los diferentes actores clave de la Comunidad Logística, con la finalidad de mejorar continuamente los procesos y la prestación de servicios persiguiendo la satisfacción del cliente. Ha sido uno de los primeros puertos del mundo en obtener la calificación ISO 9001 y en impulsar un plan de calidad compartido entre los diferentes operadores de la comunidad portuaria.

Se dispone de un programa de garantías que establece los compromisos de seguridad, de agilidad y de coordinación en la inspección para las mercancías durante su paso por el Port. En caso de incumplimiento de los compromisos asumidos, se indemniza económicamente al cliente final.

- Garantía de Seguridad Total de la mercancía
- Garantía de Tráfico Inmediato
- Garantía de Despacho FCL de importación
- Garantía de Inspección Física Coordinada

En el ejercicio 2007 se han llevado a cabo 18.284 inspecciones y se han activado un total de 29 garantías.

El Equipo de Calidad es el encargado de controlar y asegurar el estado de las mercancías y ofrecer transparencia en las operaciones portuarias. Además, elabora informes que se entregan al receptor de la mercancía y recoge la actuación del equipo ante las incidencias detectadas en el recinto, el contenedor o las mercancías.

5.4 Port eficiente

Para convertir el Port de Barcelona en un puerto competitivo, es necesario trabajar en la eficiencia y la seguridad de los procesos portuarios. Con este objetivo se han creado diversos instrumentos que posibilitan una velocidad y una flexibilidad máximas. Un ejemplo es el grupo de trabajo Foro Telemático, que define los procedimientos que simplifican y agilizan los procesos de intercambio de información entre empresas y las administraciones implicadas en el transporte marítimo de mercancías.

Para mejorar los procesos portuarios a los clientes se creó PortIC, una plataforma de comercio electrónico dirigida a la comunidad logística portuaria, el "Port sin papeles". Este servicio supone un avance sustancial en la competitividad del Port de Barcelona.

La eliminación del papel en la tramitación de los documentos implica ahorro de espacio, de tiempo y de servicios de mensajería, y también el aumento de la claridad en el circuito documental y la posibilidad de operar desde otros lugares del mundo.

Para facilitar la relación entre las empresas de transporte y las empresas que operan en el Port se creó Proatrans (Plan de regulación y ordenación de acceso al transporte vinculado al Port de Barcelona) a partir del Plan Petra (iniciativa del Ministerio de Fomento) que regula y ordena el acceso del transporte en el Port de Barcelona.

1. El Servicio de Atención al Cliente (SAC)

El SAC da respuesta a las quejas o reclamaciones, así como a las consultas, las solicitudes y las sugerencias de los usuarios y los clientes finales del Port

de Barcelona. Es el instrumento estratégico para mantener el diálogo y reforzar la transparencia con este grupo de interés. Durante el año 2007, se han recibido 323 consultas y reclamaciones, a través de este servicio.

El Observatorio de Competitividad y Costes Marítimos ofrece un servicio de análisis de los conceptos e importes de las facturas que reciben los usuarios por parte de los operadores, así como información sobre costes medios de cada concepto y un análisis de corredores logísticos. También se ofrece un servicio personalizado de atención a expedidores y receptores de mercancías con el objetivo de reforzar la transparencia y optimizar las operaciones comerciales que se realizan a través del Port de Barcelona.

Desde el SAC se impulsan iniciativas de sensibilización, de información y de formación en aspectos de interés puntual para cada uno de los colectivos destinatarios. También se han potenciado otros canales de comunicación con los clientes y usuarios como la entrevista personal, el correo electrónico, la web o el diario digital CCLink y las notas de prensa.

El SAC cuenta con un instrumento informático de primer nivel, el Selligent, para gestionar las relaciones estratégicas con los clientes y usuarios, que permite una primera aproximación al marketing relacional.

2. El Servicio de Acceso Unificado

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) fue creado como ventana única con la misión de hacer accesible la tramitación y la obtención de información sobre los servicios que ofrece la Autoridad Portuaria de Barcelona a los usuarios del Port y los ciuda-

danos con la intención de solventar los problemas y facilitar las relaciones.

Las líneas estratégicas son:

- Potenciar la web como canal de comunicación entre la APB y sus clientes y usuarios del Port, con el objetivo de facilitar este contacto y generar ahorro de costes por ambas partes.
- Implantar un sistema de seguimiento de asuntos de la APB con el fin de mejorar la gestión de las relaciones con los clientes, aumentando el grado de conocimiento y control de los responsables de los servicios.
- Potenciar el SAU en el papel de ventana única de la Autoridad Portuaria de Barcelona, con el objetivo de centralizar la información presencial y no presencial a clientes y usuarios.
- Profundizar en la especialización y la formación de las personas de SAU con la finalidad de mejorar el conocimiento del negocio y la atención a los clientes.

3. Servicios de inspección

En el transcurso del año 2007, se han desarrollado y ampliado las medidas de seguridad en el Port de Barcelona.

En el Port de Barcelona se llevan a cabo numerosas inspecciones para controlar el paso de la mercancía que pueda ser perjudicial para los consumidores.

Estas inspecciones se realizan en el PIF (Punto de Inspección en la Frontera), que aglutina los servicios de inspección en una sola ubicación física.



Los organismos encargados de estas actividades son:

- **Aduana:** tiene potestad para proceder a la inspección física de las mercancías.
- **Sanidad Exterior (Delegación del Ministerio de Sanidad y Consumo):** analiza las mercancías destinadas al consumo humano y medicofarmacéuticas.
- **Sanidad Animal** (Dirección Provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación): lleva a cabo el control de las mercancías de origen animal

destinadas al consumo humano, animales vivos y productos que puedan transmitir enfermedades a los animales.

- **Sanidad Vegetal** (Dirección Provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación): inspecciona las mercancías de origen vegetal para el consumo humano o animal.
- **Centro de Asistencia Técnica e Inspección del Comercio Exterior (Dirección Territorial de Comercio):** realiza el control de calidad comercial en importaciones y exportaciones, especialmente de produc-

5.5 Port seguro

La complejidad de la instalación portuaria, además de la proximidad a la ciudad, obliga a ser estrictos en la seguridad y la protección en el Port de Barcelona. A lo largo del año 2007, se han desarrollado y ampliado las medidas de seguridad en el Port. Ante cualquier incidencia, las medidas de detección de problemas o dispositivos de alarma son inmediatas y permanentes (24 horas todo el año).

Durante el año varios gobiernos y entidades privadas han realizado auditorías de seguridad. Inspectores de la Unión Europea y de la US COAST Guard han evaluado las condiciones de seguridad y de protección de las instalaciones del Port de Barcelona.

En el marco del convenio de colaboración firmado con el Ayuntamiento de Barcelona en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, cabe destacar la incorporación de nuevas unidades de extinción más eficientes y potentes.

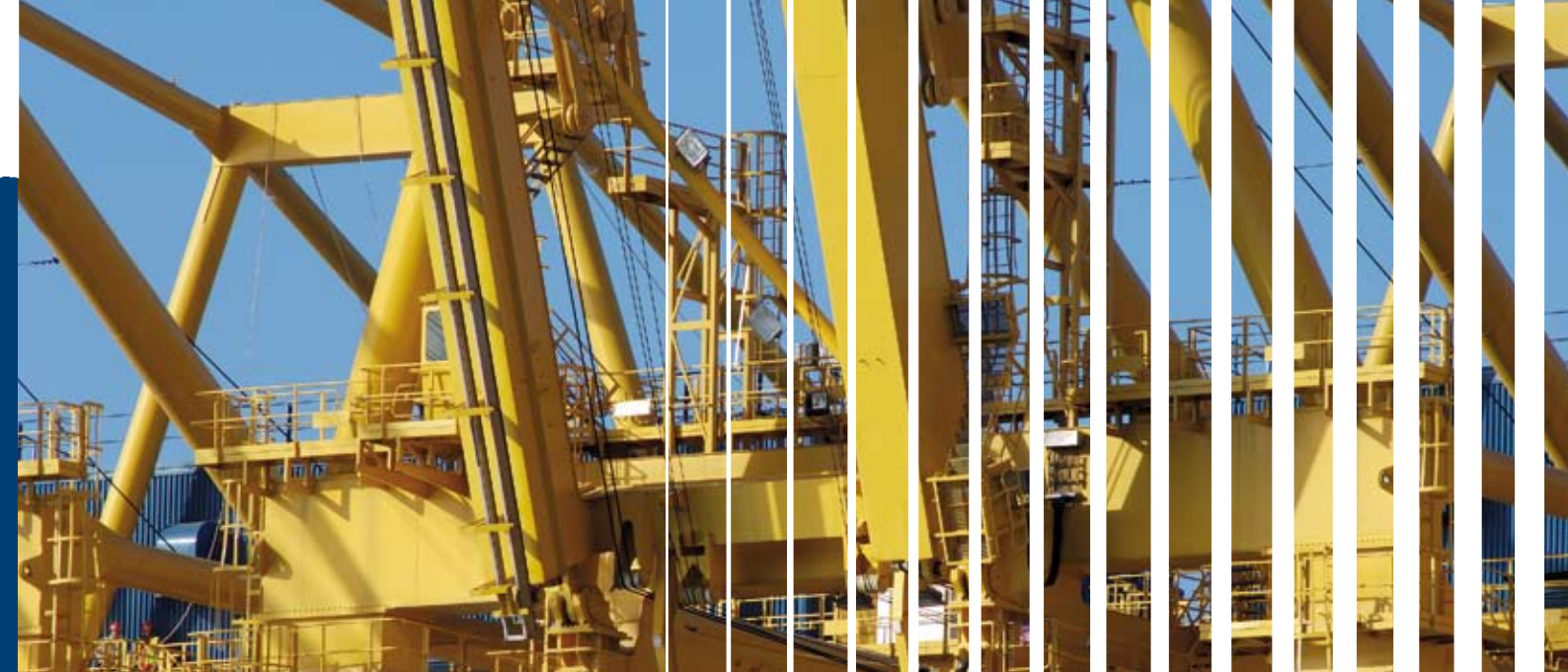
La formación específica de bomberos para el ámbito portuario durante el año 2007, se ha subscrito a cuatro ediciones del curso de extinción de incendios de barcos. Los cursos se han impartido en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos de Gijón y han participado 63 bomberos y mandos.

Con la formulación del Programa de Emergencia Interior se definieron los procedimientos en caso de emergencia, durante este año se han realizado simulacros generales en dos escenarios diferentes.

La APB dispone de un cuerpo policial propio, la Policía Portuaria, que se coordina con la Guardia Civil y la Policía Nacional y se encarga de velar por la seguridad en todo el recinto portuario. Este año, la plantilla de la Policía Portuaria se ha incrementado con 32 nuevas incorporaciones.

06. Port de los Trabajadores

- 6.1 Perfil de los trabajadores
- 6.2 Igualdad de oportunidades
- 6.3 Libertad de asociación
- 6.4 Desarrollo profesional y personal
- 6.5 Comunicación interna
- 6.6 Salud y seguridad
- 6.7 Prestaciones sociales y conciliación



Los empleados son el apoyo fundamental para poder desarrollar las actividades de la APB. El objetivo es captar y retener los mejores profesionales y, en este contexto, los beneficios sociales tienen un papel importante en su satisfacción.

Los datos que se ofrecen a continuación corresponden únicamente a la APB. La información del resto de empresas se aportará en próximas memorias.

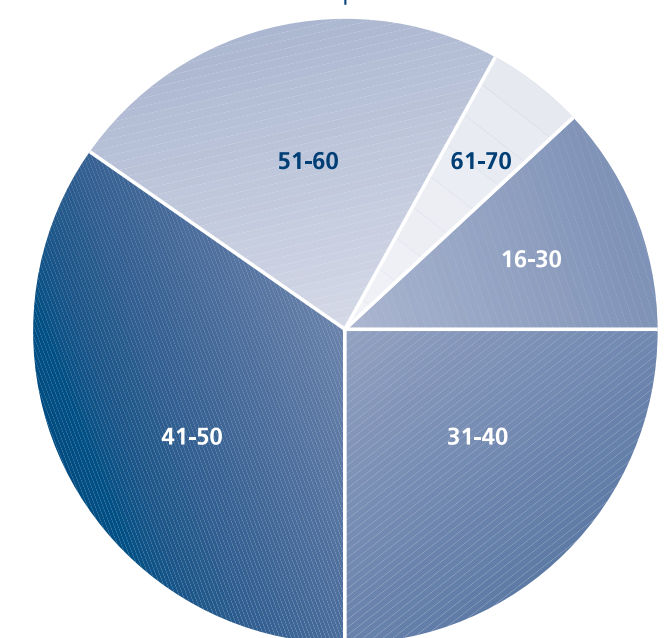
6.1 Perfil de los trabajadores

La plantilla de la APB dispone actualmente de 535 trabajadores, históricamente se han dividido en plantilla técnica y administrativa, la policía portuaria y el personal de mantenimiento. Estos son los números más significativos.

CLIENTES	2006	2007	Var%
Temporal	14	26	86%
Fija	518	509	-2%
Total	532	535	1%

El 86% de la plantilla está dentro de convenio, lo que representa un total de 462 trabajadores, ante 73 fuera de convenio. Respecto a la población total por edad, en el año 2007 se han mantenido los mismos porcentajes que en años anteriores. El grupo de edad más importante continúa siendo el de 40 a 50 años.

Plantilla por edad



La plantilla de la APB es una plantilla muy estable, con una rotación casi nula. Esta rotación se debe prácticamente en su totalidad a las altas y las bajas de los contratos temporales.

Asimismo, se considera que los resultados obtenidos en el 2007 en tasa de absentismo laboral han sido buenos. Sumados los días perdidos por enfermedad común y accidente laboral, la tasa de absentismo alcanza el 3,05 con una pérdida media de 22,20 días de baja.

En la APB se ha asumido el compromiso de adaptación gradual de la Ley de igualdad, las cifras de este año así lo demuestran.



La APB mantiene políticas de participación hacia los trabajadores para promover su desarrollo profesional y personal



	2006	2007	Variación
Hombres	402	398	-1%
Mujeres	130	137	5%

Las relaciones laborales se enmarcan dentro del II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, con vigencia de seis años (2004-2009). La negociación colectiva se desarrolla dentro de este marco con la posibilidad de negociar acuerdos de forma local en complementos retributivos, distribución de la jornada, vacaciones, etc.

El nivel retributivo de la plantilla, superior al salario mínimo interprofesional, está establecido en el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, con la excepción del personal directivo, las retribuciones del cual están reguladas por la Comisión Interministerial de Retribuciones del Gobierno Central.

La APB lleva a cabo un proceso de evaluación de los resultados y las competencias para todos los trabajadores, a partir de esta valoración se establecen un plan de objetivos para cada trabajador y una retribución variable en función del cumplimiento de objetivos.

6.2 Igualdad de oportunidades

El Departamento de Recursos Humanos de la APB actúa de forma que garantiza la igualdad de oportu-

nidades y la captación de talento en los procesos de selección, de manera que todos los candidatos reciben el mismo tratamiento y no existe discriminación de sexo, raza, parentesco u otras razones diferentes de los requerimientos establecidos para la vacante.

A lo largo de la historia de la APB, no se ha producido ningún incidente de discriminación por razón de raza, religión o sexo, hecho que constituye un motivo de satisfacción para la organización.

6.3 Libertad de asociación

Las relaciones laborales entre la empresa se basan en el diálogo y la concertación social dentro de un marco de responsabilidad y respeto por la libertad de asociación sindical y el reconocimiento del papel que tienen los representantes sociales en la dinámica de la organización.

Existe un comité de empresa que ha surgido de las elecciones sindicales y en el que están representados los trabajadores a través de tres organizaciones sindicales. Para agilizar los procesos de negociación con el Comité de Empresa, éste crea comisiones de trabajo para tratar los temas a medida que surgen.

Los trabajadores de la APB están bastante implicados en las relaciones laborales, como lo demuestra la participación superior al 90% en las elecciones sindicales de los últimos periodos.

6.4 Desarrollo profesional y personal

La APB mantiene una política abierta a la participación y a la iniciativa de los trabajadores, colaboradores y familiares para promover el desarrollo de toda persona en su integridad, profesional y personal.

La formación del personal es una de las apuestas de la APB, reforzada con la implantación del modelo de gestión por competencias. Durante el año 2007, se han llevado a cabo 82 acciones formativas colectivas y 66 de carácter individual, lo que supone una media de 33,23 horas por trabajador al año.

- **Formación de la Policía Portuaria**
Este colectivo, por su sistema de organización, recibe anualmente entre 60 y 120 horas de formación al año. En los cursos básicos de policía portuaria se recibe instrucción sobre temas relacionados con los derechos humanos, aspectos ambientales y protección del medio ambiente, entre otros.
- **Formación de técnico administrativo**
Debido a la heterogeneidad del colectivo, se desarrolla principalmente formación individualizada a través de cursos específicos impartidos generalmente fuera de la entidad. Este año se ha destinado esencialmente a la actualización y el mantenimiento de los conocimientos técnicos y al desarrollo de habilidades.
- **Formación en idiomas**
Se imparte formación de idiomas como el inglés, el italiano, el francés y el catalán. Se dirige al personal en plantilla, aunque, en caso de que haya plazas disponibles, se permite la asistencia de personas de otras empresas de la comunidad portuaria.

- **Formación en competencias**
Con motivo de la implantación del modelo de gestión por competencias, en el año 2006 se impartió un curso de formación sobre el modelo de competencias que se debe implantar dirigido al personal, en general, y otro a los mandos. El modelo de gestión por competencias supondrá una reorientación de la formación del personal dentro del convenio.

- **Plan de desarrollo**
La finalidad de este plan es proporcionar formación adicional a las personas que desarrollen su carrera profesional en la APB. Se trata de una formación a medio/largo plazo y supone una ayuda económica para poder realizarla. Normalmente, son personas que están realizando una carrera profesional específica relacionada con el departamento donde están trabajando, o universitaria para ampliar conocimientos específicos (másteres y postgrados).

Para fomentar la implicación y la participación de los trabajadores en los temas fundamentales de la APB, se han potenciado también las acciones de comunicación presencial, a través de jornadas de difusión dirigidas a todo el personal. También se ha inaugurado un programa de visitas al Port de Barcelona con el objetivo de acercar a los trabajadores a su entorno laboral.

6.5 Comunicación interna

Los instrumentos de comunicación interna tienen como objetivo crear una relación abierta entre la organización y los trabajadores. El principal canal es el ePORTal, la Intranet corporativa de la Autoridad Portuaria de Barcelona.



Para crear una cultura preventiva de la empresa, se forma y se informa sobre los riesgos laborales de toda la plantilla



6.6 Salud y seguridad

La gran diversidad de sectores de actividad, la ejecución de grandes obras, el volumen de los tráficos de mercancías y personas, así como los miles de ciudadanos, visitantes y trabajadores del recinto portuario integran un conjunto altamente complejo para la prevención de riesgos laborales.

La APB dispone de un Servicio de Prevención de Riesgos Laborales propio, dirigido a todas las personas que trabajan para la APB, que integra las especialidades de ergonomía, psicología, seguridad laboral, vigilancia de la salud e higiene industrial. El servicio de prevención lleva a cabo todas las funciones que le son propias, entre las que destaca la formación y la información sobre los riesgos laborales, y también las de seguimiento de todos los accidentes laborales.

Con el fin de crear una cultura preventiva de la empresa, se forma e informa sobre los riesgos laborales en la totalidad de la plantilla, y se realiza una labor específica con las personas que se incorporen a la entidad, con el manual de acogida.

Objetivos básicos

1. Combatir de forma activa la siniestralidad laboral.
2. Fomentar la auténtica cultura de la prevención de los riesgos en el trabajo, que asegure el cumplimiento efectivo y real de las obligaciones preventivas.
3. Reforzar la necesidad de integrar la prevención de los riesgos laborales en los sistemas de gestión de la empresa.

El Comité de Seguridad y Salud –con representación de los mismos trabajadores, los sindicatos y la empresa- está destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos, según lo que prevé el artículo 38 de la Ley de prevención de riesgos laborales. El Comité se reúne mensualmente con el objetivo de tratar cualquier aspecto relevante que pueda surgir en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales.

Servicios de Salud y Medicina

Los centros médicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona actúan como empresa colaboradora de la Seguridad Social con las ventajas de una asistencia personalizada, ofrecen una serie de servicios en beneficio de sus empleados (en activo y jubilados) y sus familiares inmediatos.

El Servicio de Salud es el responsable de integrar y coordinar todo el conjunto de servicios internos y externos relacionados con la salud y las consultas médicas, además de ofrecer prestaciones importantes.

También se presta asistencia sanitaria, en caso de necesidad, a quien transite por el territorio portuario, a los pasajeros de barcos y de ocio y a las tripulaciones de algunos barcos.

6.7 Prestaciones sociales y conciliación

La conciliación es un factor estratégico para la competitividad y la productividad empresarial. La APB se plantea este ámbito fundamental desde la identificación de indicadores de seguimiento a la

sensibilización de gestores y directivos como base previa para articular un plan integral de conciliación del trabajo con la vida personal y familiar.

Servicios médicos

El dispensario, situado en el muelle Bosch i Alsina, aglutina la mayoría de los servicios y ofrece desde medicina general, especialidades, fisioterapia y ATS, hasta todo tipo de pruebas y análisis. También hay un área de asistencia en el Servicio Médico del edificio ASTA para evitar que los trabajadores de este edificio se tengan que desplazar hasta Bosch i Alsina.

La Consulta de Enfermería consiste en el seguimiento de las enfermedades crónicas y el control de salud dirigido a grupos de población con factores de riesgo, tanto a nivel de promoción de hábitos saludables como de detección precoz de enfermedades.

Finalmente, los Servicios Médicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona también disponen de servicios concertados como son médicos de especialidades concretas, pruebas complementarias o centros hospitalarios concertados que permiten ofrecer un servicio integral de salud.

Mutua de previsión

La APB, a través de la Mutuality, ejerce la previsión social a todos sus asociados. La Mutuality está integrada tanto por socios activos como por socios pensionistas. Funciona a partir de los ingresos de los trabajadores y de la APB que, como socio protector de la Mutuality, cubre gran parte de la cuota de cada asociado. Algunas de las prestaciones son medicamentos, oftalmología, odontología, traslado, etc.

Seguro de accidentes

De acuerdo con el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, la APB tiene suscrita un seguro de accidentes para el personal dentro del Convenio. El personal directivo dispone también de una póliza de seguro equivalente.

Fondo social para empleados

El Fondo social tiene la finalidad de financiar las actividades de las personas que trabajen para la APB.

1. Para la promoción de los trabajadores que deseen realizar estudios reglados.
2. Ayudas de estudio para hijos de trabajadores menores de 26 años que realicen estudios de educación infantil, primaria, ESO, bachillerato, formación profesional o universitarios.
3. Situaciones excepcionales asistenciales. También pueden solicitar la ayuda, los trabajadores de la APB con hijos con discapacidad física o psíquica, menores de 26 años, que no realicen ninguna actividad retribuida.

Comedores

En el ámbito de la conciliación y la flexibilidad, las personas que trabajen en la APB disponen de un comedor subvencionado por la empresa situado en el edificio ASTA (Tramo VI).

Transporte

La APB, preocupada por la movilidad dentro del recinto portuario, ha impulsado un servicio de autobús, adscrito a la red del transporte público de



Barcelona, como línea la 88, que permite acceder a las diversas zonas e instalaciones portuarias.

Plan de pensiones

La APB dispone de un Plan de pensiones del sistema de aportación definida a favor de sus empleados. El promotor del Plan de pensiones es la APB, que realiza las aportaciones previstas condicionadas al hecho de que el partícipe también haga las aportaciones correspondientes. Las aportaciones del plan de pensiones durante este año han sido de 510.373 euros.

Guardería

Todas las personas que trabajen en el Port de Barcelona pueden utilizar los servicios que ofrece la escuela infantil Simphonie. Un proyecto educativo de calidad para niños de 4 meses a 3 años. Está ubicada dentro del recinto portuario, en el puerto logístico.

Asociación de Jubilados

La Asociación de Jubilados, Prejubilados y Pensionistas es una entidad sin ánimo de lucro destinada a fomentar la continuidad de la relación con la

empresa de los jubilados, pensionistas y prejubilados de la Autoridad Portuaria de Barcelona, especialmente llevan a cabo actividades y servicios de ocio.

Una de las oportunidades en el marco de la responsabilidad social es aprovechar la disponibilidad de estas personas para buscar formas de ayuda a las personas en activo mediante la prestación de determinadas actividades relacionadas con la conciliación de la vida personal y laboral.

El deporte y el ocio

La APB dispone dentro del recinto portuario de un importante conjunto de instalaciones deportivas equipadas para actividades como el tenis, el baloncesto, el voleibol, el aeróbic, el yoga, etc. Además, dispone de un club deportivo que reúne las diferentes secciones deportivas de la APB (vela, fútbol sala, fútbol 7, baloncesto, ciclismo, tiro olímpico, voleibol, frontón y actividades dirigidas: aeróbic, yoga...). También se promocionan otras actividades de ocio como el baile, la pesca e, incluso, hay una zona de barbacoa y recreo.

07. Port Ciudad

7.1 Cruceros

7.2 Port Ciudad

7.3 Museo Marítimo de Barcelona

7.4 Consorcio EL FAR

7.5 Faros

7.6 La Cofradía de Pescadores

7.7 El Port Solidario



La situación excepcional del Port en el corazón de Barcelona, hacer que forme parte directamente de la vida de la ciudad. La APB valora la relación puerto-ciudad y por ello favorece la apertura de la ciudad al mar, y ofrece espacios lúdicos para que la ciudadanía los pueda utilizar y disfrutar.

7.1 Cruceros

Debido al rápido crecimiento de tráfico de pasajeros de cruceros y del aumento de la capacidad de los barcos, ha sido necesario ampliar las terminales. El 24 de abril se inauguró la nueva terminal del Grupo Carnival, Palacruceros. Además, la nueva terminal A estará preparada para acoger a los barcos más grandes del mundo.

El Port de Barcelona es el primer puerto de Europa y el segundo del mundo en cruceros, y un excelente dinamizador del turismo para la ciudad. El tráfico de pasajeros ha aumentado un 13% y ha registrado un nuevo récord histórico con 1,8 millones de pasajeros el año 2007.

Las terminales han desarrollado los estándares de seguridad más exigentes, como la implantación del código ISPS en SOLAS, la nueva regulación de la Unión Europea 125/2004, el cumplimiento de los requerimientos del IMO (Organización Marítima Internacional) y otras instituciones de seguridad como el test de las autoridades de los Estados Unidos.

El Port de Barcelona también es muy proactivo con el medio ambiente. La APB cumple y hace cumplir el protocolo MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Procedente de los Barcos) y otras regulaciones internacionales y dispone de barcos para depurar aguas residuales, así como servicios de reciclaje para residuos.

Barcelona es miembro cofundador de la asociación Medcruise y toma parte activa en la promoción de los puertos mediterráneos como destinos turísticos. Uno de los objetivos del año es abrir el Mediterráneo a otros mercados como China.

No obstante, se debe tener en cuenta que los barcos de cruceros utilizan entre un 10% y un 15% de línea de atraque del Port y la APB realiza una inversión importante en infraestructuras como estaciones marítimas y servicios complementarios, además de prestar servicios directos como el personal, de mantenimiento y de seguridad.

Se estima que por cada euro procedente de cruceros que ingresa la APB, la ciudad ingresa más de 10 euros.

7.2 Port Ciudad

El Port Vell es un espacio orientado al ocio, la cultura, el negocio y el deporte, situado en el centro de la ciudad. Dispone del centro comercial Maremagno, cines innovadores como el Imax, L'Aquàrium, el Museo de Historia de Catalunya y las tradicionales Golondrinas, que permiten contemplar la ciudad desde el mar. Así pues, es un espacio emblemático para los ciudadanos y el turismo de Barcelona. Este año lo han visitado 16 millones de personas.

El World Trade Center combina las oficinas de negocio y lugares de encuentro empresarial con la organización de congresos de primer orden y con su papel de centro de formación avanzada.

El Port de Barcelona ha estado ligado históricamente a la práctica tradicional de deportes náuticos.



El Port de Barcelona es el primero de Europa y el segundo del mundo en cruceros, y un excelente dinamizador del turismo



Competiciones como la Copa Nadal de Natación o el Trofeo Internacional de Remo son bandera de la amplia red de entidades como el Real Club Náutico, el Real Club Marítimo, Marina Barcelona '92, Marina Port Vell, el Club Natación Atlètic Barceloneta o el Club Natación Barcelona, entre otras.

Durante este año se ha celebrado el Salón Náutico, que registró cifras récord, y ha coincidido con la Barcelona World Race, la primera regata de vuelta al mundo por parejas y sin escalas que tiene el Port de Barcelona como punto de partida y de llegada.

La APB ha impulsado la firma de acuerdos y convenios de colaboración mutua con diversas entidades, con el objetivo de apoyar iniciativas culturales, sociales y económicas, como es el caso del Liceo o la Cámara de Comercio. En este ámbito, la Autoridad Portuaria de Barcelona patrocina también actividades de manera directa que tienen relación con la realidad marítima o portuaria.

Desde la apertura de la bocana Norte, que ha propiciado mejoras medioambientales y el acceso de barcos de ocio y de cabotaje, el Port de Barcelona ha ganado unas 6 hectáreas más. La urbanización de esta nueva zona con espacios lúdicos, potenciará la ciudad con un nuevo referente arquitectónico de la fachada marítima.

Durante este año 2007, cabe destacar la exposición sobre los 100 años del edificio de Portal de la Pau, situada de forma temporal en las Reales Atarazanas de Barcelona. Debido al interés que ha despertado la muestra se han convertido en virtual en Internet y en itinerante.

La APB es consciente que la imagen del Port que tienen los ciudadanos, no es la del puerto como motor económico, sino que es la del Port Vell.

Así, la Autoridad Portuaria de Barcelona, preocupada por esta falta de visión sobre lo que realmente es el Port de Barcelona, ha apostado por ubicar un punto de información permanente sobre el puerto actual como pieza clave de la economía, que se ha instalado en el vestíbulo del Museo Marítimo.

7.3 Museo Marítimo de Barcelona

El Museo Marítimo de Barcelona tiene una larga trayectoria de más de 75 años de compromiso con el patrimonio marítimo. Se ha convertido en un centro de referencia, pionero en políticas de conservación, protección, investigación y difusión de la cultura marítima catalana, como también del ámbito del Mediterráneo.

El Museo impulsó la creación de la Fundación Privada Museo Marítimo y Reales Atarazanas de Barcelona, con el objetivo de reforzar los vínculos con los agentes económicos y sociales que dinamizan la actividad marítima y portuaria.

El presidente de la APB es el patrón de esta Fundación, en la que la APB colabora como una más de las entidades públicas y de empresas marítimas y portuarias de Barcelona que con aportaciones voluntarias permiten desarrollar un conjunto de acciones de apoyo a Museo.

El gran proyecto de futuro es la restauración definitiva del conjunto arquitectónico y la consolidación del Museo Marítimo como un gran centro de referencia sobre la cultura marítima en el mar Mediterráneo.

7.4 Consorcio EL FAR

El Consorcio EL FAR, centro de referencia del mar y del litoral, es un ente público formado por el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, la Diputación de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona. El Consorcio EL FAR estructura su actividad en diversas áreas de trabajo para ofrecer información y desarrollar proyectos sociales, económicos y ambientales del mar y del litoral en el marco de la sostenibilidad:

- **Escuela de los trabajos del mar:** ofrece formación profesional especializada en los oficios del mar.
- **Atarazana:** está destinada a la construcción y reparación de barcos.
- **Programas educativos:** se generan y coordinan proyectos de educación, difusión y comunicación para divulgar el conocimiento del mar.
- **Gestión del litoral:** se realizan y dinamizan proyectos técnicos y estudios ambientales para dar apoyo a las diferentes administraciones públicas.
- **Escuela de navegación tradicional:** se hace llegar a la ciudadanía el legado histórico del patrimonio marítimo que se ha recuperado a la ciudad de Barcelona y los valores asociados a la cultura marítima.
- **Proyectos náuticos:** se promueven actos de carácter deportivo y social para impulsar este sector.

7.5 Faros

El Port gestiona y conserva 12 faros situados en las costas de Barcelona y Girona. En los últimos años,

la APB ha iniciado una reflexión encaminada a combinar el servicio de iluminación marítima que es propio de los faros con el uso y disfruto público.

La APB, consciente de las oportunidades sostenibles que ofrecen estos enclaves en plena naturaleza, ha iniciado una nueva política para garantizar la conservación y favorecer el uso público de estos espacios.

Con la complicidad de los ayuntamientos de los municipios en los que hay faros se busca la posibilidad de obtener la concesión para promover actividades culturales y de ocio o para la recuperación de espacios naturales en torno a estos edificios simbólicos, además de mantener sus funciones de iluminación costanera y señalización marítima. Los ayuntamientos de Cadaqués y de Tossa de Mar ya trabajan en esta línea de proyectos.

- Faro de punta s'Arenella – Port de la Selva (Girona)
- Faro del cabo de Creus – Cadaqués (Girona)
- Faro de cala Nans – Cadaqués (Girona)
- Faro de Roses – Roses (Girona)
- Faro islas Medes – l'Estartit -Torroella de Montgrí (Girona)
- Faro de Sant Sebastià – Palafrugell (Girona)
- Far de Palamós – Palamós (Girona)
- Faro de Palamós – Palamós (Girona)
- Faro de Tossa de Mar – Tossa de Mar (Girona)
- Faro de Montjuïc – Barcelona (Barcelona)
- Faro de Llobregat – Barcelona (Barcelona)
- Faro de Vilanova i la Geltrú – Vilanova i la Geltrú (Barcelona)



La tradición pesquera del Port ha llevado a la APB a impulsar el área de servicios en torno al colectivo de pescadores



7.6 La Cofradía de Pescadores

El sector pesquero, por causas estructurales y biológicas evidentes, está en recesión tanto de la flota pesquera como de las capturas, lo que ha provocado una reducción de casi la mitad de las personas empleadas en este sector, en los últimos 15 años.

Aún y así, teniendo en cuenta la tradición pesquera del Port de Barcelona y la importancia simbólica de esta actividad, la APB ha impulsado un plan importante para remodelar el área de servicios en torno al colectivo de pescadores.

como el almacenaje, manipulaciones para *packaging* y logística inversa, y de apoyo productivo.

La Fundación Cares ha diversificado su actividad mediante la constitución de otras entidades o la participación de éstas. Algunas de las entidades son CODEC, orientada a la inserción de colectivos con riesgo de exclusión social; ACCESS, que trabaja en la promoción de la vivienda accesible, y FUSEAT, que se dedica a la tutela de personas discapacitadas psíquicas sin padre ni madre.

Durante este año 2007, se han finalizado las obras de ampliación, y en total ya hay 3.200 m². Los ingresos han aumentado un 14,8% y la media de trabajadores insertados es de 137. Se ha consolidado el Club Deportivo Fundación Cares y continúa trimestralmente la edición de la revista interna de la entidad.

El patronato de la Fundación Cares está formado por CILSA (participada por APB), CTC Ingeniería Dedicada, ADES, Prosegur y Concatel. Sus miembros actúan como nexo de unión poniendo sus conocimientos al alcance de personas con dificultades y empresas.

7.7 El Port Solidario

Fundación Cares

Fundación Cares, un modelo social de empresa

La Fundación Centros de Alto Rendimiento Empresarial y Social (CARES), situada en la ZAL, proporciona servicios especializados eficientes, logísticos y productivos, mediante los cuales genera lugares de trabajo para personas con dificultades de inserción, principalmente con discapacidades psíquicas o en riesgo de exclusión.

A través de la Fundación, estas personas y las empresas del entorno industrial y logístico se benefician mutuamente. El conjunto de actividades predominantes en Cares han sido de apoyo logístico,



Fundación Logística Justa, el compromiso para con los más desfavorecidos

La Fundación Logística Justa nació de la necesidad de fomentar un mayor equilibrio en la introduc-

ción de los productos de los países del sur en los mercados occidentales. La Fundación comercializa productos de comercio justo y de economía social en establecimientos comerciales, aunque su modelo de negocio es principalmente el regalo corporativo.

Los proveedores con los que trabaja la Fundación son, principalmente, cooperativas formadas por artesanos de comunidades desfavorecidas. Los productos llevan etiquetas que informan de su origen y cumplen cuotas de calidad. Los países con los que trabaja actualmente son la India, Nepal, Bangladesh, Paraguay, Bolivia, Chile, Perú, Colombia, Sudáfrica y este año 2007 se han incorporado productos de Vietnam y Camboya.

Otra actividad de la Fundación es prestar ayuda a instituciones públicas y privadas y a diversas ONG para optimizar sus envíos. La Fundación Logística Justa también se ha especializado en los envíos de material humanitario de reconstrucción de la denominada segunda fase en diferentes países donde se han producido catástrofes naturales. Durante el 2007 se transportaron 12 contenedores de excedentes y material de ayuda humanitaria a países como el Líbano, Honduras, República Democrática del Congo, Nicaragua, Perú y Guatemala.

La facturación en el 2007 ha sido de 400.000 euros, con un incremento del 20% del resultado operativo. Un total de 680 familias artesanas han mejorado su calidad de vida y han aumentado sus ingresos. La fidelización de los clientes es muy significativa, más del 80% continúa comprando regalos corporativos en los dos últimos años.

Su patronato está formado por la Fundación Cares, CTC Ingeniería Dedicada, Fundación Seur, Asociación Global Humanitaria, ADES (Asociación para

el Desarrollo de la Economía Social) y Fundación SMEG Solidaria. La Fundación también mantiene un convenio de colaboración con la APB.

Stella Maris, voluntariado y responsabilidad con los marineros

La APB colabora económicamente en el funcionamiento de Stella Maris, conocido también como el Apostolado del Mar. Es una delegación del Arzobispado de Barcelona que tiene carácter mundial y se anuncia a los marineros como "el hogar, lejos del hogar".

Cuenta con un importante número de voluntariado y acoge a los marineros que llegan al Port de Barcelona y les ofrece ayuda y apoyo a precios muy reducidos en hospedaje y otros servicios como asistencia social, legal y religiosa, conexión gratuita a Internet, teléfono, cambio de moneda, biblioteca, etc. A Stella Maris se acoge cualquier marinero, sin ningún tipo de distinción por razones de nacionalidad o religión.

Durante el 2007, se han ocupado 7.863 camas y se han alojado 1.034 personas. Se visitaron 2.280 barcos y se llevaron a sus tripulantes boletines de noticias en diferentes idiomas, información sobre el Port y la ciudad y se ofrecieron servicios religiosos. También se gastaron 1.325 euros en ayudas a marineros necesitados. Dentro del Apostolado del Mar está el Centro de Derechos del Marino, formado por abogados que desinteresadamente asesoran a los marineros en cuestiones laborales.

Comité de Solidaridad con la Gente de Mar del Port de Barcelona

Su finalidad es la coordinación y la colaboración entre las entidades portuarias para poder ofrecer



La APB ha puesto en marcha y colabora con diferentes proyectos de carácter social y solidario



mejor respuesta a los problemas humanos de la gente de mar. La APB ostenta la presidencia y participan, además, el Apostolado del Mar (secretaría permanente), el Instituto Social de la Marina, la Asociación de Consignatarios, Estibarna, Capitanía Marítima, ITF, Remolcadores de Barcelona, la Corporación de Prácticos, la Asociación de Capitanes de la Marina Mercante y la Sociedad General de Cabos y Oficiales de Máquinas.

Servicio Lingüístico

El Servicio Lingüístico de la APB da apoyo al aprendizaje y al uso del catalán, y pone al servicio de la APB y de la Comunidad Portuaria un conjunto de instrumentos para facilitar el uso correcto del catalán en el trabajo.

Una iniciativa que cabe destacar es el premio literario Jocs Florals que trata de fomentar la creatividad y el uso del catalán. Se organizan cada año y la participación está abierta a cualquier persona de la Comunidad Portuaria.

Fundación TriniJove

La APB tiene firmado un convenio para la recogida de residuos valorizables de sus oficinas con la Fundación TriniJove, que trabaja en la formación y la inserción sociolaboral de colectivos con dificultades especiales.

Cruz Roja

La APB mantiene un convenio anual para colaborar en la captación de voluntariado para proyectos dirigidos a la gente mayor y a la infancia.

Fundación Altarriba

La Fundación Altarriba desarrolla programas y proyectos dedicados a la protección de los animales. Colabora con la APB en la protección de gatos de la antigua escollera y Porta Coelli.

Cooperación internacional

La APB colabora en la intermediación de envíos de contenedores solidarios a países en vías de desarrollo que han sufrido algún tipo de catástrofe, para que el coste de transporte sea lo más justo posible. Cabe destacar la colaboración con el envío de 100 toneladas de ayuda humanitaria para los damnificados del terremoto del Perú en agosto del 2007, con la colaboración del Consulado de Perú en Barcelona y otras entidades.

“Navidad solidaria en el Port de Barcelona”

En diciembre de 2007 se hizo una segunda campaña de recogida de juguetes y alimentos que se han destinado a la Coordinadora de Entidades de Poble Sec, el Casal Infantil Drassanes y el Centre Obert Joan Salvador Gavina del Raval.

Campañas de donación de sangre

Se promueven campañas puntuales de donación de sangre dentro de los edificios de la Autoridad Portuaria.

SUBVENCIONES CON FINES BENÉFICOS

	Ejercicio 2005	Ejercicio 2006	Ejercicio 2007
CRUZ ROJA	1.200	48.000	48.000
STELLA MARIS	24.000	24.000	24.000
FUNDACIÓN LOGÍSTICA JUSTA	—	7.500	7.500
FUNDACIÓN INSTITUT GUTTMANN	2.200	2.200	2.200
ASOC. ESPAÑOLA CÁNCER	450	450	450
FUNDACIÓN VICENTE FERRER	2.320	2.400	—
Total	30.170	84.550	82.150



08. Port Sostenible

8.1 Hechos destacables

8.2 Aguas

8.3 Sedimentos

8.4 Calidad del aire

8.5 Consumo de energía y suministros

8.6 Gestión de residuos

8.7 Consumo de recursos

8.8 Educación ambiental

8.9 Un puerto medioambientalmente seguro

8.10 Iniciativas sostenibles

8.11 Espacios de interés natural

8.12 Obras sostenibles



Catalunya es la primera comunidad autónoma del Estado español que ha elaborado un plan de actuación para reducir la contaminación atmosférica. El Plan hace referencia básicamente al Área Metropolitana de Barcelona y, por lo tanto, también al Port de Barcelona, y establece medidas concretas para aumentar la calidad del aire hasta el 2010, con reducciones de las emisiones de hasta el 30%.

Entre las medidas para reducir la contaminación asociada al transporte, causa principal de la baja calidad del aire en esta zona, figuran la ambientalización del transporte público, la reducción de la velocidad máxima de los vehículos a 80 km/h en las vías rápidas y la implantación de carriles para vehículos de alta ocupación. El Plan también recoge medidas concretas en los ámbitos industrial, energético y doméstico, además de favorecer la prevención y realizar labores de sensibilización entre la ciudadanía.

8.1 Hechos destacables

- Incorporación de paneles solares en la ZAL (aparcamiento).
- Importante inversión medioambiental.
- Aplicación del principio de desarrollo sostenible en las obras de ampliación.
- Protección de la fauna.
- Potenciación de las energías renovables.
- Promoción del SSS (*Short Sea Shipping*) y del ferrocarril.
- Valorización de los residuos generados.
- Educación ambiental.
- Control ambiental por parte de comisiones mixtas para las obras de ampliación.

- Medio Ambiente aprueba la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) en los accesos del Port de Barcelona.

- Aprobada la iniciativa por la cual los barcos más contaminantes pagarán más tasas en el Port.

El desarrollo sostenible es el que permite hacer compatible el ejercicio de funciones, la prestación de servicios y el diseño y la puesta en marcha de infraestructuras por parte de la APB, con las consideraciones medioambientales y las necesidades del entorno.

La APB asume este principio y es consciente de la magnitud de las actividades que tienen lugar en el Port de Barcelona, de los impactos que pueden tener en el medio y de la proximidad del Port a la ciudad de Barcelona. Por estos motivos, las inversiones ambientales son elevadas y han ascendido a 42.783 euros durante el 2007.



El servicio de limpieza de aguas portuarias recoge y retira los residuos flotantes de la superficie del agua del Port



8.2 Aguas

La calidad de las aguas es uno de los retos ambientales más grandes del Port de Barcelona. Generalmente, las aguas portuarias reciben los vertidos de los residuos urbanos e industriales a causa, principalmente, de la descarga de los colectores de la red de saneamiento de la ciudad cuando llueve. El impacto de estos episodios de descarga del sistema unitario ha disminuido en gran medida después de la construcción y la puesta en servicio de los depósitos de regulación situados en la ciudad.

Con el objetivo de conseguir una buena calidad del agua, el servicio de limpieza de aguas portuarias recoge y retira los residuos flotantes que hay en la superficie del agua. En el año 2007 se han retirado un total de 830,55 m³ de residuos, gran parte de los cuales eran plásticos. Este servicio se lleva a cabo 365 días del año durante las horas de luz, y se utilizan cinco embarcaciones especializadas.

Para minimizar la aparición de residuos en las aguas portuarias, se han realizado las siguientes mejoras: la construcción de la nueva red de saneamiento del puerto; el desvío del río; la construcción de una nueva depuradora del Prat de Llobregat, y las inspecciones periódicas en las empresas concesionarias que realiza el Ayuntamiento de Barcelona.

Se lleva a cabo un programa de seguimiento de la calidad de las aguas que tiene en cuenta parámetros como el oxígeno disuelto, la temperatura, la salinidad y la transparencia del agua. Las aguas residuales de la zona portuaria se canalizan hacia las depuradoras del Besós y del Prat de Llobregat, y representan un volumen aproximado del 276.053 m³/año.

Generalmente, en todos los puertos se pueden producir vertidos accidentales de aceites y otros hidrocarburos de las aguas. Estos vertidos proceden de barcos y, principalmente, derivan de las operaciones de suministro de combustibles. Las consecuencias de estas acciones pueden ser negativas para el ecosistema local. Durante este año, se han producido cuatro vertidos accidentales de hidrocarburos en dársenas.

Por este motivo, el Port de Barcelona trabaja para dar respuesta a estas situaciones. En el ejercicio 2007, el Port ha realizado un total de 59 actuaciones por vertidos de hidrocarburos, y se han abierto siete expedientes informativos o sancionadores por este motivo. Se utilizaron 750 metros de barrera absorbente y 75 metros de barrera anticontaminación. Además, para prevenir estos incidentes se llevan a cabo inspecciones periódicas a barcos que son potencialmente susceptibles de realizar vertidos contaminantes.

8.3 Sedimentos

Los grados de contaminación de los sedimentos superficiales del puerto se deben básicamente a los vertidos históricos de aguas residuales urbanas e industriales y a los vertidos procedentes de las actividades portuarias.

Periódicamente, el Port de Barcelona debe realizar dragados necesarios para garantizar la navegación de los barcos. En estas labores, se puede producir la dispersión de productos muy contaminantes, por lo que previamente se realiza un estudio de impacto ambiental.

8.4 Calidad del aire

La APB y las empresas en las que participa no son empresas emisoras directas de gases de efecto invernadero. No obstante, la actividad portuaria es una fuente de emisión de partículas y gases contaminantes a la atmósfera, que se deben principalmente a las actividades de transporte terrestre y marítimo. La proximidad del puerto a algunos municipios del área metropolitana y la manipulación de determinadas mercancías sensibles a las condiciones meteorológicas obligan a tomar medidas para minimizar estas emisiones.

Además, las emisiones procedentes de las actividades de algunas empresas concesionarias también pueden contribuir a aumentar los niveles de contaminación del aire del entorno portuario; por ello, la APB y el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya realizan campañas de inspección conjuntas.

Medidas para minimizar la emisión de polvo durante las operaciones de mercancías a granel

Existen mercancías que se manipulan directamente en muelle, sin instalaciones especiales y que pueden producir emisiones significativas de polvo en el entorno portuario. Las medidas que se aplican para minimizar los efectos de la emisión son:

Medidas operativas

- Riego de la superficie del muelle en la carga y la descarga.
- Mejora de la operativa de transferencia de material.
- Limitación de velocidad de los camiones en la

expianada de descarga.

- Limitación de la operativa según las condiciones meteorológicas (dirección y velocidad del viento).

Medidas de protección física

- Instalación de una pantalla perimetral.

Vigilancia atmosférica y control de las descargas de la haba de soja

El Port de Barcelona dispone de una red propia para medir la concentración de los contaminantes atmosféricos principales. La Red Meteorológica y de Vigilancia de la Calidad del Aire permite proporcionar información sobre el medio atmosférico en tiempo real. Esta red está formada por estaciones meteorológicas, captadores manuales de partículas en suspensión, analizadores automáticos y una unidad móvil de vigilancia ambiental.

Las empresas manipuladoras de haba de soja disponen de un programa informático implantado por la APB para controlar la descarga de soja según las condiciones meteorológicas. La implantación de esta medida ha permitido colaborar en la solución del problema que representó, hacía la mitad de la década de los ochenta, la aparición de brotes de asma en la población sensibilizada asociados con la manipulación del grano de soja.

Vigilancia atmosférica de las obras de ampliación

La Red Meteorológica y de Vigilancia de la Calidad del Aire de la APB consta de dos estaciones de vigilancia atmosférica de las obras de ampliación correspondientes al dique Sur y al dique Este.



El Port dispone de una red propia para medir la concentración de los contaminantes atmosféricos principales



8.5 Consumo de energía y suministros

El agua consumida por la APB engloba: el edificio Asta – el tramo VI, las estaciones marítimas APB y los lavabos públicos, otros consumos no específicos, la zona deportiva de la APB, el edificio TIR, el edificio Portal de la Pau, el muelle Bosch i Alsina – los Servicios médicos, el edificio Tersaco, los aparcamientos y el riego automático de los jardines. Asimismo, la APB proporciona suministro eléctrico mediante las compañías habituales para el alumbrado público del recinto portuario y de los edificios y las zonas que se han nombrado, y también a los faros.

AGUA POTABLE (m³)			
	2005	2006	2007
Suministro a terceros	39.940	29.193	62.337
Aguas a barcos	127.471	147.720	186.539
Agua a instalaciones fijas	66.540	79.616	51.646
Total	233.951	256.529	300.522
ENERGÍA ELÉCTRICA (GJ)			
	30.651	35.004	31.057
GAS (GJ)			
	2.007	1.654	1.622
COMBUSTIBLES (GJ)			
Gasoil	2.039	2.617	2.822
Gasolina	1.441	568	520
Total	3.480	3.185	3.342

EMISIONES DE CO2 (t)

ENERGIA ELÉCTRICA (t)			
	2005	2006	2007
	3.652	4.171	3.701
GAS (t)			
	112,42	92,62	90,83
COMBUSTIBLES (t)			
Gasoil	147,70	189,50	204,36
Gasolina	102,39	40,39	36,97
TOTAL (T)	4.015	4.494	4.033

FUENTE: EMEP / CORINAIR



La APB impulsa un circuito de recogida selectiva de residuos de bares, restaurantes y oficinas de la APB y asesora en la elaboración de un plan de recogida selectiva de residuos valorizables de las empresas que se han acogido voluntariamente

8.6 Gestión de residuos

Debido a la diversidad de actividades que se llevan a cabo en la zona portuaria, los residuos que se generan son muy variados. Se dispone de contenedores específicos para cada residuo generado.

Gestión de los residuos generados por las empresas concesionarias

De acuerdo con la ley de puertos vigente, las empresas concesionarias son responsables, con carácter general, del cumplimiento de la legislación ambiental estatal, comunitaria, autonómica y local.

Gestión de los residuos generados en los barcos que hacen escala en el Port

Según el convenio MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Procedente de los

Barcos), todos los puertos deben disponer de instalaciones adecuadas y suficientes para la recogida de los diversos tipos de residuos que traen los barcos.

Gestión de los residuos generados por la Autoridad Portuaria

Los residuos generados son los procedentes de despachos, talleres, parque móvil, comedor y cocina, es decir: tóner, papel, cartón, residuos informáticos, pilas, baterías, fluorescentes, envases ligeros, vidrio, etc. Desde el año 2004, la APB impulsa un circuito de recogida selectiva de residuos de bares, restaurantes y oficinas de la APB y asesora en la elaboración de un plan de recogida selectiva de residuos valorizables de las empresas que se han acogido voluntariamente.

RECOGIDA SELECTIVA NO ESPECIAL

RESIDUOS	2005 (t)	2006 (t)	2007 (t)
Papel y cartón (oficinas y bares)	51,9	67,6	86,59
Envases ligeros	4,5	13,3	27,27
Cristal	9,3	28,7	96,06
Chatarra	27,25	33,65	28,17
Madera	2,7	4,8	103,97
Escombros de obra menor	88	118,8	144
Total	183,65	266,85	486,06

RECOGIDA SELECTIVA ESPECIAL

RESIDUOS	2005 (t)	2006 (t)	2007 (t)
Defensa	9,92	8,7	34,28
Pilas	0,29	0,17	0,04
Fluorescentes	0,33	0,25	0,2
Residuos informáticos	1,8	1,9	3,11
Tóners	0,23	0,15	0,01
Baterías	0,5	0,1	0,8
Aceite mineral	0 litros	1,1 litros	1.439 litros
Disolventes	0,4 litros	0,38 litros	7,55 litros
Total	13,47	12,75	486,06

8.7 Consumo de recursos

OBRA EJECUTADA 2007	TONELADAS
Dragado millones m³	0,0
Rompeolas millones t	0,40
Hormigón bloques miles m³	123,41
Armado miles Kg	1.637,58
Hormigón Superest. + pavimento miles m³	99,27
Todo-u millones t	0,89
Longitud dique metros	1.530



La política de gestión medioambiental de la APB fomenta la reducción de las actividades que sean perjudiciales para el medio ambiente



8.8 Educación ambiental 8.10 Iniciativas sostenibles

La política de gestión medioambiental de la APB fomenta la reducción del uso de los recursos y de las actividades que sean altamente perjudiciales para el medio ambiente.

Bajo esta premisa, la actuación principal dirigida a la comunidad logística portuaria en el 2007 ha sido la continuación del programa "Port sin papeles". Además, se han realizado varias campañas de implantación de la recogida selectiva de residuos, organizadas en colaboración con la Fundación Trinito.

Con relación a los empleados, en la Intranet e-POR-TAL cada mes se publican estadísticas de los datos medioambientales, tanto del aire como del agua, lo que contribuye a la sensibilización de los empleados. Asimismo, en todas las instalaciones hay contenedores para el reciclaje de papel, latas, tóners de impresoras y pilas, que son muy utilizados por el personal de la APB.

8.9 Un puerto medioambientalmente seguro

Como instrumento de prevención en materia de seguridad y planes de emergencia de accidentes medioambientales, se dispone de una serie de planes para cada ámbito de actuación.

Short Sea Shipping

Gracias a su ubicación estratégica, el Port de Barcelona está aumentando el número de líneas de SSS para ofrecer una mayor flexibilidad y competitividad del transporte. Dispone de líneas con Italia y ahora trabaja para crear nuevas líneas en el Mediterráneo y otros puertos del norte de África.

Ferrocarril

En el Port de Barcelona hay tres terminales de contenedores, cuatro de automóviles, una para productos de metal y dos para productos a granel sólidos y líquidos. También existen servicios regulares con los destinos españoles y europeos principales. La conexión entre el Port de Barcelona y el ancho de vía europeo, a través de la red de alta velocidad, permitirá llegar a destinos europeos en un tiempo significativamente más corto.

Energías renovables

La APB trabaja en la incorporación de sistemas energéticos menos contaminantes y más sostenibles. Durante el año 2007, se han instalado paneles solares fotovoltaicos en diferentes zonas de la ZAL, y se han alcanzado los 2.000 m². La generación de energía de origen solar permitirá compensar el 10% de las emisiones de CO₂ generadas por el consumo eléctrico del Service Center y el alumbrado público de la ZAL. La apuesta por las energías renovables se ha de completar con la instalación de una central de biomasa a partir de residuos de la actividad logística, como los restos de los palés.

8.11 Espacios de interés natural

En las proximidades del Port de Barcelona, hay espacios de interés natural como es el caso del delta del Llobregat, una zona húmeda de rango de reserva natural de gran importancia; de hecho, es la segunda zona húmeda más importante de Catalunya. La relevancia de esta zona se ve reflejada por las especies protegidas entre las cuales hay plantas, peces, tortugas y aves. Debido a la presencia de aves, se han observado más de 360, el Delta está catalogado como zona ZEPA (Zonas de Especial Protección para las Aves) desde el año 1994. Su importancia radica en las numerosas aves marinas y otras aves que se alimentan o nidifican en las playas de esta zona.

Especies presentes en la zona del delta	
plantas malváceas	
El pez de agua dulce <i>Aphanius iberus</i>	
La tortuga <i>Mauremys leprosa</i>	
El ave avetorillo común	
El ave chorlitejo patinegro	
El ave cigüeñuela	
El ave polluela chica	
La gaviota de Audouin	
El ave pardela balear	

Otra zona de interés natural es la escollera exterior del paseo Gabriel Roca. Es un tramo de 3.300 metros de costa rocosa de origen artificial que ha sido repoblada por organismos marinos. En esta escollera, se han descrito numerosas especies:

Algas	12 especies
Poríferos (esponjas)	6 especies
Cnidarios	8 especies
Anélido	6 especies
Moluscos	13 especies
Crustáceos	9 especies
Briozoos	1 especie
Equinodermos	2 especies
Tunicatos	3 especies
Peces	26 especies

Otras escolleras más recientes también están pasando los mismos procesos de colonización. En resumen, la escollera de Gabriel Roca y las más recientes son un entorno marino de especial importancia por la escasez de litoral rocoso de la zona, que permite una alta biodiversidad por la zona litoral de Barcelona.



Para minimizar el impacto de las obras de ampliación, se llevan a cabo medidas correctoras, preventivas y compensatorias



8.12 Obras sostenibles

Desde la primera proyección de las obras de ampliación, se consideró que llevar a cabo estas obras comportaría impactos socioeconómicos positivos importantes, pero que se debería de tratar de manera adecuada el impacto medioambiental. Es por este motivo que el factor ambiental ha sido esencial en la proyección de las obras. La ampliación del Port de Barcelona hacia el sur, la única alternativa posible, comporta necesariamente crecer en un entorno con un valor ecológico importante y de especial fragilidad. El desvío del río Llobregat fue necesario y cambió la orientación de su desembocadura para evitar el retroceso del agua del mar por el río.

La ejecución del proyecto de evaluación de impacto en el medio de todas las obras se recogió en un único documento administrativo y se sometió a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental como si fuese una sola operación. Este aspecto constituye un punto destacable en términos del derecho ambiental vigente y constituye un plus respecto del que era exigible en su momento.

Después de la elaboración de las consultas sobre el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), el Ministerio de Medio Ambiente emitió la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), en la que se considera que el proyecto de ampliación del Port es ambientalmente viable si se atiende a lo que se expone en el Estudio de Impacto Ambiental y a los condicionantes adicionales que exige la Administración ambiental.

En la DIA se imponen límites a la aportación de materiales para la construcción, por vía terrestre, lo que favorece al transporte marítimo. De esta ma-

nera, se ha conseguido una reducción significativa de gases de efecto invernadero como consecuencia directa de la retirada de un número elevado de camiones de los viales de acceso al Port.

Se debe considerar una aportación singular a la sostenibilidad de las obras portuarias el hecho de utilizar materiales de demolición de la construcción del entorno metropolitano, así como del excedente de excavación de túneles, como los de la línea 9 del metro, para los rellenos portuarios. Esta opción de valorización de materiales útiles ha hecho innecesaria la explotación de otros recursos. En este sentido, se ha trabajado muy directamente con la Entidad de Medio Ambiente y con la Agencia de Residuos de Catalunya (Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya).

Los impactos ambientales de las obras inciden principalmente en:

- El delta del Llobregat y la zona marítima
- Los acuíferos del delta del Llobregat
- El litoral próximo
- La proximidad de espacios de protección especial
- Las especies protegidas

Para minimizar estos impactos, se llevan a cabo medidas correctoras, preventivas y compensatorias.

Las más relevantes son:

El delta del Llobregat y la zona marítima

- La DIA prevé realizar operaciones de dragado de los materiales que sean necesarios para las obras; el dragado portuario se ejecuta en circunstancias determinadas. Además de dispone de las autorizaciones ambientales previas para cada una de estas operaciones, se prevé aprovechar los materiales

procedentes del dragado que sean adecuados para realizar rellenos portuarios. Con el uso de los productos de dragado, se puede garantizar una gestión sostenible de los materiales, se evita que se exporten a aguas marítimas exteriores y se limita el impacto físico que se podría causar en algunos pesqueros. La ampliación del Port de Barcelona y el desvío el río Llobregat ha supuesto una inversión de 21 millones de euros en medidas correctoras ambientales. Además, la APB ha proyectado una nueva zona húmeda, creada artificialmente, para compensar la pérdida de los restos de la laguna de la Podrida.

Los acuíferos del delta del Llobregat

- La tutela de acuíferos y del agua en el medio marino es otro aspecto que cabe destacar de la actuación portuaria vinculado a la ampliación. En este sentido, paralelamente a los dragados, se llevan a cabo estudios para el seguimiento y el control de los efectos sobre los acuíferos superficial y subterráneo, con la colaboración de la Agencia Catalana del Agua (Departamento de Medio Ambiente y Vivienda). Concretamente, se ha llegado a suscribir un convenio con el órgano técnico especializado creado por esta agencia, conocido como Metall (Mesa Técnica de los Acuíferos del Llobregat). Respecto al medio marino, en la DIA se determina como se han de realizar rellenos y qué medios se deben utilizar para limpiar las aguas.

El litoral próximo

- La construcción del Port en el litoral incide en el retroceso de la línea de la costa. Por ello, se determinó que este impacto puede quedar compensado y minimizado mediante diversas medidas correctoras. Por ejemplo: la construcción de un dique en el margen derecho de la nueva desembocadura del

río Llobregat y la creación de una nueva playa, por parte de la APB, en el municipio del Prat de Llobregat, con el objetivo de ralentizar la erosión de la costa creciente y la aportación periódica de arena para garantizar así la pervivencia en el tiempo y, por tanto, asegurar la aportación de arena en las playas del sur.

La proximidad de espacios de protección especial

- Aunque la DIA no prevé la ocupación directa de ningún espacio natural protegido, sí que se constata la proximidad o adyacencia con espacios de protección especial, como la reserva natural parcial de la Ricarda-Ca l'Arana, la reserva natural parcial del Remolar-Filipines y una zona de especial protección de aves (ZEPA) adyacente. Por otro lado, en el mismo documento se apuntaba que se debían evitar las afecciones en el acuífero superficial en la zona de la ZAL y también se preveían diversas acciones con relación al sellado de los pozos y los piezómetros abandonados, el control de los ruidos, los suelos contaminados, etc.

Las especies protegidas

- La protección de la avifauna potencialmente afectada por la ejecución de las obras es otro aspecto especialmente destacable. En la DIA se determina que en la ejecución de las obras se debe respetar la época de nidificación del chorlitejo patinegro, ya que una gran parte de esta especie habita en la zona afectada, entre las obras y el desvío del río Llobregat, por lo que se deben suspender las actividades en la época de llegada y de nidificación (entre marzo y junio). La APB ha hecho una contribución muy significativa al comportamiento reproductor de esta especie, ya que ha realizado un seguimiento y un estudio anual. Otro aspecto



complementario en estos últimos dos años, ha consistido en el estudio y la implementación de actuaciones diversas que inciden sobre una colonia de cuervos marinos que utilizan el espacio portuario como dormitorio, para compatibilizar su protección con el crecimiento portuario.

Paralelamente, durante las obras de trasvase, hubo fauna acuática que quedó atrapada en el antiguo cauce del río. Las especies fueron retiradas del agua y depositadas en el nuevo cauce según su especie. Con esta actuación, se trasladaron unos 27.000 peces y permitió que un 99% de los seres vivos se salvaran.

EL SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS OBRAS

El proyecto de ampliación del Port fue analizado rigurosamente por el Ministerio de Medio Ambiente en un procedimiento en el que participaron todas las administraciones y las entidades implicadas y que finalizó con la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la ampliación del Port de Barcelona, aprobada en el año 2000.

La DIA declara la ampliación viable ambientalmente, pero especifica las actuaciones que se han de realizar para prevenir, compensar y corregir los impactos que las obras producen en el medio ambiente.

Con el objetivo de integrar en un mismo equipo a todos los organismos que deben participar en el seguimiento y el control ambiental de las obras se constituyó la Comisión Mixta de las Obras de Ampliación. Esta comisión, en la que están representadas todas las administraciones interesadas, controla adecuadamente la ampliación respecto a los aspectos ambientales. También se ha de destacar que esta comisión aprueba los programas de vigilancia específicos para cada uno de los proyectos de construcción de las diversas actuaciones.

09. Perfil de la memoria

9.1 Perfil de la memoria

9.2 Principio de materialidad

9.3 Principio de contexto de sostenibilidad

9.4 Principio de participación de los grupos de interés

9.5 Principio de exhaustividad



9.1 Perfil de la memoria

El informe de responsabilidad social corporativa se ha elaborado adoptando el modelo de la Guía G3 de la Global Reporting Initiative (GRI), organización internacional de referencia en la elaboración de informes de responsabilidad social corporativa. Se han seguido los indicadores principales y se han considerado, en la medida de lo posible, los indicadores adicionales. Paralelamente, se ha completado el informe sumando indicadores sectoriales y propios; para incluirlos se ha valorado la relevancia que tienen para los grupos de interés.

Con espíritu de mejora constante, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) asume el compromiso de adaptar gradualmente sus sistemas de recogida de información y de implementación de sistemas de gestión. En la elaboración del documento se han tenido en cuenta los cuatro principios que, según el GRI, garantizan la presentación equilibrada de la información sobre la actuación de la APB. Son los **principios de materialidad, de contexto de sostenibilidad**, el de **participación** de los grupos de interés y el de **exhaustividad**.

9.2 Principio de materialidad

La información deberá cubrir todos aquellos aspectos relevantes y materiales de la actividad de la organización que puedan influir en las decisiones de los grupos de interés.

La APB ha elaborado un estudio de materialidad con el objetivo de dedicar más atención a aquellos aspectos relevantes y materiales para los grupos de interés. En la selección de los artículos escogidos se ha tenido en cuenta el diálogo directo con los gru-

pos de interés, el análisis del resumen de prensa, de memorias del sector y la encuesta realizada a partir de la memoria anterior.

9.3 Principio de contexto de sostenibilidad

La sostenibilidad es un concepto amplio que, generalmente, se desglosa en tres ámbitos; el económico, el social y el ambiental. Todos ellos, interrelacionados y equilibrados.

La APB tiene la voluntad de generar valor de forma responsable con el entorno y la sociedad. De acuerdo con este propósito, el informe recoge la actuación de la APB en el contexto de la sostenibilidad y con la propuesta de contribuir a la mejora de ésta.

9.4 Principio de participación de los grupos de interés

Los intereses, las expectativas, las preocupaciones y las prioridades de los grupos de interés son un punto de partida imprescindible para la elaboración de la memoria.

Se ha trabajado con el proceso de consulta a los grupos de interés a través de sistemas de participación directa e indirecta como el contacto con los interlocutores de cada departamento, las sugerencias y las quejas que ha recibido el Servicio de Atención al Cliente o el análisis de los medios de comunicación en relación con ellos.



9.5 Principio de exhaustividad

El concepto de exhaustividad engloba, fundamentalmente, el alcance, la cobertura y el tiempo que cubre la memoria, estos aspectos deben tener el nivel de precisión suficiente para que los grupos de interés puedan evaluar el desarrollo de la organización que cubre la memoria.

La cobertura del documento engloba la APB y cuatro empresas participadas mayoritariamente por ésta, que representan un 92% de sus participaciones. Hay ámbitos comunes entre estas sociedades, de los cuales se informa globalmente, y en otros se identificará el alcance.

Los datos que se aportan en este documento se refieren a las actividades llevadas a cabo durante el año 2007 y pretende ofrecer una visión completa.

La información de la memoria procede de políticas, códigos, reglamentos, procedimientos y normas aprobadas por el Consejo de Administración y otros órganos competentes, y también de las aportaciones de los responsables de los diversos departamentos y canales formales que mantienen con los diferentes grupos de interés. Los datos económicos y medioambientales han sido auditados de conformidad con la legislación vigente por organismos internos y externos. Así pues, la información de esta memoria ha sido objeto de verificación antes de ser incorporada y se ajusta a los siguientes principios de calidad:

Comparabilidad

Se ha expuesto la información de manera que los diferentes grupos de interés puedan interpretar los cambios en la organización en el transcurso del tiempo.

Precisión i claridad

Se ha redactado este informe de manera que pueda ser entendido con facilidad incluyendo gráficos y cuadros para relacionar los datos y facilitar la lectura.

Periodicidad

La memoria de responsabilidad social corporativa de la Autoridad Portuaria de Barcelona tiene periodicidad anual en respuesta al compromiso de informar regularmente los grupos de interés.

Equilibrio

Se presenta una visión amplia y objetiva de las actividades de la organización para que se puedan valorar las acciones de la organización. Asimismo con el objetivo de permitir una opinión razonable por parte de los grupos de interés, se incluyen los aspectos positivos y negativos.

Este informe se publica en catalán y castellano. Además, cuenta con la garantía de haber sido revisado por el Servicio Lingüístico del Port.

El nivel de aplicación de GRI G3 autodeclarado para la memoria es el B.



Los datos que se ofrecen en este documento se pueden completar con los que recoge la memoria anual de la APB, disponible en la página web del Port de Barcelona www.portdebarcelona.es. Asimismo, el Departamento de RSC de la APB recogerá las preguntas y las sugerencias que deseen enviar al correo electrónico rsc@apb.es, con el objetivo de servir el principio de reciprocidad de información con los grupos de interés.



10. Glosario



Auditoria: actividad de control independiente y objetiva que tiene como fin añadir valor y mejorar las operaciones de una organización. Ayuda a la organización a lograr sus objetivos aportando un enfoque sistemático y disciplinado para evaluar y mejorar la eficacia de la gestión de riesgos, el control y los procesos de dirección.

Cambio climático: variación global del clima de la Tierra debido a causas naturales y también a la acción del hombre. Se producen a escala planetaria, diversas escalas de tiempo y sobre todos los parámetros climáticos: temperatura, precipitaciones, nubosidad, etc.

CCLINK: boletín del Circulo de Cargadores del Port de Barcelona.

Declaración de Principios de Río: conjunto de 27 principios universalmente aplicables para ayudar a guiar la acción internacional basándose en la responsabilidad medioambiental y económica. Declaración firmada en la Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de Río de Janeiro en 1992.

Derechos humanos: se basan en el reconocimiento de que la dignidad intrínseca y la igualdad y la inalienabilidad de los derechos de todos los miembros de la familia humana constituyen el fundamento de la libertad, la justicia y la paz en el mundo. Estos derechos se definen en la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948.

Efecto invernadero: fenómeno en el cual el calor del sol es retenido en la atmósfera de la Tierra, por determinados gases. Entre estos gases se encuentran el dióxido de carbono, el óxido nitroso y el metano, que son liberados por la industria, la agri-

cultura y la combustión de combustibles fósiles.

EFQM: herramienta de gestión utilizada por todo tipo de empresas e instituciones, con el objetivo de obtener información detallada que permita la mejora continua de su gestión y de sus resultados.

Foro telemático: grupo de trabajo creado con el objetivo de mejorar las telecomunicaciones y las nuevas tecnologías en el comercio internacional.

G3: actual guía de indicadores elaborada por GRI, que ayuda a informar de forma transparente sobre los resultados económicos, ambientales y sociales en aplicación de los principios del Global Compact de la ONU.

Gestió mediambiental: gestió orientada a prevenir, reduir, minimitzar i eliminar l'impacte mediambiental negatiu que ocasiona o pot ocasionar l'activitat de l'empresa.

GRI: Global Reporting Initiative, organización creada en 1997 por CERES con la participación de empresarios, auditores, inversores, investigadores y expertos en medio ambiente y derechos humanos y laborales de todo el mundo.

Grupos de interés: personas, comunidad u organización afectadas por las operaciones de una empresa o que influyen en estas operaciones. Las partes interesadas pueden ser internas (trabajadores...) o externas (clientes, proveedores...).

Indicador: dato cuantitativo o cualitativo que aporta información del estado de una acción determinada. Por tanto, la evolución de los indicadores aporta información de la evolución de las acciones.

ISO 9000: conjunto de normas y directrices internacionales para la gestión de la calidad establecidas por la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) y que se pueden aplicar en cualquier tipo de organización.

Know-how: habilidades y aptitudes con las que cuenta una organización para desarrollar sus funciones, tanto productivas como de servicios, también incluye áreas como contabilidad, recursos humanos, entre otras.

MARPOL: convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, desarrollado por la Organización Marítima Internacional. Su objetivo es preservar el ecosistema marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas.

Materialidad: la información es material si su omisión o distorsión puede influir en las decisiones de los grupos de interés.

Multimodalidad: transporte combinado cuyos recorridos principales, se realizan por ferrocarril, vías navegables o por mar y cuyos recorridos iniciales y/o terminales por carretera son lo más corto posibles.

PIB: Producto Interior Bruto, indicador económico que mide la riqueza de un país.

Plan de Calidad: plan orientado a la mejora continua de los productos, bienes o servicios, sistemas y/o procesos de una organización, con el propósito de crear valor para sus clientes y mercados.

PortIC: plataforma tecnológica que facilita la interacción entre las empresas de la comunidad logística portuaria de Barcelona.

Proatrans: Plan de Regulación y Ordenación de Ac-

ceso al Transporte vinculado al Port de Barcelona, que establece el marco normativo bajo el que se prestarán los servicios de transporte de mercancías.

RSC: Responsabilidad Social Corporativa, contribución voluntaria de las empresas al objetivo de alcanzar un desarrollo sostenible; respondiendo de forma equitativa a los intereses sociales, económicos y medioambientales.

SAC: Servicio de Atención al Cliente, nexo de unión del Port de Barcelona con expedidores, receptores y pasajeros.

SAU: Servicio de Acceso Unificado, ventana única para la cobertura de los diferentes trámites y otros servicios de la APB.

Sostenibilidad: característica o estado según el cual se pueden satisfacer las necesidades de la población actual y local sin comprometer la capacidad de satisfacer las necesidades de generaciones futuras o de poblaciones de otras regiones.

SSS: *Short Sea Shipping*, transporte marítimo de mercancías y pasajeros de corta distancia.

WTC: World Trade Center, empresa participada por la APB.

ZAL: Zona de Actividades Logísticas, dedicada exclusivamente a la logística de mercancías con transporte multimodal. De este modo, se encuentran en una misma infraestructura equipamientos para el almacenamiento y la logística e instalaciones específicas para el transporte terrestre, ferroviario y marítimo.

ZEPA: Zona de Especial Protección para las Aves, creada para preservar el hábitat de aves silvestres.



11. Indicadores GRI

- Indicadores de perfil
- Indicadores de desempeño económico
- Indicadores de desempeño ambiental
- Desempeño social: Prácticas laborales y trabajo digno
- Desempeño social: Derechos humanos
- Desempeño social: Sociedad
- Desempeño social: Responsabilidad sobre producto

- completo
- ▮ informado parcialmente
- ◆ no aplicable
- ❖ no informado

Indicadores de perfil

Indicador		Ubicación, página y complementos
1.1. Declaración del máximo responsable de la toma de decisiones de la organización (director general, presidente o puesto equivalente) sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y su estrategia.	■	Presentación (pág. 7)
1.2. Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades.	■	El Port de Barcelona y su estrategia –todo el apartado- (pág. 17)
2.1. Nombre de la organización.	■	Perfil de la organización – La Autoridad Portuaria de Barcelona- (pág. 27)
2.2. Principales marcas, productos y/o servicios.	■	Perfil de la organización –Empresas participadas- (pág. 34)
2.3. Estructura operativa de la organización, incluidas las principales divisiones, entidades operativas, filiales y negocios conjuntos (<i>joint ventures</i>).	■	Perfil de la organización –Empresas participadas- (pág. 34)
2.4. Localización de la sede principal de la organización.	■	Perfil de la organización (pág. 27)
2.5. Número de países en los que opera la organización y nombre de los países en los que desarrolla actividades significativas o los que sean relevantes específicamente con respecto a los aspectos de sostenibilidad tratados en la memoria.	■	El Port de Barcelona y su estrategia (pág. 19)
2.6. Naturaleza de la propiedad y forma jurídica.	■	Perfil de la organización (pág. 27)
2.7. Mercados servidos (incluyendo el desglose geográfico, los sectores que abastece y los tipos de clientes/beneficiarios).	■	El Port de Barcelona y su estrategia –mapa- (pág. 18)
2.8. Dimensiones de la organización informante.	■	Perfil de la organización – Dimensión de la organización- (pág. 36)
2.9. Cambios significativos durante el periodo cubierto por la memoria en el tamaño, estructura y propiedad de la organización.	■	Perfil de la organización (pág. 36)
2.10. Premios y distinciones recibidos durante el periodo informativo.	■	Port Ciudad-Cruceros- (pág. 57)
3.1. Periodo cubierto por la información contenida en la memoria (por ejemplo, ejercicio fiscal, año...).	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.2. Fecha de la memoria anterior más reciente (si la hubiere).	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.3. Ciclo de presentación de memorias (anual, bienal, etc.).	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.4. Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria o su contenido.	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.5. Proceso de definición del contenido de la memoria.	■	Perfil de la memoria (pág. 79)

Indicador

Ubicación, página y complementos

3.6. Cobertura de la memoria.	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.7. Indicar la existencia de limitaciones del alcance o cobertura de la memoria.	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.8. La base para incluir información en el caso de negocios conjuntos (<i>joint ventures</i>), filiales, instalaciones arrendadas, actividades subcontratadas y otras entidades que puedan afectar significativamente a la comparabilidad entre periodos y/o entre organizaciones.	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.9. Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos, incluidas las hipótesis y técnicas subyacentes a las estimaciones aplicadas en la recopilación de indicadores y demás información de la memoria.	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.10. Descripción del efecto que pueda tener la reexpresión de información perteneciente a memorias anteriores, junto con las razones que han motivado dicha reexpresión (por ejemplo: fusiones y adquisiciones, cambio en los periodos informativos, naturaleza del negocio, o métodos de valoración).	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.11. Cambios significativos relativos a periodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados en la memoria.	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
3.12. Tabla que indica la localización de las Contenidos básicos en la memoria.	■	Tabla GRI (pág. 87)
3.13. Política y práctica actual en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria.	■	Perfil de la memoria (pág. 79)
4.1. La estructura de gobierno de la organización, incluyendo los comités del máximo órgano de gobierno responsable de tareas como la definición de la estrategia o la supervisión de la organización.	■	Perfil de la organización – Órganos de gobierno- (pág. 28)
4.2. Ha de indicarse si el presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo (y, de ser así, su función dentro de la dirección de la organización y las razones que la justifiquen).	■	Perfil de la organización – Órganos de gobierno- (pág. 28)
4.3. En aquellas organizaciones que tengan estructura directiva unitaria, se indicará el número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivos.	■	Perfil de la organización – Órganos de gobierno- (pág. 28)
4.4. Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno.	■	Perfil de la organización –Sistema de gestión y control de procesos- (pág. 30)
4.5. Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos (incluidos los acuerdos de abandono del cargo) y el desempeño de la organización (incluido su desempeño social y ambiental).	■	Perfil de la organización – Órganos de gobierno- (pág. 28)
4.6. Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno.	■	Perfil de la organización – Órganos de gobierno- (pág. 27)

Indicador

Ubicación, página y complementos

4.7. Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigible a los miembros del máximo órgano de gobierno para poder guiar la estrategia de la organización en los aspectos sociales, ambientales y económicos.	■	Perfil de la organización –Órganos de gobierno- (pág. 27)
4.8. Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente, códigos de conducta y principios relevantes para el desempeño económico, ambiental y social, y el estado de su implementación.	■	Perfil de la organización – Misión, visión y valores- (pág. 27)
4.9. Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión, por parte de la organización, del desempeño económico, ambiental y social, incluidos riesgos y oportunidades relacionadas, así como la adherencia o cumplimiento de los estándares acordados a nivel internacional, códigos de conducta y principios.	■	Perfil de la organización –Sistema de gestión y control de procesos- (pág. 30)
4.10. Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social.	■	Perfil de la organización –Sistema de gestión y control de procesos-(pág. 30)
4.11. Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución.	■	La RSC en la APB (pág. 9)
4.12. Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización suscriba o apruebe.	■	La RSC en la APB (pág. 9)
4.13. Principales asociaciones a las que pertenezca.	■	El Port de Barcelona y su estrategia – Relaciones y proyección estratégica- (pág. 23)
4.14. Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.	■	La RSC en la APB –Grupos de interés- (pág. 14)
4.15. Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.	■	La RSC en la APB –Grupos de interés- (pág. 14)
4.16. Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés, incluidas la frecuencia de su participación por tipos y categoría de grupos de interés.	■	La RSC en la APB – Comunicación y diálogo con los Grupos de interés- (pág. 15)
4.17. Principales preocupaciones y aspectos de interés que hayan surgido a través de la participación de los grupos de interés y la forma en la que ha respondido la organización a los mismos en la elaboración de la memoria.	■	La RSC en la APB – Comunicación y diálogo con los Grupos de interés- (pág. 15)

Indicadores de desempeño económico

Tipo	Indicador	Ubicación, página y complementos	
PRIN	EC1 Valor económico directo generado y distribuido.	■	Port creador de valor (pág. 39)
PRIN	EC2 Consecuencias financieras debido al cambio climático.	■	Port creador de valor (pág. 40)
PRIN	EC3 Cobertura de las obligaciones de la organización.	■	Port de los trabajadores (pág. 52)
PRIN	EC4 Subsidios recibidos.	■	Port creador de valor (pág. 40)
ADIC	EC5 Rango de las relaciones entre el salario inicial estándar y el salario mínimo local.	■	Port de los trabajadores. En el momento de elaborar la memoria, los datos de las empresas participadas no estaban disponibles. (pág. 49)
PRIN	EC6 Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales.	◆	Las actividades de la APB se realizan dentro su mismo territorio.
PRIN	EC7 Procedimientos para la contratación local y proporción de altos directivos procedentes de la comunidad local.	◆	Las actividades de la APB se realizan dentro su mismo territorio.
PRIN	EC8 Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados para el beneficio público.	■	Port creador de valor (pág. 39)
ADIC	EC9 Entendimiento, descripción y alcance de los impactos económicos indirectos.	■	Port creador de valor (pág. 39)

Indicadores de desempeño ambiental

Tipo	Indicador	Ubicación, página y complementos	
PRIN	EN1 Materiales utilizados, por peso o volumen.	■	Port Sostenible – Consumo de recursos (pág. 71)
PRIN	EN2 Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales valorizados.	■	Port Sostenible – Gestión de los residuos- (pág. 70)
PRIN	EN3 Consumo directo de energía.	■	Port Sostenible – Consumo de energía y suministros- (pág. 68)
PRIN	EN4 Consumo indirecto de energía.	■	Port Sostenible – Consumo de energía y suministros- (pág. 68)
ADIC	EN5 Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras en la eficiencia.	■	Port Sostenible –Energías renovables- (pág. 65)
ADIC	EN6 Iniciativas de uso de energía renovable e incremento de la eficiencia.	■	Port Sostenible – Energías renovables - (pág. 65)
ADIC	EN7 Iniciativas para reducir el consumo indirecto de energía y las reducciones logradas.	■	Port Sostenible – Energías renovables - (pág. 65)
PRIN	EN8 Consumo total de agua.	■	Port Sostenible – Consumo de energía y suministros- (pág. 68)

Tipo	Indicador	Ubicación, página y complementos	
PRIN	EN9 Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua.	■	Port Sostenible –Aguas- (pág. 66)
ADIC	EN10 Total de agua reutilizada y reciclada.	◆	No es aplicable a causa de la actividad de la APB.
ADIC	EN11 Ubicación y extensión de suelo en hábitats ricos en biodiversidad.	■	Port Sostenible –Espacios de interés natural- (pág. 73)
PRIN	EN12 Principales impactos sobre la biodiversidad.	■	Port Sostenible– Espacios de interés natural- Obras sostenibles- (pág. 73-74)
ADIC	EN13 Hábitats protegidos o restaurados.	■	Port Sostenible – Espacios de interés natural- Obras sostenibles- (pág. 73-74)
ADIC	EN14 Gestión de impactos sobre la biodiversidad.	■	Port Sostenible – Espacios de interés natural- Obras sostenibles- (pág. 73-74)
ADIC	EN15 Número de especies, desglosadas en función de su peligro de extinción.	■	Port Sostenible – Espacios de interés natural- (pág. 73)
PRIN	EN16 Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso.	■	Port Sostenible –Emisiones de Co ₂ - (pág. 69)
PRIN	EN17 Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso.	■	Port Sostenible –Emisiones de Co ₂ - (pág. 69)
PRIN	EN18 Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.	■	Port Sostenible –Iniciativas sostenibles- (pág. 72)
PRIN	EN19 Emisiones de sustancias destructoras de la capa ozono, en peso.	◆	No es aplicable a causa de la actividad de la APB.
PRIN	EN20 NO, SO y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.	◆	No es aplicable a causa de la actividad de la APB.
PRIN	EN21 Vertimiento total de aguas residuales, según su naturaleza y destino.	■	Port Sostenible –Aguas- (pág. 66)
PRIN	EN22 Cantidad total de residuos.	■	Port Sostenible –Gestión de los residuos- (pág. 70)
PRIN	EN23 Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.	◆	No es aplicable porque no se han producido este tipo de incidentes.
ADIC	EN24 Peso total de los residuos peligrosos.	■	Port Sostenible –Gestión de los residuos- (pág. 70)
ADIC	EN25 Recursos hídricos y hábitats relacionados, afectados por vertidos de agua.	■	Port Sostenible –Aguas- (pág. 66)
PRIN	EN26 Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción del impacto.	■	Port Sostenible –Iniciativas sostenibles- (pág. 72)
PRIN	EN27 Porcentaje de producto susceptible de ser recuperado, al final de su vida útil.	◆	No es aplicable a causa de la actividad de la APB.
PRIN	EN28 Incidentes y multas por incumplimiento de normativa ambiental.	■	No es aplicable a causa de la actividad de la APB.
ADIC	EN29 Impactos ambientales significativos del transporte de mercancías y personal.	■	Port Sostenible –Obras sostenibles- (pág. 74)
ADIC	EN30 Desglose por tipo del total de gastos e inversiones ambientales.	■	Port Sostenible (pág. 65)

Desempeño social: Prácticas laborales y trabajo digno

Tipo	Indicador		Ubicación, página y complementos
PRIN	LA1 Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato y por región.	II	Port de los trabajadores (pág. 49)
PRIN	LA2 Número total de empleados y rotación media de empleados desglosados por de edad, sexo y región.	II	Port de los trabajadores (pág. 49)
ADIC	LA3 Beneficios sociales para los empleados con jornada completa.	■	Port de los trabajadores –prestaciones sociales y conciliación- (pág. 52)
PRIN	LA4 Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo.	■	Port de los trabajadores (pág. 49)
PRIN	LA5 Periodo(s) mínimo(s) de preaviso relativo(s) a cambios organizativos.	■	Port de los trabajadores –Libertad de asociación- (pág. 50)
ADIC	LA6 Porcentaje total de trabajadores que está representado por comités de salud y seguridad.	■	Port de los trabajadores –Salud y seguridad- (pág. 52)
PRIN	LA7 Tasa de ausentismo, accidentes y daños laborales.	II	Port de los trabajadores (pág. 49)
PRIN	LA8 Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos.	■	Port de los trabajadores (pág. 49)
ADIC	LA9 Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con sindicatos.	■	Port de los trabajadores –Salud y seguridad- (pág. 52)
PRIN	LA10 Promedio de horas de formación por año y empleado.	II	Port de los trabajadores –Desarrollo profesional y personal- (pág. 50)
ADIC	LA11 Programas de gestión de habilidades y de formación continúa.	■	Port de los trabajadores – Desarrollo profesional y personal- (pág. 50)
ADIC	LA12 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional.	■	Port de los trabajadores – Desarrollo profesional y personal- (pág. 50)
PRIN	LA13 Composición de la alta gerencia (diversidad).	II	Port de los trabajadores (pág. 49)
PRIN	LA14 Relación entre salario base de los hombres con respecto al de las mujeres.	II	Port de los trabajadores (pág. 49)

Desempeño social: Derechos humanos

Tipo	Indicador		Ubicación, página y complementos
PRIN	HR1 Porcentaje y número total de acuerdos de inversión que incluyan cláusulas de derechos humanos.	◆	El 100% de la cifra de negocio de la APB se desarrolla en un territorio donde no hay riesgos de violaciones de los derechos humanos.
PRIN	HR2 Porcentaje de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos.	◆	El 100% de la cifra de negocio de la APB se desarrolla en un territorio donde no hay riesgos de violaciones de los derechos humanos.
ADIC	HR3 Total de horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aspectos de los derechos humanos.	■	Port de los trabajadores – Desarrollo profesional y personal- (pág. 50)
PRIN	HR4 Políticas y programas de prevención de todo tipo de discriminación.	■	Port de los trabajadores (pág. 49)
PRIN	HR5 Actividades de la compañía en las que los derechos a libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos puedan correr importantes riesgos, y medidas adoptadas para respaldar estos derechos.	◆	El 100% de la cifra de negocio de la APB se desarrolla en un territorio donde no hay riesgos de violaciones de los derechos humanos.
PRIN	HR6 Políticas de rechazo al trabajo infantil.	◆	El 100% de la cifra de negocio de la APB se desarrolla en un territorio donde no hay riesgos de violaciones de los derechos humanos.
PRIN	HR7 Políticas de rechazo al trabajo forzoso.	◆	El 100% de la cifra de negocio de la APB se desarrolla en un territorio donde no hay riesgos de violaciones de los derechos humanos.
ADIC	HR8 Porcentaje del personal de seguridad que ha sido formado en aspectos de derechos humanos relevantes.	■	Port de los trabajadores – Desarrollo profesional y personal- (pág. 49)
ADIC	HR9 Número total de incidentes relacionados con violaciones de los derechos de los indígenas.	◆	El 100% de la cifra de negocio de la APB se desarrolla en un territorio donde no hay riesgos de violaciones de los derechos humanos.

Desempeño social: Sociedad

Tipo	Indicador	Ubicación, página y complementos	
PRIN	SO1 Gestión de impactos en las comunidades locales.	◆	El 100% de la cifra de negocio de la APB se desarrolla en un territorio donde no hay riesgos de violaciones de los derechos humanos.
PRIN	SO2 Porcentaje y número total de unidades de negocio analizadas con respecto a riesgos relacionados con la corrupción.	■	Perfil de l'APB- Sistemas de gestión y control de procesos- (pág. 30)
PRIN	SO3 Porcentaje de empleados formados en las políticas y procedimientos anticorrupción de la organización.	■	Port de los trabajadores –Desarrollo profesional y personal- (pág. 50)
PRIN	SO4 Medidas tomadas en respuesta a incidentes de corrupción.	◆	No es aplicable porque no se han dado incidentes de corrupción.
PRIN	SO5 Políticas frente al <i>lobby</i> y contribuciones políticas.	◆	La APB no realiza contribuciones políticas.
ADIC	SO6 Valor total de las aportaciones financieras y en especie a partidos políticos o a instituciones relacionadas, por países.	◆	La APB no realiza aportaciones financieras a partidos políticos.
ADIC	SO7 Número total de acciones por causa relacionadas con prácticas monopolísticas y contra la libre competencia y sus resultados.	■	No se han producido prácticas monopolísticas ni contra la libre competencia.
PRIN	SO8 Valor monetario de sanciones y multas derivadas del incumplimiento de las leyes y regulaciones.	■	Port creador de valor (pág. 39)

Desempeño social: Responsabilidad sobre producto

Tipo	Indicador	Ubicación, página y complementos	
PRIN	PR1 Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación.	■	Port de los clientes (pág. 43)
ADIC	PR2 Incidentes derivados del incumplimiento, relativos a los impactos de los productos y servicios.	◆	No es aplicable a causa de la naturaleza de los servicios que ofrece la APB.
PRIN	PR3 Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos.	◆	No es aplicable a causa de la naturaleza de los servicios que ofrece la APB.
ADIC	PR4 Número total de incumplimientos de la regulación, relativos a la información y al etiquetado de los productos y servicios.	■	No es aplicable a causa de la naturaleza de los servicios que ofrece la APB.
ADIC	PR5 Prácticas con respecto a la satisfacción del cliente.	■	Port de los clientes (pág. 43)
PRIN	PR6 Programas de cumplimiento de las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios.	■	No es aplicable a causa de la naturaleza de los servicios que ofrece la APB.
ADIC	PR7 Número total de incidentes fruto del incumplimiento de las regulaciones relativas a las comunicaciones de marketing.	■	No se han producido.
ADIC	PR8 Número total de reclamaciones debidamente fundamentadas.	■	Port de los clientes –SAC- (pág. 43)
PRIN	PR9 Coste de aquellas multas fruto del incumplimiento de la normativa.	◆	No es aplicable porque no hay legislación específica para el sector.



Port de Barcelona