

1 2



6 **Consejo de Administración**

8 **Presentación**

Joaquim Coello Brufau,
presidente

10 **Introducción**

Josep Oriol Carreras,
director general

La gestión

14 Misión, visión y valores
de la APB

16 Ámbito de presidencia

22 Ámbito de dirección

27 Infraestructuras

30 Explotación y planificación

32 Estrategia y desarrollo

36 Empresas participadas

Evolución del tráfico

44 Evolución del tráfico

45 Análisis por tipo
de navegación

48 Pasajeros

3

4

5



Ejercicio económico y financiero

- 52 Ejercicio económico financiero
- 57 Estado de origen y aplicación de los fondos
- 58 Cuentas de pérdidas y ganancias
- 59 Balances de situación

Guía del Puerto de Barcelona

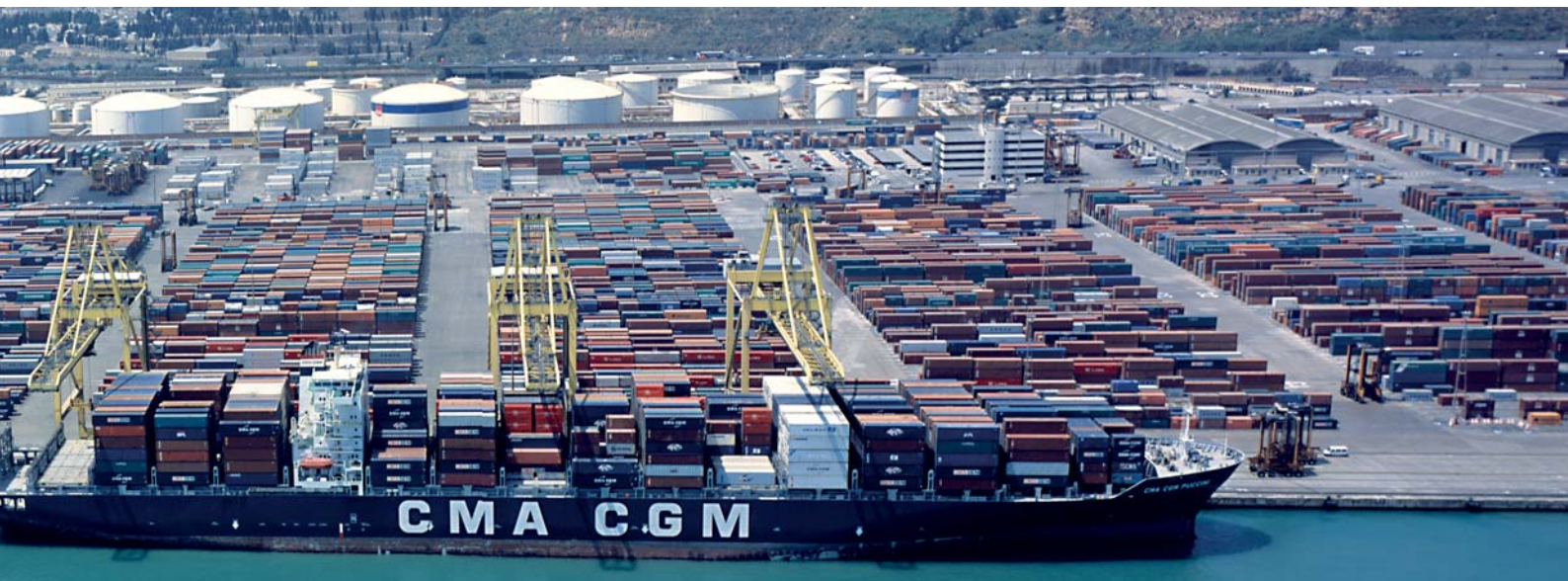
- 62 Datos técnicos
- 63 Terminales especializadas

Directorio del Puerto de Barcelona

Miembros del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre de 2006





Presidente del Consejo de Administración

Sr. Jordi Valls Riera

Vocales natos

Sr. Francisco J. Valencia Alonso (capitán marítimo)

Sr. Josep Oriol Carreras (director general)

Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya

Sr. Julián García González

Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresidente)

Sr. Joaquim Llach Mascaró

Sra. Imma Mayol Beltran

Sr. Jordi Nadal Atcher

Sr. Enric Querol Marimon

Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

Sr. Joaquim Ma. Tintoré Blanc

Sr. Josep Trius Collazos

Vocales representantes de la Administración del Estado

Sr. Severo Bueno de Sitjar de Togores

Sr. Josep Anton Burgasé Rabinad

Sr. Josep Lluís Estrada Llaquet

Sr. Manuel Royes Vila

Vocales representantes del Ayuntamiento de Barcelona

Sr. Xavier Casas Masjoan

Sra. Maravillas Rojo Torrecilla

Vocales representantes del Ayuntamiento del Prat de Llobregat

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

Vocales representantes de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

Sr. Josep M. Basáñez Villaluenga

Sr. Joan J. Llonch Pañella

Vocal representante de la Asociación de Empresas Estibadoras

Sr. Xabier Ma. Vidal Niebla

Vocal representante de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona

Sr. Jordi Forné Ratés

Vocales en representación sindical

Sr. José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)

Sr. Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

Secretario (no consejero)

Sr. Pere Caralps Riera

Bajas

Sr. Emilio Rodríguez González

Sr. Joaquim Coello Brufau (Acuerdo del Gobierno de la Generalitat de Catalunya de 12 de diciembre de 2006)

Presentación

El año 2006 ha sido un ejercicio lleno de éxitos para el Puerto de Barcelona, tanto en lo que se refiere a los resultados de tráficos y negocio como respecto al desarrollo de proyectos de infraestructuras y de la mejora de la calidad del servicio.

El tráfico total del Puerto ha crecido un 5,8%, con un dinamismo superior al que ha experimentado el conjunto de la economía catalana, que en 2006 ha crecido un 3,6%. En el balance anual destaca el dinamismo de la carga general, que con un incremento del 16,5% suma 31,8 millones de toneladas. Este tipo de carga, que es la que tiene más valor añadido, ha representado el 68,4% del volumen total de tráfico en 2006.

Especialmente positiva ha sido la evolución del tráfico de contenedores, que ha crecido un 12% respecto del año anterior, alcanzando la cifra récord de 2.318.239 TEU. Estos datos indican que el crecimiento del Puerto de Barcelona ha sido superior al de sus competidores, que en todos los casos han registrado incrementos inferiores a los dos dígitos.

En relación con los resultados económicos, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha obtenido en 2006 unos beneficios de explotación de 69,6 millones de euros, un 20% superiores a los del ejercicio anterior. La cifra de negocio ha registrado un crecimiento anual del 9% y ha sumado un total de 139 millones. En cuanto a la generación de recursos, cabe destacar que el *cash flow* de la entidad ha totalizado casi 84 millones de euros.

Estos resultados sitúan al Puerto de Barcelona en una posición privilegiada para conseguir su objetivo prioritario: convertirse en la puerta de entrada de los tráficos asiáticos en el sur de Europa.

Durante el año 2006 hemos avanzado en diversos frentes para acercarnos a esta meta. Desde el punto de vista de la infraestructura portuaria, el proyecto clave que permitirá atender el incremento constante de tráfico es la ampliación del recinto portuario.

Para entender la dimensión de este proyecto resulta reveladora la cifra de inversión prevista hasta 2011: 1.800 millones de euros. La futura terminal de contenedores del muelle Prat es, hoy, la pieza más paradigmática de esta expansión hacia el sur.

En el mes de mayo el Consejo de Administración adjudicó la gestión de esta terminal, todo un hito para el Puerto de Barcelona debido al nuevo

escenario que abre. La adjudicación de la instalación a la oferta presentada por Tercat-Hutchison supone la entrada en Barcelona del primer operador mundial de terminales, con presencia en 42 puertos del mundo y líder indiscutible en Asia. La apuesta de Hutchison en Barcelona –donde tendrá su base de operaciones en el Mediterráneo– favorece la estrategia del Puerto de ser puerta del sur de Europa para el comercio con Asia, que crece a un ritmo del 20% anual.

Así, al esfuerzo inversor que el Puerto de Barcelona está realizando en la obra de infraestructura del muelle Prat, se suma la inversión de 650 millones de euros prevista por Hutchison y TerCat para convertir la nueva terminal de contenedores en su base del sur de Europa.

Esta instalación proporcionará cerca de 100 nuevas hectáreas, pero su desarrollo no ha sido el único avance para dar respuesta a la necesidad de espacios para la operativa portuaria del recinto. En el mes de octubre se aprobó una reordenación de espacios que permitirá poner en valor 20 hectáreas en el perfil actual del puerto, con una potencialidad para generar 5 millones de toneladas de tráfico nuevo de carga general y *short sea shipping*. Esta actuación, pactada con seis terminales, posibilitará un incremento del 10% en la capacidad de generación de tráfico total del puerto.

La tercera gran iniciativa que, juntamente con la terminal del muelle Prat y la reordenación de espacios, dará una nueva proyección al Puerto de Barcelona es la ampliación de Terminal de Contenidors de Barcelona (TCB), también aprobada en 2006. La instalación ganará 20,4 hectáreas hasta llegar a una superficie total de 78 hectáreas, alcanzando una capacidad para 2,5 millones de TEU anuales. De este modo el Puerto de Barcelona dispondrá de dos grandes terminales de contenedores que competirán entre ellas en igualdad de condiciones, un modelo seguido con éxito en diversos puertos del norte de Europa.

El reto de incrementar la capacidad del Puerto no encuentra respuesta únicamente en la generación de nueva infraestructura, sino también a través de otras iniciativas que pueden mejorar la productividad. El Plan de reestructuración y ordenación de acceso terrestre de contenedores al Puerto de Barcelona



(Proatrans), una iniciativa pionera en el Estado e iniciada a finales de 2004, ha vivido en 2006 un año intenso, con la puesta en marcha de todos los preparativos para comenzar en 2007 la implantación efectiva de las 40 medidas incluidas en el Plan. Proatrans, que define las bases de un nuevo marco de funcionamiento del transporte de contenedores por carretera, permitirá mejorar la competitividad del Puerto, además de garantizar a las empresas transportistas una operativa rentable y de calidad.

Durante este año el Puerto de Barcelona también ha dado un impulso decidido a una línea de negocio que ha de tener una importante proyección de futuro: el *short sea shipping* (SSS) o transporte marítimo de corta distancia. Y lo ha hecho de forma singular: liderando un proyecto europeo de formación. El Puerto de Barcelona es desde septiembre de 2006 la sede de la Escuela Europea de SSS, la primera institución de ámbito europeo dedicada a dar formación específica sobre el transporte marítimo de corta distancia a través de un innovador programa docente, que se desarrolla a bordo de las naves que cubren las líneas regulares entre Barcelona y los puertos de Génova y Civitavecchia (Roma). Catorce países europeos participan en la escuela que, con el apoyo de la Comisión Europea, ofrece cursos adaptados a los profesionales de las empresas importadoras y exportadoras, a los operadores logísticos y transportistas, y a los estudiantes de logística y comercio internacional.

El año 2006 ha sido también un año excepcional en lo que se refiere al tráfico de pasajeros, y concretamente, a la afluencia de cruceristas. El Puerto de Barcelona ha atendido a un total de 2,5 millones de pasajeros, de los cuales 1.136.108 han sido viajeros de líneas regulares y 1.402.643 han llegado a bordo de cruceros. Como continuación del trabajo ejecutado en el muelle Adossat en los últimos años, en 2006 se han impulsado dos obras que reforzarán la especialización de este espacio en el creciente tráfico de cruceros: la construcción de la terminal del grupo Costa Cruceros (Palacruceros) y el inicio de la reforma integral de la Terminal A, gestionada por la compañía Creuers del Port de Barcelona.

Tanto los resultados obtenidos por el Puerto de Barcelona como los proyectos en marcha dibujan una perspectiva positiva de futuro. El reto más inmediato

es conseguir completar los accesos viarios y ferroviarios que aportarán al Puerto la conectividad que tanto necesita con el resto de la Península Ibérica y del continente. Con el fortalecimiento de su *hinterland*, el Puerto de Barcelona se podrá posicionar sólidamente como la puerta de entrada de Asia al sur de Europa. Un objetivo que, estamos convencidos, cada vez queda más cerca.

Joaquim Coello i Brufau
Presidente



Joaquim Coello i Brufau ha sido cesado como presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona por Decreto de Gobierno publicado el día 22 de diciembre de 2006 y Jordi Valls i Riera, nombrado como nuevo presidente, ha tomado posesión en fecha 10 de enero de 2007.

Introducción

El año 2006 el Puerto de Barcelona ha seguido consiguiendo hitos importantes en el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias, imprescindibles para poder afrontar la etapa expansiva de crecimiento que el comercio internacional marítimo presenta en los últimos años.

En relación con la actividad portuaria, a lo largo de este año el Puerto de Barcelona ha experimentado un gran crecimiento de tráfico de mercancías hasta llegar a los 46,4 millones de toneladas (excluidos avituallamiento y pesca), un aumento del 12% en contenedores (2.318.239 TEU) y un incremento del 11% en el tráfico de vehículos nuevos (855.410 unidades), que juntamente con el incremento del casi 45% de vehículos en tránsito nos mantiene en muy buen posicionamiento estratégico en el Mediterráneo.

Referente al tráfico de cruceros, un año más el Puerto de Barcelona ha sido el primero de Europa en este tipo de tráfico y se mantiene entre los 10 primeros a nivel mundial, con un total de 1.402.643 pasajeros, que corresponden a un incremento del 15%. Durante este año se han finalizado las obras de urbanización del muelle Adossat, y Costa Crociere, empresa inversora de la nueva terminal D Palacruceros, ha continuado la construcción del edificio para tenerlo operativo la temporada 2007.

La oferta de servicios del *short sea shipping* en el Puerto de Barcelona sigue contribuyendo a un desarrollo intermodal sostenible. Esta alternativa -fiable, segura y rentable económicamente- nos ha permitido captar nuevos tráficos y crear nuevas líneas, lo que ha supuesto un incremento del 36% en este capítulo.

La Escola Europea de Short Sea Shipping se ha creado con el objetivo de formar a los actuales y futuros operadores logísticos de la comunidad europea logística marítima y cuenta con la ayuda económica de fondos del programa Marco Polo de la Unión Europea. Las organizaciones que conforman este proyecto son los puertos de Civitavecchia, Génova y Barcelona, y las navieras italianas Grandi Navi Veloci y Grimaldi Napoli.

Desde el punto de vista económico, la contención en el gasto y el incremento de tráfico, entre otros, ha permitido al Puerto de Barcelona cerrar el ejercicio 2006 con un resultado neto de explotación de 69,6 millones de euros, hecho que supone un incremento del 20% en relación con el año anterior.



El desarrollo del *foreland* es para nuestro puerto, sin duda, estratégico, e igualmente lo es la colaboración con puertos y organizaciones ubicados en él. Este año se ha iniciado el proyecto de desarrollo de una plataforma de comercio electrónico en la Comunidad Logística de Buenos Aires, principal puerto de Argentina y puerta de entrada al Mercosur. También es destacable la firma de convenios de colaboración con el Puerto de Shanghai (China), el Consorcio de Gestión Puerto La Plata (Argentina) y con el Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires (Argentina) para el asesoramiento en diversas áreas del ámbito portuario.

Por otra parte, la fase final previa de implantación del proyecto Proatrans se ha concretado en la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona (nº 312 del 30/12/06) del Pliego provisional de condiciones particulares de las diferentes autorizaciones “P” y “E” para el desarrollo habitual de la actividad del transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Barcelona. Con el apoyo y esfuerzo de la Comunidad Logística Portuaria este documento nos permitirá conseguir un transporte de contenedores competitivo y estable en nuestro puerto.

En lo que respecta a las infraestructuras, destaca el otorgamiento de la primera concesión de espacio de dominio portuario de la zona de ampliación Sur, la terminal Prat, a la oferta presentada por Terminal Catalunya (Grupo Mestre) con la participación del grupo Hutchison, radicado en Hong Kong, y líder mundial en explotación de terminales de contenedores y propietaria de las principales terminales en el primer puerto europeo, Róterdam. Esta oferta va en la línea de nuestro puerto de buscar la participación de empresas que no sólo aporten inversiones económicas, sin duda uno de los criterios con más peso, sino que también garantice la aportación de tráfico nuevo.

Durante el mes de octubre se aprobó la propuesta de reordenación de espacios portuarios que permitirá que algunos operadores reagrupen sus actividades y se optimice el uso de la superficie disponible y su operativa. El convenio suscrito entre las compañías Cía. Trasmediterránea, SA, Interlogística del Frío SA (Interfrisa), Terminal Port Nou SA, Unió Terminal Estibadors de Llevant SL (UTE Llevant), Terminal de Contenidors de Barcelona SL (TCB) y Estibadora de

Ponent SA prevé una serie de actuaciones que pondrán en valor 20 ha en el perfil actual del puerto. En este marco, se dibujan también nuevas oportunidades de crecimiento y consolidación para Terminal de Contenidors Barcelona (TCB) como gran instalación de contenedores, ya que ganará 20 ha de concesión; a éstas se sumarán a medio plazo las 7,5 ha del traslado al muelle Álvarez de la Campa de las líneas que opera actualmente la UTE Llevant, en el muelle Adossat.

El “Puerto sin papeles” sigue siendo uno de los objetivos al que se han dedicado más esfuerzos, tanto desde las instituciones como de las empresas que conforman la Comunidad Logística de Barcelona. Esta iniciativa pretende conseguir minimizar el impacto económico que supone el uso del papel en las gestiones portuarias, así como obtener una mayor agilización en las tramitaciones documentales de las mercancías.

Dentro de la organización se ha de destacar el trabajo realizado para desplegar e implementar los procedimientos del EFQM (modelo europeo de excelencia empresarial), hecho que permite y permitirá mejorar nuestros procesos internos y alcanzar una mejor calidad en la gestión de los servicios que ofrecemos a nuestros clientes.

Josep Oriol Carreras
Director general





La gestión

- 14 Misión, visión y valores de la APB
Despliegue estratégico de la organización
- 16 **Ámbito de presidencia**
 - El centro de Documentación
 - 17 Plan APB 2006-2008
 - 19 El sistema de Calidad del Puerto de Barcelona
- 22 **Ámbito de dirección**
 - Recursos Humanos
 - 23 Sistemas de Información
 - 24 Servicio de Acceso Unificado (SAU)
 - 25 Promoción Comercial
- 27 **Infraestructuras**
 - Las actuaciones en Infraestructuras
- 30 **Explotación y planificación**
 - Seguridad Industrial y Medio Ambiente
 - 31 Seguridad Operativa
- 32 **Estrategia y desarrollo**
 - Desarrollo de la red del Puerto
- 34 Dirección y Desarrollo del Negocio
- 36 **Empresas participadas**
 - Centro Intermodal de Logística (CILSA)
 - 38 Estibarna
 - 39 Port Vell
 - 40 World Trade Center Barcelona
 - 41 Memoria social

Misión, visión y valores de la APB

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) tiene definida su misión como organización, su visión –qué se plantea llegar a ser en un futuro–, y los valores que rigen su comportamiento como institución. Toda la organización se esfuerza día a día para alcanzar estas máximas:

Misión

Liderar el desarrollo del Puerto 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

Visión

Barcelona: puerto solución de Europa en el Mediterráneo

Valores de la organización

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

DESPLIEGUE ESTRATÉGICO

Para hacer realidad la misión y la visión de la APB, durante el mes de noviembre de 2006 se han celebrado las III Jornadas APB, en las cuales han participado los miembros del Comité de Dirección y un cierto número de colaboradores. En estas jornadas se han definido los principales componentes de la estrategia de la organización, es decir: las líneas estratégicas, los objetivos estratégicos y los objetivos operativos.

 Nuevo modelo de gestión

 Mejora de la accesibilidad

 Aceleración de les obras de ampliación

 Orientación a puerto Europeo

DESPLIEGUE ESTRATÉGICO

PERSPECTIVA SOCIAL
INSTITUCIONAL

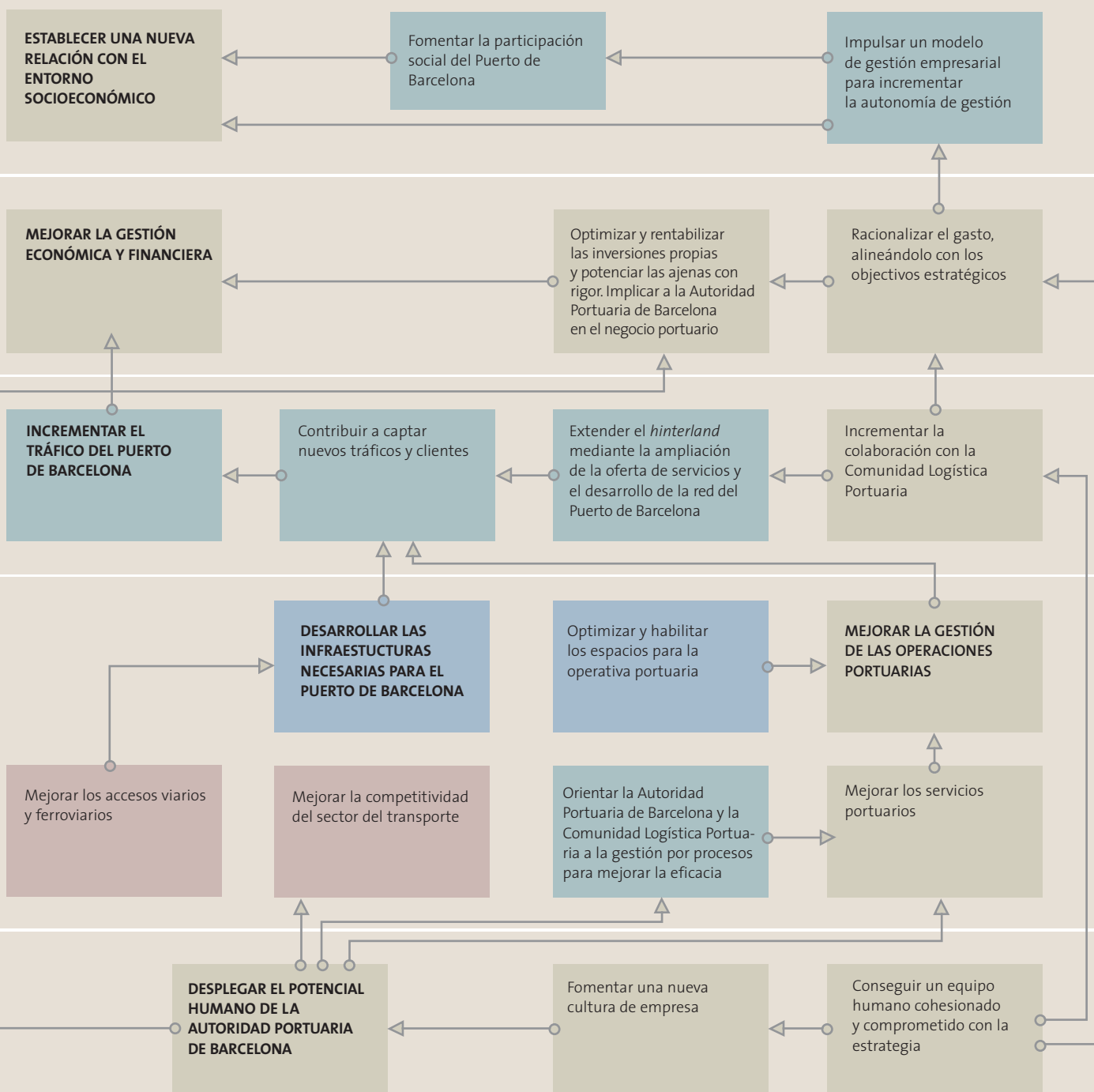
PERSPECTIVA
FINANCIERA

PERSPECTIVA
DE CLIENTES

PERSPECTIVA
DE PROCESOS

PERSPECTIVA
DE RECURSOS

Ser excelentes en el
diseño y construcción de
nuevas infraestructuras
y en su gestión
y mantenimiento



1.1. Ámbito de presidencia



EL CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

A lo largo del ejercicio 2006 el Centro de Documentación del Port de Barcelona ha podido asentar las iniciativas de gestión que definen las líneas estratégicas de su desarrollo. Estas se basan, por un lado, en la mejora y especialización en el servicio a los usuarios y, por otra, en la difusión del rico patrimonio marítimo y cultural relacionado con el Puerto de Barcelona.

Bajo la denominación de CENDOC, de nueva creación, se amplía y mejora la oferta de servicios dirigidos a los investigadores, al personal de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y a los usuarios en general, al agrupar –mediante las nuevas tecnologías y las diferentes bases de datos documentales especializadas– todo el potencial de búsqueda de documentación e información necesaria para la toma de decisiones de los directivos del Puerto.

Un claro exponente de la voluntad del CENDOC de acercarse a los clientes ha sido la inclusión de sus servicios en el e-portal (la intranet corporativa), lo que facilita las gestiones y comunicaciones entre el personal de la APB y los documentalistas y archiveros y permite dar una respuesta rápida e eficaz a las demandas. También hay que destacar que el buen entendimiento y la colaboración entre el CENDOC y el Centro de Documentación Marítima (CDM) ha permitido durante 2006 atender y

desviar un gran número de consultas al historiador que la APB destina a dicho organismo.

Por áreas funcionales, las principales actividades desarrolladas por el Centro de Documentación durante el 2006 han sido las siguientes:

- **El centro documental**, responsable de la búsqueda de información y gestor de la distribución del dossier de prensa (servicio de *press-clipping*) dentro de la organización, ha recibido más de 160.000 consultas. El número de noticias seleccionadas por temática y publicadas ha llegado a las 100.000 durante el 2006. Estas se integran en una base de datos de noticias que permite realizar búsquedas y elaborar dossiers informativos específicos a solicitud de los usuarios.



- El **archivo central**, encargado de la custodia y tratamiento archivístico de la documentación del Puerto de Barcelona, se ha visto incrementado en más de 115 metros lineales de documentación, transferida por los distintos departamentos de la APB, y ha recibido más de un millar de consultas.
- El **fondo fotográfico** de la APB ha incorporado más de quinientas imágenes recientes digitalizadas y ha transformado en soporte electrónico setecientas fotografías antiguas.

Este material se utiliza para la elaboración de todo tipo de soportes promocionales, publicitarios e informativos de la entidad y a lo largo de 2006 se han



recibido más de trescientas solicitudes en referencia a este fondo.

- El **Centro de Documentación Marítima (CDM)**, especializado en las consultas históricas sobre el puerto, ha atendido más de quinientas peticiones de información, mayoritariamente del mundo académico y de la investigación. Por otra parte, el servicio de atención de consultas del CENDOC ha atendido más de trescientas peticiones sobre temáticas actuales relacionadas con el puerto.

Para la buena gestión documental de las autoridades portuarias ha sido trascendental abrir camino para conseguir unos criterios claros de salvaguarda del patrimonio documental a través de la creación de la Comisión Calificadora del Ministerio de Fomento y su superior, la Comisión Calificadora de Documentos Administrativos del Estado. El Puerto de Barcelona ha sido impulsor de esta iniciativa y sus propuestas de elección y eliminación documental fueron valoradas y aceptadas en el mes de junio.

En el último Consejo de Administración de la APB del año 2006 se aprobó el convenio de colaboración con el Consorcio de las Atarazanas Reales y el Museo Marítimo, que tiene como finalidad la consolidación del Centro de Documentación Marítima y la regularización y potenciación de las actividades culturales que se realizan en el ámbito portuario.

PLAN APB 2006-2008

La APB ha trabajado durante el ejercicio 2006 en el desarrollo del Modelo EFQM de Excelencia para conseguir, mediante el diagnóstico del estado de la organización en relación con el modelo, detectar los puntos fuertes y áreas de mejora.

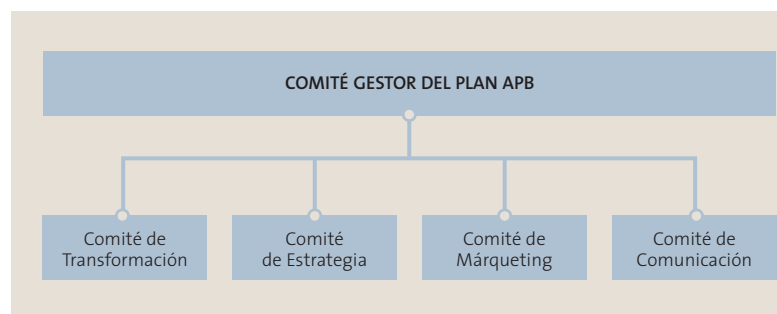
Si la identificación de los puntos fuertes es importante, para poder mantenerlos y potenciarlos, más lo es la identificación de las áreas de mejora, ya que señala un amplio abanico de aspectos en los cuales se ha de progresar para mejorar la gestión y satisfacer a todos los grupos de interés.

Fruto de las II Jornadas de Reflexión Estratégica de la APB realizadas en noviembre de 2005 se ha podido plantear el guión que debe seguir la APB los próximos tres años y que se despliega en el denominado Plan APB 2006-2008.

Este plan se estructura en cuatro líneas precisas. La primera es profundizar en la alineación estratégica como la manera de gestionar y avanzar de forma continua y más rápida hacia la visión. La segunda apunta a la necesidad de trabajar en el área comercial como prioridad de una organización enfocada al cliente. La tercera línea consiste en reorientar el área de Recursos Humanos como prioridad interna. En cuarto lugar es necesario adoptar una metodología EFQM para evaluar el avance en los tres puntos anteriores y avanzar en dirección a la visión.

Comités de progreso

Para desarrollar y medir el avance de las acciones especificadas en el Plan APB se ha formalizado una estructura organizativa integrada por cinco Comités de Progreso en los que se encuentran involucrados los miembros del Comité de Dirección. Los Planes de Mejora de la organización se han desarrollado bajo la responsabilidad de estos comités.



• Comité Gestor del Plan APB

Órgano máximo de gobierno del Plan APB, al que reportan los demás comités. Su función es actuar como enlace entre el Consejo de Administración y el Comité de Dirección.

• Comité de Transformación

Responsable de los aspectos de cambio organizativo interno, en especial los relativos a personas y procesos. Asimismo, actúa como coordinador del Plan APB y de la Autoevaluación EFQM.

• Comité de Estrategia

Responsable del desarrollo del Plan Estratégico así como de aquellas tareas relacionadas con la planificación de la organización: Plan de Empresa, Proceso de Planificación, CMI (Cuadro de Mando Integral).

• Comité de Marketing

Responsable de la reestructuración del área Comercial de la APB y de la elaboración del Plan de Marketing.

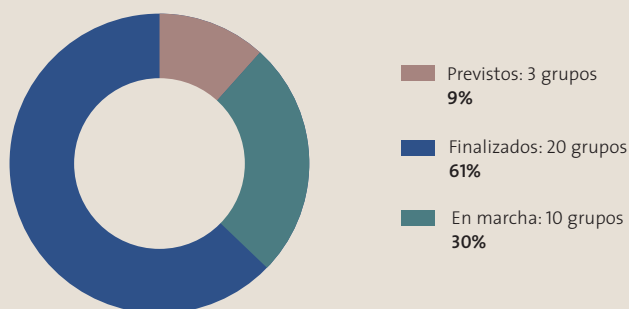
• Comité de Comunicación

Responsable de la resolución de los aspectos del Plan relacionados con la comunicación interna y externa.

El Comité Gestor y el de Transformación son de carácter permanente durante el desarrollo del Plan APB. El resto de comités finalizarán en el momento que hayan concluido los objetivos asignados.

Cada comité, dentro de su ámbito de actuación, ha constituido los Grupos de Mejora departamentales o interdepartamentales necesarios para llevar a cabo las acciones de mejora, definiendo para cada una de ellas los objetivos a conseguir, plazos de finalización y las personas que los integran.

ESTADO DE GRUPOS DE MEJORA



Autoevaluación según el modelo EFQM

En el transcurso de 2006 se ha realizado una autoevaluación detallada y completa de la organización. Durante los meses de marzo y abril se evaluaron los criterios de Agentes Facilitadores –que indican qué y cómo gestiona la APB en relación con su liderazgo, las personas, la política, la estrategia, las alianzas, los recursos y los procesos–, y en octubre los criterios de Resultados –que muestran qué ha conseguido y está consiguiendo la organización. Las áreas de mejora detectadas, por similitud y priorizadas, dieron como resultado la identificación de 28 planes de acción.

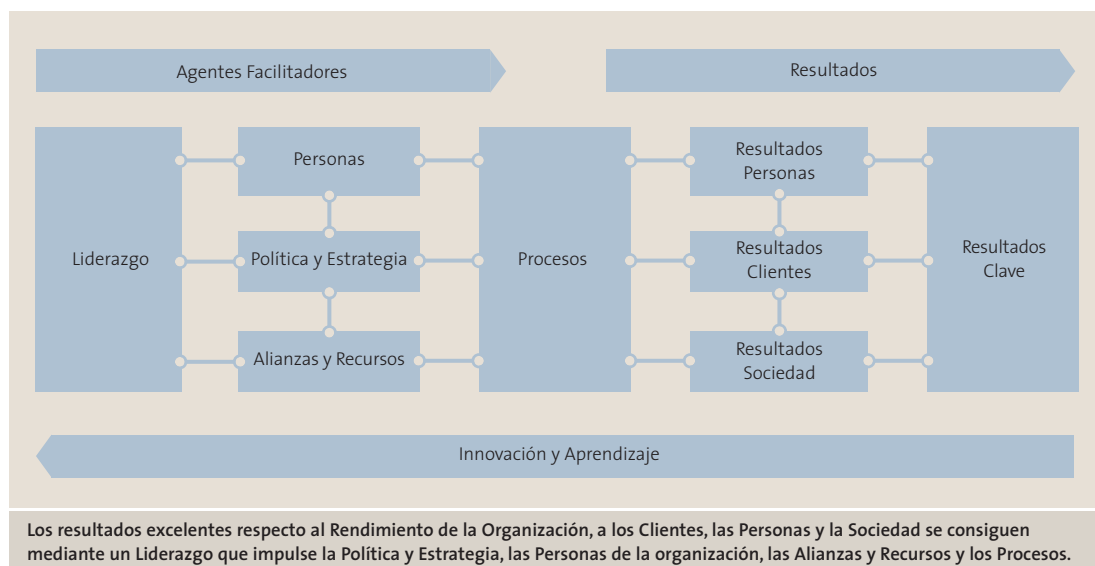
Para realizar la autoevaluación se han constituido 15 grupos específicos, que se han incorporado a los ya existentes, en los que han participado de forma voluntaria un total de 117 personas. El proceso de autoevaluación se ha completado con una aproximación a la puntuación que obtendría la APB en relación con el modelo EFQM a través de la matriz REDER (Resultados, Enfoque, Despliegue, Evaluación y Revisión), obteniendo 321,53 puntos.

Grupos de mejora

En paralelo se han constituido 18 grupos de mejora dependientes de los Comités de Progreso para dar cobertura a la realización de los planes de acción previamente definidos. En estos grupos ha participado un 21,64% de la plantilla.

El alcance de los objetivos logrados por el trabajo de estos grupos ha permitido desarrollar iniciativas en el ámbito de los recursos humanos –encuesta de clima–, en los procesos de comunicación interna –plan de comunicación interna–, en el análisis de la demanda y oferta portuaria, en el análisis de grupos de interés y segmentos de mercado, en estudios de viabilidad, etc.

Al cierre de 2006 el 61% de los grupos iniciados ha alcanzado sus objetivos, el 30% está en funcionamiento y un 9% ya se ha enfocado para su inicio en 2007. Asimismo, se han identificado los planes de acción a desarrollar durante el próximo año, que pretenden avanzar en el camino hacia la excelencia a través de la mejora continua.



EL SISTEMA DE CALIDAD DEL PUERTO DE BARCELONA

El Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona se configura como el conjunto de planes de calidad que se diseñan, implantan, evalúan y mejoran en el entorno portuario. Actualmente el sistema está constituido por Terminal de Contenidors de Barcelona, SL, Terminal Catalunya, SA, Estibadora de Ponent, SA, y el Punto de Inspección Fronteriza (PIF).

La obtención y evaluación continua de los datos de los procesos y la mejora de estos constituye el Control del Proceso, cuyos resultados más relevantes en el año 2006 han sido:

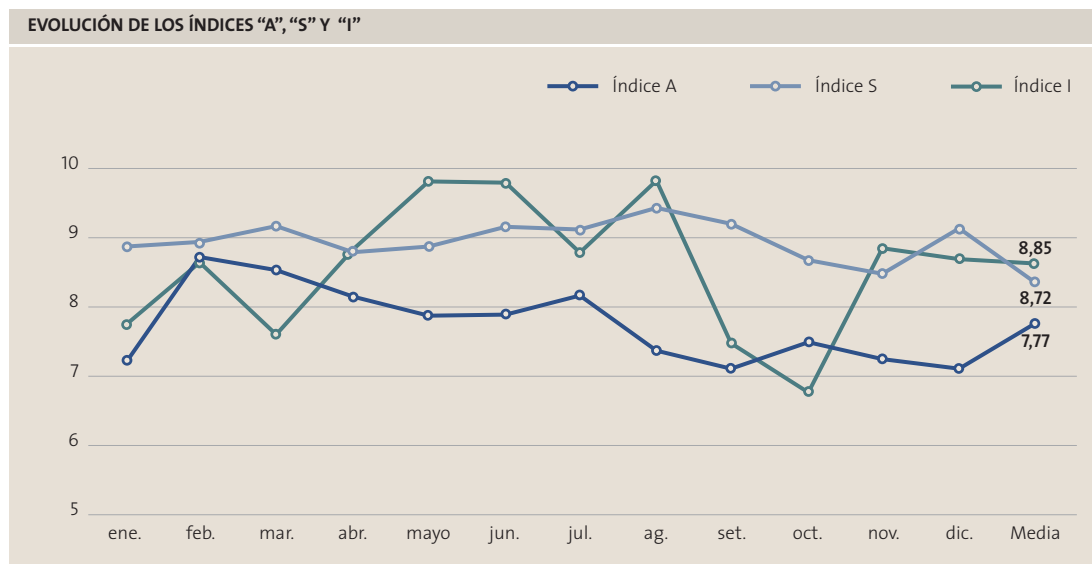


Volumen de actividad		Volumen de inspecciones	
Contenedores descargados (llenos)	314.019 (+11%)	Exportación	1.106 (+9,3%)
Partidas vaciadas en almacén	16.252 (-5,4%)	Importación	15.018 (+8,6%)
Bultos manipulados/vaciados	3.307.841 (+0,1%)	Total	14.844 (+2,9%)
Bultos afectados por incidencia	356 (+110,1%)	% de inspección respecto al volumen total de actividad	2,92% (+1,03%)
Detalle de las inspecciones		Intervenciones del Equipo de Calidad	
Inspecciones en explanada	10.831 (+6,1%)	Contenedor/precinto	23 (-42,5%)
Inspecciones con pasillo	4.989 (+16,1%)	Mercancía	1.737 (-24,9%)
Inspecciones en tinglado	304 (-9,5%)	Total	1.760 (-25,2%)
Inspecciones PIF (sin pasillo)	3.577 (-25,9%)		
Inspecciones PIF (con pasillo)	1.905 (+51,8%)		
Incidencias internas			
		Contenedor/precinto	1 (-88,9%)
		Mercancía	106 (+53,6%)
		Inspección	6 (+50 %)
		Total	113 (+39,5%)

Del Control del Proceso se extraen los **Índices de Calidad** con la finalidad de evaluar la tendencia de los principales objetivos de calidad de servicio en el Puerto de Barcelona. El índice A mide el grado de agilidad del paso de la mercancía por el puerto, teniendo en cuenta el proceso físico y documental. El índice S es el grado de integridad y seguridad de la mercancía, y el índice I mide el grado de coordinación en las inspecciones físicas de la mercancía.

EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES "A", "S" Y "I"

Media	Índice "A"	Índice "S"	Índice "I"
2005	8,0	8,6	9,3
2006	7,8	8,7	8,9



1.1.

Programa de garantías

El Puerto de Barcelona dispone de un Programa de Garantías que recoge una serie de compromisos adquiridos por la Comunidad Logística Portuaria con el cliente final. Su incumplimiento prevé una compensación económica de hasta 400 € por incidencia interna demostrada.

El programa considera los siguientes compromisos en las terminales que forman parte del Sistema de Calidad:

- Garantía de seguridad total de la mercancía.**
 La APB garantiza que no se producirán incidencias (daños o faltas causadas a la mercancía, así como los no detectados durante la abertura del contenedor y procedentes de origen) durante su manipulación y estancia en las terminales.
- Tránsito inmediato.** La APB garantiza que el despacho documental de la mercancía contenerizada en tránsito en el ámbito especificado se producirá el mismo día de la admisión del documento de tránsito, siempre que éste se presente dentro del horario de admisión de la Aduana y se cumplan todos los requisitos para la validación y despacho.
- Despacho FCL de importación.** La APB garantiza que el despacho documental de la mercancía de importación de los contenedores FCL manipulados en el ámbito especificado se producirá el mismo día de la admisión de la declaración de Aduana o el día hábil inmediatamente posterior.
- Garantía de inspección física coordinada.**
 La APB garantiza que la inspección física de la mercancía FCL y LCL en el ámbito especificado se realizará el día previsto, para lo cual se requiere que la mercancía se posicione en la zona de inspección, esté preparada para la inspección física y que ésta haya sido solicitada por cualquiera de los organismos de inspección competentes.

El resultado de la aplicación de este programa en el ejercicio 2006, ha sido el siguiente:

TIPO DE INCIDENCIA	GARANTÍAS ACTIVADAS	
	2006	2005
Daños a la mercancía (por manipulación)	6	13
Ausencia de detección de daños/faltas	8	5
No posicionamiento de contenedores para inspección	5	2
Total	19	20
Total (€)	5.181	5.418
Detalle de las garantías abonadas		
Seguridad Total	14	18
Inspección Física Coordinada	5	2

Análisis, transparencia y control

Durante el año 2006 y a petición de varios clientes, se han realizado seguimientos puntuales de las operaciones a las cuales está sometida la mercancía en el puerto. Una vez realizados los **análisis de procesos**, con la colaboración del Equipo de Calidad, se han elaborado y entregado los informes correspondientes a los interesados. El análisis de la operativa ha verificado la ausencia de incidencias detectadas en el proceso de estancia y manipulación de la mercancía en el Puerto de Barcelona.

El departamento de Sistemas de Calidad de la APB promueve diversas actuaciones para garantizar la transparencia del paso de la mercancía por el Puerto de Barcelona, tanto en las terminales estibadoras como en las instalaciones a su alcance. En este contexto se producen las **inspecciones a la mercancía** por parte de los organismos competentes con el apoyo del Equipo de Calidad, que además registra todas las intervenciones. La APB integra esta información y la envía sistemáticamente a los operadores que intervienen en el proceso de inspección. También se remite diariamente a los correspondientes consignatarios de la mercancía el **informe de incidencias** elaborado por el Equipo de Calidad.

En el marco del **Plan Anual de Auditorías**, en el año 2006 se han realizado tres auditorías a terminales implicadas en el Sistema de Calidad y una al Equipo de Calidad del Puerto de Barcelona como proveedor de servicios. En ningún caso se han detectado No Conformidades ni desviaciones significativas.

El Equipo de Calidad también ha superado la auditoría de seguimiento de la ISO 9001:2000 para el ámbito de "apoyo a los servicios de inspección y a las mercancías



desconsolidadas en las terminales de contenedores” en el Puerto de Barcelona, emitida por el British Standard Institute (BSI).

Aplicación de referencias de calidad de servicio

- **Referencial de Servicio de automóviles del Puerto de Barcelona**

Las terminales de automóviles del Puerto de Barcelona, Setram y Autoterminal, han obtenido la certificación de servicio en el tráfico de vehículos en base al Referencial de Servicio Específico, con una vigencia de dos años. Durante el 2006 las terminales, Estibarna y el Departamento de Sistemas de Calidad de la APB han elaborado conjuntamente el Manual para la Revisión y Mejora, que describe el sistema de actuación y los criterios generales que se aplicarán a los diferentes procesos en el tráfico de automóviles, para que se lleve a cabo de manera controlada y se garantice la satisfacción de las exigencias del cliente.

- **Referencial de Servicio de Ayudas a la Navegación del Puerto de Barcelona**

En el mes de diciembre se ha firmado el Manual de Servicio de Ayudas a la Navegación del Puerto de Barcelona, en el cual se especifican las características de calidad que el Departamento de Ayudas a la Navegación de la APB se compromete a cumplir para mejorar su servicio. El documento ha recibido el visto bueno del Comité de Calidad creado para este proyecto y que está formado por representantes de la Dirección General de Puertos y Transportes de la Generalidad, Puertos de la Generalidad, Capitanía Marítima, Salvamento Marítimo, la Corporación de Prácticos, la Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos, el Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

- **Referencial de Servicio de Practicaje del Puerto de Barcelona**

La Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona, tras obtener en el mes de marzo de 2006 el Certificado en la Calidad de sus Servicios (Quali-

Cert), ha trabajado estrechamente con el Departamento de Sistemas de Calidad en el seguimiento del Sistema de Calidad de Prácticos. El Comité de Calidad que hace el seguimiento del Manual de Servicio de la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona –integrado por representantes de la Corporación de Prácticos, la Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos del Puerto de Barcelona y la APB– ha aprobado en la reunión de noviembre el Plan de Mejora Continua de la Corporación de Prácticos para 2007.



- **Manual de Servicio de Cruceros del Puerto de Barcelona**

El Manual de Servicio Genérico aprobado por Puertos del Estado en el mes de julio ha sido la base para la elaboración del Manual de Servicio Específico para Cruceros del Puerto de Barcelona. El Comité de Calidad de Cruceros es el responsable del seguimiento y la aprobación de la documentación relacionada con este manual y está integrado por representantes de Creuers del Port de Barcelona, Palacruceros, MacAndrews, Balears Consignatarios, P&B Agencies, Intercruises y diferentes departamentos de la APB. Durante el año 2007 está previsto remitir el documento a Puertos del Estado para su revisión y validación definitiva, que permitirá a las empresas implicadas obtener la certificación a las empresas de servicio a través de una auditoría externa realizada por una empresa acreditada.

Auditorías del Sistema

Durante el ejercicio 2006 se han efectuado un total de 13 auditorías internas en las cuales se han auditado todos los procesos que intervienen en la Gestión del Sistema de Calidad. Estas auditorías, que son necesarias para mantener la certificación ISO 9001:2000, no han revelado ningún caso de No Conformidad, han originado 40 observaciones (todas corregidas durante el período auditado), y han detectado 17 oportunidades de mejora (todas implantadas durante el período auditado). También se ha llevado a cabo la renovación de la certificación a la Gestión del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona (DSQ) según la norma UNE-EN ISO 9001:2000.



1.2. Ámbito de dirección



RECURSOS HUMANOS

La culminación de la negociación colectiva, tanto estatal como local, ha sido uno de los aspectos más relevantes en el ámbito de los Recursos Humanos durante el 2006. En lo que respecta al ámbito estatal, el 11 de enero se publicó en el BOE el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, que tiene una vigencia de 6 años (2004-2009) y comporta como novedad la negociación de un acuerdo de empresa.

Así, en el ámbito local se ha producido la negociación y firma del Acuerdo de Empresa, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2009. Entre los aspectos más destacables de éste se incluyen la aplicación práctica del modelo de Gestión por Competencias y de la retribución variable por objetivos marcada en el Convenio Colectivo; la aplicación y regularización de los complementos retributivos; una mayor flexibilidad horaria para los trabajadores; aspectos relacionados con la conciliación de la vida laboral y familiar, y el incremento de los importes de los préstamos reintegrables y para vivienda de los trabajadores, entre otros.

En aplicación del mencionado Acuerdo de Empresa, así, durante el ejercicio 2006 se han alcanzado dos importantes hitos. Por una parte, se ha llevado a cabo la fase de implantación del modelo de Gestión por Competencias, con la entrega de las valoraciones individuales a

todo el personal. Esto permitirá realizar una gestión integral de los recursos humanos de acuerdo con este modelo y, especialmente, potenciar el desarrollo de las personas. Por otra parte, se ha implantado un modelo de retribución variable por objetivos que alcanza a toda la organización y está integrado en el proceso de despliegue de los objetivos estratégicos de la APB.

Otro proyecto destacable desarrollado por el área de Recursos Humanos ha sido la encuesta de clima laboral, realizada con el objetivo de conocer de primera mano las preocupaciones, expectativas y valoraciones sobre la organización, que tienen todos sus miembros.

De igual modo durante este año 2006 se ha avanzado en la mejora de la comunicación interna mediante la elaboración del Plan de Comunicación Interna 2006-2008, en el que se recogen diversas iniciativas que implican a toda la organización. En este sentido se ha trabajado intensamente para consolidar la intranet -bautizada como e-PORTal por parte de los trabajadores de la APB-, que se ha convertido en una herramienta de comunicación eficaz y valorada por todos, según se desprende de la encuesta de clima.

En la vertiente social se ha creado el Club Deportivo Port de Barcelona, con la voluntad de unificar las diferentes secciones deportivas existentes (pesca, vela, fútbol sala, baloncesto, etc.). Además, para facilitar la práctica de deporte se han reconstruido las dos pistas

de tenis modificando el antiguo pavimento por uno de microgreen. Y como cada año, en las instalaciones deportivas del puerto los trabajadores de la APB han podido disfrutar de varias actividades dirigidas por profesores cualificados (taichi, aerobio, clases de tenis...), a las cuales se ha incorporado el yoga.

Prevención de Riesgos Laborales

En el programa anual de Prevención de Riesgos Laborales han destacado las siguientes actuaciones: un simulacro de evacuación del edificio TERSACO, la formación de cargos intermedios en funciones y responsabilidades y la coordinación de actividades preventivas, reevaluación de las instalaciones y equipos de los edificios de la APB.

Así mismo, y por segundo año consecutivo, se ha hecho entrega del premio de reconocimiento de la actividad preventiva a un empleado de la organización.

La formación y el desarrollo de las personas

En los últimos años la oferta formativa de la organización ha experimentado una gran evolución. La APB no sólo invierte en formación continua dentro de la entidad, sino que también subvenciona determinada formación reglada con el objetivo de dar respuesta a las necesidades de los individuos y de la empresa. El año 2006 ha finalizado con 88 acciones formativas colectivas y 87 acciones individuales.

A principios de 2006, y con motivo de la implantación del modelo de Gestión por Competencias, se llevaron a cabo veinte acciones formativas relacionadas con la evaluación de las competencias genéricas (habilidades) que prevé el modelo, tanto para evaluadores, como para los trabajadores que debían autoevaluarse.

Por otra parte, el Plan de Formación de la Policía Portuaria, a parte de las actualizaciones prescriptivas, ha registrado dos novedades: la relativa al nuevo plan de emergencia denominado GISPEM y la detección de amenazas a través de los Rayos-X.

Por lo que respecta al Plan de Formación en Idiomas Extranjeros, como cada año se han llevado a cabo los cursos de inglés general y, para los trabajadores que ya han alcanzado un nivel alto en este idioma, se ha ofrecido la posibilidad de asistir a cursos generales de francés o italiano.

Igualmente ha proseguido la formación continua del personal técnico administrativo, que principalmente actualiza sus conocimientos a través de cursos individuales.

El Servicio Lingüístico de Catalán

El Servicio Lingüístico ha continuado durante este ejercicio organizando cursos de catalán para los trabajadores de la APB y de las empresas de la Comunidad Logística Portuaria, adaptando los contenidos de los cursos generales y monográficos a sus necesidades específicas. Resulta destacable la participación y los buenos resultados en los exámenes de los cursos generales en la modalidad de enseñanza a distancia.

Este servicio también ha seguido desarrollando la tarea de asesoramiento y apoyo lingüístico a los traba-

jadores de la Autoridad Portuaria y la Comunidad Logística.

En lo relativo al área de dinamización, el Servicio Lingüístico ha editado con Ediciones Proa el libro Poemas de Mar, una recopilación de los poemas marineros de Joan Salvat-Papasseit, acompañados de la música y la voz de Ovidi Montllor y de reproducciones de obras del fondo de arte del Puerto de Barcelona. Se trata de una iniciativa conjunta de la Presidencia de la Autoridad Portuaria y la Secretaría de Política Lingüística de la Generalitat.

La séptima edición de los Juegos Florales del Port de Barcelona y de la Comunidad Logística ha contado con la participación del escritor Julià de Jòdar y la presencia del secretario de Política Lingüística de la Generalitat en la entrega de premios.

SISTEMAS DE INFORMACIÓN

La Dirección de Sistemas de Información trabaja en dos frentes diferenciados en lo que respecta a las tecnologías de la información. Por una parte, da respuesta a las necesidades derivadas del rol de la Autoridad Portuaria como ente administrador del puerto, en el cual estas tecnologías contribuyen a la mejora de la eficiencia de la gestión interna. Y por otra parte, lidera e implanta iniciativas conjuntas en el ámbito de la Comunidad Portuaria para conseguir un puerto más competitivo.

Portic y Fòrum Telemàtic

Las actuaciones relacionadas con este último aspecto se canalizan a través de instrumentos como el Fòrum Telemàtic y PortIC. El Fòrum Telemàtic es un grupo de trabajo en el cual participan representantes de todos los colectivos de la Comunidad Portuaria, y que tiene por misión la definición de procedimientos que simplifiquen y agilicen los procesos de intercambio de información entre las empresas y administraciones involucradas en el transporte marítimo de mercancías. Por su parte, PortIC es la plataforma tecnológica que facilita la implantación de todos estos nuevos procedimientos que han de contribuir a la competitividad del Puerto de Barcelona.

Los trabajos realizados por PortIC y el Fòrum Telemàtic en el ejercicio 2006 se han centrado principalmente en los siguientes aspectos:





- La renovación del *hardware* de la plataforma tecnológica para incrementar su capacidad de proceso y su fiabilidad. La nueva plataforma permite procesar unos 10 millones de mensajes al año y asegura una mayor disponibilidad de servicio.
- Sobre esta plataforma se han desarrollado también nuevos servicios. Entre otros, para los agentes transitarios se ha habilitado la conexión a los portales de Intra y GT-Nexus para realizar las reservas de espacio en los buques o para enviar las instrucciones de embarque a las navieras; y también el servicio que permite a través de la web la revisión de la información de conocimiento de embarque antes de su emisión.
- El Fòrum Telemàtic ha concentrado sus esfuerzos en la potenciación del uso de los procedimientos definidos, especialmente el de entrada y salida terrestre de contenedores y en su revisión y mejora. Este año el uso de los procedimientos telemáticos relativos a la Autoridad Portuaria y la Aduana ha alcanzado prácticamente el 100%. El Puerto de Barcelona ha acogido durante el mes de septiembre un encuentro del grupo UN/CEFACT TBG3 con la participación de los expertos internacionales que definen los mensajes electrónicos del sector del transporte.
- Los trabajos más relevantes del Fòrum en cuanto a definición de nuevos procedimientos han sido posiblemente los relativos al intercambio de información en la inspección no intrusiva de contenedores, así como la participación en la definición de la plataforma ATRAE, que pretende constituirse en ventanilla única a nivel estatal para el acceso a los Servicios de Inspección en Frontera.

Apoyo a la organización

Por otra parte, durante el año 2006 se han llevado a cabo también múltiples proyectos encaminados a la mejora de los servicios de informática, telefonía, radiotelefonía, y sistemas de seguridad y control de la Autoridad Portuaria. En el marco de Proatrans se ha realizado la aportación del componente tecnológico necesario para que el proyecto pueda alcanzar sus objetivos; en este sentido se ha implantado un nuevo sistema de identificación de camiones y conductores en las puertas de acceso al puerto, las terminales y los depósitos de contenedores.

Como parte de la iniciativa CSI (*Container Security Initiative*), impulsada por el gobierno de los Estados Unidos, la Dirección de Sistemas ha gestionado con-

juntamente con Puertos del Estado la adquisición de un equipo móvil para escanear contenedores, que se ha puesto a disposición de la Aduana.

En lo que respecta a los desarrollos informáticos lo más relevante ha sido el análisis funcional de una nueva aplicación de Explotación que permitirá mejorar, integrar y dotar de nuevas facilidades la gestión de los principales procesos de negocio de la APB. Este es un proyecto que se prolongará a lo largo de los próximos tres años.

Igualmente se ha realizado un Plan de Sistemas que establece las líneas generales de la evolución tecnológica a medio plazo y servirá de marco de referencia para los desarrollos futuros.

SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es una ventanilla única constituida para facilitar a los usuarios del puerto la realización de cualquier trámite con la Autoridad Portuaria. Por otra parte, este servicio actúa también como centro de información para dar respuesta o canalizar cualquier consulta, telefónica o presencial, sobre la actividad del Puerto de Barcelona. En el año 2006 el SAU ha atendido 65.600 llamadas telefónicas, ha tramitado unos 22.000 documentos y ha registrado alrededor de 13.000.

Aprovechando las nuevas tecnologías de la información, el SAU tiene como objetivo encontrar soluciones que permitan la tramitación no presencial. En este sentido, además de revisar y actualizar los contenidos del área de servicios de la web de la Autoridad Portuaria de Barcelona, durante el 2006 ha desarrollado nuevos servicios como el pago a través de Internet. Esto ha de permitir realizar el pago remoto de multas, transportes especiales y otros, a partir de principios del 2007, evitando así desplazamientos innecesarios.

En el marco del proyecto Proatrans se ha definido una normativa para regular el transporte terrestre de contenedores en el recinto portuario. Esta normativa contempla la implantación de un centro de identificación que actúa como prepuerta de las terminales para aquellos camiones que no han sido previamente autorizados. Como responsable de ofrecer este nuevo servicio, el SAU ha habilitado en 2006 una nueva oficina ubicada en el edificio TIR y dedicada exclusivamente a esta finalidad.



PROMOCIÓN COMERCIAL

La aplicación de las acciones de definidas en el Plan de Márketing para el período 2003-2006 ha sido la constante del ejercicio. La estructura del Departamento de Márketing y Comercial segmentada por productos (contenedores, vehículos, pasajeros, ferrocarril, graneles, café, fruta, *short sea shipping*, etc.) y la incorporación de dos nuevas colaboradoras ha permitido llegar a los clientes con acciones de promoción comercial muy definidas.

En relación con los principales clientes del Puerto, los armadores, cabe destacar que la estrategia de un contacto continuado permite ofrecerles las últimas novedades en cuanto a servicios e infraestructuras y, además, conocer y anticipar sus perspectivas de futuro. Asia continúa siendo la principal prioridad del Puerto de Barcelona, motivo por el cual se programan anualmente dos viajes a la zona para visitar a los principales armadores. Esta estrategia ha contribuido a que en el año 2006 se haya adjudicado la nueva terminal de contenedores del muelle Prat a la asociación empresarial del Hutchison Ports Holding y el Grupo Mestre, este último concesionario de la terminal TerCat. Esto, unido al interés por disponer de espacio próximo a la terminal, ha favorecido que armadores como NYK, ZIM o Hapag Lloyd se hayan interesado por la nueva zona de actividades logísticas ZAL II (Zal Prat).

A lo largo del 2006 también se han mantenido reuniones con las delegaciones europeas de diferentes armadores como K-Line, Grimaldi, Wallenius, MSC, Hapag Lloyd, X-Press o Maersk, entre otros, con la intención de hacer un seguimiento de la evolución de los volúmenes de carga.

Por otra parte, se han destinado importantes esfuerzos a la puesta en marcha de la línea ferroviaria con el Puerto Seco de Azuqueca, que dispone de trenes diarios en ambas direcciones. Este hecho marca un antes y un después en la voluntad de llegar a la zona centro de Madrid, a través del corredor del Henares, principal eje logístico de esta área y que permite conectar el Puerto de Barcelona con la capital del Estado, de una manera mucho más eficiente y ágil que hasta el momento. Las terminales portuarias, conjuntamente con operadores ferroviarios como el caso de TerCat y Spain Rail o la empresa de nueva creación TCB Railway Services, han

diseñado un producto suficientemente atractivo y competitivo respecto del transporte por carretera.

Misión comercial a Madrid

A diferencia de las anteriores ediciones, la novena misión del Puerto de Barcelona ha tenido lugar dentro de su propio *hinterland*, el centro de España. Esta decisión fue fruto del esfuerzo por desarrollar en el *hinterland* una red de distribución que permita ofrecer una cadena logística integral y competitiva, hecho imprescindible para que el Puerto se consolide como la principal puerta del sur de Europa para las mercancías procedentes de Extremo Oriente.

El objetivo de la misión ha sido presentar a la Comunidad Logística de Madrid y Guadalajara los planes de expansión del Puerto de Barcelona y los servicios que ofrece. Durante la presentación, celebrada el 28 de septiembre, entre otros se han tratado los siguientes temas: la ampliación del puerto y su extensión fuera del recinto portuario; las oportunidades de la entrada del operador Hutchison (ampliación de los servicios en red gracias a sus terminales en Alemania, Holanda y Bélgica); la configuración como puerto con dos grandes terminales en competencia; la disponibilidad de un servicio logístico integral; una nueva oferta de transporte ferroviario eficiente y competitivo Barcelona-Madrid, y la presentación oficial del representante del Puerto de Barcelona a Madrid. La jornada ha contado con una gran asistencia y la participación activa de los agentes de la Comunidad Logística de Barcelona que hacen posible ofrecer un servicio logístico integral: operadores de terminales, armadores y operadores de las terminales marítimas interiores.

Presencia en ferias y congresos

Como responsable de coordinar la asistencia del Puerto de Barcelona a ferias, la Dirección de Márketing y Comercial ha apostado un año más por la presencia en el SITL de París. El mercado francés—en especial la zona sur del país—es uno de los objetivos comerciales del Puerto, de modo que París ha sido un escenario ideal para dar a conocer los servicios marítimos que ofrece a cargadores y operadores, y presentar su estrategia de terminales marítimas interiores. Así, en el SITL se ha apoyado la promoción de tmT (Terminal Marítima de Toulouse) con la exposición de las características de los terrenos logísticos, los proyectos de naves de almacén y las infraestructuras de acceso.

Por otra parte el SIL de Barcelona, con más de 900 expositores y 70.000 m² de exposición en el 2006, se ha convertido en el principal punto de encuentro de toda la actividad logística del sur de Europa, los países mediterráneos, América Latina y el sudeste asiático, en el cual el Puerto de Barcelona puede desarrollar todo su potencial informativo. En esta edición el Puerto ha agregado sinergias con CILSA y Barcelona Centre Logístic, con un espacio conjunto que ha permitido difundir un mensaje logístico de mayor impacto a los más de 45.000 profesionales que han visitado la feria.

El planteamiento estratégico del Puerto de Barcelona para darse a conocer en Asia pasa por estar presente en



1.2.

las principales ferias del continente, aspecto en que históricamente ha habido un déficit respecto de los puertos del norte de Europa. Por este motivo el puerto ha participado en la Transport Logistics de Shanghai, donde ha presentado sus servicios y planes de futuro junto a las terminales portuarias y los operadores, y ha atendido a más de 45 empresas interesadas. En el marco de la participación en la feria de Shanghai se han realizado también visitas a los dos principales armadores chinos, COSCO y China Shipping, que ya habían mostrado su interés por trabajar con las terminales de contenedores del Puerto de Barcelona.

La mencionada segmentación por productos en la que está organizado el Departamento de Márketing y Comercial favorece la selección de las citas nacionales e internacionales en las cuales llevar a cabo acciones promocionales. Así, la asistencia a la feria Fruitlogistics de Berlín se ha convertido en un referente indiscutible para el tráfico de fruta. Las reuniones con los principales armadores (Seatrade, Maersk, MSC, HamburgSud, etc.) ofrecen una visión de cómo será la temporada y permiten negociar aspectos relacionados con los volúmenes de cargas, escalas o convenios. Por otra parte, quizás el aspecto más importante de esta feria es la relación con los productores y distribuidores, con quien se pueden acordar los volúmenes de carga así como las condiciones económicas de los servicios que en este caso ofrece la terminal especializada BFT. En el año 2006 se ha puesto especial énfasis en el melón y en el banano, ya que el primero es un tipo de fruta que cubre la contra-temporada y la segunda es totalmente atemporal, y por países se ha tratado con las delegaciones de Chile, Brasil, Argentina, Costa Rica, Colombia y Ecuador.

Del sector cafetero cabe destacar la asistencia en el Congreso Nacional del Café celebrado en el Puerto de Santa María (Cádiz), punto de encuentro del mundo cafetero en España y donde se analizan las principales tendencias de los países productores y consumidores. En este encuentro, que sirve también para realizar las reuniones anuales de las diferentes asociaciones de tostadores, traders y de la misma Federación Española del Café, Barcelona y el Puerto se han ofrecido como sede para celebrar el próximo congreso del 2008.

El Puerto de Barcelona ha estado presente una vez más en el encuentro más importante del sector del automóvil relacionado con el sector marítimo, Global Automotive, celebrada en el mes de octubre en Amberes. Las principales líneas marítimas y los fabricantes asisten a este acontecimiento, donde el Puerto ha aprovechado para mantener reuniones con Wallenius Wilhemsen y Grimaldi.

La otra cita ineludible del sector marítimo en el ámbito de los contenedores es el TOC. El Puerto de Barcelona acude anualmente a este encuentro donde los principales armadores y empresas del sector hacen una exposición de la situación y de las expectativas del mercado para los próximos años. La edición de 2006 se ha celebrado en Hamburgo y ha sido escenario también de reuniones con las delegaciones europeas de los principales armadores asiáticos.

En el ámbito de los cruceros a lo largo del 2006 la Autoridad Portuaria de Barcelona ha participado una vez más como expositor en las dos ferias más importantes del sector. La primera, de carácter anual y cita indiscutible para un puerto de cruceros, es la Seatrade Cruise Convention, que se ha celebrado en Miami a mediados del mes de marzo, y en la cual el Puerto de Barcelona ha participado con un stand en el Pabellón de los Puertos Españoles. En la otra feria, el Seatrade Med que ha tenido lugar en Nápoles en el mes de octubre, el Puerto ha dispuesto de un stand en el Pabellón de MedCruise.

Durante todo el año, el equipo comercial ha trabajado con la compañía de cruceros Disney Cruise Line para preparar el despliegue de su barco Disney Magic en el Mediterráneo durante el año 2007. Barcelona ha sido escogido como puerto base del itinerario y con este rol ha sido invitado al acto de presentación que Disney ha organizado en Orlando sobre la decisión de desembarcar en el Mediterráneo.

Como miembro de MedCruise, la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo, el Puerto ha participado a las dos asambleas generales celebradas en Gibraltar y en Nápoles. Como puerto de cruceros de referencia a nivel mundial también ha tomado parte activa en el estudio del impacto de los cruceros en las economías locales. Entre las diversas jornadas sobre la industria de los cruceros a las cuales el Puerto ha sido invitado, cabe destacar la organizada por el Gobierno norteamericano en Chicago sobre la seguridad en el transporte. El Puerto de Barcelona ha participado en ésta como referente europeo en el tema de cruceros.

En la línea de desarrollo de una estrategia que permita tener un conocimiento mutuo más estrecho, el Puerto de Barcelona organiza y recibe visitas de armadores, operadores logísticos, consignatarios, asociaciones profesionales y clientes finales. El objetivo principal es organizar un producto a medida, en el cual los visitantes solicitan ver aquellos aspectos más relevantes del paso de la mercancía por el Puerto de Barcelona o aquellos puntos en que su actividad tiene más incidencia. Durante el 2006 se han organizado más de 30 visitas entre las cuales destacan las de grandes armadores como K-Line, Hapag Lloyd, MSC, Maersk, Hanjin, Royal Caribbean, Disney Cruises y X-Press.





LAS ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS

En el año 2006 la Autoridad Portuaria de Barcelona ha realizado una inversión total de 229,4 millones de euros, de los cuales aproximadamente el 95% se ha destinado al capítulo de las infraestructuras, totalizando 217,3 millones de euros. En términos relativos esta cifra supone un incremento aproximado del 4,2% respecto a la anterior anualidad y, por tanto, marca un nuevo máximo histórico por lo que respecta a obra certificada.

La mayor parte de la citada inversión en infraestructura ha ido dirigida a las actuaciones relacionadas con la ampliación sur del Puerto y contempladas en el Plan Director. Además de éstas se han ejecutado e iniciado otras obras necesarias para la operativa portuaria como la habilitación de espacios ya existentes, la reconstrucción y el mantenimiento de muelles, las actuaciones en zonas dedicadas al uso ciudadano, y los proyectos para mejorar la accesibilidad viaria y ferroviaria del puerto.

Ampliación Sud

Las obras relativas a la ampliación comprenden principalmente la ejecución de los diques de abrigo Sud y Est y del muelle Prat. A continuación se describen las obras y su grado de ejecución a 31 de diciembre de 2006.

La parte del dique Sud correspondiente a los tramos I y II está previsto que finalice el año 2007 y dispondrá de una longitud total de 3.700 m. El tramo I consiste en 2.000 m de dique en talud, con un manto principal formado por bloques paralelepípedos de hormigón de hasta 60 t. El tramo II consta de 1.700 m de dique vertical ejecutado con cajones prefabricados de hormigón. Los indicadores del avance del conjunto de los dos tramos, una vez actualizadas las previsiones de cierre de obra, apuntan que se ha ejecutado el 100% del dragado previo, el 93% de todo-uno, el 90% de escollera clasificada, el 88% de hormigón de bloques, el 98% de hormigón de cajones, el 85% de armadura de cajones, y que la longitud de dique emergido ya es del 100%.

El tramo III del mismo dique Sud consta de 1.100 m. de dique en talud y manto principal formado por bloques paralelepípedos de hormigón de 40 t. Los grados de ejecución de la obra son los siguientes: el 100% de dragado previo, el 86% de todo-uno, el 76% de escollera clasificada, el 44% de hormigón de bloques, el 100% de hormigón de cajones y el 78% de armadura de cajones. La longitud de dique emergente en este caso es del 14%.

El dique de abrigo Est, por otra parte, se construye en talud con un manto principal formado por bloques paralelepípedos de hormigón de 50 t. Dispondrá de una longitud final de 2.000 m y la fecha prevista de finalización es el año 2008. La obra ejecutada supone el 100% del

1.3.

dragado previo, el 98% de escollera, el 72% de hormigón de bloques y el 92% del todo-uno. La longitud de dique emergente ya representa el 72% sobre el total previsto.

El muelle Prat dispondrá de una superficie total de 93 ha, con una línea de atraque de 1.500 m y un calado mínimo de 16,5 m. Durante el ejercicio 2006 ha finalizado la Fase I, con una longitud de 1.000 m de cajones de hormigón armado que permite la generación de una superficie de 81 ha, y la Fase II consistente en la prolongación hacia el sur de la Fase I, en una longitud de unos 300 m adicionales. El límite meridional de esta prolongación coincide con el cambio de alineación de los muelles prevista en la ordenación de la dársena de la ampliación.

Habilitación de espacios

Entre las obras de habilitación de espacios ya existentes, con el objetivo de dar respuesta a la demanda creciente generada por el tráfico de cruceros y contenedores, cabe destacar especialmente dos actuaciones.

La obra "Habilitación área de inspección" ha consistido en la adecuación de una explanada de unos 8.000 m² situada en terrenos colindantes a la Puerta 28, para dedicarla a la inspección de contenedores. Esta actuación ha incluido la creación de una zona de circulación, de una zona escáner y de un aparcamiento. Por otra parte han finalizado los trabajos iniciados en 2005 para la urbanización de unos 1.300 m de explanada del muelle Adosat, para dotar de mejores servicios y equipamientos a esta zona destinada a los cruceros.

Reconstrucción y mantenimiento de muelles

Durante el 2006 se han ejecutado igualmente varias obras destinadas a la reconstrucción de muelles ya operativos. Destaca en este caso la finalización de la remodelación del muelle de Costa, actuación iniciada en 2005 y que ha reconstruido una longitud total de 460 m de este muelle.

Se ha iniciado, también, la ejecución del "Muelle de tablestacas en el muelle Álvarez de la Campa", consecuencia de la necesidad de mejorar la línea de atraque y adaptarla a los nuevos requerimientos de operativa portuaria. Se han construido 450 m de muelle de tablestacas, adelantando en 1,5 m la alineación exis-



tente, así como la vía de rodadura para grúa Panamax, en toda su longitud.

Actuaciones Puerto-Ciudad

En el ámbito puerto-ciudad se han finalizado las obras de remodelación del sistema de anclaje del pavimento de la Rambla de Mar, que mejoran la seguridad y la funcionalidad de la pasarela.

Asimismo, se ha ejecutado la obra "Defensa de la explanada de la Bocana Norte". La futura ubicación de una zona de uso lúdico y turístico en la explanada norte, que incluye un hotel, ha obligado a tomar medidas especiales de protección frente a posibles rebases en caso de temporales fuertes. La obra ha consistido en la creación de una berma sumergida apoyada en el dique en talud y que se prolonga mar adentro unos 50 m, de modo que se disipa una cantidad importante de la energía del oleaje.

Accesos viarios y ferroviarios

En cuanto a vialidad interna se han llevado a cabo obras como el "Vial del Contradique del Puerto". La construcción de la torre de control portuaria y del edificio anexo destinado al servicio de practicaje han hecho necesario disponer de un acceso adecuado a estas instalaciones, que permita atender al nuevo tráfico de vehículos previsto. El vial construido tiene una longitud de 1.300 m con doble calzada de doble sentido y firme de aglomerado asfáltico, e incluye aceras y canalizaciones para servicios.

Otra actuación finalizada ha sido el acceso viario norte a MEPSA. Como consecuencia de la modificación de una serie de concesiones, la calle A del muelle de Inflamables ha pasado a ser terreno concesional y, por tanto, ha sido necesaria la construcción de una nueva calzada para el acceso a la concesión de MEPSA. Concretamente se han habilitado dos calzadas de 7 m de anchura y 265 m de longitud situadas a ambos lados del foso ubicado entre la rotonda norte de MEPSA y el foso principal de Inflamables. Los viales se han unido a la calzada principal mediante un puente entre el actual foso.





A finales de año se ha iniciado la obra “Habilitación área para aparcamiento de camiones”, vinculada a la ejecución de nuevos accesos terrestres a la zona de ampliación del Puerto de Barcelona. La nueva vialidad propuesta supone la construcción de un ramal que partirá del cinturón Litoral y discurrirá por el margen izquierdo del río Llobregat hasta conectar la ZAL y la zona sur del Puerto. El nuevo volumen de tráfico previsto plantea la necesidad de dotar a dicha zona de un aparcamiento provisional para camiones, para lo cual se ha acordado la reserva y el acondicionamiento de un terreno de aproximadamente 7 ha ubicado en la parte final del antiguo lecho del río Llobregat.

La conclusión del “Acondicionamiento de accesos a la zona de ampliación Sur, 2ª fase” ha dado carácter definitivo a las obras previas de acceso ejecutadas en septiembre de 2004, que se concibieron como una solución provisional. Esta segunda fase ha contemplado la consolidación del acceso provisional, el refuerzo y la señalización del acceso de obras, el acceso independiente de CIMAT y de oficinas de obra, el acceso directo desde la calle 4 del puerto a las nuevas explanadas generadas junto a la antigua desembocadura del río -con el objeto de independizar el tráfico portuario del tráfico de obra-, así como la reparación de la vialidad del Polígono Pratsense afectada por las obras.

También se ha actuado en zonas exteriores al ámbito propiamente portuario, como en el caso de la obra “Desdoblamiento calle n 3”. La apertura del nuevo cauce del río Llobregat a partir del verano de 2004 obligó a reconsiderar los accesos viarios próximos al puerto, ZAL y Zona Franca. Entre las actuaciones necesarias se definió el desdoblamiento de la calle 3 del Polígono de la Zona Franca para permitir un nuevo acceso directo al Puerto desde la ronda Litoral. El proyecto finalizado ha consistido en la conversión a doble sentido de circulación de la calle 3 de la Zona Franca, aumentando su sección hasta seis carriles, tres de sentido Puerto-Cinturón y tres de sentido contrario; salvo en el tramo que va del cinturón a la rotonda de intersección con la calle E, que sigue siendo de dos

carriles por sentido. También se ha realizado la correspondiente señalización horizontal y vertical, así como los ajustes de bordillos y pequeñas actuaciones en las intersecciones con las calles que conectan con la calle 3.

En el ámbito ferroviario se está ejecutando la obra “Bucle ferroviario en antigua zona TIR” que comprende la construcción de una vía de unos 1.100 m, de los que 960 corresponden a vía sobre placa de hormigón y el resto de vía sobre balasto. La misma será de doble ancho RENFE y europeo con carriles del tipo VIC-54.

Cabe apuntar también que la Autoridad Portuaria ha asumido la dirección de obra del “Relleno del antiguo cauce del río Llobregat”, por encomienda del Ministerio de Medio Ambiente.

Obras singulares

En este capítulo cabe mencionar la finalización del proyecto de la torre de control portuaria. Se trata de un edificio singular de 45 m de altura y estructura metálica, así como del volumen anexo al mismo, que se destinará al control del tráfico portuario de buques y a la coordinación de los servicios que se prestan a los mismos, entre otras posibles funciones.





SEGURIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE

Durante el ejercicio 2006 ha continuado la trayectoria al alza del tráfico de mercancías peligrosas contenerizadas, que se ha incrementado un 6% respecto del año anterior y ha alcanzado un volumen total de 820.881 toneladas. En cuanto a las mercancías peligrosas a granel el movimiento total ha sido de 10.145.754 toneladas, cifra que representa un descenso del 9% respecto del 2005.

La proporción de mercancías peligrosas manipuladas respecto del tráfico total ha sido del 24%, de modo que se ha registrado una disminución respecto de los ratios de años anteriores, que eran del orden del 30%.

A pesar de esto, y dado el buen resultado en la carga contenerizada, el volumen de autorizaciones de admisión de mercancías peligrosas tramitadas ha aumentado un 9% respecto del año anterior, con un total de 83.451. El apunte más importante sobre este capítulo ha sido que el 99% de estas autorizaciones se ha procesado vía EDI.

Este año se ha firmado un nuevo convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona para el ejercicio de las respectivas competencias en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, con cinco años de vigencia prorrogables automáticamente hasta un máximo de veinticinco. A grandes trazos este acuerdo incluye la previsión de mantenimiento de la

actual flota, que implica la renovación de vehículos y equipamientos, en función de su amortización.

La formación específica a bomberos para el ámbito portuario se ha concretado este año en cuatro ediciones del curso de Extinción de incendios en barcos en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos de Gijón, en el cual han participado 59 bomberos y mandos, y una edición del curso de Dirección y control de las emergencias para 20 mandos en el The Fire Service College de Moreton-in-Marsh Fire, en Inglaterra.

También se han realizado una serie de colaboraciones en materia de ejercicios y simulacros con las diferentes empresas afectadas por la reglamentación de accidentes mayores del puerto. En este sentido se ha puesto en marcha un Plan provisional de emergencia de ZAL-Prat, con la colaboración de CILSA, para cubrir las necesidades derivadas de la explotación de esta nueva zona.

Igualmente se han efectuado simulacros generales del Plan de emergencia interior (PEI) del Puerto de Barcelona en tres escenarios diferentes y con la participación de los diferentes componentes de los grupos de actuación previstos. En el mes de mayo se ha simulado en la terminal de Acciona-Trasmediterránea un incendio a bordo del barco Eurostar Roma con riesgo para la estiba de mercancías peligrosas. El ejercicio realizado en el mes de octubre en CLH ha consistido en un vertido con la contaminación marítima durante las tareas de carga de una gabarra de

suministro de fuel a buques. Y el último escenario han sido las instalaciones de Enagas en el puerto, en las cuales durante el mes de noviembre se ha llevado a cabo un simulacro de fuga de gas natural líquido.

Limpieza de las aguas marinas

En el año 2006 el servicio de limpieza de las aguas, con tres embarcaciones externas y dos propiedad de la Autoridad Portuaria de Barcelona, ha recogido de la superficie de las aguas 160 toneladas de residuos flotantes, que representan un volumen total de 1.092 m³. La media diaria de flotantes retirados ha sido de 448 kg, de los cuales un 45% han sido plástico.

Por lo que respecta a los episodios de contaminación por hidrocarburos, se han realizado 79 actuaciones -un 72% por gasóleo- y se han utilizado 750 m de barrera absorbente. En la mayoría de los casos se ha procedido a oxigenar la superficie del agua, pero en 22 ocasiones se ha recuperado el producto y se han podido gestionar como residuos un total de 28.625 kg de hidrocarburos en fase libre.

Siguiendo esta línea de trabajo, durante el ejercicio se ha aprobado el Plan Interior de Contingencias del Puerto de Barcelona (PIC) y se han llevado a cabo 2 simulacros y 5 ejercicios.

Limpieza viaria y residuos

Para la limpieza viaria y la recogida de residuos en todo el puerto se han invertido un total de 9.377 horas de trabajo y 411 horas para la limpieza de las explanadas públicas de graneles. Durante todo el año se han recogido 2.687 toneladas de residuos, cantidad ligeramente inferior a la del año pasado. En cambio, las cantidades de residuos valorizables y/o especiales ha pasado de 197 toneladas el año 2005 a 392 toneladas en el 2006. También ha habido un descenso del 40% en las quejas e incidencias del servicio de limpieza viaria, que han sido un total de 32.

Por otra parte, la superficie ajardinada del puerto de Barcelona ha aumentado en 1.000 m² y ha pasado a ser de 30.853 m². Los residuos vegetales que se han gestionado como compostaje ascienden a 10.480 kg.

Calidad del aire

La evolución de las concentraciones anuales medidas por la Red Meteorológica y de Vigilancia de la Calidad del Aire de la APB muestran que los niveles de los diversos contaminantes se han mantenido estables o han aumentado ligeramente, excepto el dióxido de azufre y el sulfuro de hidrógeno que han disminuido sensiblemente.

En el entorno portuario (Área Metropolitana de Barcelona) los contaminantes más problemáticos han sido el dióxido de nitrógeno (NO₂) y las partículas de diámetro inferior a 10 µm (PM₁₀), que han superado los límites permitidos según la tendencia de los últimos años. Por este motivo, y para restablecer la calidad del aire, durante el 2006 el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya (DMAH) ha iniciado la elaboración del Plan de actuaciones de mejora del ambiente atmosférico en las Zonas de Protección Especial (ZPE) del Barcelonés y Baix Llobregat, y Vallés Oriental y Vallés Occidental (Decreto 266/2006). El Plan incluye diversas medi-

das para reducir las emisiones de estos contaminantes.

El Puerto de Barcelona, como parte integrante de estas ZPE, considera positiva la iniciativa y ha ofrecido su colaboración en el diseño y la aplicación de las medidas que sean finalmente adoptadas.

Las medidas aplicables al Puerto de Barcelona propuestas por el DMAH van desde el suministro eléctrico a barcos durante la estancia en puerto, pasando por la modernización de la maquinaria terrestre de las terminales, de los barcos remolcadores y de los camiones que operan en el puerto, y hasta la regulación de la manipulación de productos sólidos a granel sobre muelle.

SEGURIDAD OPERATIVA

Policía portuaria

El año 2006 ha sido un año de desarrollo y ampliación de las medidas de seguridad en el Puerto de Barcelona, así como de consolidación tanto en el ámbito de las condiciones referenciadas en el código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) como de las directrices establecidas por la directiva europea.

Las reuniones periódicas del Comité de Seguridad Portuaria y las diversas auditorias de seguridad que a lo largo del año han llevado a cabo diferentes gobiernos y entidades privadas han comportado un aumento de los indicadores de seguridad y de las medidas de protección global aplicadas a los usuarios del puerto. Cabe destacar que se han incrementado los medios técnicos para dar cobertura a las nuevas zonas y espacios de actuación y a la construcción de nuevas instalaciones portuarias.

En el ámbito de los Recursos Humanos, se ha llevado a cabo la contratación habitual de auxiliares de la Policía Portuaria para la temporada crucerística (de mayo a octubre), para poder asumir el aumento significativo del volumen de cruceros y pasajeros. La suma de los servicios y las tareas policiales realizadas, tanto en la zona comercial como en el Port Vell, ha ido en concordancia con el aumento de la plantilla. Durante el año se han realizado dos promociones de nuevos agentes para ampliar la plantilla del Cuerpo de Guardamuelles, que ha supuesto la incorporación de 10 agentes nuevos en julio y 23 más en noviembre.

La formación se ha desarrollado en el primer cuatrimestre del año, con cursos que han incidido especialmente en cuestiones como los rayos X, Gispem (aplicación informática de control de emergencias), alcoholemia, gestión por competencias y defensa personal.



1.5. Estrategia y desarrollo



DESARROLLO DE LA RED DEL PUERTO

El Puerto de Barcelona ha elaborado una estrategia de crecimiento basada en el desarrollo del puerto-red. La red es el conjunto de instalaciones y servicios relacionados con el Puerto, distribuidos por el territorio y gestionados de modo descentralizado por los operadores, pero con la máxima coordinación, eficiencia y visibilidad para los clientes.

El concepto consiste en crear terminales marítimas interiores y zonas de actividades logísticas con capacidad de prestar servicios de manipulación, de transporte, logísticos y operaciones de valor añadido vinculadas al Puerto de Barcelona y conectadas mediante corredores de transporte multimodales. Todo ello con el objetivo de asegurar la conectividad física de la red terrestre con los flujos marítimos y permitir al Puerto ganar accesibilidad física y comercial hacia los cargadores, importadores y exportadores de sus mercados estratégicos, tanto en el *hinterland* como en el *foreland*.

En estas plataformas el Puerto detecta las necesidades logísticas y de transporte de los cargadores y promueve la presencia de una empresa que comercializa estos servicios a los operadores (transitarios y agentes marítimos). La presencia de un centro local de atención al cliente del Puerto de Barcelona permite conocer las necesidades logísticas actuales y futuras

así como diseñar -conjuntamente con los operadores marítimos y el operador de la plataforma- las estructuras de funcionamiento y, si es necesario, las infraestructuras para incrementar y consolidar los tráficos del Puerto en estos mercados.

Para desarrollar la red del Puerto se han definido seis líneas de actuación estratégica:

- Ampliar el *hinterland* para que abarque la Península (especialmente Zaragoza, Madrid, Lisboa y la fachada norte peninsular) y el sur de Europa (eje Toulouse-Burdeos y eje Perpignan-Montpellier-Lyon).
- Fortalecer la vinculación del Puerto de Barcelona con el *foreland* y, especialmente, con el Mediterráneo.
- Convertirse en el primer puerto oceánico y de *short sea shipping* del sur de Europa.
- Disponer de una oferta de servicios logísticos y de valor añadido en el Puerto y distribuidos en el territorio.
- Estructurar e integrar la red del Puerto de Barcelona desplegando los servicios de marca (PortIC, SAC, calidad y garantías, presencia comercial).
- Convertirse en la marca portuaria de referencia en el sur de Europa.

En estos momentos están en marcha la Terminal marítima de Zaragoza (tmZ), para empezar a dar

cobertura al noreste peninsular; los puertos secos de Coslada (Madrid) y Azuqueca (Guadalajara) para el centro de la península; y la Terminal marítima de Toulouse (tmT) para el sur de Francia.

La terminal marítima de Zaragoza

El año 2006 ha sido el de la consolidación infraestructural de la terminal de Zaragoza. Las necesidades de los cargadores y de los operadores marítimos locales hicieron ver a las instituciones y a los empresarios que forman la sociedad de promoción tmZ, SL que era necesario apostar firmemente por infraestructuras dedicadas al comercio marítimo. Por este motivo se cambió la estructura accionarial de modo que esta sociedad tuviera una sólida composición que asegurara el futuro de las prestaciones logísticas necesarias para el comercio marítimo internacional que precisa Aragón.

En este sentido la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha realizado en el ejercicio 2006 la aportación económica, convertible en acciones, para la construcción de la terminal ferroviaria de contenedores de tmZ. La puesta en servicio de esta instalación durante los primeros meses de 2007 asegurará el corredor de transporte entre el Puerto, el noreste y el centro de la península y, además, su existencia permitirá aprovechar las sinergias entre estas dos áreas.

La concesión de la nueva terminal de contenedores del Puerto en el muelle Prat ha evidenciado la necesidad de una estrategia de las terminales para ofrecer a los armadores la coordinación del transporte hasta el destino final de la mercancía. Para confirmar esta estrategia comercial las dos terminales TCB y Tercat formarán parte de la sociedad que explotará la plataforma de tmZ. Ésta ofrecerá servicios de terminal ferroviaria, de manipulación de contenedores, de almacenaje de contenedores llenos y vacíos, y de prestaciones logísticas a las mercancías.

La terminal marítima de Toulouse

Los acuerdos con las instituciones de la región de Midi-Pyrénées y el conocimiento de las necesidades de los cargadores para la promoción del comercio marítimo internacional han llevado a que el convenio de la APB con Eurocentre se concrete en el desarrollo de la ZAL Toulouse. En una superficie de 20 ha se constituirá un centro de concentración de operadores logísticos y de cargadores con logística propia dedicados al comercio marítimo. El conjunto constará de 80.000 m² de almacenes de alquiler en unidades de 4.500 y 6.000 m². De este modo se dispondrá de la necesaria sinergia para hacer competitivos los servicios de asistencia al transporte marítimo y a las actividades de los armadores. En estos espacios se han reservado 3 ha para la instalación del operador de los servicios comunes y sinérgicos para el transporte marítimo que precisen las empresas usuarias.

Para el desarrollo de la red del Puerto de Barcelona es también muy relevante el *foreland*. De acuerdo con esta estrategia, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha continuado con la realización de proyectos internacionales y alianzas estratégicas con puertos situados

en sus mercados lejanos preferentes: América Latina y el Extremo Oriente.

Convenios de colaboración con otros puertos

En el ejercicio 2006 se ha iniciado el proyecto de desarrollo de una plataforma de comercio electrónico en la Comunidad Logística de Buenos Aires, principal puerto de Argentina y puerta de entrada al Mercosur. Esta primera implantación en Buenos Aires servirá de modelo para la futura implantación a otros puertos argentinos y de la zona del Mercosur. Además, se ha finalizado el asesoramiento para la creación de un foro telemático en la Comunidad Portuaria de Valparaíso, Chile, en el marco del acuerdo firmado el año 2004.

Cabe destacar, también, que se han firmado convenios de colaboración con el puerto de Shanghai (China), tercer puerto del mundo; con el Consorcio de Gestión Puerto La Plata (Argentina), y con el Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires (Argentina) para colaborar en el asesoramiento de diversas áreas del ámbito portuario.

Formación en Gestión Portuaria

Un aspecto importante para la APB es la creación de vínculos con puertos del *foreland* estratégico a través de la formación en gestión portuaria. El objetivo es transmitir la experiencia del Puerto de Barcelona en gestión, fortalecer los vínculos con los puertos participantes y encontrar posibles vías de colaboración.

Durante el presente ejercicio se han realizado dos acciones en este ámbito. En el mes de mayo ha tenido lugar una nueva edición del curso dirigido a estudiantes de comercio y transporte internacional de la Academia Árabe de Ciencia y Tecnología de Alejandría (Egipto), originarios de países árabes y africanos, que ha contado con la ayuda económica de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI).

I, por otra parte, en el mes de noviembre ha tenido lugar el Seminario en Gestión Portuaria para técnicos y directivos de puertos latinoamericanos. Esta acción formativa ha contado con más de 25 participantes del sector portuario de Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, México y Venezuela.



1.5.

Presencia en organizaciones internacionales

El Puerto de Barcelona ha mantenido también este año su posición activa en las organizaciones mundiales más importantes dedicadas a promover medidas y proyectos para dinamizar el intercambio de mercancías, con el objetivo final de conseguir un comercio internacional más ágil y que obtenga el máximo beneficio posible de las nuevas tecnologías.

Entre las participaciones más destacadas se encuentran la presidencia del Comité de Facilitación del Comercio (Trade Facilitation Committee), en la Organización Internacional de Puertos (IAPH - International Association of Ports and Harbors), y la participación en nombre de la IAPH en la Organización Mundial de Aduanas (World Customs Organisation). Además, el Puerto mantiene su presencia activa en el Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT: United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) y en el Comité de Transportes de ESPO (European Sea Ports Organisation).

**DIRECCIÓN DE DESARROLLO DE NEGOCIO**

La Dirección de Desarrollo de Negocio (DDN) tiene entre sus principales objetivos el de captar y trasladar las necesidades del mercado a la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona y, al mismo tiempo, ofrecer la máxima información sobre los servicios e infraestructuras disponibles y promocionar su utilización.

Las actividades de la DDN se estructuran en una serie de programas y proyectos, que conjugan las mencionadas tareas de difusión y promoción del puerto con las propias del Servicio de Atención al Cliente; es decir, el asesoramiento a clientes y usuarios y la gestión de incidencias y reclamaciones.

Punto de Información

El programa Dalila consiste en el desarrollo de una serie de guías electrónicas, organizadas por tráficos o corredores logísticos bajo un mismo criterio coherente de conceptos. Durante el 2006 se ha incorporado la guía de doble entrada de servicios de *short sea shipping* (SSS) entre los puertos de Barcelona y Civitavecchia, dirigida a empresas exportadoras e

importadoras y a operadores y pasajeros que precisen de un modo de transporte eficaz entre ambas ciudades. Para ello la guía incluye toda la información relativa a las infraestructuras, administraciones, formación en *short sea shipping*, operadores, servicios y costes.

CCLINK y web

La Dirección de Desarrollo de Negocio vertebra su política de difusión con dos herramientas específicas: el boletín electrónico CCLINK y la página web de la APB.

En su tercer año de publicación, se han realizado 133.454 consultas totales al CCLINK, un aumento del 12% respecto al 2005. En cuanto a la procedencia de las visitas durante el 2006 la lista ha seguido encabezada por España y Francia. Sin embargo, el dato destacable ha sido el incremento de las visitas realizadas desde Italia, que han pasado del octavo al tercer lugar.

La página web de la APB informa de las instalaciones y servicios que ofrece el Puerto de Barcelona, al tiempo que ofrece información sobre la Autoridad Portuaria como entidad gestora del puerto y de los trámites que operadores, clientes y usuarios realizan habitualmente. Durante el 2006, el número de visitas totales ha sido de 398.299.

Proyecto Picaso

El coste del transporte marítimo de la mercancía es el resultado de su traslado entre dos puntos, más la suma del pago de aranceles, del acondicionamiento de la mercancía, del almacenaje y de la contratación de otras operaciones o servicios durante el mismo, además de los correspondientes gastos de gestión.

Para analizar el coste del paso de las mercancías a través del Puerto de Barcelona, durante el 2006 se han establecido los ejes principales del programa Picaso, Programa de información de costes asociados a los servicios y operaciones. Esta herramienta puede servir de orientación a los distintos agentes que intervienen en la contratación de los servicios de transporte de mercancías, y proporciona elementos de juicio fiables para que se puedan acordar precios sobre bases razonablemente contrastadas.

Procesos de mejora

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) tiene como objetivos prioritarios optimizar y hacer transparentes las operaciones comerciales que se realizan en el Puerto de Barcelona, actuar como catalizador de los intereses de los clientes, así como conocer las necesidades logísticas y operativas actuales y futuras de los cargadores.

Esto se materializa en la gestión de las solicitudes, sugerencias y reclamaciones referentes al paso de la mercancía y los pasajeros por el puerto. El SAC procesa la información recibida a dos niveles: de acción inmediata, analizando cada caso, minimizando posibles daños y proponiendo soluciones rápidas; y a medio y largo plazo, con el análisis conjunto de los servicios ofrecidos al usuario, y participando en foros y en grupos de mejora.

Durante el año 2006 se han realizado un total de 349 registros, frente a los 257 del 2005, de los cuales 170 han sido reclamaciones y 179, consultas. El tipo de consulta más frecuente ha sido sobre conceptos tarifarios (79), mientras que el apartado más destacado de reclamaciones corresponde a la integridad de la mercancía (96). Los importadores y exportadores han sido el sector de actividad que mayor número de consultas y reclamaciones ha formulado (90).

Formación

El Plan de Formación y Divulgación del SAC, gestionado desde esta Dirección, ha conseguido por primera vez en el 2006 superar el millar de asistentes. Los 1.108 participantes, un 25% más que en el 2005, en las 19 acciones formativas celebradas procedían de un total de 666 empresas.

La creciente asistencia a los cursos organizados y los resultados y conclusiones de las encuestas realizadas a los participantes revelan el alto grado de aceptación y consolidación de estas acciones formativas entre la Comunidad Logística Portuaria.

La novedad durante el año 2006 ha sido la celebración de la primera edición del curso FRESH sobre gestión de cadenas logísticas de frío en colaboración con la Dirección Territorial de Comercio de Barcelona (SOIVRE).

Escola Europea de Short Sea Shipping

Entre el 20 de septiembre y el 3 de octubre se realizó a bordo del buque *Fantastic* el curso inaugural de la Escola Europea de Short Sea Shipping (www.2E3S.eu). Junto a los integrantes del equipo académico y de las organizaciones implicadas, participaron en el curso 42 representantes de medios de comunicación, 35 de universidades y centros de formación y 18 representantes de empresas y organizaciones empresariales dedicados al mundo de la logística y de centros de promoción del *short sea shipping* de Europa (de España, Portugal, Italia, Bélgica, Francia, Finlandia y Holanda).

El programa del curso inaugural de la Escola Europea de Short Sea Shipping, que cuenta con fondos del programa Marco Polo de la Unión Europea, incluyó la presentación de las cinco organizaciones que conforman este proyecto: los puertos de Barcelona, Civitavecchia y Génova, y las dos navieras italianas Grandi Navi Veloci y Grimaldi Nápoles.

Las comunicaciones y reuniones mantenidas con los organismos de promoción del SSS, universidades y medios de comunicación europeos han permitido marcar las líneas maestras de trabajo para que en un futuro inmediato la Escola Europea de Short Sea Shipping inicie su singladura a nivel europeo.

Proatrans

Durante el 2006, y bajo la dirección del Foro del Transporte Terrestre, los trabajos del Plan de Reestructuración y Ordenación de Acceso del Transporte vinculado al Puerto de Barcelona (Proatrans) han experimentado un importante avance. Algunas de las iniciativas más



relevantes llevadas a cabo son: la implantación del Transportic, sistema de comunicación entre empresa y cabina de camión, que permite la comunicación total y continua entre el transportista y su empresa; el nuevo sistema de identificación de chóferes y vehículos, y el plan de formación Proatrans, en el que han participado 2.255 personas de un total de 187 empresas.

En el marco de Proatrans también se han desarrollado acciones encaminadas a mejorar la información y transparencia del sector del transporte, como son la edición del boletín informativo semestral con los avances del proyecto, la elaboración de una guía del transporte y un observatorio de costes, la creación de una hoja de reclamaciones válida tanto para el cliente, como para el transportista, y la creación de un reglamento del transporte de contenedores y usos del espacio y dominio público portuario.

La implantación de las medidas recogidas en los trabajos del proyecto han dado lugar a la aparición de dos nuevos servicios, el Centro de Coordinación de Tráfico-SICTT y el Centro de Atención al Cliente CI-SAU, específicos para la gestión de las autorizaciones que permiten a las empresas transportistas el acceso al transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Barcelona.

ftt



1.6. Empresas participadas



CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

CILSA, la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Barcelona (ZAL), ha avanzado durante el 2006 el desarrollo de la ampliación de estas instalaciones. En las 143 nuevas hectáreas para actividades logísticas en el Prat del Llobregat se han instalado ya varios operadores internacionales (Geodis Teisa, N&K, Schenker, Damm, Hellmann, ITC Logistics, Nippon Express, Universal Forwarding), un 50 % del territorio está comercializado y el resto, en negociación. Igualmente, durante el ejercicio han continuado las obras de urbanización de la ZAL Prat, finalizado los principales viales de este espacio y empezado a construir nueve naves, tres de las cuales se entregarán en el 2007.

La ubicación de la ZAL es estratégica y permite distribuir la mercancía eficazmente hacia los mercados de la Península Ibérica, el sur de Francia, Italia, y el norte de África. En su misión de contribuir al crecimiento del Puerto de Barcelona y su consolidación como primer *hub* logístico euromediterráneo, una de las condiciones que la ZAL exige a las empresas instaladas en su territorio es que un mínimo del 30% del tráfico que manipulan sea marítimo. La actividad total realizada por estos operadores logísticos genera un movimiento de dos millones y medio de toneladas de mercancías anuales.

Las empresas instaladas en la ZAL cuentan con una amplia gama de ventajas –vigilancia las 24 horas, tecnología de información (TIC) de última generación, la guardería Simphonie, una zona deportiva, etc.– y con el Service Center, un edificio en el que se ofrecen todo tipo de servicios complementarios.

El Service Center está en la actualidad totalmente ocupado y con su Centro de Formación y Reuniones a pleno rendimiento. En el año 2006 se ha habilitado en este edificio una zona Wi-Fi denominada CyberZAL, un espacio de conexión gratuita a Internet, abierto tanto a trabajadores, como a visitantes del Service Center. Por



otro lado, ha aumentado de modo destacable el uso de las zonas ajardinadas del edificio para los momentos de ocio y relax de los trabajadores de la ZAL.

ILI Logística Internacional

ILI Logística Internacional desarrolla actividades en dos ámbitos: la formación y la consultoría. El hecho de que la ZAL se haya convertido en uno de los centros logísticos más importantes del sur de Europa y con mayor crecimiento en tráfico de mercancías propició en su momento que el Centro de Investigación y Desarrollo Empresarial (CIDE) –escuela de negocios de la Universitat Abat Oliba CEU– e ILI Logística Internacional empezaran a ofrecer conjuntamente programas de formación en Logística y Comercio Internacional. La colaboración de ambas instituciones garantiza el rigor académico universitario, por una parte, y la experiencia práctica e inmersión en el sector, por otra. Esto ha permitido que el Máster en Logística y Comercio Internacional que ofrecen sea hoy en día el mejor entre los especializados en el sector.

En el ámbito de consultoría ILI ha proseguido su diversificación geográfica, ampliando su actividad más allá de Iberoamérica.

En Marruecos se han desarrollado los primeros estudios para poner en marcha una red de plataformas logísticas en el país, empezando por Casablanca y prosiguiendo con los principales nodos de importación-exportación y los centros más importantes de producción y consumo.

La apertura geográfica de ILI ha propiciado también la elaboración en China de un estudio orientado a la integración de un inversor y una sociedad de gestión en un proyecto de plataforma logística ubicado en Nanjing (cuenca del río Yangtsé, a unos 300 km de Shanghai).

ILI llevó a cabo durante el 2005 el estudio para un centro de transporte de mercancías en Ecuador. En este ejercicio se ha iniciado un nuevo proyecto en este país, con la municipalidad de Quito y la corporación que gestiona el aeropuerto, para estudiar la puesta en marcha de una zona franca y de un parque tecnológico en el nuevo aeropuerto internacional de la capital. En el 2007 ILI prevé continuar colaborando en la materialización del proyecto mediante la aportación de inversores.



En la República Dominicana se han realizado diferentes trabajos relacionados con el ámbito portuario. Por una parte, el asesoramiento a la autoridad portuaria para empezar a configurar una estrategia general para los puertos del país; por otra el asesoramiento a un grupo inversor privado para poner en marcha una nueva terminal de cruceros, actividad en la que han aportado su conocimiento y experiencia el propio puerto de Barcelona y la terminal de cruceros.

La actividad en Brasil se ha iniciado con el desarrollo del Plan Director de Puertos del Estado de Bahía en colaboración con empresas asociadas a ILI.

En los proyectos que ILI aborda en estos momentos ya no se trata tan sólo de determinar su viabilidad técnica y económica sino que se incide en la búsqueda de inversores y en la configuración del negocio, lo que permite una mayor aportación de valor añadido y la participación en los proyectos que se realizan.



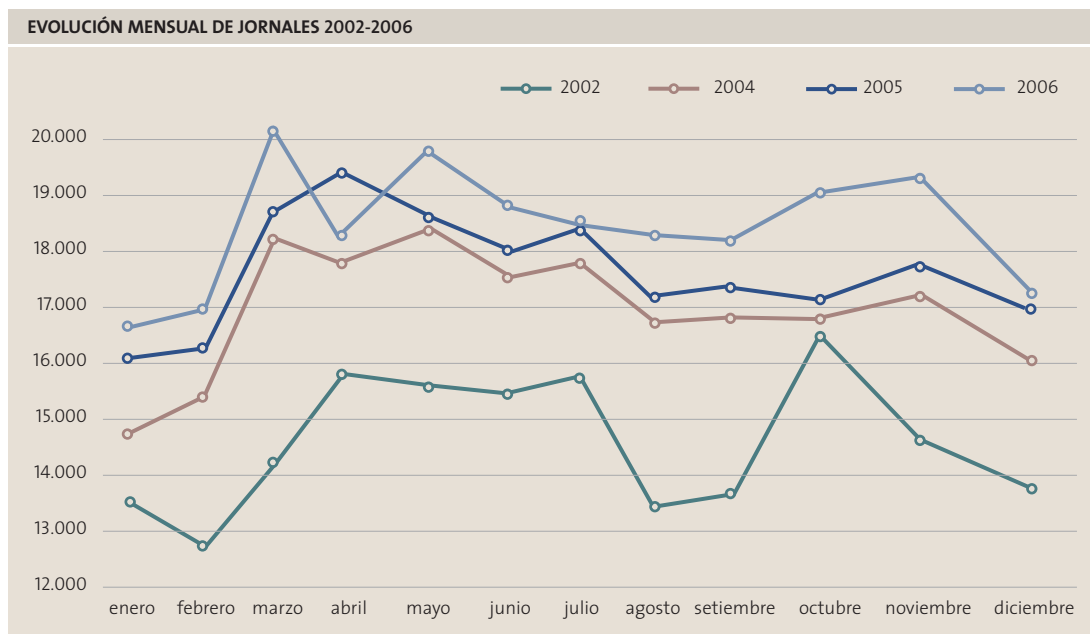
1.6.

ESTIBARNA

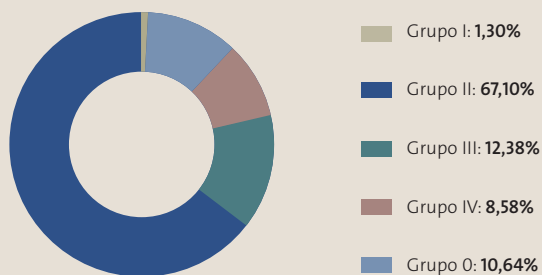
La Sociedad de Estiba del Puerto de Barcelona, Estibarna S.A., ha realizado en el ejercicio 2006 un total de 221.053 jornales, un incremento del 4,2% respecto del 2005. La distribución de los jornales de censo a lo largo del año es similar a los ejercicios anteriores; aunque destaca que en el mes de marzo se ha superado por primera vez la cifra de 20.000 jornales y que en otros tres meses (mayo, octubre y noviembre) se han realizado más de 19.000.

Evolución mensual de jornales 2002-2006

Como muestra el cuadro adjunto, los movimientos de plantilla registrados hasta el 31 de diciembre de 2006 situaban el número de trabajadores de estiba del censo (Grupos I a IV) en 826 personas, y un total de 924 incluyendo el Grupo 0. Esto significa 31 trabajadores menos en total que el año anterior, ya que sólo ha aumentado el Grupo II.



PLANTILLA A 31 DICIEMBRE 2006

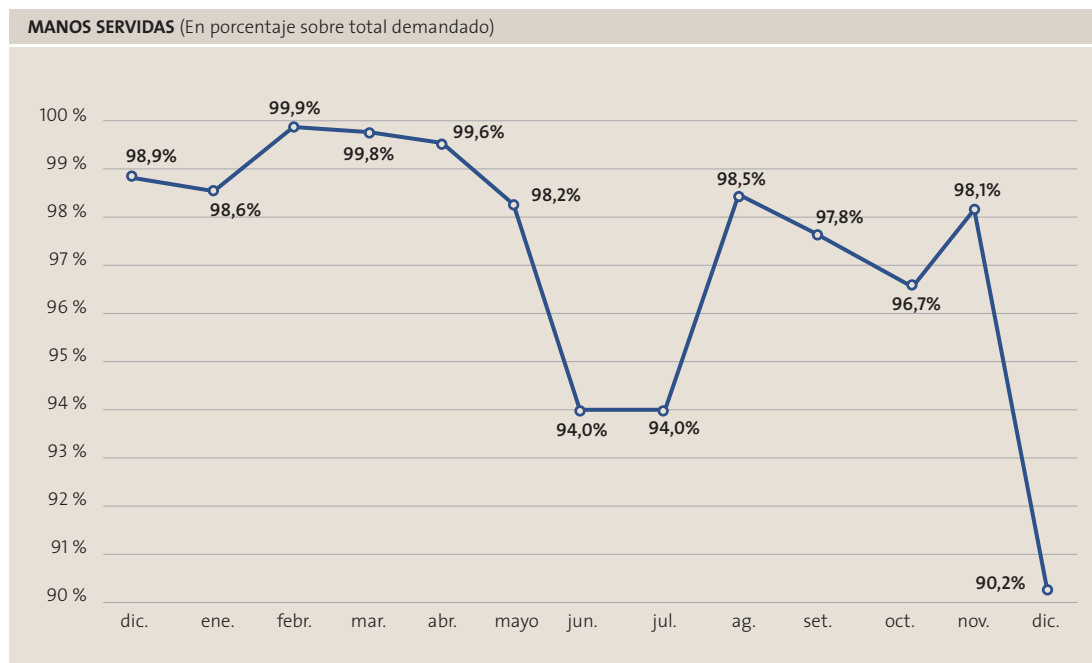


El plan formativo de Estibarna ha supuesto un total de 63.792 horas, distribuidas en 311 acciones formativas y 1.102 participantes.

Cabe resaltar la potenciación de procesos de promoción interna y la formación exhaustiva en determinadas primeras especialidades de máquinas. En cambio, ha habido ligeros descensos en la formación en *vancarrier* y grúa pórtico, así como en determinados reciclajes y ha disminuido considerablemente la formación base, dada la ausencia de nuevos ingresos durante el año 2006.

Por otra parte, los 2.603 equipos de trabajo servidos durante el ejercicio representan una cobertura del 90,2% de manos sobre el total pedido.

MOVIMIENTO ANUAL DE PLANTILLA (En número de personas y porcentaje sobre el total)							
PLANTILLA	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Total Censo	Grupo 0	TOTAL
1-enero-2006	19	564	118	87	788	167	955
Altas							
Grupo 0		69					69
Otros puertos		1					1
Fijos empresa				1			1
Total altas	0	70	0	1	71	0	71
Bajas							
Cambio de sección						69	69
Jubilaciones	6	14	2	9			31
Invalidez	1	1					2
Total bajas	7	15	2	9	33	69	102
31-diciembre-2006	12	619	116	79	826	98	924



PORT VELL

La Gerencia Urbanística Port 2000 gestiona los espacios públicos y de uso ciudadano del Puerto de Barcelona, lo que desde 1995 se conoce como Port Vell. Estos espacios son el escenario no sólo de actividades lúdicas diversas sino también de la cultura, los negocios, los deportes náuticos, la reparación de embarcaciones y la pesca profesional.

Edificios modernos con el World Trade Center, el Imax o el Àquarium conviven con edificios recuperados como el Palau de Mar o la sede del Puerto de Barcelona. La arquitectura emblemática de la Rambla del Mar comparte protagonismo con las torres de Sant Sebastià y Sant Jaume, del teleférico.

La apertura del Puerto a la ciudad se ha convertido en un éxito año tras año, hecho que constatan los más de 16 millones de visitantes anuales. Este éxito hace que las empresas tengan que ponerse al día y adaptarse a las nuevas necesidades, tal y como ha hecho el grupo Corio —que en el mes de noviembre ha adquirido las acciones de Odisea 2000— con la renovación del Maremagnum, que este año ha recibido 13.145.000 visitantes. En la misma línea innovadora L'Àquarium ha crecido en especies y contenidos educativos y ha alcanzado 1.443.847 visitantes; el cine Imax proyecta películas de cine convencional llevadas a la gran pantalla y ha registrado 448.948 espectadores, y tanto el Museo Marítimo, con 365.167 visitantes, como el Museo de Historia de Cataluña mantienen una buena posición en la relación de los museos catalanes más visitados. Además, el servicio de recorridos marítimos por el Puerto en las embarcaciones conocidas como Golondrinas ha registrado más de 382.000 pasajeros.

El Port Vell acoge también actividades de una amplia tradición deportiva gracias a los clubes centenarios y de carácter asociativo: el Real Club Marítimo, el Real Club Náutico, el Club Natación Atlètic-Barceloneta y el Club Natación Barcelona. Estos, junto con la Marina Port Vell,

ofrecen en conjunto más de 700 puntos de atraque de diversas características y todo tipo de servicios e instalaciones complementarias. En este entorno se organizan anualmente las regatas Zegna, Godó y Freixenet, así como la Copa Nadal y el Salón Náutico.

Además de las zonas de conexión del paseo Marítim con la plaza del Mar, el paseo Joan de Borbó, las playas y el muelle de Bosch i Alsina hacen de los espacios públicos zonas de paseo amplias y diáfanas. Debido a su atractivo varias empresas, instituciones y ONG organizan y desarrollan actos de todo tipo en este punto de encuentro privilegiado de la ciudad con el mar. Este año 2006 compañías como BMW, Lancia y Skoda e instituciones como Turismo de México, el Real Automóvil Club de Cataluña y la Caja de Ahorros del Mediterráneo han querido aprovechar el atractivo del Port Vell para sus presentaciones.



1.6.



Estos espacios también son marco de otras actividades temporales habituales de cada año: la Feria del Vino y el Cava, el Circo Raluy, la Ludoteca, Firagran, ciertos actos de las fiestas de la Mercè, el Rally Barcelona-Sitges y el Gran encuentro de habaneras.

La transformación del muelle de Pescadores y de sus usos sobre la base de una necesaria reconversión del sector es una prioridad económica para sus agentes. La habilitación de nuevos espacios públicos, de una nueva lonja y la posibilidad de combinar pesca, restauración y actividades culturales supondrá una dinamización social y económica fundamental para el futuro del barrio de la Barceloneta y del propio Port Vell.

Con la creación de una imagen de marca Destino Port Vell, la Gerencia Urbanística Port 2000 quiere continuar e impulsar la generación de valor, sinergias y negocio en su ámbito de influencia.

Por último cabe destacar que la proyección del Port Vell alcanza más allá de los espacios que le son propios, ya que exporta su know-how a través del asesoramiento a otros puertos y la participación en congresos y asociaciones que estudian y promueven la creación y la reconversión de zonas similares. El objetivo de estos proyectos es generar puestos de trabajo y riqueza en espacios públicos con la colaboración de la iniciativa privada.

WORLD TRADE CENTER BARCELONA

El World Trade Center Barcelona ha sido un año más uno de los centros de referencia del mundo de los negocios en Cataluña. Así lo han entendido empresas como Barceló Destination Services, Billagong, Grimaldi Ferries y MSC Cruceros, entre otros, que durante el 2006 han ubicado allí sus oficinas.

En el Centro de Congresos se han celebrado a lo largo de este ejercicio más de 600 acontecimientos de diverso tipo con una asistencia total de 80.000 personas. Entre estos destacan el acto organizado por IBM -que durante cinco días ha reunido 2.500 asistentes-, el Congreso de Cardiología de Cataluña, las jornadas del ASSET y del Colegio de Podólogos de Cataluña, y el 48º Rally Internacional de Coches de Época. Otras firmas conocidas que han escogido el Centro de Congresos para sus presentaciones y actos son Motorola, Bacardi, Chupa Chups, Luxotica, Novartis, Danone, Renault y Oracle.

Con la voluntad de prestar un servicio de calidad y alta tecnología se ha puesto en marcha un nuevo sistema de señalización a través de pantallas de plasma, y se ha adecuado la certificación de Medio Ambiente ISO 14.001:1996 a la del año 2004, que incide en los procesos y compromisos medio ambientales.

El WTC Barcelona ha ganado en imagen y reconocimiento mediático gracias a la decisión de Televisión de Cataluña de convertirlo en escenario de la serie de ficción Mar de Fons.



MEMORIA SOCIAL

Fundación CARES

La Fundación CARES (Centros de Alto Rendimiento Empresarial y Social) es una entidad creada para la inserción laboral de colectivos discapacitados y con riesgo de exclusión, a través de la prestación de servicios principalmente de apoyo logístico a otras empresas. Los patronos de CARES son CILSA, CTC Servicios Integrales, ADES, Prosegur y Concatel.

El año 2006 la fundación ha mantenido 124 puestos de trabajo directos y nueve más en la empresa de inserción Codec, que depende de la entidad. CARES ha gestionado un total de 13.900 m2 de superficie logística, dentro y fuera de la ZAL, ha generado unos ingresos de 4,6 millones de euros y un excedente positivo de 130.000 euros (datos provisionales pendientes de cierre).

El conjunto de actividades predominantes llevadas a cabo por CARES han consistido en almacenamiento, manipulaciones para embalaje y logística inversa. En este ejercicio se han conseguido nuevos proyectos de embalaje y ensamblaje. En el apartado de promoción cabe destacar la presencia de la fundación en el Saló Internacional de la Logística (SIL).

La oferta formativa de CARES para mandos ha incluido cursos sobre los siguientes temas: gestión de proyectos, ergonomía y psicología aplicada, lucha contra incendios (práctico), terapia, modelos de familia, riesgos y medidas de emergencia, portal web, ofimática, y las Jornadas Mutua Universal sobre Crecimiento y Trabajo. Dirigidos a operarios, se han ofrecido cursos para carreteros, transpaleta eléctrica y sobre polivalencia en puestos de trabajo.

En cuanto a las acciones sociales desarrolladas durante el año destacan las charlas a padres sobre tutela, autodeterminación, y Servicio de Salud Mental y Discapacidad SESM-DI. Se ha constituido el Club Deportivo Fundación CARES para dar entidad al equipo de fútbol sala que, integrado por 14 personas de la fundación, participa en la 2ª división de la Liga Catalana, Grupo 2 Acell (Federación Catalana de Deportes para Discapacitados Psíquicos). Además, se ha renovado y ampliado la revista interna trimestral de CARES y ha continuado la participación en el desarrollo de la Fundación Logística Justa y el patronato de FUSEAT, entidad para tutelar personas discapacitadas psíquicas sin padres.

Fundación Logística Justa

La Fundación Logística Justa es una entidad sin ánimo de lucro, nacida en el ámbito de la ZAL (Zona de Actividades Logísticas) del Puerto de Barcelona. Su finalidad principal es optimizar el proceso logístico desde las unidades de producción en los países en vías de desarrollo hasta la comercialización final en los mercados occidentales.

Su patronato está formado por la Fundación CARES, la asociación ADES, la Fundación Seur, la Asociación Global Humanitaria y CTC Ingeniería Dedicada, además de contar con el apoyo institucional de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Durante el año 2006 Logística Justa ha consolidado su modelo de trabajo tanto en el ámbito de la comercialización de productos de comercio justo y economía social -con el refuerzo de la línea de regalos corporativos para entidades del sector logístico y portuario- como prestando apoyo a las diferentes instituciones públicas, privadas y ONG de cooperación para optimizar sus envíos.

Logística Justa se hace eco de las necesidades del sector empresarial y desarrolla proyectos de consultoría para la implantación de la responsabilidad social corporativa en el sector logístico y portuario. Ya ha formalizado diferentes contratos de prestación de servicios, además de convenios de colaboración con instituciones como FETEIA (Federación Española de Transitarios), UIC (Universidad Internacional de Cataluña) y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

La fundación ha sido invitada a participar en diversos acontecimientos internacionales como es el caso del Encuentro Mercosur de Economía Solidaria en Asunción (Paraguay), la Feria Expoartesánías de Bogotá (Colombia) y el Festival Asia celebrado en Barcelona.





2



Evolución del tráfico

- 44 Evolución del tráfico
- 45 Análisis por tipo de navegación
- 48 Pasajeros

Evolución del tráfico



Los indicadores de la actividad económica han marcado a lo largo del ejercicio 2006 una tendencia alcista que se ha visto reflejada en un crecimiento del producto interior bruto de Cataluña (PIB) del 3,6%, tres décimas superior al año anterior. Por otra parte, las empresas exportadoras catalanas han declarado haber llegado al mejor nivel de actividad desde el año 2001, como corroboran las estadísticas. Según datos de la Secretaría de Estado de Turismo y Comercio el valor de las exportaciones catalanas el 2006 ha registrado un incremento superior al 11% y supone un 27,4% del total exportado por España. Por lo que respecta a las importaciones catalanas, éstas han cre-

cido un 11,8% y representan en términos de valor el 28,8% del total importado por el Estado.

Este panorama muestra que la economía catalana es uno de los motores principales del Estado, rol en el cual el Puerto de Barcelona contribuye de manera decisiva.

El ejercicio 2006 del Puerto de Barcelona ha continuado la tendencia de crecimiento de los últimos 11 años, lo que ha permitido seguir consolidando tráfico, a pesar de estas en un período de ampliación por la necesidad de ganar espacios. Las actuaciones emprendidas por las terminales portuarias con el objetivo de optimizar la gestión logística y ganar en eficiencia se ha visto recompensado con un incremento del 5,8% del tráfico total, que ha alcanzado los 47.657.520 de toneladas movidas. Esto sitúa a Barcelona un año más por encima de la media de crecimiento de tráfico de los puertos españoles, que ha sido del 4,7%.

Ya hace unos años que se incide en el esfuerzo que supone el incremento de tráfico de contenedores mientras las obras de ampliación aún están en plena ejecución. Bajo esta perspectiva cabe valorar muy positivamente la actividad de las dos principales terminales de contenedores, TCB i TerCat, que han hecho posible un crecimiento de casi el 12% y alcanzar la cifra de 2.318.239 TEU.

La implicación de ambas terminales en la estrategia de de ampliación del Puerto de Barcelona ha permitido



diseñar soluciones que impliquen movimientos de rotación eficientes para conseguir aumentar el volumen de contenedores manipuladas mientras se realizan las obras. En todo caso, la ampliación es el elemento clave para poder hacer proyecciones de incremento del tráfico en los próximos años, y duplicar sí el volumen actual en el 2008 y llegar a tener una capacidad operativa de unos 10 millones de TEU en el año 2015.

El conjunto de los tráficos ha presentado una evolución positiva en 2006 y los dos productos estrella después de los contenedores -los vehículos y los pasajeros- han tenido también incrementos en cifras de dos dígitos. El tráfico de vehículos ha crecido un 10,9% respecto

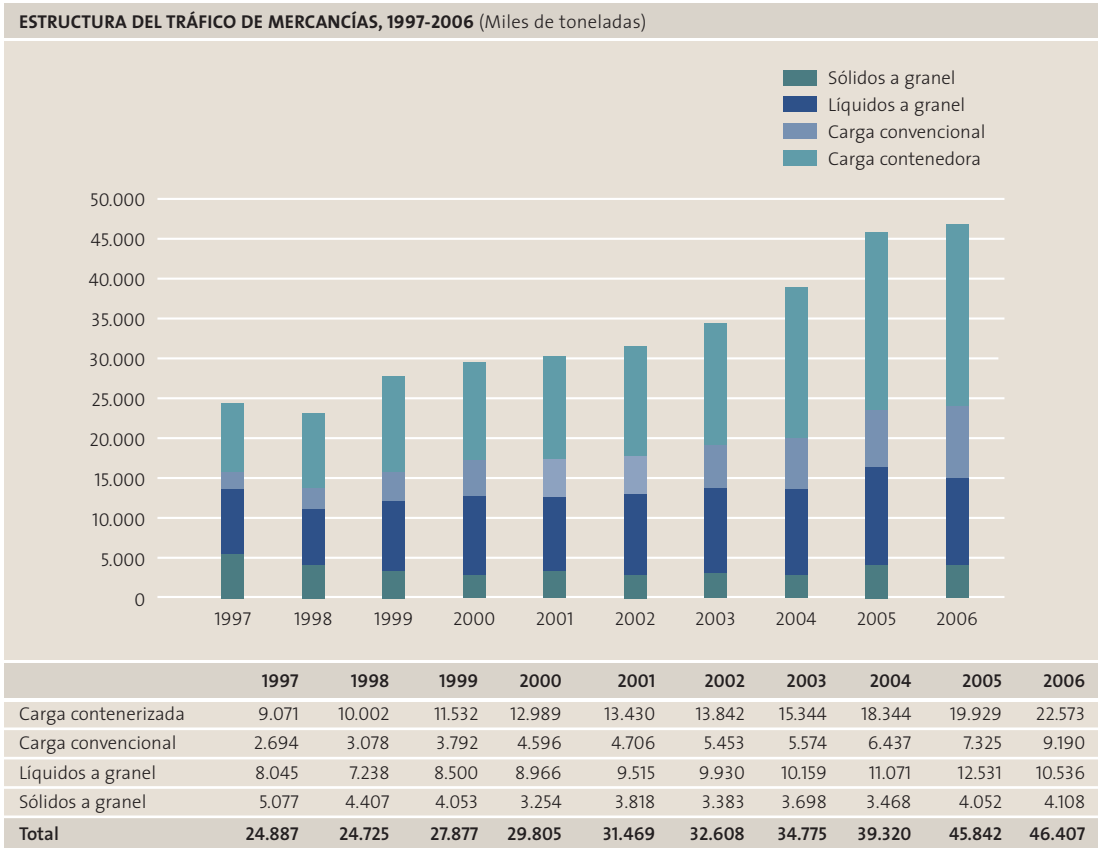
del año 2005, lo que significa que un total de 855.410 unidades han pasado por las dos terminales del Puerto, Autoterminal y Setram. También en este caso las terminales han realizado un esfuerzo importante para encontrar soluciones en altura, de modo que han podido incrementar a capacidad del espacio disponible y asumir el tráfico creciente. Este tipo de tráfico será uno de los que se verán beneficiados por la reordenación de espacios, una vez se haga efectiva la ampliación, ya que se destinará a vehículos una superficie igual a la mitad de la terminal actual de TerCat. El Puerto de Barcelona mantiene así su posición de *hub* de distribución en Europa para las principales marcas mundiales de vehículos.

Es preciso hacer una mención especial al tráfico de pasajeros, y en especial al de cruceros, ya que ha representado el aumento más significativo registrado. La cifra total de 2.538.751 pasajeros que han pasado por las instalaciones portuarias ha significado un incremento del 15% respecto del último año. Además, los datos de pasaje de cruceros de los últimos 2 años muestran que se mantiene una media de crecimiento superior al 17%. Esto favorece que las principales compañías del sector continúen confiando en Barcelona como principal puerto de referencia en el Mediterráneo, y lo consolide como líder de Europa y uno de los diez primeros del mundo en este tráfico.

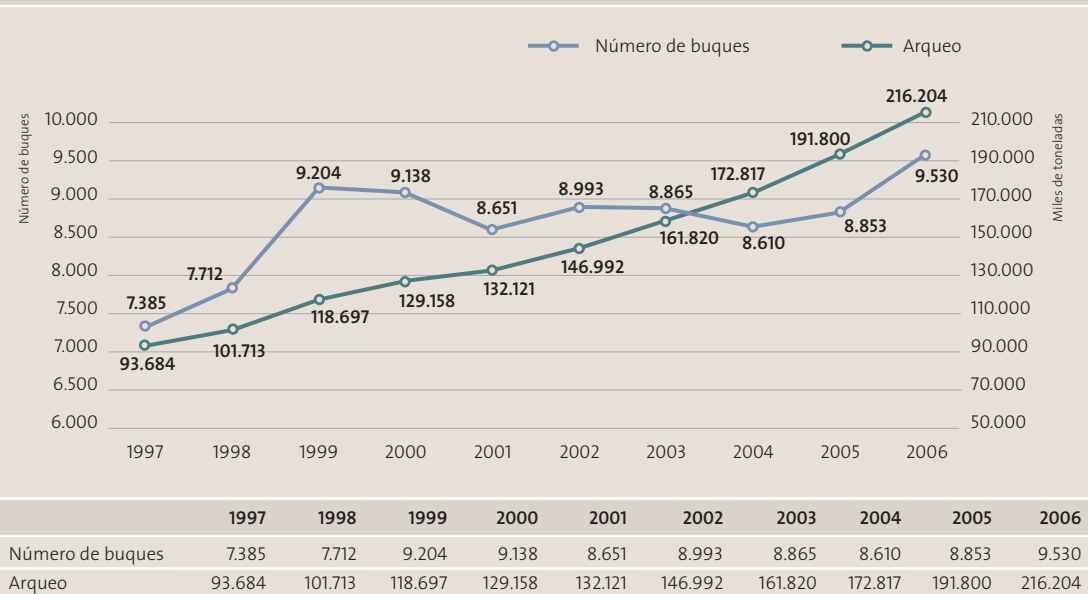


ANÁLISIS POR TIPO DE NAVEGACIÓN

El volumen total del tráfico exterior en el ejercicio 2006 ha sido de 38.312.152 toneladas, con un incremento del



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES, 1996-2005 (Miles de toneladas)



4,9%. A pesar de encontrarse en proceso de ampliación de espacios, el esfuerzo del Puerto de Barcelona para captar tráficos asiáticos se ha traducido en aumentos de más del 20% de los intercambios con países como India, Pakistán y BanglaDesh y superiores al 10% con el Sudeste asiático. Estos resultados validan el posicionamiento del Puerto de Barcelona respecto del objetivo estratégico de convertirse en la puerta de entrada a Europa de las mercancías asiáticas.

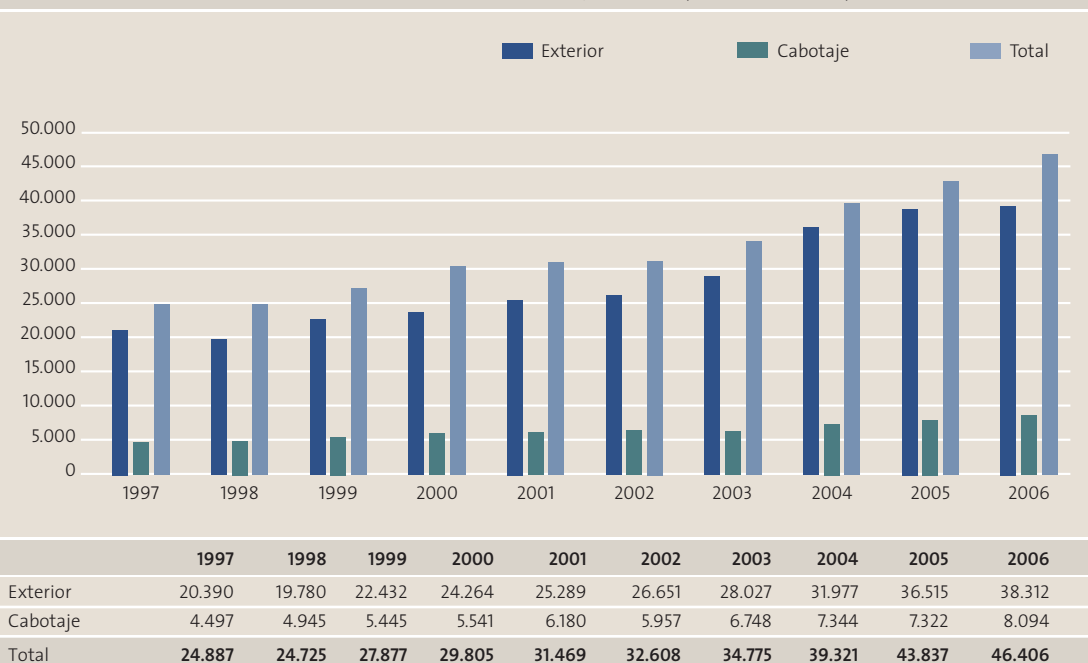
En cuanto al tráfico de cabotaje, después de unos ejercicios en que se había mantenido bastante estable, el año 2006 ha dado un salto cuantitativo con un incremento del 10,5% que ha permitido superar por primera vez los 8 millones de toneladas y alcanzar un volumen total de 8.093.967 toneladas.

La relación de los movimientos de entrada y salida se presenta más equilibrado que en el ejercicio ante-

rior. El total de mercancías recibidas ha sido de 28.928.322 toneladas, lo que supone un 62,3% del total del tráfico. El volumen de mercancías que han salido del Puerto de Barcelona ha llegado a las 17.477.796 toneladas, un 37,6% del tráfico total. El impulso de las mercancías exportadas, que han aumentado un 13,7% respecto del ejercicio anterior, ha permitido equilibrar más la balanza.

Respecto del total de operaciones realizadas con contenedores, 2.013.319 TEU corresponden al tráfico exterior y 304.920 TEU al tráfico de cabotaje. En el caso del tráfico exterior un 50,7% corresponde a contenedores de importación mientras que el 49,2% restante es de exportación. Esto da una idea muy fiel del equilibrio prácticamente total entre mercancías importadas y exportadas que pasan por el Puerto de Barcelona.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPO DE NAVEGACIÓN, 1997-2006 (Miles de toneladas)



Carga general

En los resultados anuales alcanzados por el Puerto de Barcelona destaca la evolución de la carga general, que con un incremento del 16,4%, suma 31.762.162 toneladas. En el 2006 este tipo de tráfico, que es el que más valor añadido tiene, ha representado el 68,4% del volumen total de mercancías movidas.

Contenedores

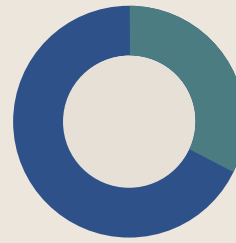
Barcelona ha sido el puerto europeo que más ha crecido en tráfico de contenedores en el año 2006. Los 2.318.239 TEU registrados han supuesto un incremento del 11,9% respecto al ejercicio anterior, superior a los de sus competidores europeos, que en todos los casos han tenido aumentos inferiores a los dos dígitos.

El equilibrio habitual entre embarques y desembarques se ha reflejado un año más en las cifras respectivas de 1.165.509 TEU y 1.152.730 TEU, que representan incrementos del 11,6% y del 12,2% respectivamente. En cuanto a la distribución total del tráfico de contenedores por tipo de operación, los tránsitos han supuesto un 37,4%, los desembarques un 31,1% y los embarques un 31,5%.

Por áreas geográficas, China y España son los principales mercados del Puerto de Barcelona en mercancía contenerizada. El tráfico procedente de China ha aumentado un 12,3%, y ha representado el 7,5% de la mercancía contenerizada. Por otro lado, los tráficos con origen y/o destino en España han supuesto el 5,1% de toda la carga contenerizada manipulada en el puerto.

Cabe destacar el aumento de los tráficos con los países asiáticos, un mercado prioritario para el Puerto de Barcelona. Así, el volumen de mercancías con origen o destino a India, Pakistán y BanglaDesh ha crecido un 22,8%, mientras que los tráficos con el Sudeste asiático han experimentado unos incrementos medios del 12,2%. Es igualmente significativa la evolución de mercados más próximos e igualmente estratégicos para el Puerto de Barcelona, como el Mediterráneo Oriental, el mar

PARTICIPACIÓN DE LA CARGA GENERAL EN EL TRÁFICO TOTAL, 2006 (Miles de toneladas)

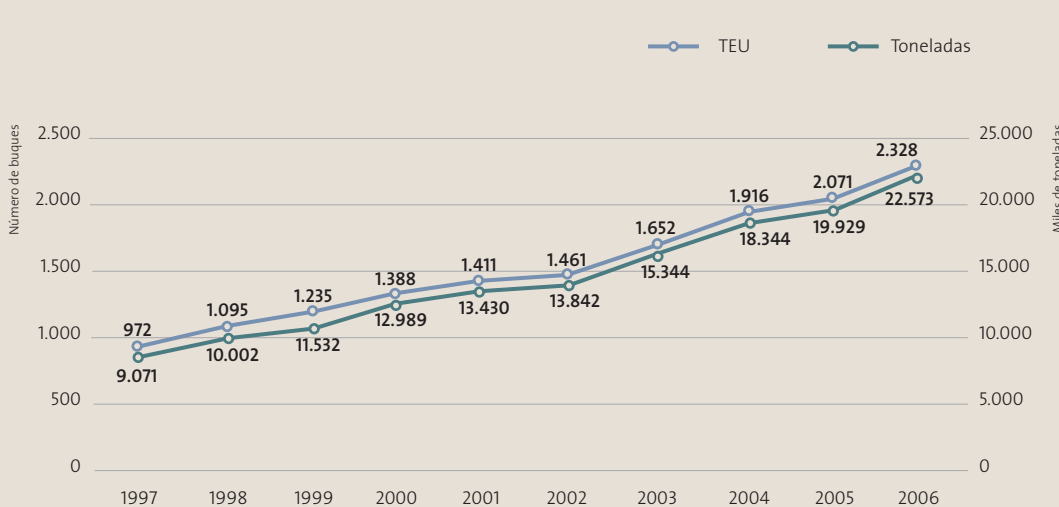


■ Carga general: 31.762
68,44%

■ Resto tráfico: 14.644
31,56%



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL CONTENERIZADA, 1997-2006 (Miles de toneladas)



	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Toneladas	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573
TEU	972	1.095	1.235	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328



Negro y el Próximo Oriente, que han aumentado a un ritmo superior al 14%.

Los principales destinos de la carga en contenedor, a parte de España, han sido China, EUA, Turquía, Marruecos, Argelia y México, con una mayor consolidación cada año del Norte de África. En el apartado de las descargas, China ha sido el país principal, seguido de España, India, EUA y Arabia Saudita.

Líquidos a granel

En el tráfico de líquidos a granel se ha registrado un movimiento total de 10.536.375 toneladas. El consumo de hidrocarburos ha aumentado respecto del año pasado, lo que se ha reflejado en el fuerte descenso de salidas y ha repercutido en el descenso del tráfico de este producto en un 17,8%. En cambio, destaca el incremento del tráfico de productos como el fuel-oil (13,38%).

Sólidos a granel

En el año 2006 el tráfico de sólidos a granel ha aumentado un 1,37% y ha representado un total de 4.107.582 toneladas. Entre los productos que más han crecido han sido los materiales de construcción (20,06%), productos alimenticios (4,70%), productos metalúrgicos (25,04%) y productos químicos (6,91%).

Automóviles

El tráfico de automóviles ha experimentado un creci-

miento del 10,9% respecto del año anterior y ha alcanzado la cifra de 855.410 unidades. Casi el 90% de este volumen corresponde al tráfico exterior, que ha movido 765.161 vehículos durante el año 2006. En lo que respecta al tipo de operación, se han cargado en Barcelona un total de 404.683 unidades (más del 80% por tráfico exterior), se han registrado 170.698 unidades descargadas (un 87% correspondientes a tráfico exterior), y de tránsito se han contado 280.029 unidades (prácticamente todas de tráfico exterior). El mes del año en que se han movido más vehículos ha sido noviembre, con 83.517 unidades.

Short sea shipping

La oferta de servicios de *short sea shipping* (SSS) del Puerto de Barcelona contribuye al desarrollo del transporte intermodal y a la sostenibilidad medioambiental. Esta alternativa es fiable, segura y rentable en términos económicos y el desarrollo progresivo de los servicios de SSS en Barcelona ha permitido atraer un tráfico que normalmente no formaba parte de los clientes marítimos. De las líneas que operan en estos momentos en el Puerto las más relevantes son las conexiones diarias con Génova y Roma (Civitavecchia).

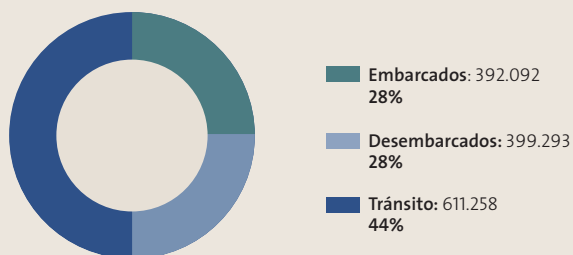
En 2006 el tráfico de SSS ha crecido más de un 36% y ha superado los 3 millones de toneladas, que equivalen prácticamente a la carga de 200.000 camiones. De esta manera se constata el compromiso del Puerto de Barcelona y que el SSS es una alternativa real a la carretera. El pasaje de SSS también ha experimentado un notable incremento, del 43%, y ha alcanzado la cifra de 319.144 personas. Este hecho es relevante ya que tiene una repercusión económica directa sobre el territorio.

El Puerto de Barcelona apuesta por la integración sucesiva de nuevas líneas de SSS a la actual oferta portuaria. Entre las inauguradas el año 2006 destaca la que une la capital catalana con Tánger.

Pasajeros

La cifra total de pasajeros que han pasado por Puerto de Barcelona durante el 2006, incluyendo cruceros, ferris a las islas Baleares y SSS, ha sido de 2.538.751 personas y el número de escalas se ha situado en 3.612.

TRÁFICO DE PASAJEROS EN CRUCEROS, 2006



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES, 1997-2006 (Número de vehículos)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Vehículos	533.402	622.162	564.806	644.253	613.073	603.900	649.441	785.446	771.109	855.410
TRÁFICO DE AUTOMÓVILES POR NAVEGACIÓN										
						2005	2006	% VARIACIÓN		
						Cabotaje	99.133	90.249	-8,96	
						Internacional	771.109	855.410	10,93	
TRÁFICO INTERNACIONAL DE AUTOMÓVILES										
						2005	2006	% VARIACIÓN		
						Importación	147.321	148.804	1,00	
						Exportación	331.531	336.358	1,46	
						Tránsito	93.124	279.999	44,99	

Cruceros

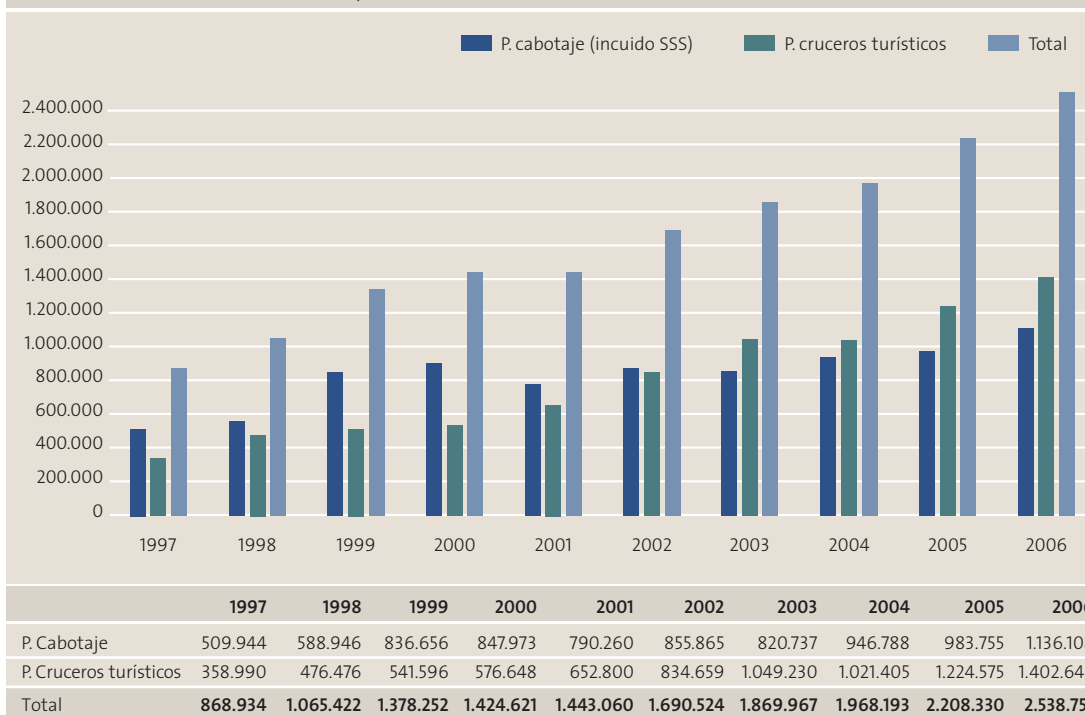
Un año más el Puerto de Barcelona es el primer puerto de Europa en este tipo de tráfico y está entre los diez primeros del mundo. Durante el año 2006 un total de 1.402.643 pasajeros de cruceros han pasado por el puerto, cifra que supone casi un 15% de incremento respecto a la alcanzada el año anterior y, por tanto, un nuevo récord de pasaje.

En lo que respecta al número de escalas, 706 cruceros han atracado en el Puerto de Barcelona durante el 2006, con un incremento de un 2% respecto del 2005. Esta diferencia de incremento porcentual entre número de pasajes y de escalas demuestra la tendencia del mercado a utilizar cada vez barcos más grandes. En relación con las infraestructuras para este tipo de tráfico, durante el año 2006 han finalizado las obras de urbanización del muelle Adossat. Costa Crociere, empresa inversora de la nueva terminal D Palacruceros,

ha continuado la construcción del edificio para tenerlo operativo en la temporada 2007. Por otra parte a finales de año ha sido derruida la terminal, ya que el concesionario Creuers del Port de Barcelona tiene previsto construir durante el 2007 una nueva instalación con un nuevo diseño exterior y una disposición interior similar a la de la terminal B. La nueva terminal A entrará en funcionamiento la temporada del 2008.

Cabotaje

En los ferris con las Islas Baleares el tráfico de pasajeros ha aumentado un 7%. Las tres compañías que cubren este servicio -Trasmediterránea, Baleària y Estibadora de Ponent- han registrado conjuntamente 816.964 pasajeros que sumados a los 319.144 del *short sea shipping* suponen un total de 1.136.108 pasajeros de cabotaje y un incremento de casi el 16% respecto al año 2005.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS, 1997-2006



3



Ejercicio económico y financiero

- 52 Ejercicio económico y financiero
- 57 Estado de origen y aplicación del fondos
- 58 Cuentas de pérdidas y ganancias
- 59 Balance de situación

Ejercicio económico y financiero



Al cierre del ejercicio, y con las cuentas pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha obtenido unos beneficios de explotación de 69,6 millones de euros, un 20% superiores a los del ejercicio anterior.

La cifra de negocio ha registrado un crecimiento anual del 9% y ha sumado un total de 139,4 millones, impulsada por los incrementos de tráfico registrados y el aumento del 16% de los ingresos por las concesiones del dominio público portuario.

El volumen total de tráfico del Puerto de Barcelona ha sido de 46,4 millones de toneladas en 2006 y ha crecido un 6% respecto del año anterior. Así, los ingre-

sos de la tasa de las mercancías se han incrementado un 5% y los ingresos de la tasa del buque se han situado prácticamente al nivel del año anterior.

En conjunto, los ingresos de explotación han superado en un 12% los del 2005.

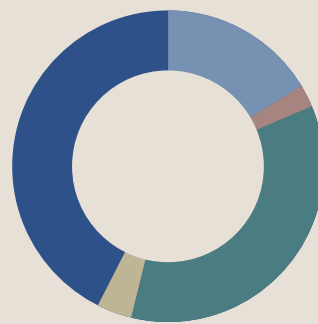
Un aumento moderado del 5% en el conjunto de los gastos de explotación ha contribuido a la mejora significativa del resultado de explotación. Los gastos de personal se han mantenido como la partida principal y han registrado un crecimiento anual del 4%. Los servicios exteriores han generado un volumen de gasto un 7% superior que en el año anterior. En este

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (Miles de euros)				
	2006	2005	VAR	% VAR
Ingresos de explotación	145.030	129.671	15.359	12%
Importe neto de la cifra de negocio	139.360	127.971	11.389	9%
Otros ingresos de explotación	5.670	1.700	3.970	234%
Gastos de explotación	75.468	71.638	3.830	5%
Gastos de personal	27.416	26.377	1.039	4%
Dotaciones para la amortización del inmovilizado	26.426	25.347	1.079	4%
Variación de las provisiones para insolvencias de tráfico	234	(39)	273	
Servicios exteriores	14.780	13.875	905	7%
Tributos	878	822	56	7%
Otros gastos de gestión corriente	687	767	(80)	-10%
Financiamiento de Puertos del Estado	5.047	4.489	558	12%
	69.562	58.033	11.529	20%

IMPORTE DE LA CIFRA DE NEGOCIO (Miles de euros)				
	2006	2005	VAR	%VAR
Tasas y servicios a buques	30.630	30.873	(243)	-1%
Tasas y servicios a mercancías	46.813	44.510	2.303	5%
Tasas y servicios a pasajeros	5.390	4.629	762	16%
Tasas y servicios de la pesca fresca	233	267	(33)	-12%
Tasas y servicios de las embarcaciones deportivas	673	672	1	0%
Tasas y servicios a las concesiones	51.698	44.408	7.289	16%
Otras tasas para el aprovechamiento del dominio público	91	105	(14)	-13%
Servicios específicos	3.832	2.507	1.325	53%
	139.360	127.971	11.389	9%

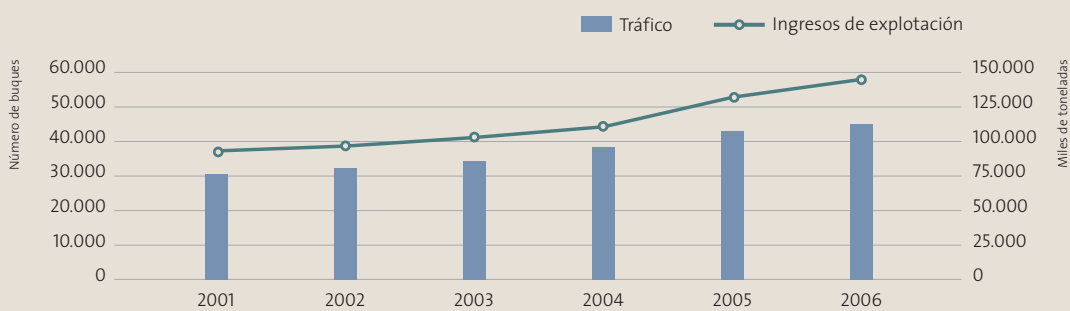


IMPORTE DE LA CIFRA DE NEGOCIO



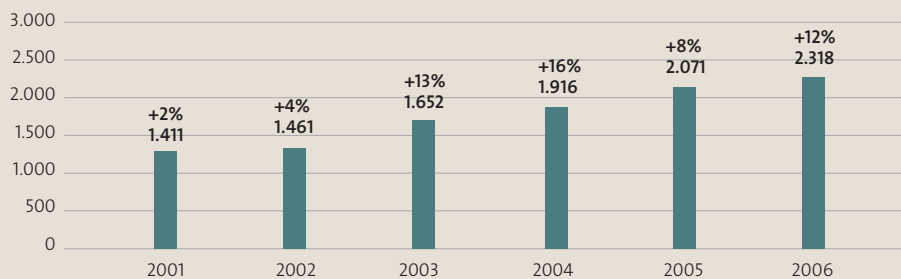
- Tasas y servicios a las concesiones **37%**
- Tasas y servicios a buques **22%**
- Tasas y servicios a pasajeros **4%**
- Tasas y servicios a mercancías **34%**
- Resto de tasas y tarifas **3%**

EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS Y DEL VOLUMEN DE TRÁFICO

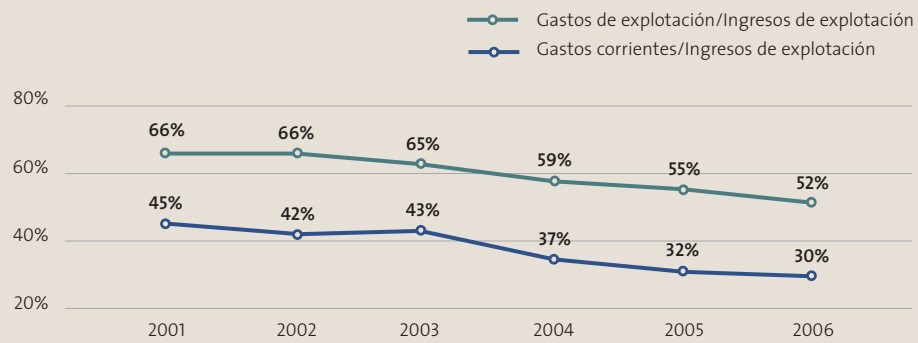


	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tráfico (Miles de toneladas)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406
Ingresos de explotación (Miles de euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TEU (Miles)

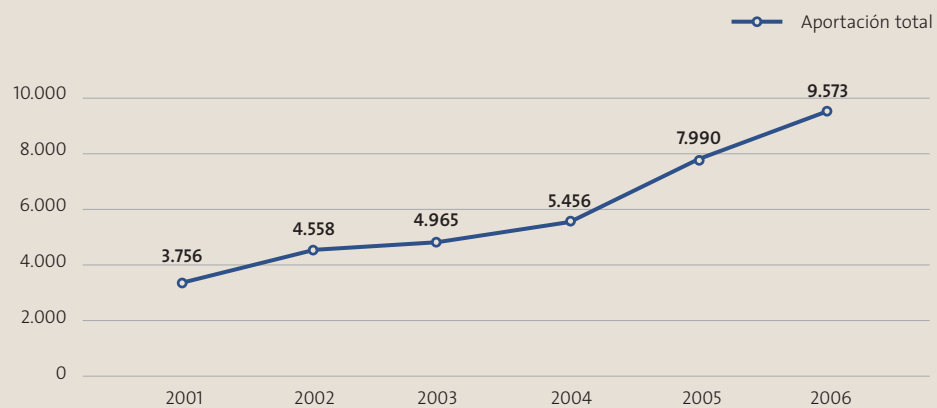


RATIOS DE ABSORCIÓN DE INGRESOS



Gastos corrientes= Gastos de personal + Servicios exteriores + Otros gastos de gestión corriente

APORTACIÓN APB AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL



ámbito cabe remarcar que la ratio de absorción de los gastos corrientes sobre los ingresos de explotación se ha situado en el 29,7%, mientras que en el año anterior fue del 31,6%.

El total de las dotaciones a la amortización del inmovilizado se ha incrementado un 4% y la financiación del organismo público Puertos del Estado lo ha hecho en un 12%.

El resultado financiero se ha saldado con 6,9 millones de euros de signo negativo, como consecuencia del aumento del endeudamiento bancario para financiar las obras de la ampliación. Los préstamos del Banco Europeo de Inversiones han seguido siendo la opción escogida a la hora de cubrir las necesidades de financiación. Con todo, el resultado de las actividades ordinarias ha quedado en un 12% por encima del año anterior, con un total de 62,7 millones de euros.

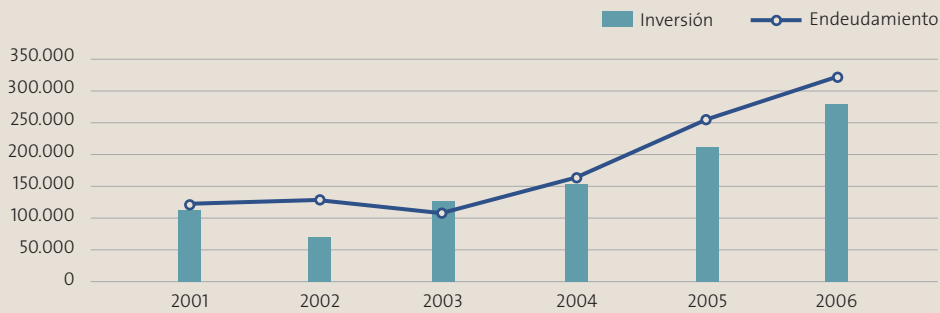
Habiendo aplicado el resultado extraordinario y las aportaciones netas al Fondo de Compensación Interportuario, el beneficio neto del ejercicio ha representado un total de 16,2 millones de euros. Es preciso remarcar la fuerte incidencia que en el gasto extraordinario ha supuesto el reconocimiento de las pérdidas procedentes del inmovilizado, a causa del desplazamiento de 3 de 600 metros de la línea de atraque de las obras de construcción del muelle Prat.

En cuanto a la generación de recursos, el *cash flow* de la entidad ha totalizado 83,9 millones de euros, un 2% más que los 82 millones del año anterior, y un 3% más que la cifra de cierre prevista en el Plan de Actuaciones Plurianuales 2007. Los recursos generados por las operaciones han sido la segunda fuente de financiación del 2006, por detrás de los ingresos a distribuir que han meritado durante el ejercicio.



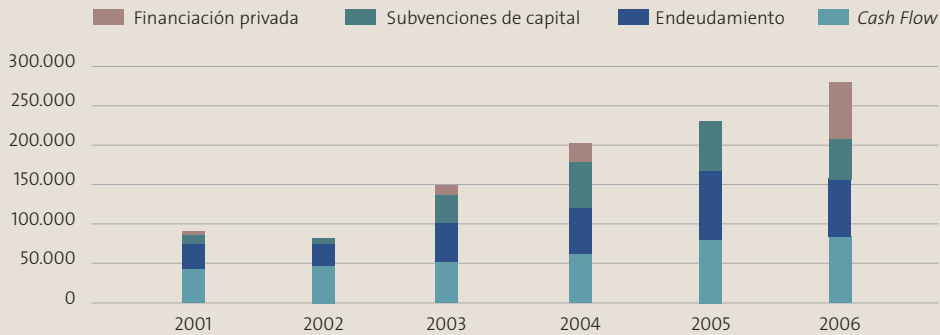


EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN Y DEL ENDEUDAMIENTO BANCARIO A LARGO PLAZO



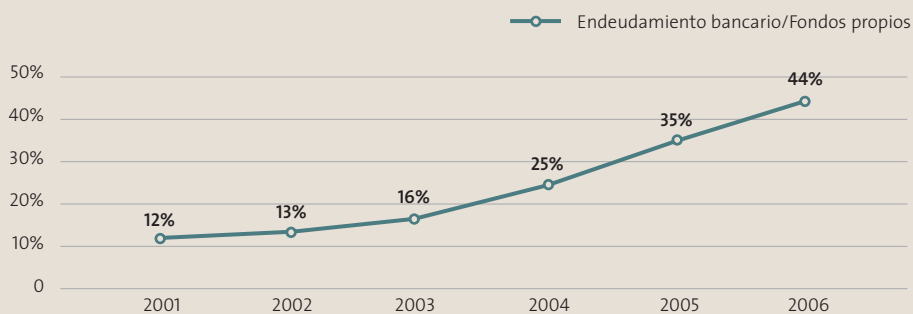
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Inversión	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006
Endeudamiento	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202

FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES



	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Financiación privada	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000
Subvenciones de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032
Endeudamiento	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030

EVOLUCIÓN DE LA RATIO DE ENDEUDAMIENTO



El ritmo de ejecución de las obras de ampliación del Puerto durante el 2006 ha comportado que la Autoridad Portuaria haya realizado un volumen de inversiones materiales por valor de 224,5 millones de euros, un 7% más que la cifra récord del año anterior.

Por otra parte, la subvención de capital del Fondo de Cohesión Europeo, destinada a financiar la construcción de los nuevos diques, ha meritado un total de 56,9 millo-

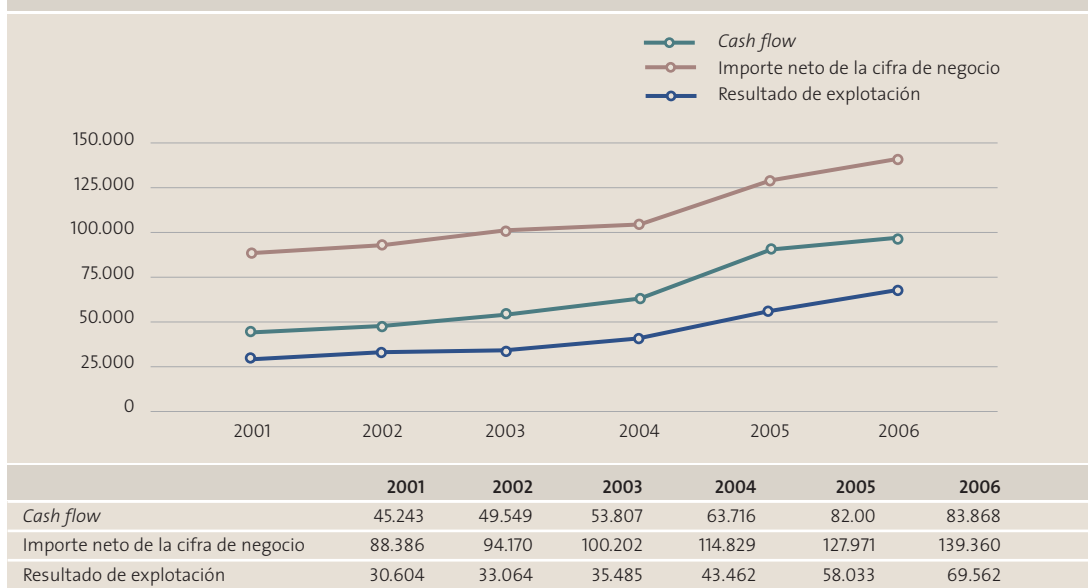
nes de euros durante este ejercicio. Este importe es el resultado de aplicar el índice de cofinanciación del 53% al coste económico del volumen de obra ejecutado.

El 31 de mayo del 2006 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria ha adjudicado la gestión de la futura terminal de contenedores al consorcio Tercat, liderado por la compañía china Hutchison (70%) y el Grupo Mestre (30%). La adjudicataria Tercat se ha comprometido a invertir en la nueva terminal del Puerto 500 millones de euros en maquinaria y 160 millones en proyectos de obra civil. Como consecuencia de la adjudicación, la Autoridad Portuaria ha recibido 22 millones en concepto de un mayor precio de la concesión y 28 millones más en concepto de tasas de ocupación anticipadas. La financiación privada de las nuevas infraestructuras mediante la fórmula concesional ha permitido a la Autoridad Portuaria obtener orígenes de fondos por valor de 74 millones de euros.

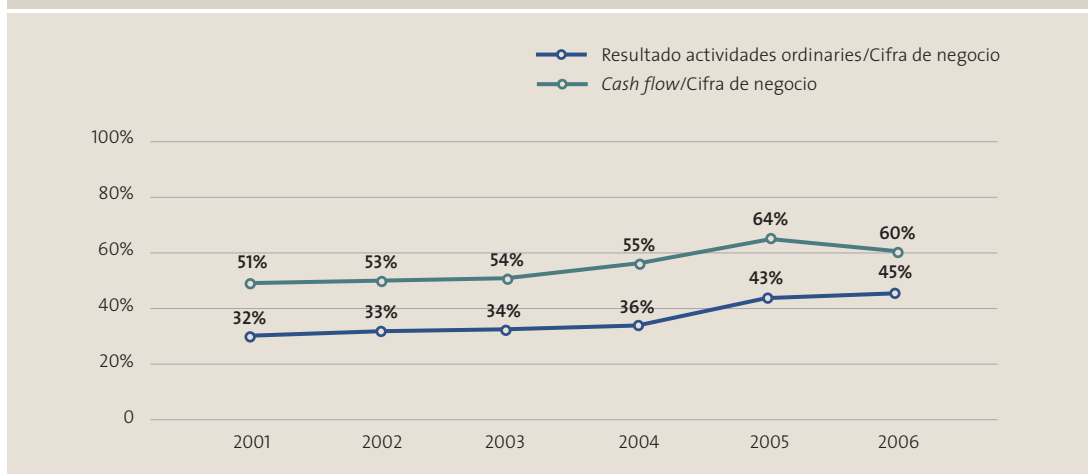
Al cierre del ejercicio el endeudamiento bancario a largo plazo ha totalizado 326,2 millones de euros. Respecto del año anterior, este volumen se ha incrementado de un 30% por la concesión de un nuevo préstamo de 75 millones del Banco Europeo de Inversiones.



EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS



RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS



ESTADO DE ORIGEN Y APLICACIÓN DE FONDOS (Miles de euros)					
APLICACIONES DE FONDOS	2006	2005	ORÍGENES DE FONDOS	2006	2005
Adquisiciones de inmovilizado	245.214	213.602	Recursos procedentes de las operaciones	83.868	82.000
Inmaterial	1.465	2.853	Resultado de las operaciones	20.723	59.380
Material	224.476	210.655	Dotaciones a la amortización del inmovilizado	26.426	25.347
Financiero	12.065	94	Dotaciones a las provisiones del inmovilizado	2.478	29
Procedentes de concesiones revertidas	7.208	-	Amortización de gastos a distribuir	255	419
			Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	3.748	1.431
Fondos de Compensación aportado	4.838	4.109	Pérdidas procedentes del inmovilizado	39.376	984
			Otros	15	56
Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/p	4.308	4.006	Exceso de provisiones del inmovilizado	(1.035)	(927)
Deudas con entidades de crédito	2.404	2.404	Exceso de provisiones para riesgos y gastos	(3.983)	(53)
De proveedores de inmovilizado y otros	1.904	1.602	Beneficios procedentes del inmovilizado	(692)	(116)
Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-	Subvenciones de capital traspasadas a resultados	(802)	(1.714)
			Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	(761)	(758)
Provisiones para riesgos y gastos	0	324	Otros ingresos a distribuir	(1.880)	(1.925)
			Otros	-	(153)
Créditos comerciales a largo plazo	8	195			
			Ingresos a distribuir meritados	137.656	62.279
Gastos a distribuir en varios ejercicios	2.650	640	Subvenciones de capital	56.448	61.848
			Otros ingresos a distribuir	81.208	431
			Fondo de Compensación recibido	312	608
			Deudas a largo plazo	77.650	90.000
			Con entidades de crédito	75.000	90.000
			Con proveedores de inmovilizado y otros	2.650	-
			Bajas de inmovilizado	1.186	11.625
			Alienación de inmovilizado material e inmaterial	1.186	2.864
			Ajuste por la sentencia sobre el IVA de las subvenciones	-	8.761
			Otros orígenes	2.070	4.358
TOTAL DE APLICACIONES	257.018	222.876	TOTAL DE ORÍGENES	302.742	250.870
EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES	45.724	27.993	EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES	-	-



3.

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANACIAS (Miles de euros)							
	2006	2005	%Var		2006	2005	%Var
GASTOS				INGRESOS			
Gastos de personal	27.416	26.377	4%	Importe neto de la cifra de negocio	139.360	127.971	9%
Sueldos y salarios	18.819	17.130	10%	Tasa del buque	24.951	25.214	-1%
Indemnizaciones	992	2.154	-54%	Tasa de la mercancía	39.011	37.091	5%
Seguridad Social a cargo de la empresa	5.041	4.721	7%	Tasas de ocupación y aprovechamiento de las inst. portuarias	43.216	37.372	16%
Otros gastos de gestión	2.564	2.372	8%	Otras tasas de la utilización especial de las inst. portuarias	5.248	4.639	13%
				Tasas de los servicios no comerciales	23.102	21.148	9%
Dotaciones para la amortización del inmovilizado	26.426	25.347	4%	Otros ingresos	3.832	2.507	53%
Variación de la provisión para insolvencias de tráfico	234	(39)		Otros ingresos de explotación	5.670	1.700	234%
				Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	1.616	1.497	8%
Otros gastos de explotación	21.392	19.953	7%	Subvenciones	72	150	-52%
Servicios exteriores	14.780	13.875	7%	Exceso de provisiones para riesgos y gastos	3.982	53	
Reparaciones y conservación	3.015	2.705	11%				
Servicios de profesionales independientes	3.568	3.234	10%				
Suministros	1.290	1.110	16%				
Otros servicios exteriores	6.907	6.826	1%				
Tributos	878	822	7%				
Otros gastos de gestión corriente	687	767	-10%				
Financiación Puertos del Estado	5.047	4.489	12%				
TOTAL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN	75.468	71.638	5%	TOTAL DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	145.030	129.671	12%
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	69.562	58.033	20%				
Intereses de deudas a largo plazo	8.429	4.741	78%	Ingresos de participaciones en capital	252	244	
Otros gastos financieros y asimilados	7	19	-63%	Ingresos de otros valores neg. y créditos del activo inmov.	462	518	-11%
				Otros intereses e ingresos asimilados	864	1.309	-34%
TOTAL DE GASTOS FINANCIEROS	8.436	4.760	77%	TOTAL DE INGRESOS FINANCIEROS	1.578	2.071	-24%
				RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	6.858	2.689	-155%
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	62.704	55.344	13%				
Variación de las provisiones de inmovilizado material y financiero	1.442	(898)		Beneficios en la alienación del inmovilizado	692	116	
Pérdidas procedentes del inmovilizado	39.376	984		Subvenciones de capital traspasadas al resultado	803	1.714	
Gastos extraordinarios	3.817	1.867		Ingresos extraordinarios	1.145	3.650	
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	829	368		Ingresos y beneficios de otros ejercicios	843	877	
TOTAL DE GASTOS EXTRAORDINARIOS	45.464	2.321		TOTAL DE INGRESOS EXTRAORDINARIOS	3.483	6.357	
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS		4.036		RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS		41.981	
BENEFICIOS DE LAS OPERACIONES	20.723	59.380	-65%				
Fondo de Compensación Interportuario aportado	4.838	4.109		Fondo de Compensación Interportuario recibido	312	608	
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS	16.197	55.879	-71%				
Impuesto sobre sociedades	-	-					
RESULTADO DEL PERÍODO (BENEFICIOS)	16.197	55.879	-71%				

BALANCE DE SITUACIÓN (Miles de euros)					
ACTIVO	2006	2005	PASIVO	2006	2005
INMOVILIZADO	1.372.818	1.197.110	FONDOS PROPIOS	749.637	733.440
Inmovilizaciones inmateriales	8.109	8.597	Patrimonio	512.743	512.743
Aplicaciones informáticas	11.627	10.166	Patrimonio inicial	510.451	510.451
Otro inmovilizado inmaterial	4.841	4.841	Patrimonio Ley 27/1992	2.195	2.195
Amortizaciones	(8.359)	(6.410)	Patrimonio adscrito	97	97
Inmovilizaciones materiales	1.310.720	1.145.752	Resultados acumulados	220.697	164.818
Terrenos y bienes naturales	363.845	362.145	Reserva por beneficios acumulados	261.502	202.122
Construcciones	595.720	574.368	Fondos de compensación aportado	(4.468)	(967)
Maquinaria y equipamiento técnico	6.891	10.825	Inmovilizado entregado para uso general	(36.337)	(36.337)
Anticipos e inmovilizaciones materiales en curso	595.684	433.373			
Otro inmovilizado material	30.112	26.421	Pérdidas y ganancias	16.197	55.879
Provisiones	(3.253)	(895)	Resultados de las operaciones menos Imp. de sociedades	20.723	59.380
Amortizaciones	(278.279)	(260.485)	Fondos de Compensación del ejercicio	(4.526)	(3.501)
Inmovilizaciones financieras	47.489	35.291	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	397.864	263.651
Participaciones en empresas del grupo	35.286	35.286	Subvenciones de capital	253.109	197.463
Créditos a empresas del grupo	1.215	1.619	Otros ingresos a distribuir	144.755	66.188
Participaciones en empresas asociadas	719	719			
Créditos a empresas asociadas	452	678	PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	11.492	11.727
Otros inversiones financieras permanentes en capital	1.667	1.667	Provisiones para pensiones y obligaciones similares	-	-
Otros créditos	12.264	351	Provisiones para impuestos	-	-
Depósitos i financieros constituidos a largo plazo	675	675	Provisiones para responsabilidades	10.992	7.244
Provisiones	(4.789)	(5.704)	Provisiones para grandes reparaciones	500	4.483
Deudas por operaciones de tráfico a largo plazo	6.500	7.470	ACREEDORES A LARGO PLAZO	330.132	256.790
			Deudas con entidades de crédito	326.202	253.606
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	13.345	11.260	Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-
			Otros acreedores	3.930	3.184
ACTIVO CIRCULANTE	161.167	150.444	ACREEDORES A CORTO PLAZO	58.205	93.206
Existencias	308	396	Deudas con entidades de crédito	3.313	2.738
Deudores	112.039	80.092	Deudas con empresas del grupo y asociadas	248	349
Clientes por servicios comerciales	4.114	4.529	Deudas con empresas del grupo	(10)	76
Deudores por tasas portuarias	44.785	24.130	Deudas con empresas asociadas	258	273
Empresas del grupo, deudores	2.875	2.479			
Empresas asociadas, deudores	80	94	Acreedores comerciales	4.720	4.768
Deudores diversos	35.878	18.449			
Administraciones públicas	25.475	31.345	Otras deudas no comerciales	49.811	85.265
Provisiones	(1.168)	(934)	Administraciones públicas	1.427	1.651
			Proveedores de inmovilizado	45.475	82.326
Inversiones financieras temporales	45.228	64.299	Otras deudas	1.436	882
Créditos a empresas del grupo	405	472	Remuneraciones pendientes de pago	1.473	406
Créditos a empresas asociadas	226	226			
Cartera de valores a corto plazo	44.000	63.500			
Otros créditos	597	101			
Tesorería	3.345	5.422			
Ajustes por periodificación	247	235	Ajustes por periodificación	113	86
TOTAL ACTIVO	1.547.330	1.358.814	TOTAL PASIVO	1.547.330	1.358.814

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE (Miles de euros)				
	2006		2005	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	-	88	37	-
Deudores	31.947	-	23.383	-
Acreedores	35.001	-	-	37.626
Inversiones financieras temporales	-	19.071	38.708	-
Tesorería	-	2.077	3.536	-
Ajustes por periodificación	12	-	-	45
	66.960	21.236	65.664	37.671
Variación del capital circulante	45.724	-	27.993	-



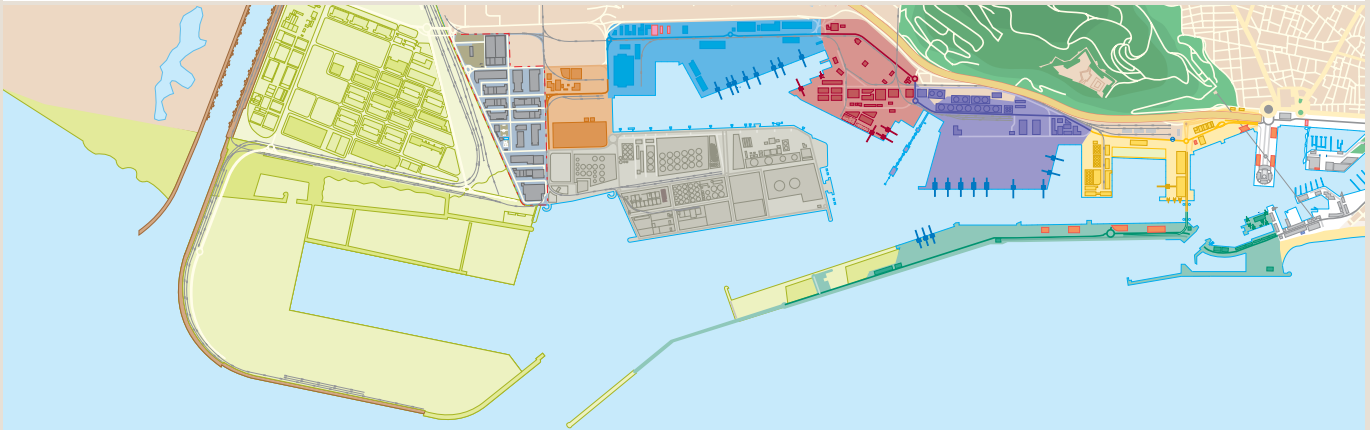
4



Guía del Puerto de Barcelona

62 Datos técnicos

63 Terminales especializadas



Situación

Latitud: 41° 20' N
 Longitud: 2° 10' E

Mareas

Amplitud 125 cm

Entrada

Boca Sud Orientación: 191,8°
 Anchura: 370 m
 Calado: 16 m

Bocana Sud

Orientación: 205°
 Anchura: 145 m
 Calado: 11,5 m

Bocana Nord

Superficie terrestre: 828,9 ha
 Muelles y atraques: 20.300 km
 Rampas ro-ro: 32
 Calados: hasta 16 m

Remolcadores

9 (1.213 kW / 2.943 kW)

Almacenamiento

Cubierto: 121.035 m²
 Descubierta: 2.941.339 m²

Grúas de muelle

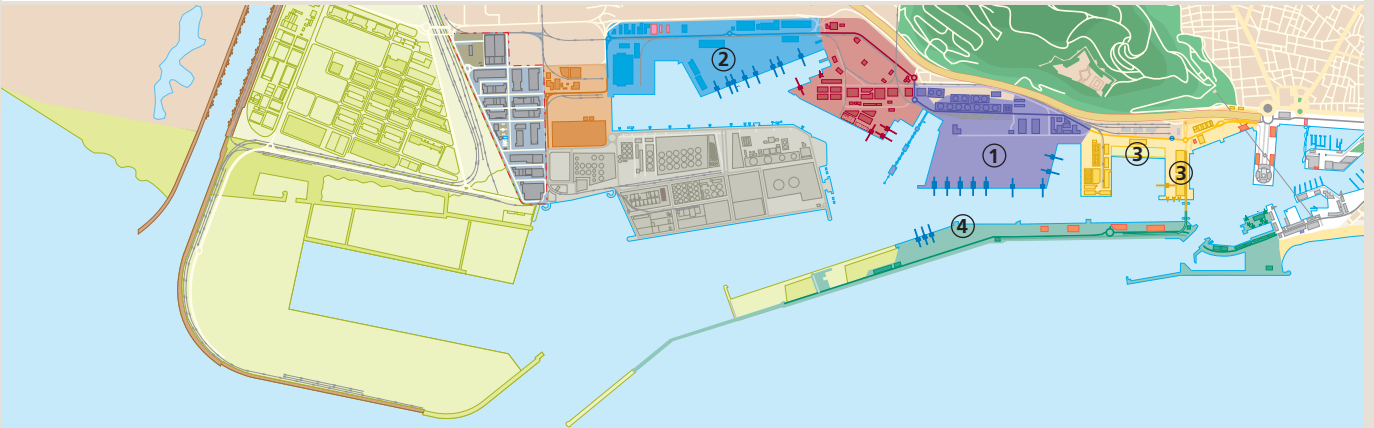
29 (25 de contenedores)

Dique seco

Eslora: 215 m
 Manga: 35 m
 Capacidad: hasta 50.000 t de peso muerto

Dique Flotante

Eslora: 120 m
 Manga: 19 m
 Capacidad de elevación: hasta 4.500 t



1. TCB, SL

Tel.: 93 441 00 66; Fax: 93 441 04 18

www.tcbcn.com

inf@tcbcn.com

Situación: Muelle 24 Sud

Características:

Superficie: 46 ha

Línea de atraque: 1.362 m

Calado: hasta 16 m

Grúas: 9 (5 post-panamax)

Terminal ferroviaria (5 ha)

Aduana marítima y PIF integrados en la terminal

Conexiones frigoríficas: 350

Container freight station: 13.800 m²

Almacenes cubiertos: 14.400 m²

2. TERMINAL CATALUNYA, SA

Tel.: 93 298 64 00; Fax: 93 298 64 01

www.tercat.es

terminal.catalunya@tercat.es

Situación: muelles 29 Príncep d'Espanya y 30

Dàrsena Sud

Características:

Superficie: 35,1 ha

Línea de atraque: 1.653 m

Calado: 8,70 / 14 m

Rampas ro-ro: 2

Terminal polivalente, contenedores

Grúas: 8 (8 post-panamax)

RIG (o RTG): 11; reach stacker: 30; tractoras: 32

Container freight station: 3.607 m²

Almacenes cubiertos: 14.225 m²

Terminal càrrega general

Gruas: 8 mòviles

reach stacker: 6; màquines frontales, 60; palas

cargadoras, 5

Almacenes cubiertos: 7.920 m²

3. TERMINAL PORT-NOU, SA

Tel.: 93 227 38 00; Fax: 93 441 21 05

www.portnou.com

portnou@portnou.com

Situación: Muelles 20 Ponent y 21 Costa

Características:

Superficie: 7,5 ha

Línea de atraque: 1.530 m

Calado: hasta 12 m

Rampas ro-ro: 5

Almacenes cubiertos: 19.442 m²

Grúas: 4 (1 portacontenedores, 3 de pórtico)

RTG: 2; reach stacker: 7; tractores: 4

4.- UNIO TERMINAL ESTIBADORES LLEVANT, SL

Tel.: 93 441 00 66; Fax: 441 04 16

(Unió Terminals Estibadors Llevant)

Tel.: 93 295 91 00 ; Fax: 93 295 91 65

(Acciona Trasmediterrànea)

Situación: muelle 01 Adossat

Características:

Superficie: 9,77 ha

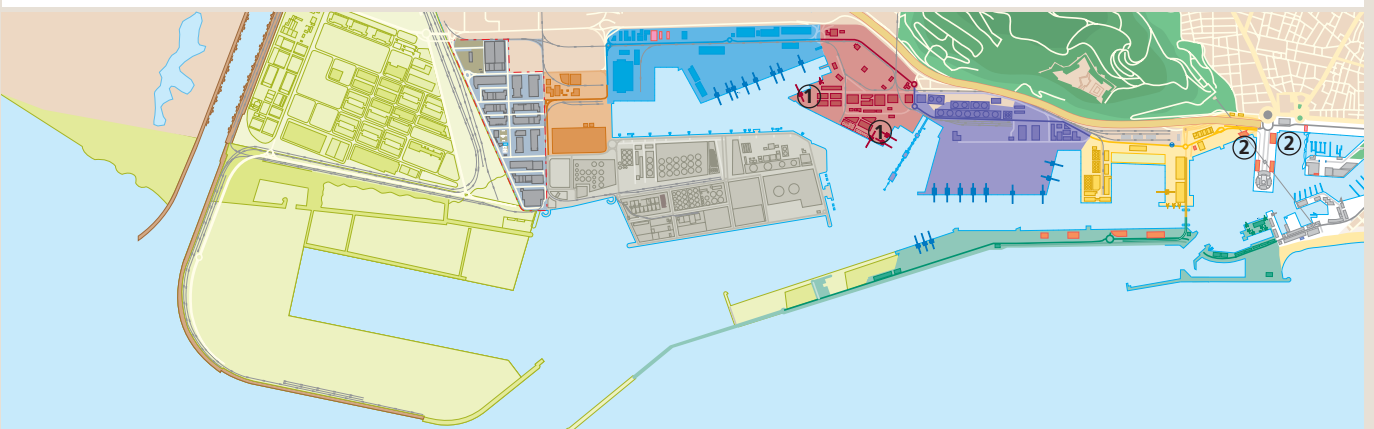
Línea de atraque: 658 m

Calado: hasta 12 m

Rampas ro-ro: 2

Grúas: 3 portacontenedores

Straddle-carriers: 7; Reach Stacker: 6; tractoras: 9



1. ESTIBADORA DE PONENT, SA

Tel.: 93 223 88 00; Fax: 93 223 88 53

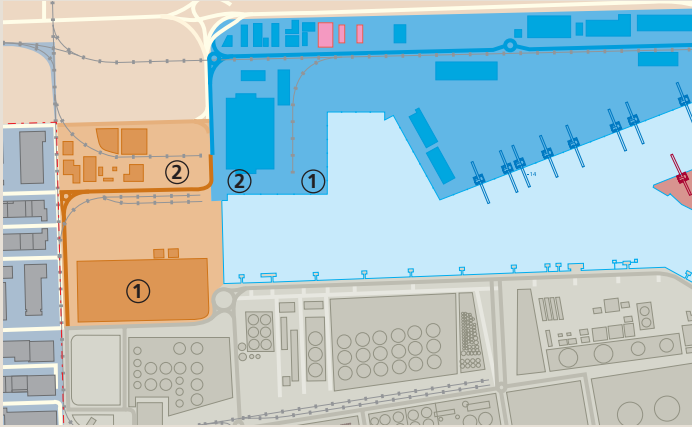
jgomez@ral.es

2. CÍA. TRASMEDITERRÀNEA, SA

Tel.: 93 295 91 00; Fax: 93 295 91 65

www.trasmediterranea.es

TERMINALES ESPECIALIZADAS. TERMINALES DE AUTOMÓVILES B. 3



1. AUTOTERMINAL, SA

Tel.: 93 223 48 33; Fax: 93 223 42 68

www.autoterminal.es

Correogeneral@autotereminal.es

Situación: Muelles 30 dársena Sud y 31 dársena Interior

Características:

Superficie: 29,2 ha de explanada y 29,9 de aparcamiento vertical

Línea de atraque: 850 m

Calado: hasta 12 m

3 aparcamientos verticales de 299.340 m² i

22.900 plazas. Dispone de un centro de personalización de vehículos y un túnel de desprotección.

2.- SETRAM, SA

Tel.: 93 289 57 94; Fax: 93 223 45 59

setram@setram.es

Situación: Muelles 30 dársena Sud y 31 dársena Interior

Características:

Superficie: 8,7 ha

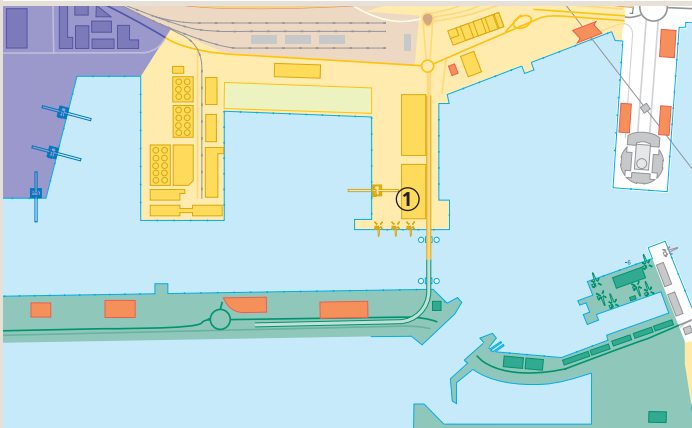
Línea de atraque: 850 m

Calado: hasta 12 m

Capacitat: 10.000 places. 1 aparcamiento vertical de 88.700 m²

4 atraques ro-ro

TERMINALES ESPECIALIZADAS. TERMINAL DE FRUTA B. 4



BARCELONA FRUIT TERMINAL, SA

Tel.: 93 227 38 17; Fax: 93 227 38 20

Situación: Muelle 20C Ponent

Características:

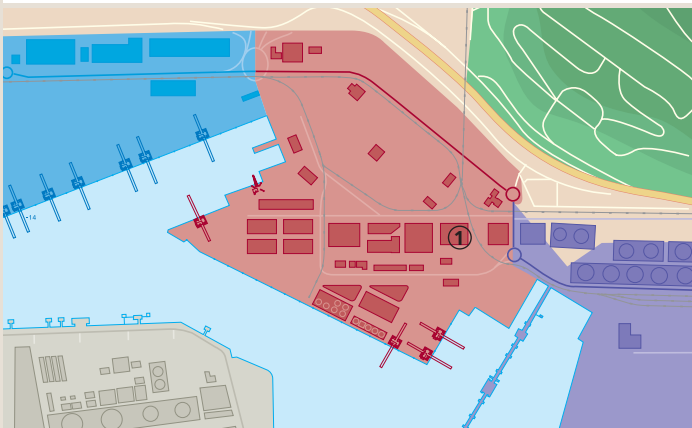
5.556 m² de almacén frigorífico, en tres cámaras de temperatura independiente.

Almacenaje simultáneo de hasta 6.000 paletas.

Sistema informatizado de control por código de barras.

Plataforma de carga con capacidad de hasta 150 camiones diarios.

TERMINALES ESPECIALIZADAS. TERMINAL DE CAFÉ Y CACAO B. 5



BIT, SA

Tel.: 93 223 33 14; Fax: 93 223 29 83

Es_Barcelona_bit@sgsgroup.com

Situación: Muelle 26 Álvarez de la Campa

Características:

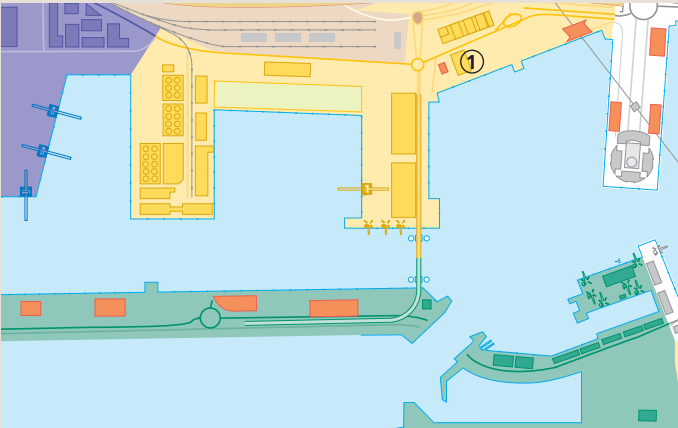
Superficie: 11.000 m²

Capacidad: 14.000 t

En régimen de zona franca.

Única terminal del Mediterráneo Occidental con la homologación del LIFFE (London International Financial Futures and Options Exchange).

TERMINALES ESPECIALIZADAS. ALMACEN FRIGORÍFICO **B. 6**



INTERLOGÍSTICA DEL FRIO, S.A.

Tel.: 93 443 68 20; Fax: 93 443 68 30

Situación: Muelle 19 Sant Bertran

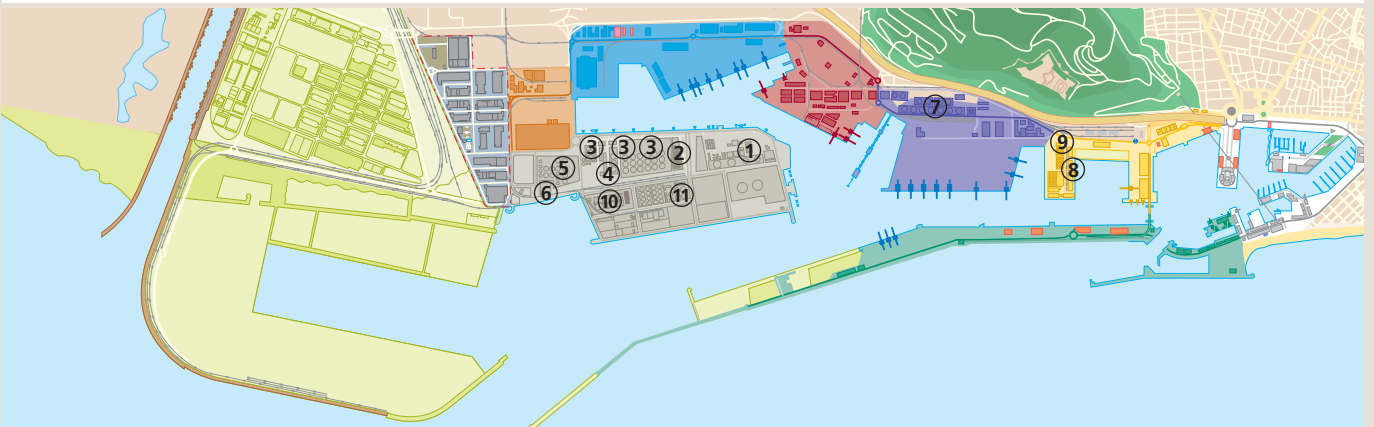
Características:

Capacidad cámaras: 75.000 m³

Túnel de congelación.

Homologado para el almacenaje intracomunitario.

TERMINALES ESPECIALIZADAS. TERMINALES DE LÍQUIDOS A GRANEL **B. 7**



1. Enagás, SA (gas natural)

Tel.: 93 223 50 09

www.enagas.es

2. Relisa (líquidos oleosos)

Tel.: 93 223 40 02

www.relisa.com

3. Tepsa (químicos y refinados)

Tel.: 93 289 55 40

www.tepsa.es

4. Terquimsa (químicos)

Tel.: 93 223 48 80

www.terquimsa.com

5. Decal España (refinados)

Tel.: 93 223 87 40

www.decal.it

6. Koalagas, SA (gas licuado de petróleo)

Tel.: 93 289 51 76

7. CLH, SA (refinados)

Tel.: 93 289 54 00

www.clh.es

8. Sadesa (líquidos oleosos)

Tel.: 93 442 78 15

9. Loiret & Haëntjens España, SA (melaza)

Tel.: 93 443 10 60

www.loireth.com

10. Quimidroga (almacén de productos químicos)

Tel.: 93 236 36 36

www.quimidroga.com

11. Meroil (almacén de productos petrolíferos)

Tel.: 93 206 16 00

www.merol.es

Situación: Muelles 32 Inflamables, 22 Contradic y Tramo IV

Características:

Superficie: 61 ha

Línea de atraque: 2.390 m exclusivos

Calado: 12 m

Núm. depósitos: 522 (líquidos); 7 (gases)

Tipos: acero suave, inoxidable, isotérmicos, calentados, revestidos y de calidad alimentaria.

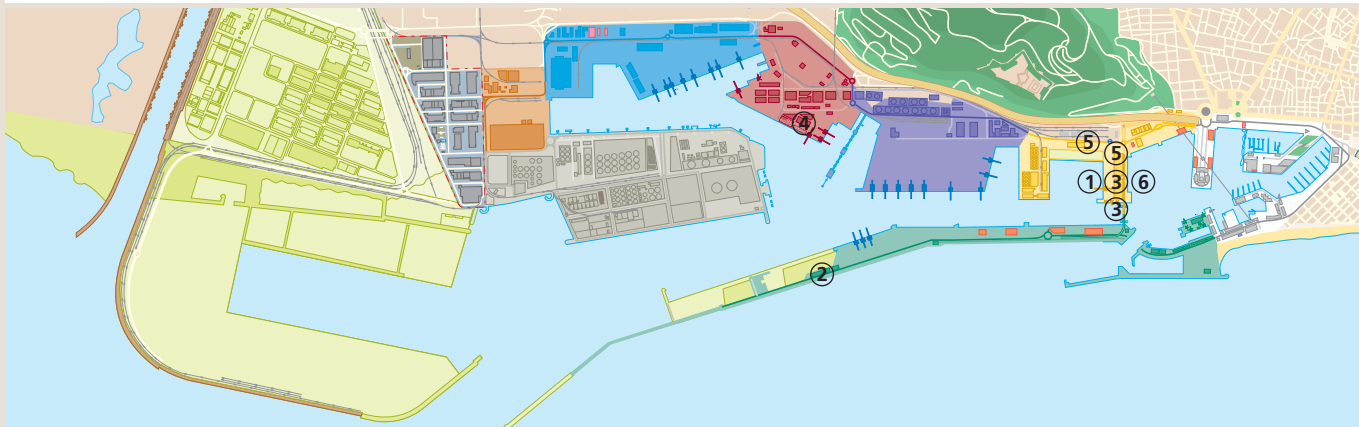
Capacidad total: 1.838.478 m³ (líquidos);

394.000 m³ (gases).

Instalaciones de llenado de bidones.

Instalaciones de llenado de contenedores CIG.

Terminales ferroviarias propias.



CEMENTO

1. PORTCEMEN, SA

Tel.: 93 443 05 14; Fax: 93 443 10 29
portcement@entorno.es

2. CEMEX ESPAÑA, SA

Tel.: 977 73 70 00
Situación: Muelles 01B Adossat, 22C Contradic
Características: silos con capacidad para 104.800 t

GRANO

3. ERGRANSA

Tel.: 93 443 37 16; Fax: 93 443 44 39
silo@ergransa.es

Situación: Muelle 22B Contradic. 1 terminal

Características: silos multicelulares con capacidad para 145.000 t
Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 t/h

HABA DE SOJA

4. CARGILL ESPAÑA, SA

Tel.: 93 223 04 54; Fax: 93 289 51 05

5. MOYRESA

Tel.: 93 230 24 00; Fax: 93 443 42 90
Situación: Muelles 26B Álvarez de la Campa, 22C Contradic y 23A Oest. 2 terminales

Características: industria para la producción de harinas y aceite crudo.

Plantas de molturación con capacidad para 1.400.000 t/año.

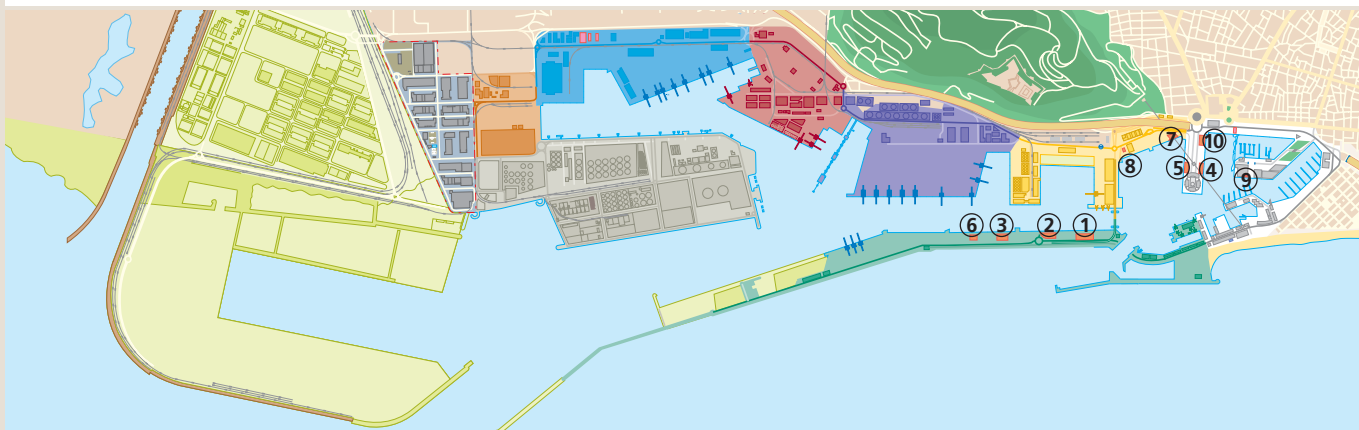
POTASA

6. TRAMER, SA

Tel.: 93 442 19 40; Fax: 93 443 20 73
tramer@iberposash.com

Situación: Muelle 22A Contradic. 1 terminal

Características: Capacidad máxima de almacenaje de 80.000 t.
Equipo: 1 pórtico de carga (rendimiento de 700 t/h)



1. Terminal Marítima Internacional A

2. Terminal Marítima Internacional B

3. Terminal Marítima Internacional C

4. Terminal Marítima Internacional Nord - WTCB

5. Terminal Marítima Internacional Sud - WTCB

6. Palaucruceros-Terminal Marítima Internacional D

Tel.: 646 14 99 56

7. Terminal Sant Bertran-Transmediterránea

Tel.: 93 295 91 82
www.apb.es/ca/PORT/Ferries

8. Terminal Marítima Génova

Tel.: 93 443 98 96
www.apb.es/ca/PORT/Ferries

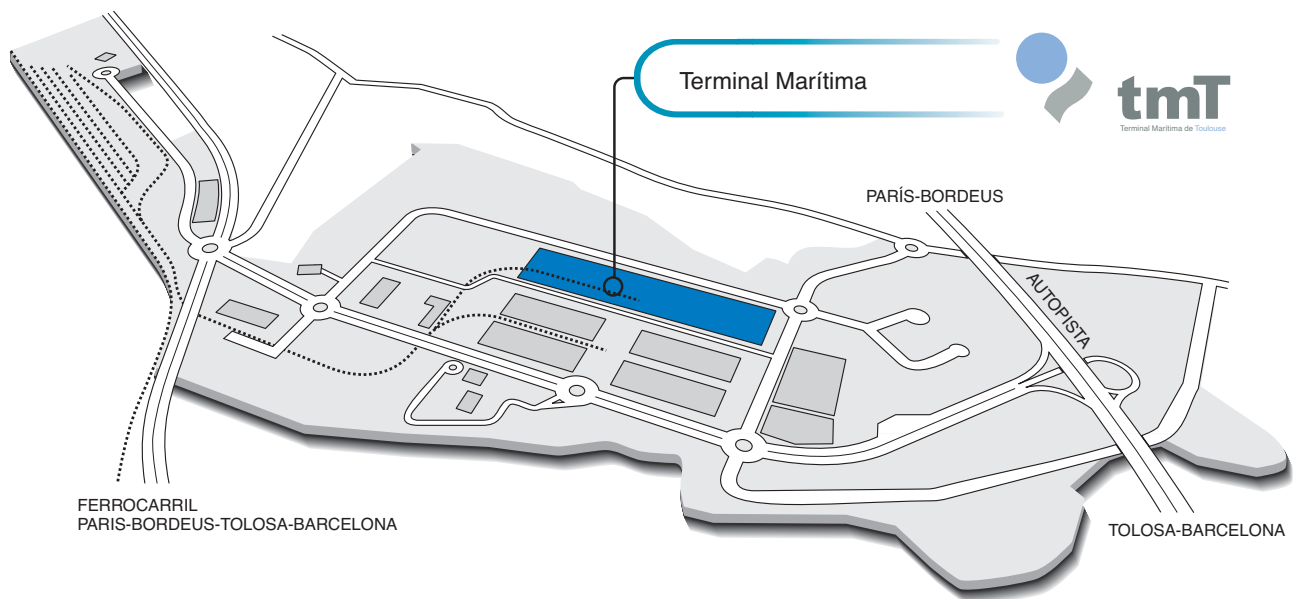
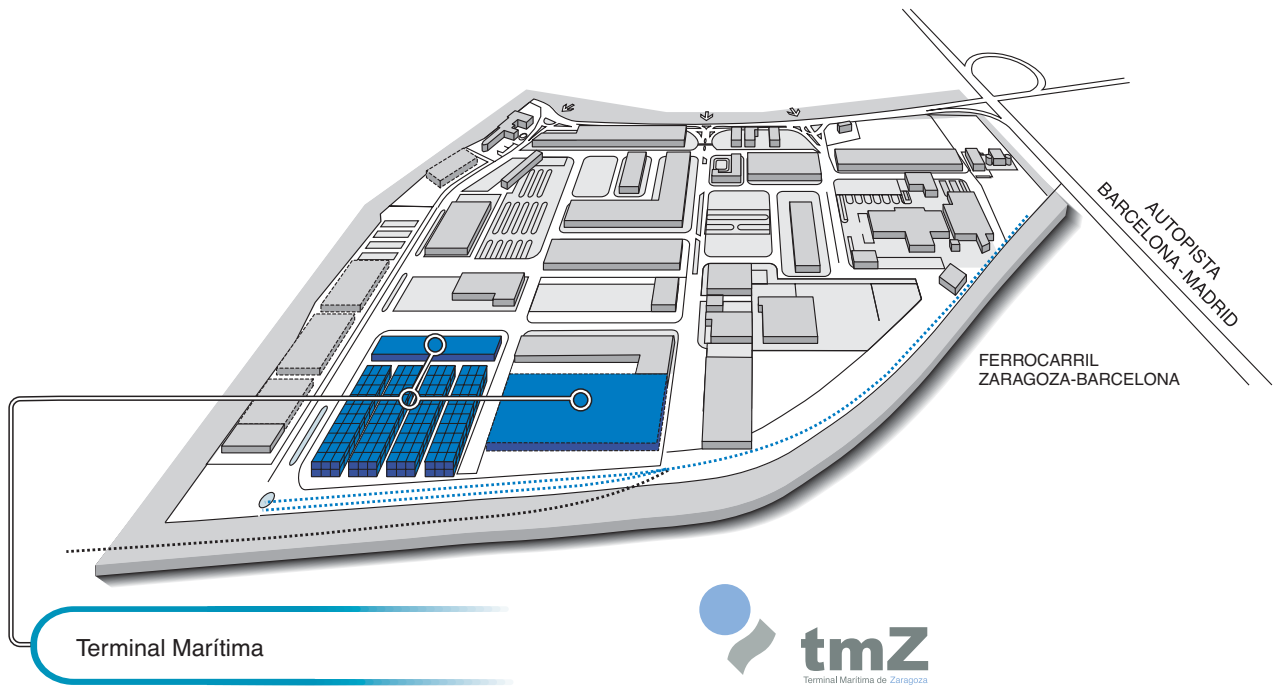
9. Terminal Marítima Internacional - Port Vell



Tel.: 93 298 60 00
www.apb.es/ca/PORT/Ferries

10. Terminal Marítima Drassanes

Tel.: 93 298 60 00
www.apb.es/ca/PORT/Ferries

Situación: tráfico nacional en los muelles 18 Barcelona y 19 Sant Bertran; tráfico internacional en los muelles 01 Adossat, 15B Espanta y 20 Ponent.



-  Control de accesos
-  Portbus
-  Restaurante
-  Zona deportiva
-  Mástil de telecomunicaciones
-  Nodo Planet
-  Taxi
-  Buzón
-  Parking
-  Puerta de emergencia



ZAL BARCELONA					
1	Condeminas	10	Bax Global	21	Just Logística
2	Whirlpool	11	GV Express	22	Embarmar
3	Fundación Cares	12	Decoexsa	23	Jas Forwarding
4	Space Cargo	13	Logipoint	24	Nippon Express
5	Lotrans	14	José Salvat	25	Amer Sports
6	IFS/Stock Cargo	15	Lotrans	26	Agenmar
7	Bofill & Arnau	16	Kühne & Nagel	27	J. Gibert
8	Uniecco	17	Acciona	28	Geologistics
9	Maer Global Logistics	18	Dyatrans	29	Aldeasa
		19	Kühne & Nagel	30	RedCar
		20	Riso Ibérica	31	Catalgrup
				32	Transmec de Bortoli
				33	Group España
				34	DHL Freight Spain SL
				35	ABX Logistics
				36	Cualde
				37	J. Gibert
				38	Capsa
				39	Totsabir
				40	Mascaró Morera
				41	Lauson
				42	Eis Marítimo
				43	Nippon Express
				44	Honda
				45	Sparber
				46	ABX Logistics
				47	NYK
				48	Nippon Express
				49	Universal Forwarding
				50	NYK
				51	Schenker
				52	Geodis
				53	Seur
				54	DAMM
				55	DECATHLON
				56	
				57	
				58	
				59	





5



Directorio del Puerto de Barcelona

Autoridad Portuaria de Barcelona

Edificio Portal de la Pau
Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 306 88 00
Fax: +34 93 306 88 11
web: www.apb.es

SAU (Servicio de Acceso Unificado)

Tel.: +34 93 298 60 00
d/e: sau@apb.es

SAC (Servicio de Atención al Cliente)

Tel.: 900 210 938
d/e: sac@apb.es

Representación del Puerto de Barcelona en Japón

Mr. Takeshi Suzuki
DE TOK LTD.
1-34-1505, Toranomom 4-Chome
Minato Ku, Tokyo 105-0001 Japón
Tel.: +81 3 3436 11 17
Fax: +81 3 3436 11 19
d/e: Suzuki@detokltd.jp

Representación del Puerto de Barcelona en China

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

Representación del Puerto de Barcelona en Argentina

Sr. Hugo Norberto Lejtman
Charcas 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires, Argentina
Telefax: +54 11 4824 36 01
d/e: h.l@abaconet.com.ar

Representación del Puerto de Barcelona en Madrid

Sr. Miguel Ángel Palomero
C/ Jorge Juan, 19, 6º
28001 Madrid – España
Tel.: +34 91 781 54 45
Fax: +34 91 781 54 48
d/e: mapalomero@apb.es

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Sra. Silvia Martínez
Camino de la Cogullada, s/n
Mercazaragoza
50014 Zaragoza
Tel.: +34 976 464 439
Fax: +34 976 476 406
d/e: info@tmzaragoza.com
web: www.tmzaragoza.com

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

Mme. Nathalie Thomas
82, Chemin de la Plaine
31790 Saint-Jory (Francia)
Tel.: +33 561 357 389 / +33 624 01 09 02
Fax: +33 534 275 764
d/e: n.thomas@tmtoulouse.com /
info@tmtoulouse.com
web: www.tmtoulouse.com

Port Vell**Gerencia Urbanística Port 2000**

Josep Anselm Clavé, 27
08002 Barcelona
Tel.: +34 93 317 61 35
Fax: +34 93 317 41 88
d/e: port.2000@bcn.servicom.es

ZAL (Zona de Actividades Logísticas)**CILSA (Centro Intermodal de Logística, SA)**

Avda. Ports d'Europa, 100 4a pl.
Service Center
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 552 58 00
Fax: +34 93 552 58 01
d/e: info@zal.es
web: www.zal.es

PortIC Barcelona, SA**World Trade Center, muelle de Barcelona**

Edificio Est, 6a pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 82 82
Fax: +34 93 508 82 92
d/e: comercial@portic.net
web: www.portic.net

World Trade Center Barcelona, SA

Muelle de Barcelona, s/n
Edificio Est, 2a pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 80 00
Fax: +34 93 508 80 10
d/e: comercial@wtcbarcelona.es
web: www.wtcbarcelona.com

ESTIBARNA (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba)

Ctra. Circumval·lació, Tramo V
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 223 18 22
Fax: +34 93 223 17 33
d/e: estibarna@estibarna.es

Capitanía Marítima de Barcelona

Ctra. Circumval·lació, Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 53 94
Fax: +34 93 223 46 12

Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Barcelona

Edificio Torre de Salvamento, Tramo VI, 9a pl.
Ctra. Circumval·lació, Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 47 33
Fax: +34 93 223 46 13
d/e: barcelon@sasemar.es

Aduana de Barcelona

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

Punto de Inspección Fronterizo Edificio PIF

Ctra. Circumval·lació, Tramo IV
08039 Barcelona
Sanidad Exterior
Tel.: +34 93 520 91 80
Fax: +34 93 443 16 32
Equipo de Calidad (EQ)
Tel.: +34 93 306 88 18

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

Muelle Príncep d'Espanya
Edificio Tersaco, 4a pl.
Tel.: +34 93 289 66 10
Fax: +34 93 223 48 64
d/e:
buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona

Plaza Tetuán, 40-41, 2ª, ofic. 37
08010 Barcelona
Tel.: +34 93 265 07 32
Fax: +34 93 246 29 76
d/e: acb@consignatarios.com
web: www.consignatarios.com

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Ctra. Circumval·lació, s/n, tramo VI, edificio Gregal
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 442 88 24
Fax: +34 93 442 90 62
d/e: aeepb@aeepb.com
web: www.aeepb.com

Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados de Barcelona (ATEIA)

Vía Laietana, 32-34
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 315 09 03
Fax: +34 93 310 62 47
d/e: ateia@bcn.ateia.com
web: www.bcn.ateia.com

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona

C/ Diputació 295, bajos
08009 Barcelona
Tel.: +34 93 329 27 58
Fax: +34 93 441 24 82
d/e: coacab@coacab.com
web: www.coacab.com

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 93 00
Fax: +34 93 416 93 01
d/e: barcelona@cambrescat.es
web: www.cambrabcn.es

Consejo de Usuarios Marítimos de Catalunya

Av. Diagonal 452-454, 4a pl.
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 94 84
Fax: +34 93 416 93 01
d/e: shippers@cambrescat.es

Corporación de Prácticos del Puerto

Final Pº. Gabriel Roca. Edificio Porta Coeli, 3º
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 221 95 67
Fax: +34 93 221 38 95
d/e: pracbarn@accessnet.es

Puerto Seco de Azuqueca

Autovía A-2 (Madrid-Barcelona)
Km 42,500
Av. de París, s/n. Pol. Sena
19200 Azuqueca de Henares (Guadalajara)
Oficinas:
Tel.: +34 949 261 207
Fax: +34 949 262 551
Terminal:
Tel.: +34 949 263 770
Fax: +34 949 263 848
d/e: puertoseco@terra.es
www.puertosecoazuqueca.com



Port de Barcelona

Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00 / 93 298 21 00
Fax: 93 306 88 11
www.apb.es

© Autoridad Portuaria de Barcelona

PRODUCCIÓN E IMPRESIÓN
Novatesa Gràfiques, SL

DISEÑO GRÁFICO
El taller interactivo, s.l.

FOTOGRAFÍA
Taller de Fotografia de Alta Definición, S.L.
Lluís Castellà Bel (Tracte Comunicació Global)
Antoni Coll Tort

D.L.: B-25141-2007