

PORT DE BARCELONA **MEMÒRIA ANUAL 2008**



**Port de Barcelona**



CCL

CALA PONENTE  
SINGAPORE  
IMO: 922988

HAMBURG SÜD



# Sumari

- 4 Consell d'Administració
- 6 Presentació  
Jordi Valls i Riera, president
- 8 Introducció  
Josep Oriol Carreras, director general

## La gestió

- 12 Missió, visió i valors de l'APB
- 14 Àmbit de presidència
- 22 Àmbit de direcció
- 31 Infraestructures
- 35 Explotació i planificació
- 39 Estratègia i desenvolupament
- 46 Empreses participades

## Evolució del tràfic

- 53 Evolució del tràfic
- 54 Passatgers a l'alça
- 55 Mercaderies estables
- 58 Impuls del tràfic ferroviari

## Exercici econòmic i financer

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

## Directori del Port de Barcelona

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

a 31 de desembre de 2008

## **President del Consell d'Administració**

Sr. Jordi Valls i Riera

## **Vocals nats**

Sr. Francisco J. Valencia i Alonso (capità marítim)

Sr. Josep Oriol i Carreras (director general)

## **Vocals representants de la Generalitat de Catalunya**

Sr. Julián García i González

Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresident)

Sr. Joaquim Llach i Mascaró

Sra. Imma Mayol i Beltran

Sr. Jordi Nadal Atcher

Sr. Enric Querol i Marimon

Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

Sr. Joaquim Ma. Tintoré i Blanc

Sr. Josep Trius i Collazos



**Vocals representants de l'Administració de l'Estat**

Sr. Josep Anton Burgasé i Rabinad  
Sra. Pilar Fernández Bozal  
Sr. Julián Maganto López  
Sr. Manuel Royes i Vila

**Vocals representants de l'Ajuntament de Barcelona**

Sr. Jordi W. Carnes i Ayats  
Sr. Ramón García-Bragado i Acín

**Vocal representant de l'Ajuntament del Prat de Llobregat**

Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros

**Vocals representants de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona**

Sr. Josep M. Basáñez i Villaluenga  
Sr. Joan J. Llonch i Pañella

**Vocal representant de l'Associació d'Empreses Estibadores**

Sr. Xabier Ma. Vidal i Niebla

**Vocal representant de l'Associació d'Agents Consignataris de Vaixells de Barcelona**

Sr. Àngel Montesinos i García

**Vocals en representació sindical**

Sr. Joan Moreno i Cabello (UGT Catalunya)  
Sr. José Pérez i Domínguez (Fetcomar CCOO)

**Secretari (no conseller)**

Sr. Pere Caralps i Riera

**Baixes**

Sr. Jordi Forné i Ratés



# Presentació

L'exercici 2008 s'ha tancat amb un decisiu salt endavant en el repte del creixement físic del Port de Barcelona. Enguany han conclòs les obres d'una infraestructura clau, els dics de recer Est i Sud, que defineixen el nou perfil portuari i creen prop de 800 hectàrees d'aigües arrecerades necessàries per allotjar nous molls i, per tant, nova activitat.

Aquesta fita, a més, arriba en un moment important. El Port ha pogut aprofitar 15 anys de creixement de tràfics i de beneficis per emprendre el gran esforç inversor en termes econòmics, mediambientals i tècnics necessari per generar la infraestructura que donarà servei durant les properes dècades. Els espais per a la primera terminal a la zona d'ampliació, la terminal Prat de 100 ha, avancen també a bon ritme i, després de les modificacions i reparacions realitzades en els darrers mesos, podran entrar en servei en els nous terminis previstos. Disposem, doncs, de la base infraestructural. Ara és imprescindible, però, que ens concentrem en la gestió, en col·locar en primer pla els elements d'infraestructura, per poder seguir sent líders en qualitat i servei en unes condicions que a curt i mitjà termini previsiblement no seran del tot favorables.

A partir del segon semestre de l'exercici s'ha anat fent evident que ens aproximem a un escenari complicat. La previsió de disminució de tràfics per la contracció de la demanda mundial, que ja s'ha deixat notar, i la posada en servei de noves ampliacions a altres ports suposaran més competència portuària en el futur immediat. Davant d'aquesta perspectiva, i després d'una detallada anàlisi, l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha refermat la validesa dels eixos estratègics del Port: l'ampliació del port en xarxa, la millora dels serveis portuaris –incloses l'accessibilitat terrestre i la intermodalitat–, i el canvi cultural intern de l'organització perquè repercuteixi en tot el seu entorn.

Ara bé, la contracció de les expectatives i dels recursos disponibles sí que ens han empès a replantejar-nos les prioritats d'actuació, segons la lògica que aquestes han de ser dinàmiques i adaptades al moment. L'opció actualment és centrar-nos en els objectius que ajudin el nostre Port a aprofundir en l'orientació al mercat i al client i a millorar l'eficiència, la qualitat i la productivitat, per tal de generar un avantatge competitiu suficient.

En aquest sentit, es revela molt encertat l'impuls donat aquest any a l'ampliació del *hinterland* cap a l'interior de la Península i cap a França, materialitzat en la consolidació dels projectes de terminals marítimes, ports secs i corredors ferroviaris que donen servei a aquestes zones i atrauen noves càrregues.

Aquesta línia d'actuació es reforçarà durant el proper exercici, igual que la cerca de sinergies amb el Port de Tarragona per tal d'aconseguir una posició més avantatjosa en el *hinterland* comú.

L'increment de la competitivitat a partir d'apostes eficients i sostenibles està al darrere d'altres projectes ferroviaris en els quals participa el Port de Barcelona, com per exemple, el desenvolupament del corredor mediterrani Algesires-París. La designació, al mes de novembre, de Barcelona com a capital de la Mediterrània, posa, a més, el Port de Barcelona en una posició immillorable per exercir el rol de motor logístic, econòmic, generador de riquesa i treball de la zona, amb l'objectiu d'explorar-ne tot el potencial de creixement.

Amb actituds com aquesta el Port de Barcelona exerceix el seu compromís més genèric de crear valor per a la societat, que també es manifesta en les preocupacions mediambientals o en l'oferta del port ciutadà. En el compromís cap a la Comunitat Portuària el Port actua com a soci i impulsor de serveis intermodals i projectes logístics, i per complir amb la missió de contribuir a la competitivitat dels clients, adopta el paper de facilitador de comerç i de negocis, obrint mercats i aportant solucions creatives. Això s'ha traduït el 2008, entre d'altres, en la posada en marxa del servei ferroviari Barcelyon Express, l'acord per desenvolupar una àrea logística al Port de TàngerMed, al Marroc, i el plantejament de la terminal marítima de Perpinyà.

En l'escenari actual, per avançar en aquest triple compromís i tirar endavant les iniciatives ens és imprescindible establir aliances públiques i privades. Encara que puntualment ens obliguin a renunciar a posicions majoritàries que *a priori* resulten més còmodes, la col·laboració amb altres entitats, organismes i companyies privades ens permet guanyar dimensió -financera, d'estructura, comercial, etc.- en projectes que, d'altra manera, serien inviables.

Més que mai, gran part de l'èxit de la tasca radicarà en l'aprofitament del nostre capital més important, el factor humà, i en la nostra capacitat d'involucrar en aquest procés tota la Comunitat Portuària.



**Jordi Valls i Riera**  
President

# Introducció

Després d'assolir el seu punt àlgid al final del primer semestre, amb increments destacats pràcticament en totes les càrregues, el Port de Barcelona ha tancat l'exercici 2008 amb un tràfic total estable proper als 52 milions de tones (+0,82%). Tot i l'afectació generalitzada, com a conseqüència del refredament de la conjuntura mundial, l'activitat portuària ha pogut créixer en alguns tràfics importants, fet que ha contribuït a un increment anual del 3% en la xifra de negoci de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB).

El millor comportament l'han registrat el tràfic de passatgers, que ha estat un 12,4% superior a l'any anterior, el de recursos energètics, de l'ordre del 10%, i el de mercaderies de *short sea shipping* (SSS), quasi un 8%. També els intercanvis amb el principal soci comercial del Port, la Xina, han continuat a l'alça (6%).

De nou destaca l'evolució positiva del passatge de creuers, que amb un augment del 17,5% i més de dos milions de viatgers confirmen el Port de Barcelona com a líder europeu en aquest tràfic i el fan avançar fins a la cinquena posició mundial. La importància d'aquest tràfic radica en el valor afegit que genera al seu entorn; d'altra banda, el creixement també experimentat pels tràfics de SSS i ferroviari durant el 2008 són indicadors de l'avanç en l'aposta per engrandir el *hinterland* i apropar-nos als clients finals.

Aquest és un dels pilars estratègics a reforçar, així com els de la millora en la qualitat del servei i la productivitat, segons s'ha refermat en l'anàlisi duta a terme en la Jornada APB celebrada en el tercer trimestre. Ara estem en procés de definir-ne les actuacions prioritàries per afrontar la previsible creixent competència.

La dimensió física desitjada és cada vegada més a prop. S'han conclòs les obres més rellevants per a l'ampliació portuària –les dels dics de recer– i s'ha desenvolupat gran part de les reparacions necessàries per tornar a posar al dia el moll Prat. El temporal de llevant que ha afectat la costa catalana a final d'any –i que ha suposat afectacions especialment a la superestructura– ha demostrat, però, l'estabilitat de la infraestructura. D'altra banda, l'acord d'inversió addicional signat amb els gestors de la futura terminal Prat, TerCat-Hutchison, permetrà un grau d'automatització més gran i va en la línia d'incrementar la productivitat i competitivitat de les instal·lacions del Port de Barcelona. Igual que ho fa el Pla de reordenació d'espais portuaris, completat al mes de març, que ha inclòs, entre d'altres, l'enderrocament de l'edifici d'Interfrisa per recuperar espais, així com la racionalització d'usos i els treballs d'ampliació del moll Sud, en desenvolupament.



Juntament amb les actuacions en marxa, el Port ha d'intensificar ara els esforços per accelerar les infraestructures de suport, els accessos viaris i ferroviaris que permetran consolidar el port en xarxa. Aquesta estratègia ha de donar-nos més dimensió geogràfica per accedir al nostre *hinterland* i ser una alternativa real per als mercats del *foreland* proper i llunyà. Ara bé, aquestes actuacions infraestructurals són només la condició necessària, ja que per contribuir a una major eficiència del Port de Barcelona han d'anar acompanyades de generació de negoci, a través d'obertura de mercats i projectes aportadors de valor afegit, i d'una gestió adequada. La Comunitat Portuària de Barcelona és molt conscient d'aquesta necessitat i, liderada per l'APB, ha buscat noves oportunitats a través de les missions comercials celebrades al Marroc i Algèria i que s'han saldat amb diversos acords de col·laboració que reforçaran el paper del nostre Port en aquests mercats.

Pel que fa a la gestió de l'activitat a l'interior del Port, al mes de desembre s'ha donat un pas endavant en els serveis amb la signatura del Pacte per a la Competitivitat i l'Estabilitat del Transport Terrestre de Contenedors. Aquest acord pretén aportar transparència, estabilitat i fiabilitat a les operacions que es realitzen al Port en l'actual context internacional d'augment de competència. Un altre canvi rellevant ha estat la conversió de la societat d'estiba Estibarna en una associació portuària d'interès econòmic (APIE), en aplicació de la Llei de ports, un canvi estructural i de gestió.

I en el marc de la gestió interna, l'inici del procés de trasllat del personal de l'APB –ara distribuïts en dos edificis- a uns únics espais al World Trade Center representa un bon principi per assentar el canvi cultural intern necessari. Aquest posa molt d'èmfasi en les actuacions de responsabilitat social corporativa, i durant la primavera del 2008 ha tingut l'oportunitat d'expressar-ho amb el suport de les mesures per combatre la situació d'extrema sequera dels municipis de la província de Barcelona. En aquest sentit, el Port de Barcelona va aprovar bonificacions especials per als vaixells que han transportat aigua, reflex del seu interès per la sostenibilitat i la implicació en situacions conjunturals crítiques.

Aquesta visió és la que ha de contribuir a fer de l'APB una organització estable i adaptada al seu temps, i del Port de Barcelona l'opció logística prioritària a la Mediterrània.



**Josep Oriol**  
Director general





# La gestió

- 12 Missió, visió i valors de l'APB  
Desplegament estratègic de l'organització
- 14 **Àmbit de presidència**  
Comunicació i Relacions Institucionals
- 16 Centre de Documentació
- 17 Pla APB 2008-2009
- 20 Promoció de la Comunitat Portuària
- 22 **Àmbit de direcció**  
Persones i Organització
- 24 Sistemes d'Informació i Qualitat
- 26 Servei d'Acces Unificat (SAU)  
Promoció Comercial
- 28 Comissionat per a les Obres d'Ampliació del Port
- 32 **Infraestructures**  
Les actuacions en infraestructures
- 35 **Explotació i planificació**  
Seguretat Industrial i Medi Ambient
- 38 Seguretat Operativa
- 39 **Estratègia i desenvolupament**  
Desenvolupament de la xarxa del Port
- 43 Direcció i desenvolupament de Negoci
- 46 **Empreses participades**  
Centre Intermodal de Logística (CILSA)
- 48 ILI Logística Internacional
- 50 Port Vell
- 51 World Trade Center Barcelona

# Missió, visió i valors

La missió de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), que defineix la seva raó de ser, és:

**Liderar el desenvolupament del Port de Barcelona, generar i gestionar infraestructures i garantir la fiabilitat dels serveis per contribuir a la competitivitat dels seus clients i crear valor per a la societat.**

La seva visió, que concreta on vol arribar el Port en un futur, s'ha definit com a:

**Barcelona: el port solució d'Europa a la Mediterrània.**

I els valors, principis bàsics que expressen els comportaments esperats de l'organització i del seus integrants, són:

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



## DESPLEGAMENT ESTRATÈGIC

Durant la Jornada APB celebrada a Albons al novembre es va reflexionar sobre els importants canvis que s'estaven produint a l'entorn del Port de Barcelona (efectes de la crisi financera i econòmica, finalització dels dics de recer, construcció del moll Prat, augment de la competència portuària, etc.) i sobre l'adequació de l'estratègia a les noves condicions.

Si bé tot indica que la crisi intensificarà molt la competència, les conclusions d'Albons apunten que l'estratègia de l'APB continua sent essencialment vàlida, ja que a llarg termini no es preveuen uns canvis de tendència suficients per alterar les línies marcades. En conseqüència, l'ampliació del port en xarxa, la millora dels serveis portuaris -incloses les infraestructures d'accés i els serveis de transport-, i el canvi intern segueixen com a eixos estratègics de l'organització.

Però les noves circumstàncies sí que empenyen l'APB a modificar les seves prioritats, ja que els recursos són escassos. L'opció és centrar-se en els objectius que ajuden el Port a orientar-se al mercat i al client, a millorar l'eficiència i la productivitat, i a generar un avantatge competitiu suficient.

Aquests són:

- **Eliminar les barreres que dificulten que operadors i carregadors utilitzin el Port de Barcelona.**
- **Obrir el Port als transportistes per carretera del *hinterland*.**
- **Desenvolupar els nodes de la xarxa del Port de Barcelona.**
- **Millora del servei ferroviari.**
- **Millora dels serveis portuaris.**
- **Impulsar el canvi cultural.**

Amb l'establiment d'aquestes prioritats l'APB pretén apropar-se a la seva visió, tot impulsant nous serveis i fent un Port de Barcelona més proper i fàcil per a tots els professionals i clients.



# Àmbit de presidència

## COMUNICACIÓ I RELACIONS INSTITUCIONALS

Com a responsable de vertebrar la imatge i el missatge del Port de Barcelona i posar-los en coneixement dels seus diferents públics, el Departament de Comunicació i Relacions Institucionals ha dut a terme el 2008 multitud d'actuacions amb focus d'interès molt diversos. El progrés de l'ampliació, l'evolució de l'activitat portuària i l'obertura de nous mercats, però també la postura del Port davant la conjuntura, la relació amb organismes públics i privats i aspectes culturals i mediambientals han sigut temes objecte del departament amb la tasca probablement més transversal de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB).

En l'àmbit de la difusió a través dels mitjans de comunicació, i amb l'objectiu de **donar a conèixer el Port de Barcelona i la seva activitat** a l'opinió pública, el Gabinet de Premsa ha emès aquest any més de 150 notes de premsa i ha convocat els professionals de la informació a un total de 40 actes.

A més de facilitar el seguiment del dia a dia del Port i donar resposta a sol·licituds específiques d'informació, el Gabinet de Premsa garanteix la cobertura informativa d'esdeveniments internacionals organitzats o que compten amb la participació de membres de l'APB. El 2008 els mitjans han pogut comptar amb informació puntual, per exemple, sobre les missions comercials al Marroc i Algèria, la participació en el Fòrum de Duisburg i el SITL París, el Congrés Sinotrans, Portech Àsia i l'acte Pont Empresarial a la Xina.

Destaca la creixent presència del Port en diverses publicacions internacionals de l'àmbit econòmic, portuari i logístic, a través d'especials com els apareguts a *Lloyd's List*, *Entreprises Midi-Pyrénées*, i *Logistik Heute*. Aquestes aparicions contribueixen a **reforçar la presència del Port de Barcelona al hinterland** i a generar interès pels seus plans de futur i la seva activitat.

Des de Comunicació i Relacions Institucionals es presta col·laboració pel que fa a la comunicació –ja sigui en l'àmbit de Premsa, Imatge o Relacions Públiques- a les diverses entitats amb les quals es desenvolupen projectes comuns. Mostra d'aquest treball conjunt de difusió i coordinació són l'arribada de vaixells d'aigua en època de sequera -amb l'Agència Catalana de l'Aigua, Departament de Medi Ambient i Habitatge-, la posada en marxa del corredor ferroviari entre la factoria de SEAT i el Port –juntament amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, SEAT, Comsa i Ferrocarrils de la Generalitat- i la inauguració de la Torre de



Control portuària per part del president Montilla –amb Presidència de la Generalitat.

També participa en la **concepció d'accions comunicatives i divulgatives adreçades** directament al públic general, com per exemple han estat en aquest exercici l'activació del Punt d'Informació del Port al Museu Marítim i l'organització d'activitats amb motiu de la festa de la Mercè (sortides guiades en Golondrinas, Joc del Port, etc.)

D'igual manera que dóna suport des dels seus àmbits d'especialitat a la resta de l'APB, el departament col·labora amb Màrqueting i Comercial en actuacions de promoció comercial com ara l'organització i la planificació de la presència del Port de Barcelona en fires nacionals i internacionals. Això inclou des de definir formats informatius i relacionals a garantir una adequada difusió de la imatge corporativa en el disseny i la construcció dels estands.

La secció de Relacions Institucionals vetlla pel manteniment i correcte desenvolupament dels acords del Port de Barcelona amb diverses institucions, com ara són els vigents amb el Liceu de Barcelona, la Creu Roja, Stella Maris, el Teatre Nacional de Catalunya, el Palau de la Música Catalana, la fundació Logística Justa, ILL Logística Internacional, l'associació Intermed, Casa Àsia, el Consorci El Far i el Consorci de les Drassanes.

Igualment és responsabilitat d'aquesta secció el **seguiment de patrocinis i de la participació en actes** que contribueixen a la visibilitat pública i institucional del Port. En el primer cas el seu punt àlgid d'aquest any ha estat l'arribada dels regatistes de la Barcelona World Race al mes de febrer. Pel que fa a actes, resulta rellevant la celebració de tres sessions de dinars-col·loqui dedicats al Port de Barcelona en el fòrum Tribuna Barcelona i la participació en el Global China Business Meeting, organitzat per Casa Àsia conjuntament amb l'APB.

A més de tot el que porten implícites aquestes actuacions, per incidir en la imatge del Port de Barcelona, la secció d'Imatge ha continuat treballant en la **unificació i l'aplicació de criteris corporatius** tant en l'àmbit intern com extern. Conscient que la imatge incideix també en la creació d'opinió, aquesta secció busca contínuament solucions creatives i innovadores sense allunyar-se dels estàndards corporatius que han de fer del Port de Barcelona una marca inconfusible. Enguany, entre les ocasions en què s'ha pogut apreciar això es pot citar el disseny d'estands de fires, els rètols i altres aplicacions desenvolupades per diverses exposicions –20 anys del Port Vell, 100 anys de l'Edifici de Portal de la Pau, etc.– i el cartell per als Jocs Florals del Port de Barcelona.

Aquest certamen ha celebrat la seva novena edició sota la coordinació del Servei Lingüístic, que forma part del Departament de Comunicació i Relacions Institucionals des de l'exercici passat. La novetat dels Jocs Florals d'aquest any ha estat l'obertura d'un premi de fotografia, que s'afegeix als de narrativa i poesia que ja són part de la tradició. El servei lingüístic, a més, es responsabilitza de **garantir un ús correcte de la llengua en l'entorn portuari** a través de la resposta de consultes lingüístiques, la realització de revisions i traduccions i el manteniment d'un manual d'estil bàsic per a l'APB.

## EL CENTRE DE DOCUMENTACIÓ

Per al Centre de Documentació (CENDOC) l'any 2008 ha estat clau per assentar les iniciatives de gestió que defineixen les línies estratègiques del seu futur desenvolupament. Es tracta bàsicament de la millora i l'especialització del servei als usuaris i les accions encaminades a la difusió del ric patrimoni marítim i cultural relacionat amb el Port de Barcelona.

Un dels grans reptes del CENDOC en aquest exercici ha estat el **trasllat a la nova seu corporativa** de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) a l'edifici World Trade Center. Per tal d'assegurar que la documentació es traslladés amb plenes garanties tècniques, aquest centre va elaborar un projecte de planificació a partir de l'estudi de les necessitats de cadascun dels departaments, el volum de documentació i l'espai disponible en el nou edifici. Posteriorment ha vetllat perquè el procés físic de les transferències dels arxius de gestió o departamentals s'ajustessin a les normatives i els processos establerts prèviament.

Al llarg del 2008 s'ha iniciat l'inventari de les col·leccions que formen part del **Patrimoni Cultural del Port de Barcelona**, i s'ha completat el corresponent al Fons Pictòric i

Gràfic i el de la col·lecció de models de vaixells amb el nom de "Barcelona". Aquestes iniciatives han estat coordinades des de la Comissió del Fons d'Art del Port de Barcelona, responsable d'establir els paràmetres dels procediments que afecten el patrimoni cultural de l'organització.

Entre les activitats desenvolupades amb el Consorci de les Drassanes de Barcelona destaca la inauguració del **Punt d'Informació del Port de Barcelona**, situat al vestíbul del Museu Marítim i visible per als aproximadament 400.000 visitants que rep cada any. Aquest servei permanent permet difondre aspectes del passat, present i futur del Port, i el seu paper com a motor del desenvolupament econòmic de la ciutat i lloc d'arribada de persones, idees i avenços tecnològics.

Quant a les altres àrees funcionals del CENDOC, cal esmentar que el **Servei de Recull de Premsa** (*press clipping*) ha assolit les 120.000 consultes. Pel que fa al **Servei d'Atenció a Investigadors**, el Centre de Documentació Marítima -especialitzat en les consultes històriques sobre el Port- ha atès 482 peticions d'informació provinents majoritàriament del món acadèmic i de la investigació. El CENDOC ofereix un servei similar per a consultes sobre temes portuaris actuals, que enguany ha arribat a atendre 740 sol·licituds.

L'**Arxiu Central**, encarregat de la custòdia i el tractament arxivístic de la documentació del Port, s'ha incrementat durant el 2008 en més de 246 metres lineals i ha rebut un total de 900 consultes.

Altres projectes duts a terme pel CENDOC al llarg de l'exercici han estat:

- El desenvolupament i la prova pilot del nou programa de catalogació i gestió del **Fons Fotogràfic** del Port de Barcelona.
- L'inici de la classificació i inventari detallats







de la documentació històrica del **Fons de Fars** corresponents a la demarcació. Això ha exigint la realització d'una neteja química dels documents que el componen; una operativa de conservació que ha estat en tot moment supervisada i controlada pel personal del CENDOC.

- I l'organització al Port de Barcelona, al mes de novembre, de la Reunió del Grup de Treball sobre el **Quadre de Classificació dels Arxius Portuaris**. La trobada ha permès posar les bases de coneixement i consens en temes de tractament i catalogació dels fons arxivístics adscrits a les autoritats portuàries espanyoles.

### Projecte Cultural del Port

El CENDOC ha començat també la seva participació activa en el Projecte Cultural del Port de Barcelona, liderat per la Presidència de l'APB, a través d'actuacions com:

- L'exposició fotogràfica itinerant 100 anys de la seu del Port de Barcelona, que va fer escala primer a l'estació marítima d'Acciona Transmediterranea del moll de Sant Bertran



i posteriorment, entre juliol i setembre, als espais culturals del moll de Costa del Port de Tarragona.

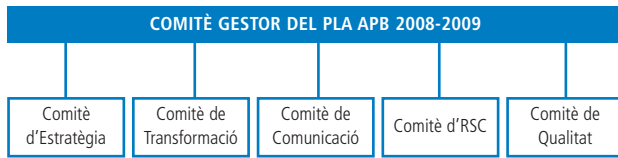
- L'exposició commemorativa Port Vell. 20 anys d'història. Retrobament entre el Port de Barcelona i la ciutat, que des de finals de desembre es va començar a mostrar temporalment a la seu de Portal de la Pau.

### PLA APB 2008-2009

El Pla APB 2008-2009, vinculat a la posada en marxa del model EFQM d'excel·lència l'any 2006, integra una sèrie d'iniciatives encaminades a la incorporació del personal en la cultura de la millora. A través del foment de la cooperació i la participació, té la pretensió de millorar la gestió interna de l'organització i, d'aquesta manera, poder satisfer els grups d'interès del Port de Barcelona.

El Pla s'organitza en **Comitès de Progrés**, constituïts per membres del Comitè de Direcció de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), amb la missió d'analitzar els grans temes de debat d'àmbit estratègic que afecten l'organització i decidir sobre les línies comunes que cal seguir per millorar. Els Comitès de Progrés que han desenvolupat les seves activitats han estat els següents:

- **Comitè Gestor del Pla APB 2008-2009**, òrgan màxim de govern del Pla, amb l'objectiu general de coordinar i fer el seguiment de la resta de comitès i actuar com a enllaç, si escau, amb el Consell d'Administració de l'APB.
- **Comitè d'Estratègia**. Té l'objectiu de gestionar les actuacions relacionades amb el plantejament estratègic general del Port de Barcelona i propi de l'APB, així com el desplegament d'aquest mitjançant el Pla d'Empresa i el seu seguiment i control.
- **Comitè de Transformació**. Té l'objectiu d'impulsar les accions de canvi intern amb la implicació del conjunt de l'organització i basant-se principalment en tres eixos: processos, persones i sistema organitzatiu. Es recolza en l'excel·lència, la innovació i el capital emprenedor existent per transformar la cultura corporativa.
- **Comitè de Comunicació**. Té l'objectiu de gestionar els plans i els projectes que millorin la comunicació interna i externa.
- **Comitè de Responsabilitat Social Corporativa (RSC)**. Té l'objectiu de definir i gestionar actuacions que incorporin a l'APB, de manera integral i gradual, l'enfocament cap a la responsabilitat social. S'entén com a tal la integració voluntària de les preocupacions mediambientals, econòmiques



i socials en les operacions comercials i en les relacions amb els grups d'interès.

- **Comitè de Qualitat.** És el més recent, presentat el 10 de setembre de 2008 en el marc de la II Jornada BCN, i té l'objectiu general de coordinar i fer el seguiment de les accions i els projectes relacionats amb la millora dels processos de qualitat externa (àmbit Port de Barcelona).

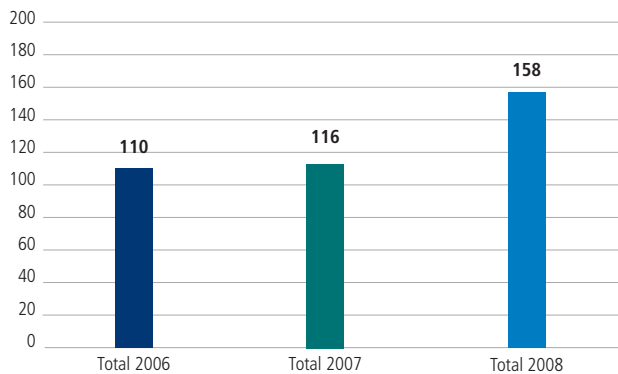
En el si dels Comitès de Progrés s'articulen diversos Grups de Millora, constituïts per persones de diferents àrees que -amb caràcter voluntari i un sistema participatiu- es reuneixen i treballen durant un temps determinat per analitzar i proposar la millora d'algun procés o prestació de servei, fer suggeriments, i/o resoldre problemes.

Es tracta d'un sistema que aprofita el potencial creatiu i innovador de les persones de l'empresa i que crea espais de conversa on s'intercanvien coneixements i experiències i es potencien les sinergies entre les diferents àrees d'activitat. Al llarg de l'any 2008 s'han incorporat als Grups de Millora 42 persones que juntament amb les 116 ja participants en els dos anys anteriors representen un 27,05% de la plantilla.

Entre els 21 **Grups de Millora** que han funcionat durant aquest any, destaquen els següents:

- **Anàlisi de demanda i oferta portuària.** Té la missió d'avaluar la demanda futura i els tipus de tràfic prioritaris per al Port ampliat.
- **Comissió viària i ferroviària** per desenvolupar i promoure el transport viari i ferroviari de mercaderies al Port de Barcelona en tots els seus àmbits: infraestructures, connexions, organització, serveis, operadors, estratègia,...
- **Replantejament de la definició d'objectius.** Grup orientat a establir criteris i metodologia per a la definició dels objectius avaluable, tot fixant la tipologia d'objectius,

#### COMPARATIVA I TENDÈNCIA: IMPLICACIÓ PERSONES



#### PERCENTATGE DE PARTICIPACIÓ EN EL PLA APB (Sobre total de personal)





calendari per a la formulació, revisió i avaluació, etc.

- **Canvi cultural**, per identificar els aspectes rellevants de la cultura existent i de la desitjada al Port de Barcelona, evidenciats en l'enquesta de clima laboral, així com definir possibles eixos d'actuació. D'aquest grup n'han sorgit tres més per tractar aspectes relatius a la gestió de l'activitat, la gestió de les persones i el lideratge de comandaments intermedis.
- **Pla de comunicació interna**. Té l'objectiu d'elaborar un nou document vàlid per al 2008, que recollís la reflexió sobre l'eficiència de la comunicació interna feta fins al moment -a partir del plans dels dos anys anteriors i el registre de les comunicacions internes APB realitzades el 2007- i les propostes de millores considerades necessàries.
- **Informació d'interès a l'ePORTal**, per tal de buscar i recopilar aquella informació d'interès general que hauria d'estar present en aquesta eina de comunicació interna, la intranet de l'APB.
- **Pla d'acció de responsabilitat social**. Té l'objectiu de proposar el pla d'acció 2008-

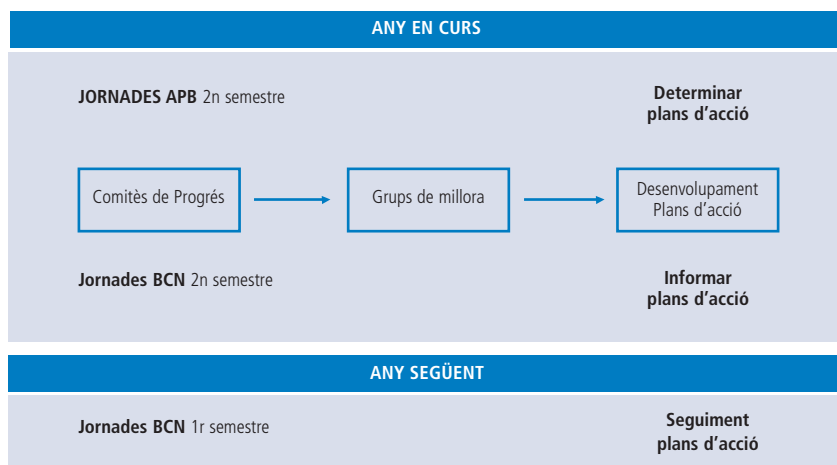
2012 en aquesta matèria, un cop realitzada l'anàlisi interna de la Memòria RSC 2006.

- **Comissió noxus**, dedicada a desenvolupar un conjunt de mesures per a la reducció de NOx i PM10 (partícules) del medi atmosfèric; n'és el punt de partida el Decret de la Generalitat de reducció d'emissions.

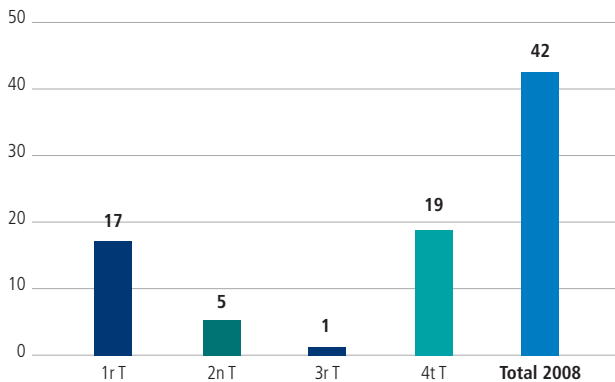
Enguany s'ha dissenyat un esquema de desenvolupament i comunicació del Pla 2008-2009, que preveu la determinació de l'estratègia a seguir i el foment de la cohesió dels diferents equips.

En aquest marc de treball, el 10 de setembre de 2008 es va celebrar la **II Jornada BCN**, que va tenir com a objectiu primordial presentar els resultats i avenços dels treballs desenvolupats pels diferents Comitès i Grups de Millora endegats el 2008 i plantejar les fites per al 2009. Altres objectius de la jornada van ser:

- Informar sobre els principals objectius del Port de Barcelona.
- Fomentar la coordinació, la creativitat, la comunicació, la confiança, el compromís i



### NOMBRE DE PERSONES INCORPORADES A GRUPS DE MILLORA 2008



l'intercanvi de coneixements per a l'enriquiment mutu amb el treball en grup.

- Facilitar les habilitats d'atenció i escolta, respecte, concreció, empatia i capacitat de resposta.
- Treballar els avantatges del treball en grup: amplitud de coneixements, diversitat d'opinions, més eficàcia, motivació i acceptació.

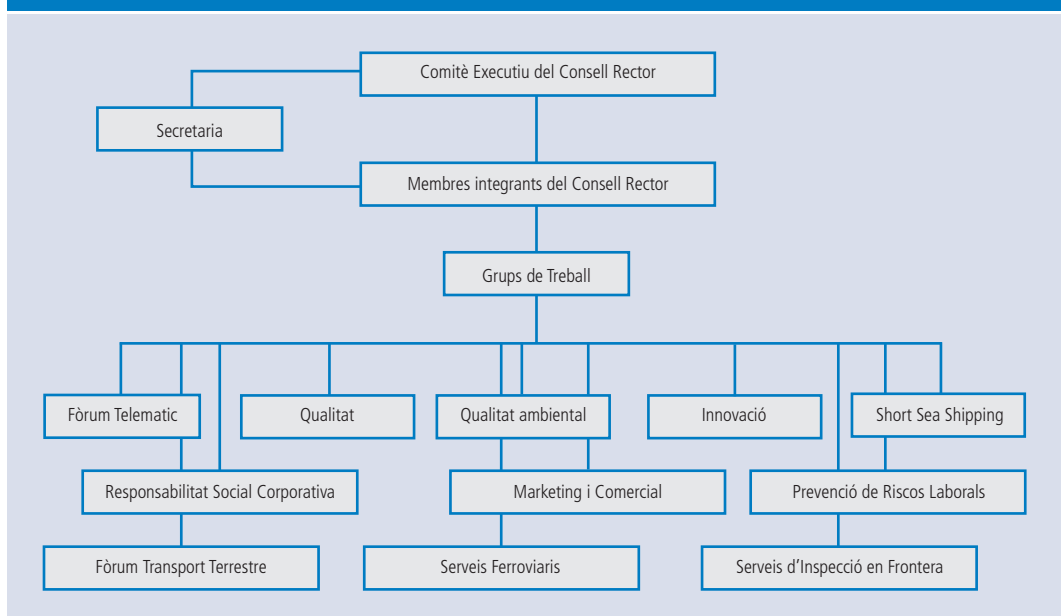
Una altra ocasió de posada en comú ha estat la **V Jornada APB**, sessió de treball de l'equip directiu i col·laboradors desenvolupada al mes de novembre. Aquesta ha tingut com a fil conductor l'aprofundiment en el canvi cultural de l'organització, basat en tres eixos:

- **Competitivitat:** identificar la situació del Port de Barcelona en relació amb els altres ports, tot considerant els possibles escenaris a curt i mitjà termini.
- **Coherència:** reconèixer les coherències i les incoherències de la cultura actual i descriure la desitjada per aconseguir un port competitiu en l'entorn actual.
- **Compromís:** treballar les línies d'actuació prioritàries en els àmbits de la direcció, l'activitat i les persones, com a manifestació del compromís cap a la nova cultura.

### PROMOCIÓ DE LA COMUNITAT PORTUÀRIA

El Departament de Promoció de la Comunitat Portuària ha exercit l'any 2008 les seves funcions a través de la coordinació habitual del Consell Rector i l'organització de dues missions comercials al nord d'Àfrica.

### ESTRUCTURA DEL CONSELL RECTOR



## El Consell Rector i els Grups de Treball

El Consell Rector de la Comunitat Portuària és l'òrgan que articula la cooperació entre l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i totes les institucions públiques i privades que desenvolupen la seva activitat en l'àmbit del Port de Barcelona, amb l'objectiu d'impulsar actuacions per potenciar la projecció d'aquest i la seva imatge de conjunt.

Enguany s'han celebrat 3 assemblees del Consell Rector, precedida cadascuna de la reunió del Comitè Executiu. Les tasques específiques s'han dut a terme a través dels 11 Grups de Treball actius.

Entre les fites de l'exercici s'inclouen la presentació del resultat de l'*Estudi de Valoració de Marca del Port de Barcelona* i la decisió de les actuacions a emprendre en relació amb aquest.

En el si del Consell Rector es van decidir les destinacions de les missions comercials que s'havien d'organitzar durant l'exercici, i es va acordar la participació de la Comunitat Portuària en missions organitzades a iniciativa d'altres institucions.

## Missions comercials

Del 15 al 20 de juny es va desenvolupar una missió comercial a les ciutats marroquines de Tànger i Casablanca, organitzada conjuntament amb la patronal Foment del Treball i la Cambra de Comerç de Barcelona.

La delegació desplaçada al Marroc va constar de 90 persones, de les quals 60 eren empresaris dels sectors portuari, de la logística i del comerç internacional. Un total de 450 empresaris marroquins van participar en els diversos actes organitzats i durant les reunions



bilaterals programades es van realitzar 576 contactes empresarials.

Al llarg de les jornades es van signar el Protocol de Col·laboració entre el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona i Royal Air Maroc, així com el Conveni de Col·laboració entre l'Agència Nacional de Ports del Marroc i l'APB.

A Rabat la representació institucional de la delegació es va entrevistar amb l'ambaixador d'Espanya al Marroc i amb el ministre d'Obres Públiques i Transports del país nordafricà.

Algèria va ser la destinació de la segona missió comercial de l'any, que va tenir lloc del 2 al 4 de desembre a la capital, Alger. En aquest cas es va comptar amb la col·laboració de les quatre associacions de la Comunitat Portuària de Barcelona i del COPCA.

A l'acte de presentació del Port i la Comunitat Portuària van assistir 190 empresaris, així com els directors generals dels ports algerians i diverses autoritats. També van participar a les conferències el cap de la Dependència Regional de Duanes, Sr. Antonio de la Ossa, la consellera Econòmica i Comercial de l'Ambaixada d'Espanya, Sra. Dolores Loureda, i alts càrrecs del sector portuari algerià. Les agendes de contactes personalitzades van facilitar la celebració de 136 reunions bilaterals.



# Àmbit de direcció

## PERSONES I ORGANITZACIÓ

La Direcció de Persones i Organització desenvolupa i coordina les activitats i els serveis dirigits al personal de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), des de les vinculades a les condicions laborals i de desenvolupament professional fins a l'articulació de la comunicació i la millora internes, la responsabilitat social i la prestació de recursos sanitaris i prevenció.

### Relacions laborals

Durant l'any 2008 s'ha treballat especialment en la negociació del **trasllat del personal de l'APB a la nova seu corporativa** de l'edifici World Trade Center Barcelona (WTCB). Aquesta negociació va culminar el 19 de maig amb la signatura de l'Acord de Trasllat al WTCB, on s'inclouen diferents aspectes de rellevància per al personal, com ara la subvenció de serveis de restaurant a través del lliurament de talonaris de Cheque Gourmet.

Amb el trasllat de la seu corporativa l'APB ha realitzat un esforç per potenciar l'ús del transport públic entre el personal i ha proporcionat targeta de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) als treballadors que ho han sol·licitat. Al personal que no ha triat aquesta opció de mobilitat se li ha facilitat la possibilitat d'aparcament gratuït en l'entorn portuari o d'una plaça parcialment subvencionada al mateix edifici WTCB.



## Formació del personal

El departament ha coordinat durant aquest exercici un total de 100 accions formatives col·lectives i 90 accions de caire individual en diferents àmbits.

- **Pla de Formació de la Policia Portuària.**

L'APB ha potenciat la seva relació amb l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya, centre oficial de formació per als cossos de seguretat. A part de seguir impartint la formació bàsica dels agents del cos de la Policia Portuària, s'ha iniciat també la col·laboració amb aquest institut en matèria de formació continuada, que s'ha materialitzat en un curs adreçat als sotsinspectors, i un curs d'actuacions en accidents de trànsit per al conjunt d'agents.

- **Pla de Formació en Idiomes.** En el marc d'aquest pla han continuat els cursos de llengua anglesa i s'han potenciat els de llengua francesa, contribuint així a l'orientació estratègica i comercial de l'APB.

- **Pla de Formació en Competències.**

Durant aquest any s'han dut a terme diferents accions relacionades amb el model de Gestió per Competències, que defineix les habilitats i els coneixements associats als llocs de treball, que tindran continuïtat al llarg de tot l'any 2009.

- **Formació en metodologia d'objectius avaluable.** S'han desenvolupat diversos tallers per tal de millorar tant l'eficiència de l'organització com la relació i la comunicació

intradepartamental i interdepartamental.

- **Formació continuada.** S'han organitzat cursos de formació continuada per a tot el personal de l'APB a fi de satisfer les necessitats d'actualització i reciclatge dels diferents llocs de treball.

A més, s'ha subscrit un conveni de col·laboració amb la Fundació BCN Formació Professional per facilitar que els empleats de l'APB puguin obtenir una titulació oficial de grau mitjà o superior mitjançant, en part, l'acreditació de l'experiència professional pròpia.

## Comunicació interna

En aquest exercici, i amb la col·laboració d'un grup de millora interdepartamental, s'ha dut a terme la redacció del nou **Pla de Comunicació Interna 2008–2010** que té una doble missió: d'una banda, donar suport a l'estratègia de l'organització i, de l'altra, desenvolupar accions dirigides a la millora dels processos de comunicació dins d'aquesta.

L'**ePORTal**, la intranet corporativa de l'APB, s'ha consolidat com a eina fonamental per a la comunicació interna, amb més de 150.000 visites rebudes al llarg del 2008. Amb esperit de millora contínua, diferents persones de l'organització han treballat en una auditoria de la intranet per detectar possibles millores a implantar.

Entre les accions del departament, destaca la gran acceptació per part del personal de



l'APB del **programa de visites per a empleats al Port de Barcelona**. La darrera visita, feta al mes d'octubre, va obtenir una valoració mitjana de 8,1 sobre 10.

### Servei Mèdic i Salut Laboral

La tasca d'aquest servei és donar suport i seguiment a tota l'activitat assistencial i preventiva en l'àmbit de la salut a l'APB, tot oferint un ampli ventall d'opcions sanitàries i socials al personal actiu, als seus familiars i als treballadors jubilats, un col·lectiu d'unes 3.000 persones.

El **Pla de Salut de l'Autoritat Portuària de Barcelona** marca els procediments i protocols necessaris per unificar les pautes d'actuació dels professionals de la medicina assistencial i laboral de l'APB, d'acord amb el Pla de Salut de Catalunya i els protocols específics del Consell Interterritorial del Sistema Nacional de Salut.

També dins del context d'aquest pla s'ha continuat la tasca informativa i de conscienciació sobre els riscos del tabac, l'alcohol i altres drogues d'abús, amb la intenció de millorar les condicions laborals del personal i de l'entorn.

El nombre total de visites mèdiques realitzades durant el 2008 pel personal facultatiu de medicina de família, pediatria, les dotze especialitats disponibles i els tècnics sanitaris ha estat de 16.396, repartides entre el personal actiu (9.518) i el passiu (6.878). Igualment, s'han fet 1.957 sessions de rehabilitació a 172 pacients.



### Prevençió de Riscos Laborals

En l'àmbit de la prevençió de riscos laborals, el servei propi de l'APB ha col·laborat activament en el procés del trasllat de la seu corporativa del Port de Barcelona per tal de procurar unes bones condicions de treball en el nou entorn.

Així mateix, el servei ha organitzat i ha participat en la **sisena Jornada de Prevençió de Riscos Laborals del Port**, promoguda pel grup de millora de prevençió del Consell Rector de Promoció de la Comunitat Portuària i pel Servei de Prevençió del FREMAP.

Al llarg del 2008 s'han produït trenta accidents, vint dels quals es varen traduir en baixa laboral. Tots van tenir la consideració de lleus i la majoria van ser *in itinere*.

La secció Vigilància de la Salut, per la seva part, ha desenvolupat 231 revisions mèdiques d'empresa, xifra que representa un 43% de la plantilla l'any 2008. Per dur-les a terme s'han seguit els protocols sanitaris oficials, a més de tenir en compte els plans de salut anteriorment esmentats.

### SISTEMES D'INFORMACIÓ I QUALITAT

L'any 2008 el Departament de Sistemes d'Informació ha passat a fer-se càrrec també de la supervisió de la qualitat dels serveis portuaris autoritzats per l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i a anomenar-se Sistemes d'Informació i Qualitat (SI-Q). Les seves funcions són desenvolupar projectes de tecnologies de la informació i les comunicacions (TIC) per millorar l'eficiència de la gestió de l'APB i, amb la Comunitat Portuària liderar i implantar iniciatives per fer el Port més competitiu. Els projectes empresos durant el 2008 han suposat una inversió propera als 3 milions d'euros.

Per a la gestió interna de l'Autoritat Portuària, SI-Q garanteix els serveis de telefonia, ofimàtica, aplicacions informàtiques de gestió corporativa, aplicacions d'ajuda a la presa de decisions (*business intelligence*), intranet i web, plànol del Port i sistemes de seguretat i control.

Les activitats orientades a la Comunitat Portuària es vehiculen a través del Fòrum Telemàtic, Portic, i el grup de Qualitat. El **Fòrum Telemàtic** és el grup de treball del Consell Rector que té per missió la definició de procediments que simplifiquin i agilitzin l'intercanvi d'informació entre totes les empreses i administracions involucrades en el transport marítim de mercaderies; **Portic** és la plataforma tecnològica que facilita la





implantació de tots aquests nous procediments; el grup de **Qualitat** té per objecte la definició de nous compromisos en aquest àmbit, a través de la creació d'indicadors i garanties de servei, així com el seguiment del grau d'acompliment d'aquests i la satisfacció del client.

Alguns dels projectes més rellevants executats en les diferents àrees del SI-Q durant l'exercici són:

### Sistemes i desenvolupaments

- El trasllat de personal de l'edifici ASTA al World Trade Center (WTC) ha fet necessari dotar de telefonia i servei informàtic tots els nous llocs de treball. L'ocasió s'ha aprofitat per canviar el sistema a telefonia IP, amb majors prestacions, i iniciar l'estudi dels nous emplaçaments per als centres de procés de dades que donen suport als sistemes de comunicació, seguretat i control.
- S'ha instal·lat tot l'equipament TIC, bàsicament radars de control de tràfic marítim i equips de comunicacions amb els vaixells, perquè els pràctics puguin operar des de la nova torre de coordinació d'operacions portuàries.
- S'ha col·laborat amb el Departament d'Explotació en la definició dels processos de coordinació de serveis portuaris que també es gestionaran des de la torre.
- S'ha executat un estudi sobre l'adaptació a la Llei 11/2007 d'accés electrònic dels ciutadans als serveis públics i, al llarg del 2009, s'implantaràn els projectes derivats de l'estudi. L'aplicació d'aquesta llei a final de 2009, permetrà la tramitació no presencial amb l'APB, garantint l'ordre de la tramitació, el control dels terminis i la identificació dels responsables dels tràmits.
- Com a resultat dels treballs efectuats en un grup de millora interdepartamental, s'ha desenvolupat una aplicació de seguiment d'assumptes que haurà de facilitar

la traçabilitat, per exemple, de les reclamacions que rebí l'APB o les preguntes parlamentàries.

### Fòrum Telemàtic i Portic

- Pel que fa a les actuacions que simplifiquen els tràmits documentals associats al pas de les mercaderies, el Consell d'Administració de l'APB va aprovar un procediment definit pel Fòrum Telemàtic per simplificar els tràmits documentals dels consignataris previs a l'inici de la càrrega en l'operativa d'exportació. A més, l'aplicació desenvolupada per als resguards de la Duana facilita també les tasques de control sobre els contenidors que s'han d'embarcar.
- S'han establert les bases per crear un servei de coordinació de posicionament de contenidors per a inspecció, que agilitarà i farà més transparents aquests processos en el Punt d'Inspecció a la Frontera (PIF), a la zona d'inspecció habilitada a les terminals de contenidors i a la zona d'operació de l'escàner de contenidors.
- L'objectiu d'un port sense papers pràcticament s'ha assolit en els tràmits amb les administracions. També es fan telemàticament el 98% de les transaccions documentals necessàries per a l'entrada o sortida terrestre de contenidors plens i un 75% de les que es fan amb contenidors buits.
- A la plataforma Portic destaca que les noves aplicacions per a consignataris, empreses de transport i transitaris integren els serveis d'intercanvi documental amb els d'informació i aporten, així, molt més valor al seus usuaris.
- L'any 2008 Portic ha tramitat més de 9 milions de missatges electrònics amb més de 260 empreses clients i ha gestionat la documentació de més de 4.000 contenidors diaris.

## Qualitat

- S'ha començat una redefinició dels compromisos de qualitat del Port de Barcelona i s'han establert les bases del nou Pla de Qualitat. Al llarg de l'exercici s'ha dut a terme un estudi del grau de satisfacció dels clients i s'han definit els indicadors de qualitat dels diferents processos relacionats amb el pas de la mercaderia pel port.
- La incorporació de l'àmbit de la qualitat dels serveis portuaris a la direcció de Sistemes d'Informació ha motivat iniciatives noves com la constitució del Comitè de Qualitat APB, presidit pel director general i participat per les àrees relacionades amb els serveis i els clients del port.
- També s'han aprovat diferents manuals de servei del Port de Barcelona. Aquests detallen una sèrie de característiques de qualitat de servei, l'acompliment de les quals permet a les empreses obtenir la certificació corresponent, diferenciar-se així de la resta i transmetre als seus clients la voluntat de millora. L'any 2008 les terminals d'automòbils han obtingut la certificació de servei en aquest tipus de tràfic i ja se'ls aplica les bonificacions previstes segons la llei. D'altra banda, s'ha aprovat el manual específic per a terminals de contenidors i s'han redactat els de terminals de creuers i els de terminals a dojo.
- Pel que fa al seguiment del Pla de Qualitat, destaca que durant el 2008 s'han superat les 18.000 inspeccions físiques de contenidors, aproximadament un 3% dels contenidors susceptibles de ser inspeccionats.

## SERVEI D'ACCÉS UNIFICAT

El Servei d'Accés Unificat (SAU) és la finestra única del Port de Barcelona creada per facilitar als seus usuaris la realització de qualsevol tràmit amb l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). A través del SAU es poden registrar documents, tramitar autoritzacions, obtenir informació sobre els diferents serveis i activitats de la Comunitat Portuària i pagar serveis prestats per l'APB. Algunes d'aquestes gestions es poden resoldre a través de la web de l'APB.

El SAU també actua com a **centre d'informació** per donar resposta o canalitzar les consultes sobre l'activitat del port, siguin telefòniques, per correu electrònic o presencials.

L'any 2008 aquest servei ha atès un total de 72.519 trucades telefòniques, ha tramitat 103.931 documents i n'ha registrat 13.599. També s'han gestionat 42.455 cobraments.

Destaca l'augment en la utilització de la **plataforma de pagament web** per als



serveis habilitats en aquest canal, que ha passat de l'1% de l'any 2007 al 20% en aquest exercici.

Per la seva part, l'oficina del **Centre d'Identificació de camions (CI-SAU)**, servei específic integrat en el SAU, ha tramitat 35.238 autoritzacions provisionals i 50.750 preavisos.

## PROMOCIÓ COMERCIAL

En aplicació del Pla de màrqueting dissenyat per al període 2007-2009, s'ha mantingut com a rellevant eina de promoció comercial del Port de Barcelona la seva presència a les fires europees més importants de la logística i del transport, com han estat el SITL de París, el SIL de Barcelona i la fira LOGITRANS a Madrid.

La valoració de l'oferta firal duta a terme en els darrers anys s'ha traduït en una lògica d'equilibri i alternança per projectar les noves ofertes de serveis i infraestructures del Port de Barcelona als seus principals públics potencials. En aquestes actuacions promocionals destaquen la complementarietat i consolidació de CILSA i BCL com a companys de viatge del Port, i la participació de les terminals de contenidors. A més, en el marc de les fires, els representants del Port de Barcelona han estat part activa en els programes de conferències i han mantingut reunions amb els operadors logístics més destacats, que proporcionen una valuosa visió de l'evolució del mercat.

Gràcies a l'estructura flexible del Departament de Màrqueting i Comercial s'han pogut atendre les necessitats diferenciades de les dues parts en què s'ha dividit l'any 2008 i mantenir el **contacte habitual amb els clients principals** del Port. En aquest sentit, el mercat xinès ha continuat sent un dels primers focus d'atenció, com a origen del volum més gran de càrrega que ha passat pel Port de Barcelona. Malgrat un decebedor tercer trimestre, fruit de l'evolució de la crisi, les expectatives respecte dels projectes d'ampliació de les dues



terminals de contenidors han continuat atraient l'interès dels operadors més importants i grans multinacionals. En aquesta línia, les companyies Decathlon i Carrefour han ubicat dos grans magatzems de distribució a la ZAL Prat, just al costat de la futura nova terminal.

Una de les fites prioritàries del Departament de Màrqueting i Comercial de l'any 2008 ha estat la **consolidació i el desenvolupament dels productes ferroviaris**. D'una banda, la línia de connexió entre el Port de Barcelona i Azuqueca, amb triangulació a Saragossa, ha continuat el seu ritme de creixement amb el suport de l'operador TCB Railways, mentre que per primera vegada s'ha pogut consolidar tràfic ferroviari en les connexions amb Bilbao, Lleida i Navarra. D'una altra banda, destaca el nou gran repte i impuls ferroviari dut a terme pel Port de Barcelona, RENFE i Naviland Cargo amb la posada en marxa del servei BARCELYON Express, la nova línia per a tràfic de contenidors entre el Port de Barcelona i Lió. Aquest servei, que va ser presentat en el marc de la Fira CLASSEXPRESS a Lió, ofereix tres sortides setmanals en ambdós sentits i, com que presenta un *transit time* més reduït, permet fer realitat la voluntat de competir amb els ports del nord d'Europa per les càrregues d'aquesta àrea.

## Presència a fires

Amb la col·laboració de la terminal especialitzada en el tràfic hortofruíctol, el Port de Barcelona ha pres part un any més a la fira **FRUITLOGISTICA de Berlín**, al llarg de la qual ha mantingut reunions amb els principals productors així com amb els armadors. Amb aquests darrers es van preparar les programacions de la temporada per coordinar les rotacions i els lliuraments des de la terminal.

Aquesta fira és la més important del sector i una les primeres de l'any. Però malgrat que l'amenaça de la crisi ja començava a rondar,

aquesta no ha estat un indicador de l'evolució del mercat, el qual s'ha mantingut estable durant l'exercici i en casos determinats ha crescut. Els productes hortofruíctols són un dels focus d'atenció del Port de Barcelona, per tal de mantenir el subministrament a Mercabarna, principal mercat proveïdor de Catalunya, i al mercat de Saint Charles, el mercat de fruita i verdura més important d'Europa, situat a Perpinyà.

La següent cita anual va ser el **SITL de París**, la gran fira logística d'Europa que alterna amb la Transport Logístic de Munic l'hegemonia com a trobada del sector internacional. Dins del programa de la fira i representat pel president, el Port de Barcelona va participar en un fòrum en què es va debatre el futur dels ports europeus i l'enfrontament nord-sud. Aquest esdeveniment va generar un increment del nombre de visites i consultes rebudes a l'estand del Port interessant-se en les noves infraestructures i els serveis ferroviaris. El que va despertar més interès va ser el BARCELYON Express, en aquells moments encara en projecte. També el fet d'una presència conjunta amb CILSA va derivar en un interès per les plataformes que s'estan desenvolupant en territori francès com les de Tolosa, Perpinyà i Lió.

Al mes de juny es va celebrar la gran cita nacional de la logística i el transport: el **SIL de Barcelona**. Aquest any l'assistència del Port de Barcelona es va concretar amb un estand que combinava el contingut comercial, terminals, productes, etc., amb la càrrega institucional, tot mostrant-lo com a motor de l'economia catalana i nexa d'unió amb la resta del món.

Entre les altres accions promocionals vinculades al SIL destaca la participació en el cicle de conferències relatives a les infraestructures portuàries, el ferrocarril i la promoció de sòl logístic (CILSA). D'altra banda, el fet que el país convidat fos el Brasil va afavorir les reunions amb els seus principals ports (com ara Santos i Pecem), així com trobades al més alt nivell amb els directius de les navilieres HAMBURG SUD i LIBRA.



La darrera actuació programada dins l'àmbit de les fires logístiques va ser el **LOGITRANS a Madrid**. La primera edició de la nova època es va caracteritzar pel gran pes institucional i una certa manca de representació del sector privat. La cita es va aprofitar per desenvolupar contactes sobretot amb el sector ferroviari i la resta de ports espanyols, i per fer promoció del *short sea shipping*. De la mà del representant del Port de Barcelona a Madrid van passar per l'estand tots els delegats de les principals navilieres instal·lades a la capital (MAERSK, CMA-CGM, MSC, ZIM, etc.) i els operadors logístics més importants.

Per a la promoció i presentació del projecte BARCELYON Express, i conjuntament amb el Departament d'Estratègia i Desenvolupament, es va decidir la presència a la fira local **CLASSEXPOR de Lió**, una fira petita, però estrictament dedicada a la logística de la importació i l'exportació de la zona. La decisió es va revelar com a encertada, ja que l'estand compartit amb RENFE i NAVILAND CARGO, els altres dos socis del projecte, va actuar com a reclam i es van rebre més de 80 visites en els dos dies del saló.

## Congressos i conferències

El Port de Barcelona ha pres part i ha donat suport al **XXIV Congrés Nacional i Internacional del Cafè**, celebrat al World Trade Center Barcelona, dins de l'estratègia que l'ha portat a ser present a la Federació Espanyola del Cafè per tal de mantenir un contacte directe amb els més importants *traders* i magatzemistes. Un dels objectius prioritaris de la participació en aquest congrés ha estat donar a conèixer els plans de creixement del Port de Barcelona i els beneficis que suposa, tant per a *traders* com a torradors, com a principal porta d'entrada de cafè i cacau a la Península Ibèrica.

La promoció davant del sector transitori xinès es va concretar en la participació a la **SINOCONFERENCE Hong Kong**, organitzada per la WCA Family i que té el Port de Barcelona i ATEIA entre els seus principals patrocinadors. Es tracta de la trobada més gran de transitaris xinesos amb els de la resta de països del món i compta amb més de 1.500 participants, davant dels quals el Port va poder presentar les seves característiques i els seus serveis. L'estand va rebre més de 60 visites i es van fer més de 30 trobades bilaterals.

Per tal de mantenir els vincles amb aquesta comunitat transitària, ATEIA amb la col·laboració del Port ha signat un acord amb la CIFA i la WCA Family per establir vincles de col·laboració entre les comunitats en els

propers cinc anys. Fruit d'aquest acord és la trobada SINOCONFERENCE EUROPE que es durà a terme a Barcelona l'octubre de 2009 i a la qual s'espera l'assistència de més de 150 transitaris xinesos.

Pel que fa a la promoció dels serveis ferroviaris, l'any 2008 es va iniciar amb una jornada dirigida als sectors transitori i consignatari de Barcelona. Aquest model de jornada, que en els propers anys s'anirà desenvolupant davant d'altres comunitats logístiques d'Espanya, pretén mostrar les característiques dels serveis ferroviaris actuals de la mà dels seus operadors, així com apropar-los a potencials clients. A part de les terminals ferroviàries TCB Railways, TMC Services i Puerto Seco de Azuqueca, en la jornada van participar també RENFE, COMSA i EWS.

## COMISSONAT PER A LES OBRES D'AMPLIACIÓ DEL PORT

El Port de Barcelona, immers en el procés de creixement més ambiciós de tota la seva història, ha aconseguit el 2008 una fita clau per al desenvolupament del Pla director del Port de Barcelona (1989-2010): la finalització de les obres d'ampliació del dic de recer Est i les obres de construcció del dic de recer Sud, així com les mesures correctores a la línia de costa.

El Comissionat per a les Obres d'Ampliació coordina aquestes actuacions, que estan recollides en el Pla d'infraestructures i medi ambient del delta del riu Llobregat, conegut com a Pla Delta, i que permetran redimensionar espais i doblar la superfície portuària fins a assolir les 1.300 hectàrees.

Els nous dics són la peça fonamental per generar 439 hectàrees de nova superfície terrestre, que s'aniran guanyant progressivament al mar i en les quals s'instal·laran noves terminals dedicades principalment al tràfic de contenidors.



## Dic de recer Est

L'ampliació del dic de recer Est va concloure el 18 de novembre, després de 82 mesos d'execució, i ha estat realitzada per l'UTE Dique Este participada per FCC Construcción S.A. (35%), Ferrovial-Agroman S.A. (25%), Construcciones Rubau S.A. (25%) i Copisa Constructora Pirenaica S.A. (15%).

L'obra ha consistit en la construcció d'un dic emergit en talús coronat a la cota +12,00 m, de 2.025 metres de longitud, que prolonga, així, el dic existent. El mantell principal està format per blocs de formigó paral·lelepípedes de 50 tones al tronc, i de 80 tones al morro i al canvi d'alineació, per tal d'aconseguir més protecció d'aquestes zones en cas de temporal, ja que per la seva geometria tendeixen a crear fenòmens locals.

Per fer realitat aquesta obra ha calgut:

- dragar 1,23 milions de metres cúbics de material;
- col·locar 2,89 milions de tones d'escullera classificada d'entre 500 kg i 5 tones;
- abocar 10,60 milions de tones de tot-u mescla de pedres resultant de les voladures de les pedreres,
- i usar 579.210 metres cúbics de formigó, un 77% dels quals, per a fabricació de blocs i el 33% per a superestructura i paviments.

El cost total de les obres ha estat de 213 milions d'euros, cofinançats pels Fons de Cohesió de la Unió Europea en un 53% i la resta, per fons propis sense càrrec als pressupostos generals de l'Estat.

## Dic de recer Sud

El dic de recer Sud s'ha construït en tres trams, el darrer dels quals es va completar el 17 de juliol. La durada dels treballs ha estat de 74 mesos per al primer i segon tram, i més 44 mesos per al tercer.

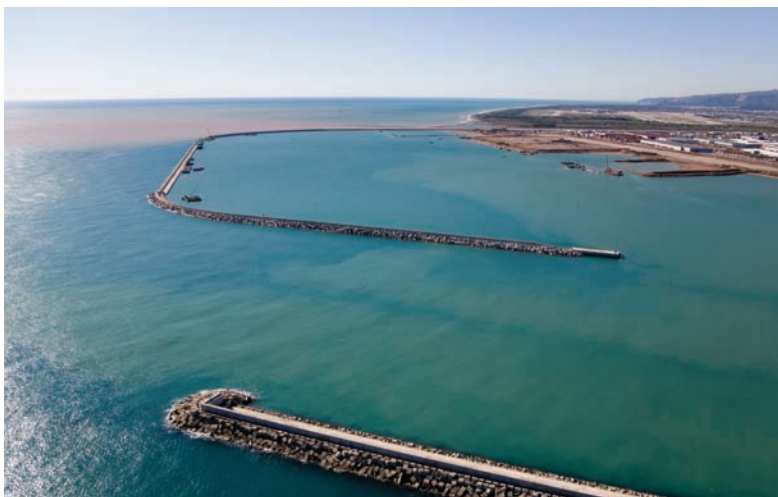
El primer tram (Tram I) ha consistit en la realització d'un dic en talús emergit de 2 km de longitud coronat a la cota +9,0 metres. El seu mantell principal està format per blocs de formigó paral·lelepípedes de 60 tones.

El segon tram (Tram II) d'1,7 km de longitud té una tipologia diferent a l'anterior. Es tracta d'un dic executat amb caixes de formigó prefabricades, formades per cel·les buides circulars i 3,65 metres de diàmetre. Aquestes caixes, amb flotabilitat pròpia, van ser transportades per via marítima fins a la seva situació en planta. Un cop fondejades, les cel·les es van omplir de sorra per aconseguir el caràcter monolític i garantir l'estabilitat necessària de l'obra. La banqueteta sobre la qual es recolzen les caixes consisteix en una plataforma de més de 200 metres de secció transversal de tot-u.

En aquest cas l'onatge no trenca contra el dic, sinó que reflexiona contra aquest, fet que va permetre optar per aquesta tipologia de construcció, que ha estalviat volum de material de pedrera i, en conseqüència, ha disminuït el cost de l'obra. A més, és una bona solució perquè en el futur l'extradós del dic (costat interior) pugui formar un moll adossat per a noves terminals.

Les principals mesures i ordres de magnitud de les partides d'obra per a la construcció dels Trams I i II es resumeixen així:

- s'han dragat 1,94 milions de metres cúbics de material;
- s'han abocat 9,68 milions de tones de tot-u i 3,03 milions de tones en escullera classificada d'entre 1,5 i 6 tones;
- s'han forjat 10,42 milions de kg d'acer per a armadures,
- i s'han necessitat 429,76 milions de m<sup>3</sup> de formigó, 129,46 milions de m<sup>3</sup> per a la fabricació de blocs de protecció, 186,10 per a les caixes i 114,20 per a la superestructura i paviments.





Les obres d'aquests trams han estat realitzades per l'UTE Dique Sur formada per Dragados Obras y Proyectos S.A., Construcciones Especiales y Dragados S.A., Sociedad Anónima de Trabajos y Obras, COMSA S.A., i Construcciones y Obras Públicas y Civiles S.A. El cost total ha ascendit a 222,94 milions d'euros, cofinançats amb el 53% dels Fons de Cohesió de la UE.

El darrer tram del dic de recer Sud (Tram III) consisteix en un dic emergit d'1,1 km de longitud, amb els primers 1.000 metres de secció en talús amb blocs paral·lelepípedes de formigó de 40 tones al mantell principal, i els últims 100 metres -el morro- de secció vertical similar al Tram II.

El pressupost en aquest cas ha ascendit a 113,48 milions d'euros, i els treballs han estat executats per l'UTE Tramo III, formada pels següents contractistes: Dragados Obras y Proyectos S.A., Construcciones Especiales y Dragados S.A., Sociedad Anónima de Trabajos y Obras, COMSA S.A., Construcciones y Obras Públicas y Civiles S.A. i NECSO.

Las principals unitats de l'obra han estat:

- 0,91 milions de metres cúbics de material de dragatge;
- 1,55 milions de tones d'escullera classificada estreta de pedrera, de 150 kg fins a 4 tones;
- 5,36 milions de tones de tot-u abocat per via marítima i terrestre;
- 22.350 m<sup>3</sup> per a caixes, 149.650 m<sup>3</sup> de formigó per a blocs i 58.280 m<sup>3</sup> per a espatller i paviments,
- i 1,82 milions de kg d'acer.

## Moll Prat

El primer moll de l'ampliació, el moll Prat, comença ja a ser una realitat. Amb 1.500 metres de longitud constitueix la línia de la primera terminal de contenidors a la zona de

l'ampliació del port i es localitza al costat oest de la dàrsena. Ocuparà quasi 100 hectàrees guanyades al mar, ja en avançat estat de construcció, que es van atorgar en concessió a l'empresa Terminal Catalunya S.A. (70% Hutchinson Port Holdings i 30% Grupo Mestre). Una característica significativa d'aquesta futura terminal, amb capacitat per a 2,5 milions de contenidors anuals, és que serà la primera semiautomatitzada a Espanya i una de les primeres del món.

La construcció dels primers 1.500 metres del moll Prat es va dividir en dues fases. La denominada Moll Prat Fase I incloïa la creació de 1.000 metres de línia d'atraca, es va iniciar l'any 2004 i es va finalitzar la tardor del 2005. Es va executar amb caixes de formigó armat de 18,5 metres de mànega i sabates d'1 metre per banda fins a assolir els 20,5 metres d'amplada en solera. L'eslora de les caixes finalment fabricades va ser de 41,31 metres i el puntal, de 17,5 metres, mentre que el calat es va establir a la cota -16,00 m.

La Fase II, de 500 metres de longitud, es va construir entre el desembre de 2005 i l'octubre de 2006. Està formada per 12 caixes de formigó armat de 13,56 metres de mànega en llosa de cimentació i 12,07 metres de fust, 41,30 metres d'eslora i 18,00 metres de puntal. L'extradós d'aquesta fase es va realitzar amb material granular i el calat es va establir a la cota -16,50 m.

## Avaria i progrés de l'obra

L'1 de gener de 2007 una part del projecte Moll Prat Fase I va patir una important avaria, que va afectar uns 660 metres, quan es van desplaçar les 16 caixes de formigó armat que constituïen la línia de moll. Aquest desplaçament va causar també la mobilització de bona part del material de rebliment, que es va dispersar per tota la dàrsena.

Per reparar l'avaria s'han seguit els següents principis i passos: anàlisi de les causes; finalització de les parts de l'obra no malmeses en condicions de seguretat i en el mínim temps possible, i rehabilitació de la part avariada (caixes 10 a 25) en condicions de seguretat i de la manera més ràpida.

L'UTE constituïda per les empreses Ferroviaria, Agroman i Cyes va ser l'adjudicatària dels treballs de rehabilitació del moll Prat en un concurs obert de projecte i obra per procediment negociat. El pressupost va ser de 64 milions d'euros i el termini d'execució de 18 mesos. L'estratègia plantejada va ser demolir cinc caixes i reflotar les onze restants. A final d'any s'havien demolit les caixes previstes i se n'havien reflotat set.

A continuació es detallen els principals projectes relacionats amb el moll Prat executats o iniciats durant aquest exercici:

- **Modificat de moviment de precàrrega (Actuació 2) Terminal Prat:**

Per aconseguir un grau de consolidació adequat dels rebliments del moll Prat a una zona de 16 ha.

- **Tractament d'extradós (pedraplè), reposició de rebliment i capa drenant. Moll Prat fase I (caixes 1 a 9):**

Tal com indica el seu nom, aquest projecte consisteix en el tractament de l'extradós del moll, la reposició del rebliment fins a una cota de +2,50 i l'aplicació d'una capa drenant a la superfície (caixes 1 a 9). També preveu el reforç de la mota que es recolza a la caixa 8, necessària per a la precàrrega de les superfícies generades a la fase 2.

- **Tractament d'extradós (columnes de grava). Moll Prat fase II:**

Substitució del material del rebliment hidràulic en un 20%, mitjançant l'execució de columnes de grava de fins a 30 metres de longitud, un rebliment "millorat" que assegura una resistència més gran. L'UTE Trasdós ha executat l'obra, que ha durat 6 mesos i ha tingut un cost de 3,4 milions d'euros.

- **Col·locació de geodrens (Moll Prat Fase I, Caixes 1-9):**

Instal·lació de geodrens a la superfície d'esplanada, amb el fi de garantir el drenatge i la consolidació del moviment de precàrregues.

- **Esplanada a zona posterior (Categoria E-2). Terminal Prat:**

Anivellament d'una superfície d'unes 22,4 ha (aproximadament uns 130 x 1.650 m<sup>2</sup>), mitjançant l'excavació i el rebliment amb el material propi. L'àrea queda definida per un pla amb un pendent màxim del 0,25% cap a l'oest, amb la finalitat de garantir un desguàs suficient fins que es construeixi el paviment definitiu. La cota d'aquest pla serà variable

entre la +2,75 m i la +3,10 m i per damunt d'aquest s'executarà una coronació de 75 cm de material, que configura l'esplanada de categoria E-2 requerida. La coronació estarà formada per 50 cm de tot-u o de material reciclat de l'obra i 25 cm de tot-u artificial a la part superior.

- **Moviments de precàrregues (actuacions 3, 4 i 5). Terminal Prat:**

Obres definides en 3 projectes per aconseguir un grau de consolidació adequat dels rebliments del moll Prat. Inclou la retirada (càrrega, transport, abocament i extensió) dels materials de les precàrregues tant de l'esplanada com de les caixes dels trams anteriors, i l'execució d'una mota d'escullera d'uns 540 metres de longitud ubicada al límit sud-est del recinte, on s'abocaran els materials i que constituirà el tancament d'aquest.

## Mesures correctores

L'ampliació del port no només suposa un gran potencial de creixement logístic, sinó que també ofereix el llegat d'una platja. Una de les mesures correctores de la declaració d'impacte ambiental consistia en la generació d'una nova platja, de dos quilòmetres de longitud de costa, al costat del nou marge dret del riu. A més, s'ha creat un hàbitat específic per mantenir i protegir la fauna autòctona, en particular el corriol camanegre (*Charadrius alexandrinus Linnaeus*).

Totes les obres exposades són la base física sobre la qual el port podrà créixer. Un creixement tant quantitatiu –nous molls, grues i accessos – com qualitatiu –noves línies marítimes, millor servei al client, noves connexions amb Europa-, que l'han de consolidar com a nucli de la principal plataforma logística mediterrània i, juntament amb les actuacions previstes al Pla Delta, un dels centres neuràlgics de la xarxa de comunicacions europea.



# Infraestructures

## LES ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES

Al llarg de l'exercici 2008 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha dedicat a les actuacions en infraestructures un total de 142,75 milions d'euros, xifra que representa més d'un 70% del volum d'inversió total de l'entitat i aproximadament un 10% més dels recursos invertits en aquest àmbit l'any anterior.

Bona part de la inversió s'ha concentrat en les actuacions relatives a l'ampliació sud del Port de Barcelona, detallades en el capítol dedicat al Comissionat per a l'Ampliació. Però a part d'aquestes, s'han executat altres obres importants i igualment necessàries per a l'operativa portuària, com ara: l'habilitació d'espais per adaptar-los a les noves necessitats, la construcció de nous molls i la reconstrucció d'altres ja existents, projectes relacionats amb l'accessibilitat viària i ferroviària del port, i altres actuacions singulars.

### Habilitació d'espais

Respecte a les obres de remodelació d'espais ja existents i en el context de la reordenació de les terminals de contenidors del Port de Barcelona, destaquen els següents projectes:

- Urbanització del moll Álvarez de la Campa. Aquesta obra, ja finalitzada, ha comportat la reurbanització dels accessos viaris al moll, amb l'adaptació de les dues rotondes i els brancs que hi concorren.
- Ampliació del moll Sud. Els treballs actualment en marxa crearan 18 noves hectàrees de terreny portuari. El projecte





inclou l'eliminació de l'actual pantalà de l'empresa Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), la construcció d'una nova línia de moll entre els molls Sud i Álvarez de la Campa i una nova esplanada per a la càrrega, descàrrega i manipulació de contenidors.

- Atracada per a vaixells de granel líquid. Davant de l'increment de la manipulació de granel líquids al Port de Barcelona, s'ha endegat la construcció d'un nou atracament per a vaixells d'aquesta càrrega d'entre 180 i 275 m d'eslora, que s'ubicarà al moll d'Inflamables.
- Ampliació de l'edifici del Punt d'Inspecció Fronterera (PIF). Aquest servei controla que els productes peribles procedents de tercers països accedeixin a la UE amb totes les garanties sanitàries. L'obra finalitzada enguany no s'ha limitat a l'adequació i millora de les oficines, sinó que ha tingut també en compte la zona operativa i les instal·lacions frigorífiques.

## Remodelació i manteniment de molls existents

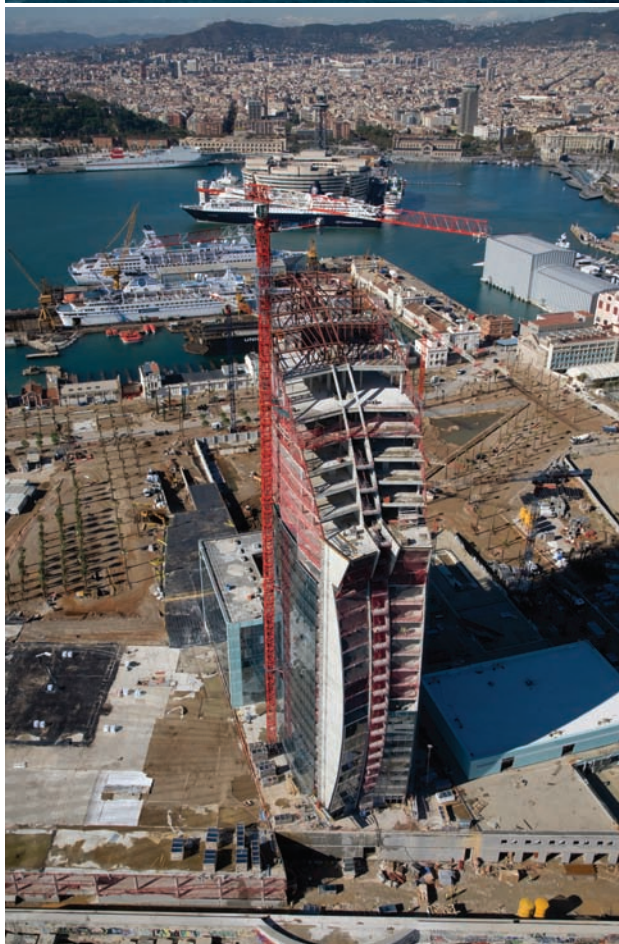
La utilització i l'explotació adequada del moll Adossat per al tràfic de creuers marítics comporten la necessitat d'eliminar un ro-ro per tal donar unitat al llarg del moll. L'obra

**Reposició alineació mòdul 1 del moll Adossat**, actualment en execució, consisteix a demolir la superestructura del ro-ro, extreure les esculleres que l'envolten, reflotar les dues caixes que el conformen i fondejar-lo al recinte portuari.

Durant aquest exercici ha finalitzat el projecte **Urbanització de la Terminal A**. L'augment del tràfic de creuers de grans dimensions i capacitat i la remodelació de la terminal marítima de creuers A al moll Adossat feien necessari condicionar i ajustar la infraestructura a la qualitat espacial i urbana de la resta de terminals de creuers. L'obra ha comprès la urbanització d'aproximadament 300 m del moll Adossat, la construcció d'un passeig central i voreres, la canalització dels serveis, el drenatge, la pavimentació, etc.

A final d'any s'estava desenvolupant el projecte **Rebliment, esplanada i precàrrega per a la consolidació del rebliment del moll Costa**, que consisteix en la construcció d'un nou frontal del moll en una alineació paral·lela a l'actual moll Costa. L'obra comprèn el rebliment general a la cota +2 del moll que s'ha creat, entre l'antiga alineació del moll Costa i la nova, per formar una esplanada.

D'altra banda, s'ha completat l'execució de l'obra **Moll de palplanxes al moll Álvarez**



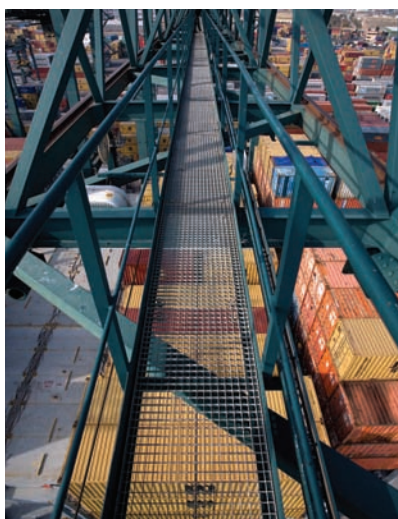


de la Campa, que respon a la necessitat de millorar la línia d'atracada per adaptar-la als nous requeriments de l'operativa portuària. Ha consistit en la construcció d'un moll de 458 m de longitud i 12 m de calat, coronat a la cota +2,50.

### Accessos ferroviaris

La construcció d'infraestructures ferroviàries garanteix agilitat i rapidesa en l'entrada i la sortida de mercaderies del recinte portuari i permet ampliar la seva àrea d'influència.

En aquest context s'emmarca l'obra **Ampliació terminal ferroviària Príncep d'Espanya i urbanització del voral del tram VI**, que ha suposat l'execució de tres actuacions emplaçades a l'àrea posterior del moll Príncep d'Espanya: la implantació d'un nou traçat ferroviari de caràcter mixt, d'uns 800 metres; l'adequació d'un vial auxiliar annex a un tram del traçat ferroviari actual, necessari per a la logística correcta de càrrega i descàrrega de vehicles, i, per últim, l'adequació d'un carril d'uns 700 m de longitud per allotjar les cues de vehicles al llarg del tram VI, entre la rotonda de l'empresa logística DAMEX i la porta 29.



### Actuacions singulars

Mereixen una especial menció com a projectes singulars la remodelació del **far de Montjuïc** i la torre de control portuària. El primer ha consistit en la rehabilitació i el condicionament de l'emblemàtic edifici, per adaptar-lo a les noves necessitats del port. Actualment es treballa en la construcció d'una carretera que comuniqui el far amb la viabilitat urbana.

El segon projecte, finalitzat en l'exercici 2008, ha comprès l'edificació d'una **torre de control i vigilància**, situada al moll d'Inflamables. La seva ubicació i particular concepció arquitectònica converteixen la torre en una de les icones visuals del port ampliat, visible per a tots els vaixells que s'aproximen a la bocana sol·licitant l'entrada. També s'ha previst la urbanització del seu entorn, amb la construcció d'un edifici annex a la torre, que allotja la Corporació de Pràctics i un aparcament.

La Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) de l'ampliació del Port de Barcelona especifica quines actuacions s'han d'emprendre per compensar i corregir els impactes que les obres produeixen en el medi ambient. Una de les mesures que s'hi inclouen és la creació d'una platja, al marge dret del riu Llobregat, de 2 km de longitud de costa.

La zona interior de la nova platja, que s'emplaça a la zona compresa entre l'inici de l'espigó i la mota d'aigües altes del marge dret de la nova desembocadura del riu, s'ha projectat com a **zona humida** en el projecte Mesures correctores a la línia de costa. Fase III D (Creació de zona humida). Aquesta actuació compensa la pèrdua de la llacuna de la Podrida i suposa la creació d'un hàbitat específic per mantenir i protegir la fauna.

Les actuacions en infraestructures reflecteixen el procés d'expansió en què es troba el Port de Barcelona. En el camí de convertir-se en el primer centre logístic de la Mediterrània, l'adequada planificació i execució de l'escenari de futur constitueix la millor garantia per aconseguir-ho.

# Explotació i planificació

## SEGURETAT INDUSTRIAL I MEDI AMBIENT

### Seguretat Industrial

Aquest any s'han iniciat els treballs per a la revisió del **Pla d'emergència interior (PEI)** del Port de Barcelona, amb l'objectiu d'actualitzar les dades, incorporar els canvis necessaris per fer-lo més eficaç, i adaptar-lo a la nova reglamentació. Un cop finalitzats els treballs documentals està previst incorporar una eina informàtica que permetrà als responsables de seguretat de les concessions i al conjunt de grups d'actuació i persones adscrites al PEI tenir tota la informació al dia, i alhora garantir la fluïdesa de la comunicació.

El Departament de Seguretat Industrial i Medi Ambient, amb la col·laboració de Bombers de Barcelona i d'acord amb el conveni signat amb l'Ajuntament de Barcelona, ha organitzat l'any 2008 unes jornades per conèixer l'entorn portuari i les seves característiques amb vista a la prestació de serveis d'emergència. Les jornades han anat dirigides als caps de bombers de la Generalitat de Catalunya, amb l'objectiu de coordinar i integrar les actuacions a la zona d'ampliació del port i de la ZAL Prat, ja que es tracta de l'àmbit competencial d'un altre municipi.

A més, la Direcció General de Protecció Civil de la Generalitat de Catalunya ha desplegat enguany, amb la col·laboració del Port, el **Pla de comunicació d'avis a la població**. Aquest implica la posada en marxa de les sirenes instal·lades al recinte portuari, en el cas d'activació del Pla d'emergència exterior (PEE) vinculat als riscos derivats de les empreses afectades per la legislació d'accidents majors amb possible afectació a l'entorn del port. Aquesta prova es va efectuar únicament al recinte portuari i es preveu que tingui continuïtat.

En el marc del **Pla de formació específica per a bombers** i comandaments previst en el conveni de col·laboració amb l'Ajuntament, aquest any s'han realitzat tres edicions del curs d'extinció d'incendis en vaixells al Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, a Gijón, en els quals han participat un total de 46 bombers. També s'han dut a terme dos cursos de direcció i control de sinistres al The Fire Service College, de Moreton-in-Marsh, Gran Bretanya; el primer, d'una durada d'una setmana, adreçat a 21 caporals, i el segon, de dues setmanes de durada i adreçat a 10 sergents i cinc tècnics en emergències.

En aquest període s'han fet els exercicis d'àmbit general a l'entorn portuari i els simulacres amb totes les concessions afectades





per la reglamentació d'accidents majors del Port. Aquests simulacres s'emmarquen en el Pacte d'Ajuda Mútua i hi han participat Bombers de Barcelona, el cos de la Policia Portuària i, puntualment, el servei d'emergències 061 SEM.

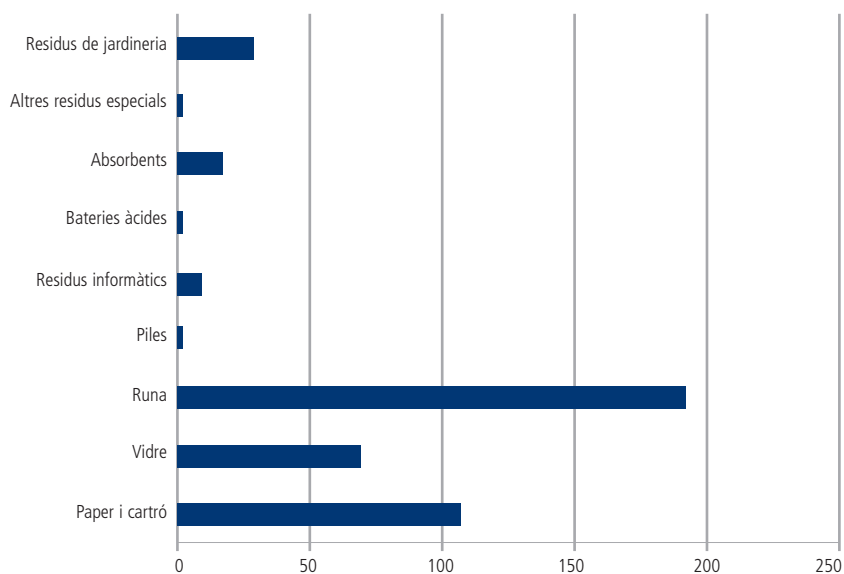
D'altra banda, durant l'exercici 2008 el **tràfic de mercaderies perilloses** contenitzades ha experimentat un lleu descens de l'1% respecte al 2007, amb un volum total de 950.733 tones. En canvi, el tràfic de mercaderies perilloses a granel segueix a l'alça, amb un 10% més que en l'exercici anterior, i ha representat un total de 12.660.483 tones. Aquest volum de mercaderia ha estat tramitat a través de 91.883 autoritzacions, de les quals el 100% s'ha processat via EDI (intercanvi electrònic de dades).

## Qualitat de l'aire

Pel que fa al medi atmosfèric, l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha seguit col·laborant amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge en aplicació del **Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire** a la Regió Metropolitana de Barcelona, amb el desenvolupament de mesures de reducció de les emissions de NOx i PM10 que afecten el port, com ara: la modernització de la flota de camions adscrits al programa P+ de Proatrans, l'electrificació de vaixells durant les escales i la potenciació del tràfic ferroviari de mercaderies en detriment del transport per carretera.

La demolició de l'edifici Porta Coeli al moll Adossat i els temporals de final d'any van provocar que diversos equips de la xarxa

RESIDUS APB 2008 (Tones)



meteorològica i de vigilància de la qualitat de l'aire quedessin fora de servei (com és el cas de l'estació mesuradora d'ozó P1-Porta Coeli). S'ha aprofitat l'avinentsa per renovar-los i remodelar la xarxa per adequar-la a la nova configuració del territori portuari i a les noves funcions que s'han de cobrir dins el programa de vigilància ambiental de les obres portuàries.

## Recollida de residus

El residus recollits per l'APB destinats a abocador han sumat 1.965 tones, un descens del 26% respecte del 2007. La resta de residus amb gestió específica ha ascendit a 507 tones, que es distribueixen segons el quadre següent:

Tipus	Tones
<b>RSU (abocador)</b>	<b>1.965,82</b>
Paper i cartró	104,62
Envasos	22,31
Vidre	65,56
Ferralla	19,62
Runa	194,4
Defenses	13,4
Piles	0,09
Fluorescents	0,44
R. informàtics	6,72
Tònors	0,76
Bateries àcides	0,23
Reforç Trinijove	2,08
Absorbents	12,54
Altres residus NO especials	35,85
Altres residus especials	0,17
Residus PIF (orgànics)	0,8
Residus de jardineria	28
Residus sanitaris (m³)	0,62
<b>TOTAL</b>	<b>507,59</b>

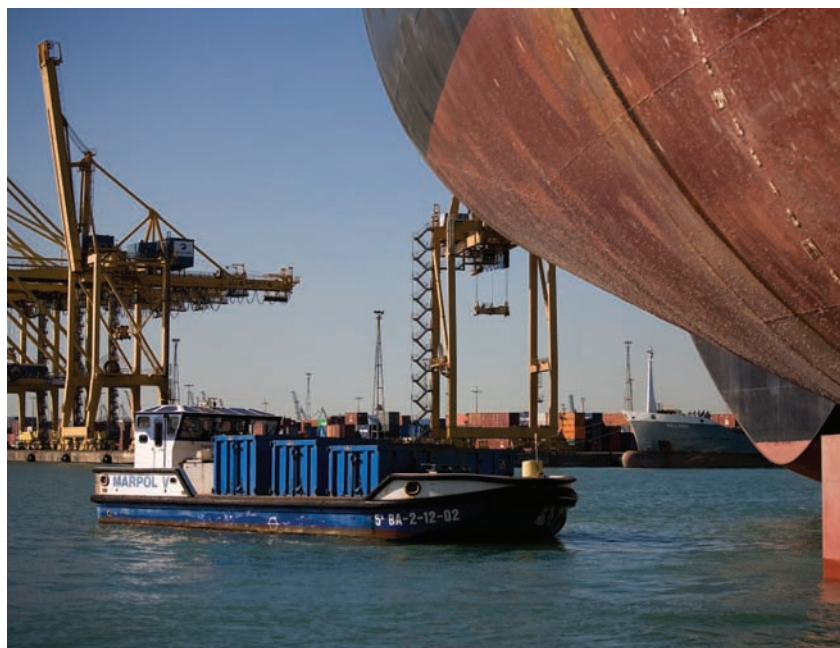
Pel que fa als residus valoritzables recollits en el circuit itinerant en les empreses de la Comunitat Portuària de Barcelona, han significat 1.373 tones, distribuïdes en banals, paper i cartró, ferralla i fusta.

Circuit valoritzables	
Residus	Tones
Banals	952,34
Paper i cartró	117,12
Ferralla	228,32
Fusta	76,11

D'altra banda, durant el 2008 al Port de Barcelona s'han dut a terme 11.640 serveis de recepció de residus de vaixell (els anomenats residus MARPOL) amb unes quantitats per tipus que s'expressen en la taula següent:

Servei recepció de residus de vaixell	Quantitats recollides m³	Nombre serveis
Residus oliosos (MARPOL I)	51.647	2.585
Aigües brutes (MARPOL IV)	913	9
Residus sòlids (MARPOL V)	40.216	9.046

## COMPOSICIÓ FLOTANTS RECOLLITS 2008





## Protecció medi marí i terrestre

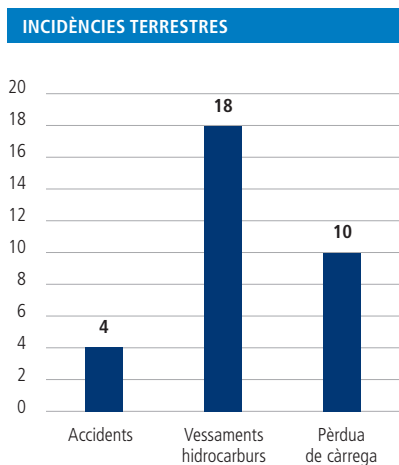
Per realitzar els diferents serveis de protecció del medi marí, recollida de flotants i lluita contra la contaminació per hidrocarburs, durant l'exercici l'APB ha disposat de 5 embarcacions amb les quals ha cobert el servei tots els dies de l'any. Fruit d'aquest treball s'ha pogut respondre a 118 incidents:

- 62 incidents per presència d'hidrocarburs, amb 6.270 litres i 4.280 metres lineals de barreres absorbents;
- 56 notificacions de flotants, amb el resultat de 940 m<sup>3</sup> recollits, i un pes de 132 tones.

Quant al total d'incidències a les zones terrestres públiques o no-concessionades del Port de Barcelona ha ascendit a 32, distribuïdes de la següent manera:

## SEGURETAT OPERATIVA

L'any 2008 ha significat l'inici de la implantació d'una sèrie de noves mesures i actuacions per al desenvolupament de la seguretat al Port de Barcelona, com a conseqüència de l'aplicació de la Directiva europea 2005/65 sobre millora



de la protecció portuària, i a través de la seva transposició en el Reial decret 1617/2007 dins de l'àmbit de la seguretat i la protecció portuària.

Les accions més importants han estat:

- La creació de l'**Oficina de Protecció Portuària** per garantir la gestió documental, la coordinació i la comunicació entre els cossos de seguretat, entitats públiques i privades i les instal·lacions portuàries en la realització d'avaluacions i plans de protecció.
- La constitució del **Comitè Consultiu de Protecció**, màxim òrgan operatiu de la seguretat portuària, integrat pels diferents representants de les forces i cossos de seguretat i les entitats i institucions públiques amb competències a l'entorn portuari. Els integrants del comitè van ser nomenats pel president de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), qui també va designar l'**oficial de protecció portuària** com a representat de la mateixa davant l'autoritat competent. Les funcions i responsabilitats de tots ells estan especificades en el Reial decret 1617/2007.
- La continuació de les **inspeccions i auditories** de seguretat a diferents instal·lacions portuàries per part dels governs estrangers i les companyies navilieres.

## Polícia Portuària

En l'àmbit policial i dins de l'apartat de trànsit, destaca el seguiment de les campanyes establertes pel Servei Català de Trànsit, que inclouen controls continuats i preventius d'alcoholèmia, de la documentació, d'ús del cinturó de seguretat i del casc, i d'utilització indeguda de telèfon mòbil.

Per garantir el desenvolupament normal de les operatives portuàries s'han dut a terme accions preventives i de suport, com ara impedir la venda ambulants al Port Vell i les mesures de seguiment establertes amb la Guàrdia Civil i els Mossos d'Esquadra durant la vaga del transport portuari del mes de desembre.

Amb motiu de l'augment del nombre de creuers que fan escala al port, un any més la plantilla de la Policia Portuària s'ha vist reforçada amb la contractació de 30 auxiliars per garantir els serveis dels controls d'accessos i de seguretat a les estacions marítimes.

Entre la formació continuada oferta a la Policia Portuària figura el curs sobre actuacions de trànsit impartit per docents de l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya i els cursos interns de l'APB sobre qualitat i normativa portuària.

# Estratègia i desenvolupament

## DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA DEL PORT

Durant el 2008 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha continuat materialitzant la seva estratègia de creixement basada en la distribució dels serveis portuaris i logístics en xarxa. Aquesta línia d'actuació, coordinada pel Departament d'Estratègia i Desenvolupament, es materialitza d'una banda en el disseny i reforç de diferents tipus de centres de servei –zones logístiques, terminals marítimes interiors, terminals intermodals, dipòsits...– i, per una altra, assegurant les infraestructures i serveis dels corredors de transport multimodals que connecten aquests centres amb el Port de Barcelona.

La idea és que en aquestes instal·lacions, gestionades de manera descentralitzada pels operadors, els clients del Port tinguin accés a una àmplia gamma de serveis de manipulació, de transport, logístics i de valor afegit que facilitin les seves operacions de comerç exterior. A la vegada, els serveis de marca del Port de Barcelona –la plataforma telemàtica de la Comunitat Portuària Portic, els estàndards de qualitat i garanties i l'atenció al client– els permeten organitzar i fer el seguiment de les seves càrregues.



### La terminal marítima de Saragossa

La terminal marítima de Saragossa (tmZ), operativa des del 2001, actua com a plataforma de serveis per a les importacions i exportacions d'Aragó, Navarra i La Rioja. Posa a disposició dels usuaris professionals (consignataris, transitaris, operadors logístics...), i en conseqüència dels importadors i exportadors, una oferta diferenciada de serveis logístics a les càrregues (consolidació i desconsolidació de contenidors, emmagatzematge i serveis complementaris, i dipòsit duaner); logística de contenidors (dipòsit per a contenidors buits, emmagatzematge, manipulació, neteja i reparació, manipulació de contenidors plens i àrea de transbordament als vehicles de transport per carretera); servei de transport entre Barcelona i Saragossa, i recollida i distribució local. La terminal funciona com a operador neutral a través del qual qualsevol carregador o professional que utilitza el transport marítim pot planificar, organitzar i/o realitzar el seguiment d'una importació i exportació que passi pel Port de Barcelona.

Les instal·lacions de tmZ a Mercazaragoza disposen de 120.000 m<sup>2</sup> de superfície, amb una nau logística de 6.000 m<sup>2</sup> i un dipòsit de



contenidors de 8.000 m<sup>2</sup> ampliable fins a 41.000 m<sup>2</sup>. Enguany aquestes instal·lacions s'han completat amb la posada en funcionament d'una terminal ferroviària de 50.000 m<sup>2</sup> que, connectada amb la xarxa principal, ofereix un servei regular, competitiu i de qualitat als operadors ferroviaris i per extensió als carregadors aragonesos. La situació de Saragossa, a l'eix ferroviari Barcelona–Madrid–Lisboa, i centre neuràlgic de la xarxa de comunicacions del nord peninsular, fan de la terminal ferroviària de tmZ origen, destí i terminal intermèdia estratègica per a tràfics del Port de Barcelona amb la resta d'Espanya i Portugal.

L'indicador més rellevant per mesurar l'activitat de tmZ són els moviments del dipòsit de contenidors. Aquest any se n'han registrat un total de 27.912 TEU (inclosos tren i camió), amb 224 trens (112 entrades i 112 sortides) que han aportat 6.553 TEU. La terminal ferroviària confereix a la plataforma logística de tmZ més accessibilitat i agilitat a l'entrada i sortida de mercaderies.

### La terminal marítima de Tolosa

El Port de Barcelona disposa d'una iniciativa similar al sud de França, la terminal marítima de Tolosa (tmT). En marxa des del 2002, tmT acostava el Port als seus clients potencials del Migdia francès i té la funció d'ampliar l'àrea d'influència i portar els serveis portuaris fins als carregadors ubicats al nord dels Pirineus; en definitiva, aconseguir nous tràfics amb origen i/o destí als departaments francesos de Migdia-Pirineus i Aquitània.

CILSA, la societat que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Barcelona, és l'encarregada de desenvolupar el projecte de tmT a les noves instal·lacions de la plataforma logística d'Eurocentre, a 20 km de Tolosa. La terminal disposarà d'una àrea d'activitats logístiques de 17 ha on s'instal·laran operadors locals i del Port de Barcelona vinculats al comerç marítim

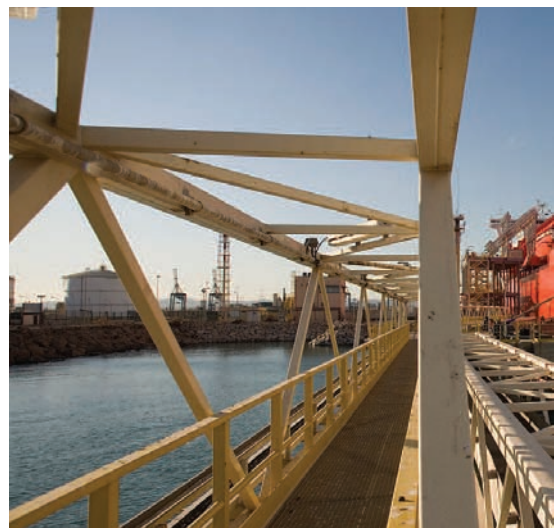
internacional, i una àrea dedicada a dipòsit i gestió de contenidors (*Container Freight Station*) a les 3 ha restants. Es preveu que el 2009 estiguin disponibles les primeres naus logístiques.

### Terminal marítima a Perpinyà

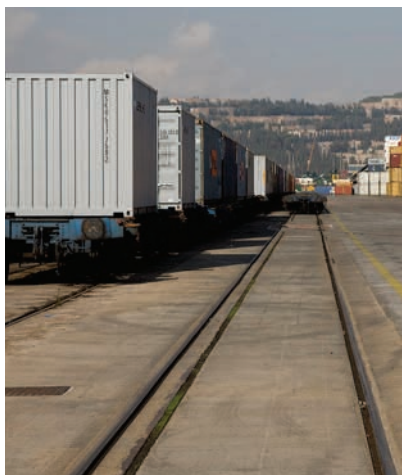
Perpinyà, a 187 quilòmetres de Barcelona, és un altre node logístic i de comunicacions important per la seva situació en dos dels corredors de transport terrestre estratègics per al Port de Barcelona: el de Tolosa–Bordeus i el de Montpeller–Lió–sud d'Alemanya–nord d'Itàlia. Es tracta d'un punt immillorable per a les connexions intermodals dels tràfics francesos i europeus cap a Barcelona, i per aquest motiu el Port ha iniciat el procés per establir una terminal marítima a Perpinyà. El primer pas ha estat la participació en un 5% de les accions de la Societat Anònima d'Economia Mixta Local Perpignan Sant-Charles Conteneur Terminal. Aquesta gestiona una terminal ferroviària situada al costat del mercat de Sant Charles, un dels principals centres logístics i de distribució de verdures i productes frescos del sud d'Europa, a part d'altres tipus de mercaderies. El Port de Barcelona pretén la implantació a curt termini d'una terminal marítima, i ja s'ha signat un acord per desenvolupar una ZAL de 30 ha.

### Centre de serveis per a França

La presència del Port de Barcelona a França va més enllà de les implantacions a Tolosa i Perpinyà i les projectades en un futur a Lió i nord de França. El 2008 ha estat l'any de la creació de diversos serveis especialitzats per a clients francesos, agrupats sota la denominació de Centre de Serveis per a França. A través







d'aquest el Port ofereix acompanyament personalitzat i gratuït en les operacions físiques i documentals del passatge portuari, el suport de consultors –facilitadors– especialitzats en l'establiment de cadenes logístiques eficients a través del Port, i un equip dedicat al desenvolupament de serveis ferroviaris amb França.

Enguany s'han obert també nous canals de comunicació adaptats al mercat francès: un número de telèfon verd gratuït 0 800 800 160, una adreça de correu ([infofrance@apb.es](mailto:infofrance@apb.es)), una *newsletter* mensual exclusiva per a França i els serveis web del Port de Barcelona en francès ([www.barcelone-port.fr](http://www.barcelone-port.fr)).

L'increment dels fluxos de mercaderies amb origen o destí França que transiten pel Port de Barcelona ha estat possible gràcies als esforços de la Comunitat Portuària. També n'han facilitat el camí els canvis rellevants en la regulació duanera comunitària, que amb l'harmonització de procediments amb altres països de la UE fan innecessari recórrer a la figura del representant fiscal, i, sobretot, l'obertura del transport terrestre de contenidors a transportistes francesos i no francesos per retirar o lliurar contenidors al Port de Barcelona.

## Ports secs a Madrid

Dues iniciatives amb la mateixa finalitat que tmZ i tmT són els ports secs de Madrid, ubicats a Coslada i a Azuqueca de Henares. Des d'aquests el Port de Barcelona dona servei a l'important pol logístic i de consum que constitueix l'àrea de Madrid, i des d'on es connecta amb la resta de mercats de la Península Ibèrica.

El port sec d'Azuqueca de Henares actua com a operador de la terminal ferroviària i disposa d'un magatzem per al despatx duaner i un altre amb entrada de via per a operacions ferroviàries interiors. A part de dur a terme les operacions de consolidació i desconsolidació inherents a la seva activitat, té per objecte l'estudi, desenvolupament, instal·lació, comercialització, gestió i explotació de terminals ferroviàries.

La participació del Port de Barcelona en la gestió d'aquest port sec es concreta en la representació de CILSA i de l'APB en el Consell d'Administració. Pel que fa al servei, els trens amb el Port de Barcelona porten majoritàriament contenidors per a receptors situats al corredor del riu Henares, un tràfic que al 2008 va suposar 19.488 TEU (+8%). El servei es va iniciar el 2006, amb 2.793 TEU transportats.

El port sec Madrid Coslada té com a objecte contribuir al creixement dels tràfics dels ports d'interès general participants en el projecte –cas del de Barcelona– mitjançant el desenvolupament d'iniciatives logístiques i la provisió d'espais infraestructurals intermodals per al foment del transport ferroviari entre aquests ports i l'àrea metropolitana de Madrid.

El tràfic entre Madrid Coslada i el Port de Barcelona l'any 2008 ha estat de 3.352 TEU (+27%). Des de la seva posada en marxa el port sec ha registrat un tràfic de 53.245 TEU (+1%).

## Centre intermodal de mercaderies a l'Empordà

El Port de Barcelona col·labora amb l'empresa pública catalana Cimalsa per promoure el que esdevindrà un important nucli d'activitat logística intermodal de mercaderies a Catalunya i a la Península. Es tracta del conjunt format per la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà i l'actual terminal de Vilamallà, ambdues situades al costat del centre d'emmagatzematge i distribució LOGIS Empordà.

L'abril de 2008 els promotors i Renfe van signar una conveni per relançar l'activitat de la terminal ferroviària de Vilamallà i adequar-la al transport intermodal de contenidors, siguin normals o frigorífics, de mercaderia general



i de vehicles. Els promotors executaran les obres necessàries per valor d'1,4 milions d'euros i Renfe operarà la terminal per un període de 10 anys, amb una previsió de 10 trens setmanals (5 d'entrada i 5 de sortida).

D'altra banda, el Port de Barcelona i Cimalsa preveuen constituir una societat per impulsar una nova gran terminal intermodal amb accés als dos amples de via al Far de l'Empordà, situada davant la terminal de Vilamallà. La societat promotora s'encarregarà del planejament urbanístic, infraestructural i operatiu, així com de l'anàlisi de la viabilitat de la iniciativa.

Quant als corredors multimodals de transport –que abasten tant les infraestructures com els serveis als quals donen suport– l'APB ha centrat les seves actuacions en l'àmbit ferroviari. D'una banda, per assegurar l'organització i la promoció dels serveis ferroviaris al rerepaís del sud de França i, per una altra, per millorar les infraestructures, l'exploració i lliure competència del corredor ferroviari mediterrani.

### **Nou servei ferroviari Barcelyon Express**

Al corredor Barcelona – Lió, l'APB ha participat com a promotora de negoci i facilitadora de la creació d'un nou servei ferroviari que enllaça el Port de Barcelona amb les principals ciutats i regions de França generadores de comerç exterior. En virtut del conveni signat amb Renfe Operadora i Naviland Cargo, s'ha dissenyat una oferta ferroviària específica per a aquest corredor i estava previst que el servei es posés en marxa el febrer de 2009 amb tres sortides setmanals en cadascun dels dos sentits.

El servei Barcelyon Express ha de connectar les dues terminals de contenidors del Port de Barcelona (TCB i TerCat) amb la terminal ferroviària de Naviland Cargo a Vénissieux, Lió, al centre d'un dels principals nodes logístics de França.

### **FERRMED**

L'APB és membre actiu de l'associació FERRMED, l'objectiu de la qual és la promoció de l'eix ferroviari europeu per a mercaderies Mediterrani occidental–Roine–Rin–Escandinàvia, entre Algesires i Estocolm. L'activitat de FERRMED el 2008 s'ha centrat en l'execució de l'estudi tècnic, socioeconòmic i d'oferta i demanda que inclou tota l'àrea d'influència de l'eix. Les conclusions han de servir perquè aquest gran eix sigui inclòs com a projecte prioritari en la propera revisió de la política europea de transports de la Comissió Europea l'any 2010. El Govern espanyol ja ha expressat el seu suport a l'associació en aquesta qüestió.

### **Zona Logística a Tangermed**

L'expansió del rerepaís del Port també preveu incrementar la seva presència a la ribera sud del Mediterrani. El 4 d'abril del 2008, el ports de Barcelona i TangerMed van signar un acord de col·laboració per potenciar les relacions entre ambdós. Aquest també inclou que el port barceloní desenvoluparà al port marroquí una zona logística per donar servei als operadors de les rutes entre Espanya i el Marroc que utilitzin aquests ports. El Port de Barcelona explotarà una àrea de deu hectàrees logístiques, repartida en cinc hectàrees a la zona franca logística i cinc hectàrees a la zona del port sec de TangerMed.

L'enfocament estratègic del port en xarxa és la resposta de l'APB per afrontar les exigències de mercat i avançar cap a l'objectiu estratègic de convertir el Port de Barcelona en un gran centre de distribució, concentració i logística de càrregues del Mediterrani. Aquest objectiu implica assegurar els serveis de transport i logística al port i fora de la zona portuària, establint aliances amb altres operadors externs, amb la finalitat d'atendre les necessitats d'una producció i una distribució cada cop més globalitzades.





## DIRECCIÓ DE DESENVOLUPAMENT DE NEGOCI

L'any 2008 ha suposat la consolidació d'alguns dels projectes que s'impulsen i es desenvolupen des de la Direcció de Desenvolupament de Negoci (DDN), que canalitza la tasca de suport al client i a l'usuari del Port de Barcelona a través dels serveis d'atenció, informació, formació, difusió i promoció.

La DDN ha detectat un rellevant creixement del paper de les noves tecnologies i els nous formats de presentació en la relació amb el client. Així, s'ha estès la utilització d'Internet i del correu electrònic com a canals de comunicació, tant per a la gestió de les reclamacions com per a la informació. D'altra banda, l'oferta formativa ha ampliat els temes tractats i ha actualitzat continguts amb una orientació a la modalitat i el desenvolupament dels serveis de transport marítim.

Destaca en aquest exercici el treball coordinat entre els departaments d'Estratègia, Qualitat i Comercial per avançar cap a una gestió eficaç vers el client i l'usuari.

## Processos de millora

La DDN ofereix un servei d'atenció personalitzada des del qual es canalitzen les reclamacions i consultes dels clients, que es gestionen i es quantifiquen a través de l'aplicació Selligent. El 2008 s'han comptabilitzat un total de 313 registres, 84 dels quals són reclamacions i 229, consultes:

- De les 84 reclamacions, 20 han estat relacionades amb la integritat de la mercaderia i unes altres 20, amb el procés físic.

- De les 229 consultes, 72 s'han referit a conceptes tarifaris i 38 han estat sol·licituds d'informació sobre el pas de la mercaderia.

## Punt d'informació

A través del Servei d'Atenció al Client (SAC) la DDN ofereix als usuaris un punt d'informació sobre el funcionament de la logística, el transport de passatgers i de mercaderies, infraestructures, circuits documentals i processos físics en la Comunitat Logística Portuària. Els canals utilitzats són:

- Telèfon línia oberta 902 22 28 58  
Atenció telefònica de dilluns a dijous de 9.00 a 17.00 hores i divendres de 08.00 a 15.00 hores.
- Correu electrònic: [sac@apb.es](mailto:sac@apb.es)
- Pàgina web: [www.portdebarcelona.es/sac](http://www.portdebarcelona.es/sac)  
Durant l'any 2008 s'ha desenvolupat el projecte de renovació de la pàgina web, que significa una major accessibilitat als continguts a partir de menús desplegable sensius. També s'ha incorporat l'idioma francès, un glossari de terminologia del sector portuari, informació sobre els concursos i licitacions que convoca l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i un ampli recorregut per les terminals del Port.
- Guies d'usuari del Port de Barcelona: Projecte Dalila.  
Es tracta d'una sèrie de guies desenvolupades per tràfics, per atributs o per corredors logístics, estructurades sota un criteri coherent de conceptes i disponibles a Internet a l'adreça: [www.portdebarcelona.es/cclink](http://www.portdebarcelona.es/cclink)  
Les guies actualment disponibles són les d'Aggrupatge Marítim i del Short Sea Shipping dels ports de Barcelona i Civitavecchia, amb informació per als usuaris d'aquests serveis.



- CCLink, la publicació electrònica dirigida al Cercle de Carregadors i altres usuaris portuaris, es fa ressò trimestralment de tot allò que va configurant els nous objectius i àrees d'influència del Port de Barcelona. En les edicions 18 a 21 publicades enguany s'han tractat temes com ara: les oportunitats del Marroc com a porta logística, Navarra com a comunitat exportadora i futura terminal marítima interior de la regió, el rol de la responsabilitat social corporativa i la formació, i el ferrocarril com a mitjà de transport segur i sostenible.
- Jornada Tècnica a Andorra: El Futur del Port de Barcelona, dirigida a importadors i exportadors, organitzada conjuntament amb la Cambra de Comerç d'Andorra i les duanes catalana i andorrana.
- Jornada Duanera per presentar, als 130 assistents, la nova aplicació Levante sense papers a l'exportació i la nova figura de l'operador logístic multirègim (OLM) reconeguda per la duana per denominar els consolidadors neutrals marítics (NVOOC). Després de la constitució de l'Associació de Consolidadors Neutrals del Port de Barcelona, ha suposat una fita més per potenciar l'agrupatge marítim.
- Jornada BAF (Bunker Adjustment Factor) per explicar el tractament d'aquest concepte en el transport marítim, la composició de preus del combustible i la legislació marítima aplicable, a més d'analitzar els mecanismes de formació de preus. La jornada ha donat resposta a la preocupació de les associacions de carregadors Transprime i el Consell d'Usuaris per les oscil·lacions del BAF i les dificultats per integrar-les en el seu compte de resultats.

### **Programa PICASO: observatori de costos**

El Programa d'Informació de Costos Associats als Serveis i Operacions (PICASO) va néixer l'any 2007, i durant l'any 2008 s'ha aplicat a les anàlisis de les factures portuàries que els clients finals han sol·licitat en les seves reclamacions. També respon a l'objectiu del SAC de captar i traslladar les necessitats del mercat a la Comunitat Portuària del Port de Barcelona, tot oferint la màxima informació sobre les infraestructures i els serveis disponibles i promocionant la seva utilització.

El programa permet tenir la informació suficient per comprendre els costos que genera el pas de la mercaderia pel Port de Barcelona. Alhora proporciona elements de judici fiables a partir dels quals les parts contractants puguin valorar i calcular el preu orientatiu segons les accions dels diferents agents que intervenen en la contractació dels serveis oferts.

### **Cercle de Carregadors**

Les activitats de promoció organitzades durant el 2008 pel Cercle de Carregadors es resumeixen així:

### **Activitats de formació**

#### **Projecte ForMar**

A través de la celebració de diverses jornades especialitzades, el Projecte ForMar apropa el funcionament de la logística marítima a tots els clients i altres col·lectius portuaris, amb l'objectiu final d'assegurar l'èxit en les operacions de comerç i permetre l'intercanvi d'experiències amb professionals del sector.

Entre les principals novetats del 2008 destaca la celebració de la primera i la segona edició del curs Logística Marítima i Comodalitat, amb 67 assistents de 44 empreses. Es tracta de la versió actualitzada del curs La Implicació del Port de Barcelona en el Comerç Exterior, i té una durada de 25 hores

lectives, i a més de les sessions teòriques inclou una visita al Port i el desenvolupament d'un cas pràctic.

Pel que fa al conjunt de jornades dutes a terme, un 60% dels assistents han estat clients finals, respecte a un 45% de l'any 2007. La jornada que ha registrat major acceptació ha estat: 1x1. Com aconseguir contactes comercials d'un país en un mes, que substitueix l'anterior: La Internacionalització i les noves tecnologies.

### **Escola Europea de Short Sea Shipping**

Al llarg de l'any 2008 l'Escola Europea de Short Sea Shipping ha realitzat un total de 18 edicions dels seus cursos Gloss, Avtoritas i Numina. En aquest període 16 nous centres de formació superior -universitats i escoles de grau superior- de diferents països (Bèlgica, Espanya, Holanda, França, Portugal...) han inclòs en el seus programes formatius els cursos de l'escola. El total d'assistents ha estat de 814 i el grau mitjà de satisfacció als cursos, de 3,96 punts sobre 5.

### **Projecte Proatrans**

El projecte Proatrans (Pla de regulació i ordenació d'accés al transport vinculat al Port de Barcelona) ha registrat novetats especialment en els àmbits de la normativa, la formació i la comunicació.

#### **Normativa**

Els procediments i les normatives aprovats pel Consell d'Administració de l'APB durant el 2008 pretenen contribuir al desenvolupament i la implantació ordenada i pragmàtica del projecte dins del sector:

- Actualització, el 30 de juliol, del Plec de condicions particulars de les diferents autoritzacions P i E per al desenvolupament habitual i no habitual o esporàdic, respectivament, de l'activitat de transport terrestre de contenidors al Port de Barcelona

i Programa d'incentivació P+, pel qual es regula l'activitat del transport terrestre de contenidors a les instal·lacions portuàries.

- Actualització, el 29 d'octubre, de les Normes d'Ús i Condicions de Repartiment de les Zones d'Aparcament de Camions del Port de Barcelona, normativa única per regular les quatre superfícies d'aparcament actuals.
- Creació de les Instruccions de l'APB sobre identificació d'operacions, conductors i vehicles en l'accés a terminals i dipòsits de contenidors del Port.
- Signatura, el 4 de desembre, del Pacte per a la Competitivitat i l'Estabilitat del Transport Terrestre de Contenidors de la Comunitat Logística del Port de Barcelona.

#### **Formació**

S'han celebrat un total de quatre Jornades Proatrans i una edició del Màster de Gestió d'Empreses de Transport del Port de Barcelona (Fundació ICIL/ APB), en el qual han participat 20 empresaris i gerents d'empreses de transport que operen habitualment al Port de Barcelona i que majoritàriament participen en el programa P+. El màster es va desenvolupar entre febrer del 2008 i gener del 2009.

#### **Comunicació**

Els mesos de juny i de desembre s'han publicat dues noves edicions del butlletí Proatrans. La sisena edició tracta els temes de la conducció ecològica, el gas natural com a combustible alternatiu i com evitar el perill d'alcohol i drogues en la conducció. En el butlletí número 7 es parla de la nova normativa aprovada enguany i del *short sea shipping* com a oportunitat de negoci per al transport terrestre.

Tant les activitats de formació com les de comunicació ajuden a donar a conèixer i interioritzar els nous processos derivats del projecte, però a més estenen nous conceptes i formes d'actuar que faciliten el procés de millora contínua i l'adaptació del sector del transport terrestre de mercaderies a tota la cadena logística.



# Empreses participades



## **CENTRE INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)**

La societat Centre Intermodal de Logística (CILSA) ha continuat en aquest exercici el procés d'expansió de la segona fase de la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona (ZAL), de 143 hectàrees, al Prat de Llobregat. A finals d'any un total de vint-i-set clients ja s'havien instal·lat a la ZAL Prat, un 70% del territori estava comercialitzat i la resta, en negociació. La finalització d'aquesta segona fase de la ZAL coincidirà previsiblement amb la posada en marxa de la nova terminal de contenidors del Port de Barcelona.

Durant el 2008 la gestora de la ZAL, CILSA, ha conclòs favorablement les obres d'urbanització de la ZAL Prat, ha realitzat la instal·lació del control d'accessos i ha construït i entregat tres naus.

L'interès per la ZAL radica en la seva ubicació estratègica per a una distribució eficaç de la mercaderia cap als mercats de la Península Ibèrica, el sud de França, Itàlia, i el nord d'Àfrica. A més, disposa d'una oferta immobiliària flexible i de qualitat, que compleix totes les normatives de la nova legislació de prevenció d'incendis, així com una àmplia gamma de serveis complementaris per a les empreses i les persones. Això respon a la voluntat de CILSA de generar sinergies entre els diferents operadors i aconseguir economies d'escala amb la gestió de serveis comuns.

Condicció indispensable de les empreses que s'instal·len a la ZAL és que contribueixin al





creixement del Port de Barcelona i al seu objectiu de convertir-se en el primer *hub* logístic euromediterrani. Per això, totes les empreses instal·lades han de garantir que un mínim del 30% del tràfic que generen sigui marítim. L'activitat total que realitzen aquests clients genera un moviment de dos milions i mig de tones de mercaderies anuals, el 35% de les quals tenen un origen o final marítim.

Entre les empreses instal·lades actualment a la ZAL, líders nacionals o internacionals, un 45,7% són de serveis a la logística, un 28,3% operadors logístics, un 18,5% transitàries, un 5,4% distribuïdores i un 2,1% importadores i exportadores.

## Pionera en RSC

CILSA duu a terme nombroses actuacions de caràcter social, mediambiental i laboral que s'emmarquen en la seva orientació cap a la responsabilitat social corporativa (RSC). En el desenvolupament dels seus projectes l'empresa aplica criteris de sostenibilitat com els següents:

- Potenciació del transport públic per a l'accés a la ZAL
- Creació de zones verdes entre els edificis logístics
- Aplicació de criteris de baix consum d'aigua per regar
- Ús d'enllumenat exterior de baix consum i sense contaminació lumínica

- Grans superfícies de cobertes amb claraboies que permetin l'entrada de la llum del dia
- Aïllament tèrmic als edificis
- Disseny diàfan de magatzems per facilitar les operacions
- Disponibilitat de serveis per a les persones dins dels recintes: Service Center, restaurants, botigues, guarderia, etc.
- Superfícies per a la generació elèctrica fotovoltaica (objectiu: zero CO<sub>2</sub>)
- Auditories constants per a la millora del rendiment de les instal·lacions
- Potenciació del tràfic marítim de curta i mitja distància (*short sea shipping*) i del transport intermodal
- Optimització en l'ús del sòl
- Borsa de càrrega *on-line*
- Reducció de transport en buit
- Campanyes de divulgació sobre sostenibilitat
- Potenciació del transport en hores vall (transport nocturn)
- Reducció de transports intermedis
- Coordinació de la Taula de Mobilitat del Delta
- Optimització d'infraestructures lineals de suport

La ZAL ha estat pionera en l'aplicació d'aquests criteris des dels seus inicis el 1992, quan el concepte de sostenibilitat no estava encara generalitzat. CILSA va preveure que pràctiques com les mencionades donarien resultats favorables, no només a nivell mediambiental, sinó també empresarial i social.

## ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Durant el 2008 la **divisió de Consultoria** d'ILI Logística Internacional ha prosseguit l'activitat iniciada l'any anterior i no únicament orientada a desenvolupar estudis estratègics i de viabilitat de zones logístiques, sinó a involucrar-se en el procés de posada en marxa, inclosa la configuració de l'estructura accionarial i l'aportació d'inversors. Aquesta tasca s'ha dut a terme tant en el suport a l'estratègia d'expansió internacional de CILSA com a d'altres clients, públics i privats, en àmbits geogràfics diversos.

Juntament amb els seus associats l'ILI ha anat reforçant la línia de negoci dels projectes finançats per institucions financeres multilaterals, com el Banc Interamericà de Desenvolupament (BID) i el Banc Mundial. Així, ha participat en projectes d'anàlisi de zones logístiques a Colòmbia i al Perú, i concorre en licitacions –pendents d'adjudicació al tancar l'any- a països com l'Equador, on ja té una àmplia experiència, l'Uruguai i el Brasil.

Aquest any, a més, s'ha consolidat la delegació de Xile, fet que s'ha traduït en la contractació d'un projecte de desenvolupament d'una zona logística i de suport de l'activitat portuària a la localitat de San Antonio.

D'altra banda, s'ha reafirmat el Magrib com un àmbit d'interès prioritari. Algèria ja ha estat l'objectiu de tres viatges prospectius orientats al llançament de projectes de zones logístiques que puguin tenir interès inversor per a empreses espanyoles. Al Marroc, després de la firma del conveni de cessió de terrenys a la zona franca logística del nou port de Tangermed per part de CILSA, l'ILI col·labora amb la gestora de la ZAL en l'anàlisi de noves oportunitats de negoci.

A mitjan de l'exercici ha finalitzat el projecte MEDIGATE, orientat a desenvolupar eines estratègiques i operatives que potenciïn el transport intermodal. S'han dut a terme nombroses sessions formatives i divulgatives a diversos països i s'ha elaborat un CD amb els seus continguts més rellevants.

Pel que fa a **ILI Formació**, un total de 265 alumnes han participat en el Màster en Logística Integral en línia i en els diversos programes presencials oferts durant el 2008. A Espanya, aquests inclouen: mòduls del màster i els postgraus en Logística i Comerç Internacional organitzats amb l'Escola de Negocis CEU i del màster de Transport i Logística Integral amb l'Institut Balmes (Girona), cursos de Logística Integral per a les delegacions territorials de la Cambra de Comerç de Barcelona, un programa d'especialització en Logística de Transport i Cadenes de Subministrament SCM, i la formació de formadors en Logística CAP.

En col·laboració amb el CEU i la Universidad Anáhuac México del Sur s'han ofert al país centreamericà 5 mòduls del màster en Logística Integral Internacional. Des dels seus inicis l'ILI ha format més de 2.000 professionals.

## FUNDACIÓ CARES

La Fundació Cares (Centre d'Alt Rendiment Empresarial i Social) és una entitat creada per a la inserció laboral de col·lectius discapacitats i en risc d'exclusió, a través de la realització d'operacions de suport logístic i productiu per a d'altres empreses. Els patrons fundadors són CILSA, CTC Ingenieria Dedicada, ADES (Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social), Proseguir i Concatel.

A final del 2008 la fundació comptava amb 182 llocs de treball (158 de mitjana), un 27% més que l'any anterior, i 5 a l'Empresa d'Inserció Codec, que depèn de l'entitat. El personal amb discapacitat que treballa a Cares està format per un 56% d'afectats per retard mental, un 13% per malaltia mental, un 26% amb discapacitat física i un 5% amb discapacitat sensorial.

Enguany l'entrada de **nous projectes** ha compensat la disminució de la dinàmica d'altres. Les activitats predominants a Cares han estat de suport logístic, com ara emmagatzematge, manipulacions per a embalatge, i logística inversa; i de suport productiu com ara acoblament. Amb la gestió de 23.100 m<sup>2</sup> d'instal·lacions -13.600 dels quals a la ZAL Barcelona i a la ZAL Prat- Cares ha obtingut uns ingressos totals de 6,7 milions d'euros, un increment del 23,11%, i un excedent positiu de 122.000 euros, segons les dades provisionals pendents de tancament.

Pel que fa a la **promoció**, destaca la presència de l'entitat al Saló Internacional de la Logística de Barcelona (SIL) juntament amb l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i CILSA, l'actualització de la web [www.fundaciocares.com](http://www.fundaciocares.com), i l'elaboració d'un nou catàleg en suport USB i edició limitada impresa.





Les actuacions de formació dirigides a comandaments han inclòs la gestió de recursos humans, la gestió d'operacions, un màster en serveis socials, la Jornada de Bones Pràctiques a la federació APPS (Federació Catalana Pro Persones amb Discapacitat Intel·lectual) i la Jornada de Riscos Laborals de l'APB. Per a operaris s'han realitzat cursos de manipulador d'aliments, carretoner, prevenció de riscos en serveis actius i nous, riscos i instruccions en cas d'emergència, portapalets elèctric, polivalència en llocs de treball, i mesures d'emergència.

L'entitat ha seguit molt activa quant a **accions socials**, entre les quals destaquen les xerrades als pares sobre tutela, sexe-afectivitat i germans, l'edició de la revista interna trimestral, i la participació en el desenvolupament de la Fundació Logística Justa i el patronat de FUSEAT (Fundació Privada Serveis d'Atenció Tutelar).

D'altra banda, el Club Esportiu Fundació Cares ha continuat prenent part amb l'equip de futbol sala a la Lliga Catalana, 2a divisió, grup 3 de l'Acèll (Federació Catalana d'Esports per a Disminuïts Psíquics) i ha creat un equip de petanca que també juga a l'Acèll. A més, al juliol es va dur a terme una jornada d'*outdoor training* en canal Olímpic, i alguns treballadors de la fundació van assistir al Special Olímpics.

## FUNDACIÓ LOGÍSTICA JUSTA

La Fundació Logística Justa pretén impulsar la cooperació internacional per al desenvolupament i foment econòmic del comerç just i l'economia social a través de l'optimització del procés logístic, amb l'objectiu de potenciar el progrés i la sostenibilitat dels productors de les comunitats dels països més desfavorits. Per aconseguir-ho, facilita l'enviament d'excedents dels mercats occidentals als països amb més carències i necessitats; dóna suport a les entitats de cooperació internacional i ajuda humanitària per millorar la seva gestió logística i les tasques de resposta immediata, i sensibilitza el món empresarial sobre la necessitat d'implantar polítiques de responsabilitat social corporativa (RSC).

El Port de Barcelona col·labora des dels seus inicis amb la Fundació, el patronat del qual està format per l'associació Global Humanitària, Fundació Cares, CTC Ingenieria Dedicada, ADES (Asociación para el desarrollo de la economía social), Fundació Seur i Fundació SEMG Solidaria. També s'han signat acords de col·laboració amb diverses entitats, entre elles Bombers Units sense Fronteres (BUSF), per donar suport logístic als seus enviaments.



## Cooperació internacional i social

Entre les actuacions de cooperació internacional dutes a terme el 2008 destaquen:

- Enviament d'un contenidor de la Fundació SEMG Solidaria amb material sanitari a l'Hospital Sandino de Managua (Nicaragua).
- Enviament d'un contenidor de l'Associació FISC Aragón amb material de suport escolar a Nicaragua.
- Enviament d'un contenidor de l'Associació FAPCI amb material escolar i didàctic a Callao (Perú).

Tot seguint les pautes marcades des de la constitució de la Fundació, aquesta incorpora continuament nous proveïdors en les activitats de *trading social*, amb l'objectiu d'oferir més possibilitats al major nombre de grups artesanals dels països del sud de comercialitzar els seus productes a tot el món, en condicions de mercat.

Aquest any, a més de les entitats dels països ja participants -com l'Índia, Colòmbia, Bangladesh, Bolívia, Nepal, etc.- s'han incorporat organitzacions de Vietnam i Cambodja, que treballen des de fa molts anys en els àmbits del comerç just i l'economia solidària. Es tracta de:

- Cooperativa de dones de Hanoi (Vietnam), dedicada a treballar la ceràmica de la llar.
- Cooperativa de dones de Ho Chi Minh (Vietnam), que dóna feina a més de 60 famílies i el sector del qual és la confecció de roba i accessoris per a la dona.
- Grup artesanal de Phnom Penh (Cambodja), que treballa principalment amb col·lectius d'alt risc d'exclusió social i que fabrica material escolar i d'empreses (carpetes, llibretes...) de bambú i rotang.

Un fet destacable i diferencial per reforçar encara més la cadena de valor del comerç just, és que Logística Justa realitza tots els seus treballs de manipulació i embalatge amb Centres Especials d'Ocupació per a persones amb discapacitat, amb l'objecte d'afavorir la seva integració laboral i aconseguir sensibilitzar les administracions públiques i privades sobre



les possibilitats de desenvolupament d'aquests col·lectius. Durant els darrers dos anys, i en col·laboració amb dos centres de persones amb discapacitat (CETS), la fundació ha confeccionat 150.000 peces del "Mocador Solidari de la Mercè", que l'Ajuntament de Barcelona regala a la ciutadania.

### Consultoria

L'activitat de consultoria està també molt assentada a la fundació, gràcies al fet que cada vegada més empreses tenen en compte la responsabilitat social corporativa (RSC) en les seves estratègies empresarials i amplien les seves bones pràctiques en l'àmbit social, mediambiental i econòmic. Durant aquest exercici, a més d'intensificar la seva col·laboració amb les entitats amb què ja treballava, Logística Justa l'ha ampliat al GIS (Gestió i Serveis S.A.), entitat que entre altres centres gestiona el World Trade Center de Barcelona.

Quant al treball amb l'Autoritat Portuària de Barcelona, a part de la col·laboració habitual en matèria d'RSC, s'han dut a terme iniciatives complementàries per a la Comunitat Logística Portuària, com ara:

- Participació en el Saló Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona.
- Participació com a ponent de la taula rodona llatinoamericana en el Congrés de la

Sociedad Española de Medicina General, celebrat a Oviedo.

- Participació a les Jornades de Logística Solidària de la Fundació Seur, a Madrid.
- Participació, juntament amb la Fundació Cares, a la Jornada de Responsabilitat Social Corporativa organitzada pel Port de Barcelona.

### PORT VELL

El Port Vell demostra any rere any que la convivència de les activitats lúdiques, la cultura, els negocis, els esports, la pesca professional i la reparació d'embarcacions no només és factible, sinó que resulta necessària per a la creació de sinergies i la satisfacció d'empreses i serveis concessionaris, ciutadans i visitants.

Aquests darrers troben al Port Vell una oferta eclèctica, reforçada per les **activitats temporals i les actuacions promocionals** d'empreses privades i públiques, que cada cop més reconeixen aquest espai com un escenari privilegiat en una situació única. Algunes de les activitats que ha allotjat el Port Vell durant el 2008 han estat noves –com la festa del 25 aniversari del Casal dels Infants del Raval, l'homenatge a Josep Carreras per part de la Fundació Liceu de Barcelona, la promoció de la Comunitat d'Andalusia, l'aniversari de l'ONCE i la seva Fundació, i la desfilada de moda de Mango en el marc del Bread & Butter-; mentre que d'altres ja tenen la categoria de clàssiques. Es tracta, per exemple, de la Fira del Vi i el Cava, el Circ Raluy, la Travessia Nedant del Port de Barcelona, i les regates Zegna, Godó, La Ruta de la Sal, el trofeu Copa Nadal i La Mercè a la Mar. Però, el que ha fet del 2008 un any excepcional quant a aquests tipus d'activitats ha estat la finalització de la regata Barcelona World Race, amb l'arribada a la meta de les embarcacions participants.

En l'àmbit cultural, el Museu Marítim i el Museu d'Història de Catalunya han tingut una vegada més un paper protagonista. A més, el Port de Barcelona, el Consorci de les Drassanes i el Consorci del Far han unit esforços entorn una sèrie de projectes sobre les activitats relacionades amb el mar. Aquests projectes, vinculats amb plans pedagògics, tenen com a finalitat principal la difusió i la preservació dels valors del present i del passat de la cultura marítima, així com afavorir un nou plantejament de les relacions entre la societat civil i el món marítim.

D'altra banda, el Port Vell mira el futur tot plantejant activitats innovadores i la reconversió i adaptació d'espais i concessions a noves necessitats. Al **moll de Pescadors**, per exemple, els canvis projectats impliquen una obertura a la ciutat tant del negoci com de

#### FREQÜENTACIÓ PORT VELL 2008

Club Natació Barcelona	<b>8.383 socis</b>
Museu d'Història de Catalunya	<b>221.998 visitants</b>
Museum Marítim	<b>1.097.040 visites totals</b> <b>332.405 a les exposicions</b>
Marina Port Vell	<b>1.598 vaixells amarrats de 6 m a 130 m</b>
Club Natació Atlètic Barceloneta	<b>12.096 socis</b> <b>759.000 accessos al recinte</b>
Las Golondrinas	<b>272.092 passatgers</b>
Consorci El Far	<b>72.726 usuaris</b>
Imax Port Vell	<b>440.540 espectadors</b>
L'Aquàrium de Barcelona	<b>1.650.000 visitants</b>
Maremagnum	<b>13 milions de visitants</b>

la cultura de l'àrea, fins ara tancada als visitants. Aquest plantejament generarà un nou dinamisme i suposarà un nou punt d'atracció i una regeneració de la zona que posaran al dia i beneficiaran el sector pesquer i el barri de la Barceloneta.

També hi ha en marxa la **remodelació de la plaça del Mar, el passeig Marítim i el passeig Joan de Borbó** fins a la nova bocana, treballs que es conclouran al 2009 i suposaran per a la ciutat una millorada zona de passeig i d'unió entre totes les platges. Els espais generats en el seu moment per construir la bocana Nord inclouran, a més, noves activitats: les relacionades amb l'hotel Vela, que s'inaugurarà l'any vinent, i les noves àrees d'ús públic en primera línia de mar.

Precisament aquesta combinació d'activitats, unida a la implicació de les empreses concessionàries i l'atractiu de la ubicació, ha afavorit que anualment passin pel Port Vell 16 milions de visitants. La posada en marxa de nous projectes donarà previsiblement un vigor encara més gran a aquest espai. El Port Vell és conscient que per consolidar-se com a escenari privilegiat de la trobada del port amb la ciutat necessita el suport, l'estímul, l'acceptació i la complicitat de tota la societat civil, i en aquesta línia orienta la seva estratègia.

## **WORLD TRADE CENTER BARCELONA**

El World Trade Center (WTC) Barcelona es consolida com un centre de negocis de referència a la ciutat comtal, tal com demostra el 99% d'ocupació dels 40.000 m<sup>2</sup> d'oficines de lloguer amb què ha tancat el 2008.

L'operació immobiliària més destacada de l'any ha estat l'inici del trasllat progressiu de les oficines de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), des del Portal de la Pau i l'edifici ASTA a diverses plantes del complex. Es preveu que aquest procés, que suposarà l'ocupació d'uns 6.000 m<sup>2</sup>, es completi al llarg del 2009. Altres empreses que han instal·lat les seves oficines a WTC Barcelona són Freeway Design, Candis Hispania i Favourite Network.

El Centre de Congressos del WTC Barcelona ha estat l'espai escollit per celebrar prop de 400 actes, que han aplegat unes 59.000 persones durant aquest exercici. D'aquests, l'esdeveniment més destacat ha estat la inauguració de l'Ericsson 3, un dels dos vaixells d'aquesta marca sueca que han participat en la prestigiosa regata de volta al món Volvo Ocean Race. La inauguració va comptar amb gairebé 1.500 assistents tot coincidint amb la celebració del GSMA Mobile World Congress.

A més, el Centre de Congressos també ha acollit, entre d'altres, el Global China Business Meeting, la VII Conferència Internacional ASPO (associació per a l'estudi dels pics de petroli i gas), el Tercer Congrés Anual Europeu de Wireless i Ciutats Digitals, el XX Congrés de Cardiologia i el XXIII Congrés del Cafè.

Altres empreses que han utilitzat les instal·lacions del WTC Barcelona per celebrar reunions o actes han estat: Hewlett Packard, Microsoft, Vodafone, BASF, Esteve, Novartis, Danone, Procter&Gamble, Banc Sabadell, Caixa Catalunya, Mercedes Benz, Zurich, Gas Natural, Renfe, Puig, Universitat Pompeu Fabra, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona.

Entre les millores realitzades enguany al centre de negocis destaquen el nou sistema de senyalització i direccionament de vehicles del pàrquing i la inversió en mitjans audiovisuals per a les sales de congressos. A més, fidel a la filosofia d'oferir el millor servei possible als seus clients, WTC Barcelona ha signat convenis de col·laboració amb empreses de gestió de centres esportius i de comercialització de productes culturals per oferir descomptes als treballadors del centre. Tots aquests avantatges i altres informacions d'interès es comuniquen a través de l'E-news, la revista electrònica que aquest centre de negocis difon cada dos mesos via correu electrònic.

WTC Barcelona és membre de la WTC Association, una organització internacional apolítica i sense ànim de lucre creada el 1970 que, sota el lema *peace and stability through trade*, té com a objectiu promoure el comerç internacional i propiciar l'ajuda mútua i la cooperació entre els socis, per tal de contribuir al desenvolupament de les nacions.







## **Evolució del tràfic**

**54** Passatgers a l'alça

**55** Mercaderies estables

**58** Impuls del tràfic ferroviari

# Evolució del tràfic

El balanç del tràfic del Port de Barcelona en l'exercici 2008 ha estat marcat per tres factors principals: el notable creixement dels passatgers (+12,4%); el manteniment del tràfic total en tones (+0,82%), estable respecte al 2007, i un important increment de la quota ferroviària de mercaderies, principalment en contenidors i vehicles.

## Passatgers a l'alça

L'evolució dels passatgers ha estat la més positiva dels diferents tràfics que anualment passen pel Port i un total de 3.236.976 persones han arribat o sortit del Port a bord dels ferris de línia regular i dels vaixells de creuers.

El sector dels **creuers turístics** ha registrat el creixement més rellevant, un 17,5%, que ha permès arribar a la xifra de 2.074.554 passatgers. Amb aquest resultat el Port de Barcelona assoleix un nou rècord amb el qual consolida el seu lideratge en tràfic de creuers al Mediterrani i avança posicions en el rànquing mundial, on ja és cinquè només precedit pels quatre grans ports turístics del Carib –Miami, Port Canaveral i Port Everglades (a l'estat nord-americà de Florida)- i el port mexicà de Cozumel.

Destaca que del volum total de creueristes del Port de Barcelona, el 56% són passatgers de *turnaround* (és a dir, que inicien i/o acaben la ruta turística en aquest port, on es produeix



l'operativa d'embarcament o desembarcament). Aquesta proporció resulta especialment significativa si es considera que els passatgers d'aquest tipus són els que aporten més riquesa a l'economia local, ja que passen més temps a la ciutat.

Els **ferris de línia regular** han donat servei a un total d'1.162.422 passatgers, xifra que suposa un increment del 4,3% respecte a l'any anterior. A la positiva evolució del flux de passatgers han contribuït els serveis de transport marítim de curta distància -o *short sea shipping* (SSS)- que connecten la capital catalana amb els ports italians de Gènova, Civitavecchia (Roma) i Livorno. Aquestes rutes han registrat un total de 396.477 usuaris, un 26,6% més que l'any anterior.

També ha destacat el dinamisme del cabotatge amb el nord d'Àfrica, principalment amb la consolidació de la línia que enllaça Barcelona amb el port marroquí de Tànger, que amb un augment del 94% ha sumat un total de 41.634 passatgers.

## Mercaderies estables

Pel que fa a l'apartat de mercaderies, les més de trenta terminals del Port de Barcelona han manipulat un total de 51,8 milions de tones, inclosos avituallament i pesca. Aquesta xifra suposa un lleuger increment (+0,87%) respecte

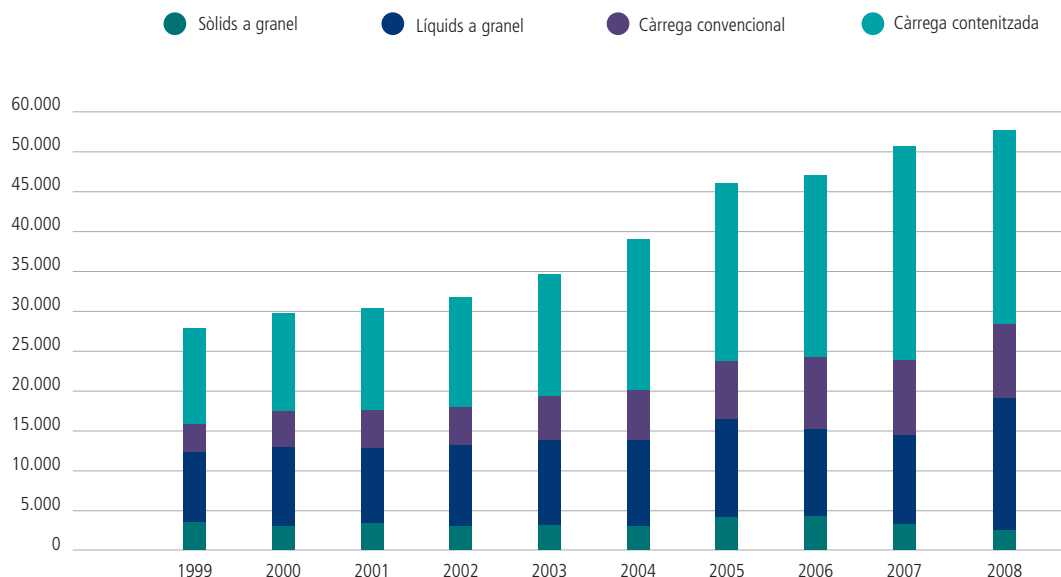


l'any 2007, tot i el descens del transport marítim de mercaderies que s'ha produït a escala global com a conseqüència de la desacceleració econòmica iniciada el 2008.

En aquest context destaca el comportament ascendent de diversos tràfics del Port de Barcelona malgrat la contracció mundial de les càrregues. És el cas dels granel líquids, que integren principalment els recursos energètics com ara el gas natural o els productes petroquímics. Aquest tràfic ha crescut un 10% durant l'any 2008, i ha assolit un volum total de 12,1 milions de tones manipulades.

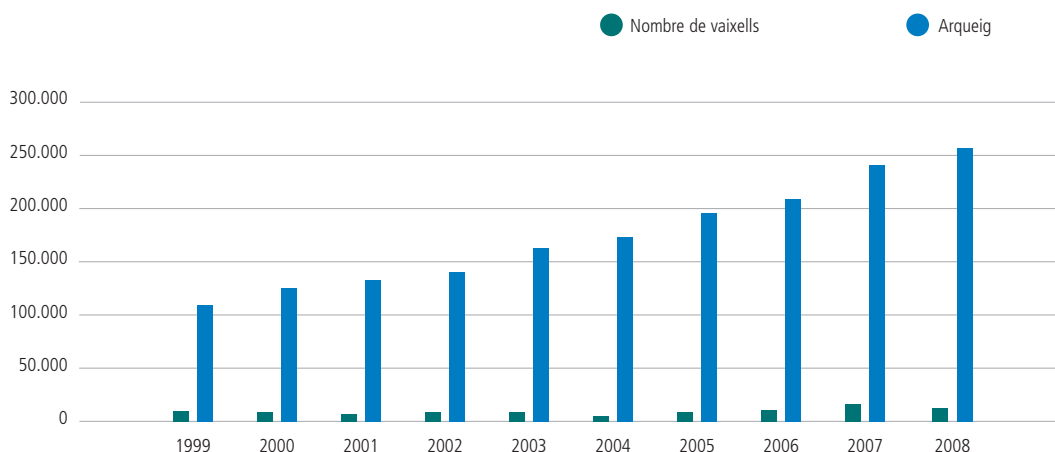
La càrrega general s'ha situat en 34,9 milions de tones, pràcticament en el mateix nivell que l'any anterior. La càrrega contenitzada

ESTRUCTURA DEL TRÀFIC DE MERCADERIES, 1999-2008 (Milers de tones)



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Càrrega contenitzada	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156
Càrrega convencional	3.792	4.596	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768	9.778
Líquids a granel	8.500	8.966	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991	12.105
Sòlids a granel	4.053	3.254	3.818	3.383	3.698	3.468	4.052	4.108	3.870	3.506
<b>Total</b>	<b>27.877</b>	<b>29.805</b>	<b>31.469</b>	<b>32.608</b>	<b>34.775</b>	<b>39.320</b>	<b>43.837</b>	<b>46.407</b>	<b>50.046</b>	<b>50.545</b>

## EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE VAIXELLS, 1999-2008 (Milers de tones)



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de vaixells	9204	9138	8651	8993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582
Arqueig	118.697	129.158	132.121	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340

—és a dir, el tràfic més destacat inclòs en l'apartat de càrrega general— ha patit un lleuger retrocés (-1,6%) respecte del 2007, i s'ha situat en 2.569.549 milions de TEU (unitat de mesura equivalent a un contenidor de 20 peus).

Per àrees geogràfiques, la zona d'Extrem Orient i Japó absorbeix la principal quota de mercat del Port de Barcelona, ja que el 2008 prop de 600.000 TEU manipulats al recinte portuari van tenir com a origen o destinació algun dels països que conformen aquesta regió. En termes comparatius amb el 2007, la càrrega relacionada amb aquesta àrea geogràfica va créixer un 6%. En concret, la

Xina és el principal soci comercial del Port, ja que el 23,3% de contenidors que passen per les terminals barcelonines procedeix del gegant asiàtic o va dirigit a aquell país.

Tot i la força que en termes absoluts representa el mercat d'Àsia, cal destacar el dinamisme experimentat pel nord d'Àfrica durant l'exercici. El tràfic del Port de Barcelona amb aquesta regió, que ha estat objecte de dues missions comercials al Marroc i a Algèria durant l'exercici, es va incrementar un 31%, d'acord amb les xifres de tancament. En total el port català va transportar 304.873 TEU amb origen o destinació als mercats nord-africans.

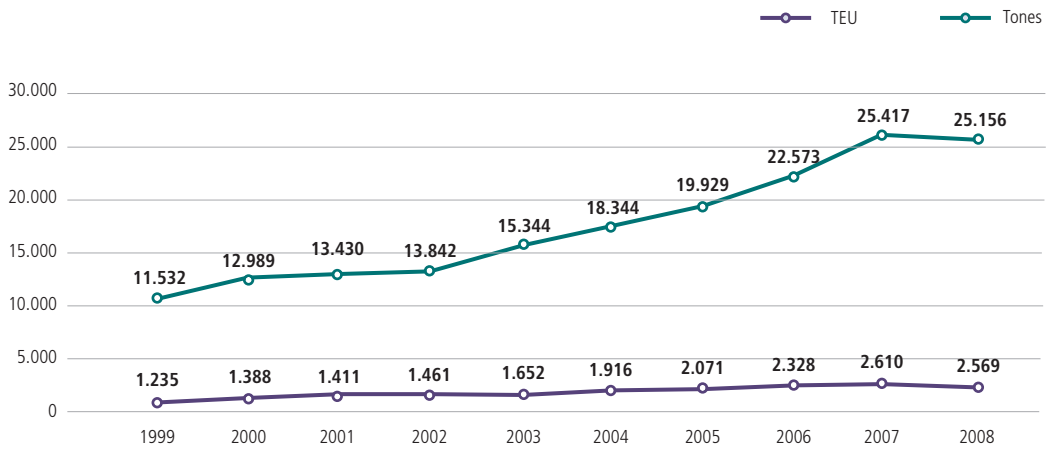
## EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE MERCADERIES PER TIPUS DE NAVEGACIÓ, 1999-2008 (Milers de tones)



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Exterior	22.432	24.264	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474
Cabotatge	5.445	5.541	6.180	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071
<b>Total</b>	<b>27.877</b>	<b>29.805</b>	<b>31.469</b>	<b>32.608</b>	<b>34.775</b>	<b>39.321</b>	<b>43.837</b>	<b>46.406</b>	<b>50.046</b>	<b>50.545</b>



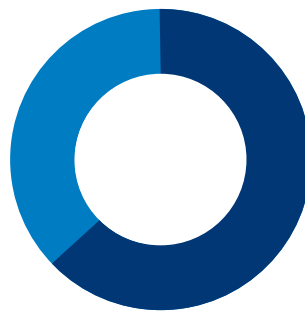
**EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE CÀRREGA GENERAL CONTENITZADA, 1999-2008 (Milers de tones i TEU)**



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tones	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156
TEU	1.235	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610	2.569

La influència de la reducció del consum i la producció ha afectat de manera especial el tràfic de vehicles nous, que ha patit el 2008 una reducció del 10,6% i ha acabat l'any amb un volum total de 716.306 automòbils manipulats. Gairebé el 90% d'aquest volum correspon al tràfic exterior. Tot i que durant el primer semestre l'evolució d'aquest tràfic va registrar magnituds positives (amb creixements percentuals de dos dígit fins al mes d'abril), el descens es va fer palès durant la segona meitat de l'exercici. El mes en què es van moure més vehicles va ser al febrer, amb 76.902 unitats.

**PARTICIPACIÓ DE LA CÀRREGA GENERAL EN EL TRÀFIC TOTAL 2008 (Milers de tones)**



- Càrrega general: **34.934**  
69%
- Resta tràfic: **15.611**  
31%



D'altra banda, el transport de mercaderies en les línies de SSS ha experimentat una evolució positiva, ha passat de les 109.332 UTI transportades el 2007 a les 117.769 UTI del 2008, xifra que es tradueix en un increment del 7,7%. La UTI és una unitat de mesura equivalent a un mitjà de transport terrestre, autopropulsat o no, com ara els remolcs, camions, plataformes, furgons frigorífics, etc.

## Impuls del tràfic ferroviari

El creixement del tràfic ferroviari, tant de contenidors com de vehicles, és una de les notes més destacables del balanç del 2008. Alhora, és un indicador de l'avanç del Port i els diversos agents implicats en l'aposta ferma per engrandir el *hinterland* portuari mitjançant unes connexions intermodals que suposin un increment del volum de càrrega transportada per tren.

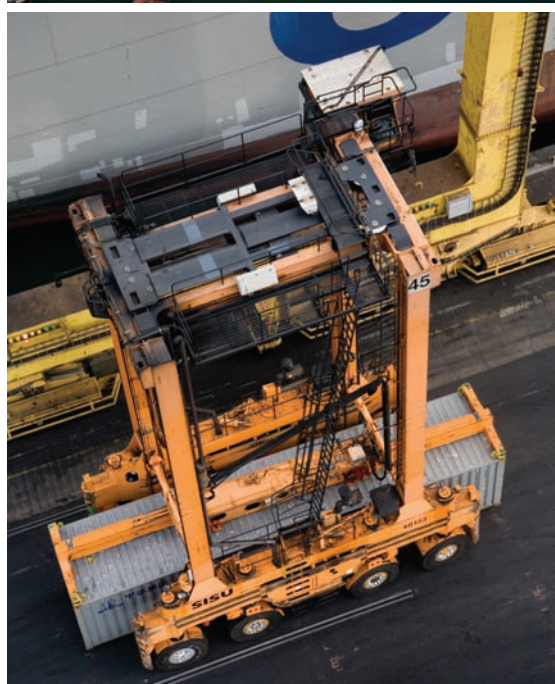
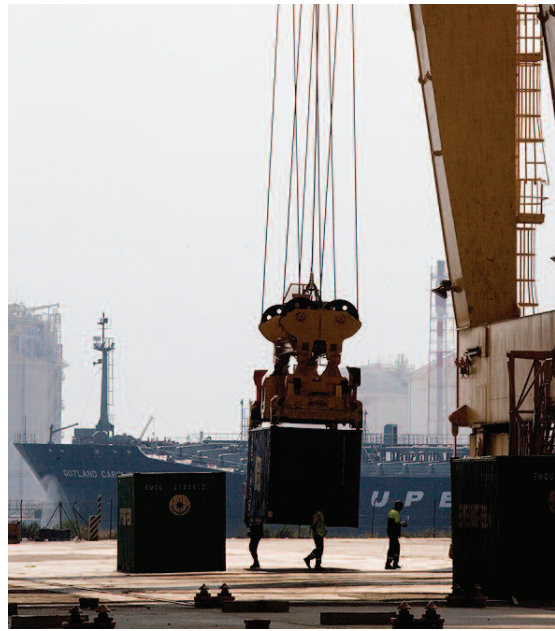
Al llarg del 2008 un total de 52.562 TEU han sortit o entrat al Port de Barcelona mitjançant el transport ferroviari, un increment proper al 26% respecte a l'any 2007, en què es van moure per aquest sistema 41.770 TEU. Els mesos més dinàmics pel que fa al tren s'han concentrat a l'estiu i a la tardor i han tingut el seu punt àlgid al mes d'octubre, amb més de 7.000 TEU transportats. Dos corredors de càrrega acumulen bona part del tràfic i es desmarquen amb diferència de la resta en quantitat de contenidors: el corredor que connecta amb el centre de la Península despunta en primer lloc, amb el 33,3% del global de TEU de transport ferroviari, mentre que la connexió amb l'àrea de Saragossa representa el 32%.

En el tràfic de vehicles per ferrocarril és on el Port de Barcelona ha aconseguit el creixement més rellevant, un 34% respecte el 2007. Així, enguany han estat traslladats per tren un total de 156.188 vehicles, fet al qual ha contribuït de manera molt favorable l'enllaç ferroviari entre la factoria de SEAT a Martorell i el Port de Barcelona, iniciat fa poc més d'un any.

### TRÀFIC DE UTI\* (U) PER NAVEGACIÓ

	2007	2008	% variació
Importació	145.117	118.917	-18,05
Exportació	368.329	324.217	-11,98
Trànsit	184.397	192.888	4,60

\*UTI: es considera UTI tot aquell mitjà, autopropulsat o no, que és utilitzat directament o indirectament, com a mitjà de transport terrestre (Ex: remolcs, plataformes, camions, furgons frigorífics...). No es consideren inclosos els contenidors.



**EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC D'AUTOMÒBILS, 2004-2008 (Nombre de vehicles)**

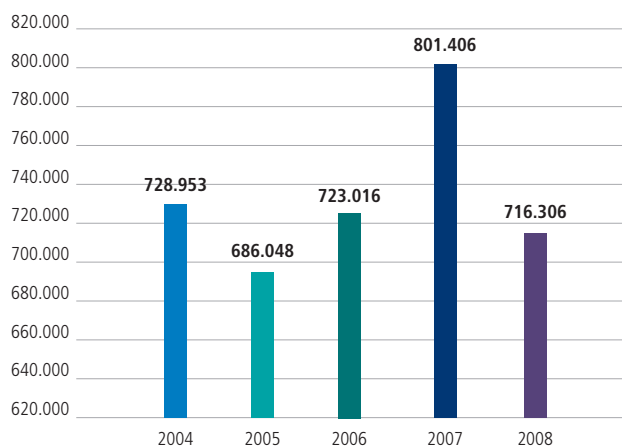
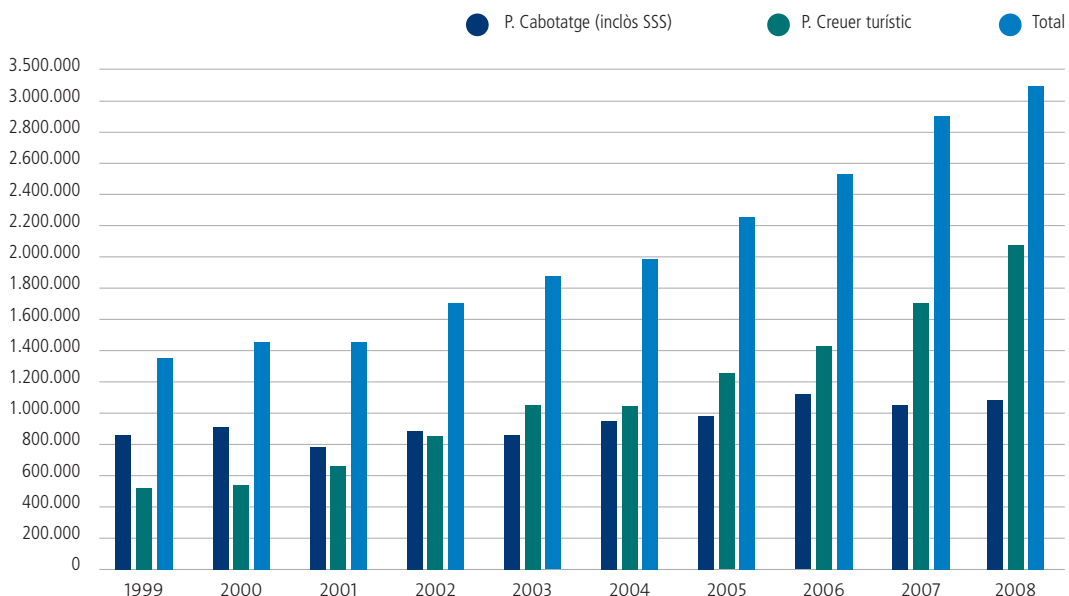
	2004	2005	2006	2007	2008
Vehicles	728.953	686.048	723.016	801.406	716.306

**Tràfic d'automòbils per navegació**

	2007	2008	% variació
Cabotatge	103.563	80.284	-22,48
Internacional	697.843	636.022	-8,86

**Tràfic internacional d'automòbils**

	2007	2008	% variació
Importació	145.117	118.917	-18,05
Exportació	368.329	324.217	-11,98
Trànsit	184.397	192.888	4,60

**VEHICLES**

**EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE PASSATGERS, 1999-2008**


	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
P. Cabotatge	836.656	847.973	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026	1.162.422
P. Creuer turístic	541.596	576.648	652.800	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838	2.074.554
<b>Total</b>	<b>1.378.252</b>	<b>1.424.621</b>	<b>1.443.060</b>	<b>1.690.524</b>	<b>1.869.967</b>	<b>1.968.193</b>	<b>2.208.330</b>	<b>2.538.751</b>	<b>2.879.864</b>	<b>3.236.976</b>



33

SISU

CANTAI  
4251

CANTAI  
4251

FSCU 446987 4261  
www.florens.com

MAX. GROSS	31,500	KG
TARE	7,100	KG
	3,700	KG
	8,200	KG

MAX. CARGO	24,400	KG
CU. CAP.	67.7	CU. M.
	2,390	CBFT



## Exercici econòmic i financer

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

# Exercici econòmic i financer

## NOUS CRITERIS

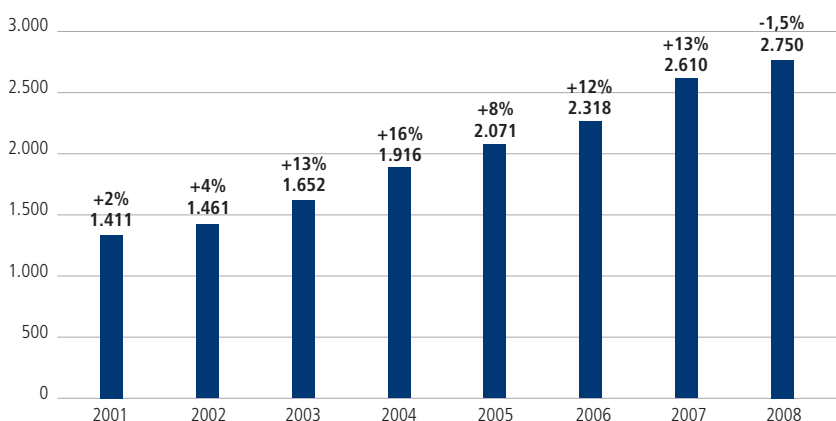
Des de l'1 de gener de 2008 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) té l'obligació d'aplicar el nou Pla General de Comptabilitat aprovat pel Reial decret 1514/2007, de 16 de novembre. El nou pla, que substitueix el de 1990, constitueix el desenvolupament reglamentari en matèria de comptes anuals individuals de la legislació mercantil i ha estat objecte d'una profunda modificació per tal d'harmonitzar la normativa espanyola en aquesta matèria als nous plantejaments europeus. L'adaptació dels models de balanç i del compte de pèrdues i guanys del 2008 als nous criteris comptables ha comportat que les seves partides econòmiques no siguin comparables amb les de l'exercici anterior.

Des del mes de maig del 2008, i en compliment de l'entrada en vigor de la Llei 31/2007, l'APB ja no liquida la taxa dels serveis generals (TSG) simultàniament a les taxes vinculades al domini públic i a la utilització especial de les instal·lacions portuàries. En la seva disposició final sisena, aquesta llei estableix la supressió de la TSG i la modificació de les quanties de les taxes assenyalades, per la qual aquestes s'incrementen d'un 20%. Per aquest motiu, aquest informe inclou un quadre per homogeneïtzar l'única comparativa anual que fa referència als ingressos de les taxes portuàries.

### IMPORT DE LA XIFRA DE NEGOCI (Milers d'euros)

	2008	2007	Var	%Var
<b>Taxes portuàries</b>	<b>161.493</b>	<b>155.934</b>	<b>5.559</b>	<b>4%</b>
Taxes i serveis a vaixells	32.017	31.510	507	2%
Taxes i serveis a mercaderies	49.446	49.856	-410	-1%
Taxes i serveis a passatgers	7.165	6.151	1.014	16%
Taxes i serveis a la pesca fresca	201	239	-38	-16%
Taxes i serveis de les embarcacions esportives	504	493	11	2%
Taxes i serveis a les concessions	72.066	67.625	4.441	7%
Altres taxes per l'aprofitament del domini públic	94	60	34	57%
Altres ingressos de negoci	4.635	4.804	-169	-4%
<b>Total</b>	<b>166.128</b>	<b>160.738</b>	<b>5.390</b>	<b>3%</b>

### EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE TEU (Milers)



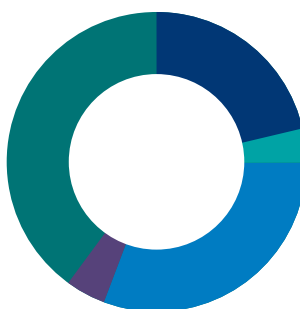
Tot i la forta davallada dels tràfics registrada durant l'últim trimestre de l'exercici la **xifra de negoci de l'APB** ha experimentat el 2008 un creixement anual del 3% fins a assolir un total de 166,1 milions d'euros.

Aquesta variació s'ha calculat aplicant el nou criteri comptable als ingressos dels dos exercicis. Això explica que l'import de la xifra de negoci del 2007 difereixi lleugerament de la que apareix als comptes de l'any anterior, comptabilitzat segons el pla antic, l'utilitzat als gràfics d'evolució dels indicadors principals durant els darrers vuit anys.

El volum total de tràfic del Port de Barcelona ha sumat 50,5 milions de tones, un lleuger increment de l'1% respecte de l'any anterior, mentre que el tràfic de contenidors s'ha situat en 2.569.549 TEU, un 1,6% per sota del registre del 2007. En conseqüència, els ingressos per les taxes i serveis a les mercaderies gairebé s'han mantingut al nivell del 2007 i els relatius als vaixells han crescut un 2%.

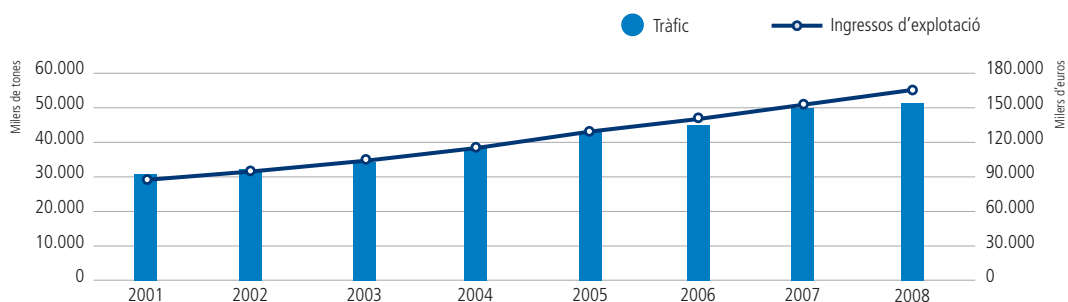
#### IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI 2008

166.128 Milers d'euros



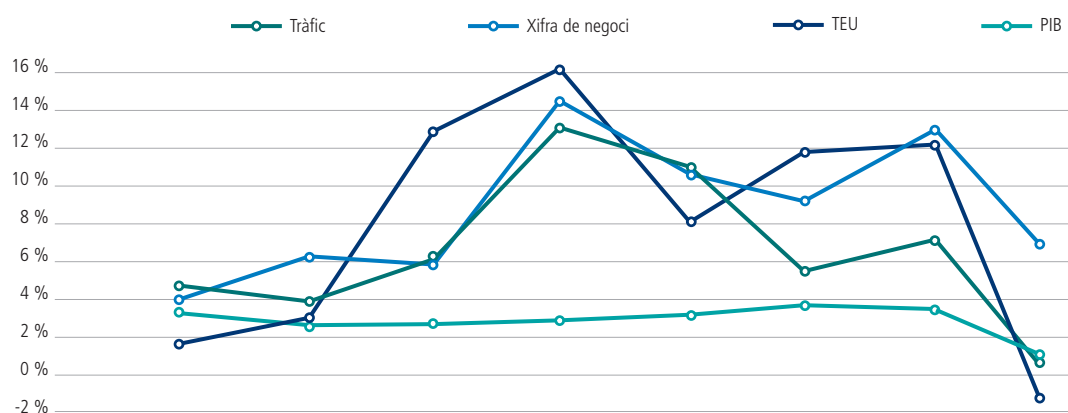
- Taxes i serveis a les concessions: **43%**
- Taxes i serveis a vaixells: **20%**
- Taxes i serveis a passatgers: **4%**
- Taxes i serveis a mercaderies: **30%**
- Resta de taxes i tarifes: **3%**

#### EVOLUCIÓ DELS INGRESSOS I DEL VOLUM DE TRÀFIC



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tràfic (Milers de tones)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545
Ingressos d'exploatació (Milers d'euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913	166.128

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



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tràfic	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8	1,0
Xifra de negoci	4,0	6,5	6,4	14,6	11,4	8,9	13,5	5,1
TEU	1,7	3,5	13,1	16,0	8,1	11,9	12,6	-1,5
PIB	3,6	2,7	3,1	3,3	3,6	3,9	3,8	1,2

D'altra banda, el bon comportament del tràfic de passatgers, amb 3,2 milions de persones que han passat pel port durant aquest exercici, ha fet pujar un 16% els **ingressos** de la taxa corresponent. Els ingressos de les concessions del domini públic, per la seva part, s'han refermat com a primera font d'ingressos de l'entitat amb una participació del 43% en la xifra de negoci i un creixement del 7%.

Pel que fa a les **despeses**, les de personal han augmentat un 4% respecte de l'any anterior, mentre que les altres despeses d'exploració -els serveis exteriors- han generat un volum de despesa de 19,5 milions, un 33% superior a la del 2007.

El total de les dotacions a l'amortització de l'immobilitzat s'ha incrementat en un 28%, amb motiu de l'entrada en explotació dels dos primers trams del dic Sud, a finals del 2007, amb una inversió acumulada de 230 milions d'euros. Durant els mesos de setembre i octubre d'aquest exercici han entrat en operativa també el dic de l'Est i el tercer tram del dic Sud, que han significat una inversió total de 373 milions d'euros.

La ràtio d'absorció de les despeses corrents sobre l'import net de la xifra de negoci s'ha mantingut en el nivell dels darrers quatre anys, en un 31%.

#### Resultat financer 2008 (Milers d'euros)

Ingressos financers	10.380
Despeses financeres	(28.209)
Variació del valor raonable en instruments financers	(2.904)
Deteriorament i resultat per alteracions d'instruments financers	2.611
<b>Total</b>	<b>(18.122)</b>

L'augment de l'endeutament bancari per finançar l'ampliació del Port ha suposat unes pèrdues financeres de 18,1 milions d'euros, les quals han situat el **benefici net abans d'impostos** de l'exercici en 50,8 milions d'euros. El **cash flow** de l'exercici ha significat una generació de recursos per valor de 78,0 milions.

#### Resultat abans d'impostos 2008 (Milers d'euros)

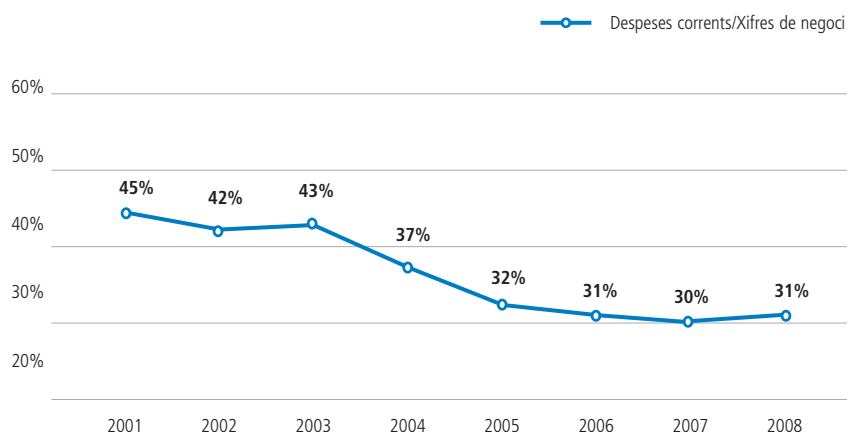
Resultat d'explotació	68.949
Resultat financer	(18.122)
<b>Total</b>	<b>50.827</b>

En l'àmbit de les **inversions**, l'entitat ha executat un volum de 161,2 milions d'euros, el 73% del qual s'ha destinat a les obres d'ampliació del Port. A la construcció del moll del Prat s'han destinat un total del 67,6 milions en el 2008.

#### RESULTAT D'EXPLOTACIÓ (Milers d'euros)

	2008
Import net de la xifra de negoci	166.128
Altres ingressos d'explotació	7.406
Despeses de personal	(31.397)
Altres despeses d'explotació	(48.598)
Amortitzacions de l'immobilitzat	(34.146)
Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres	4.103
Excés de provisions	6.488
Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat	1035
<b>Total</b>	<b>68.949</b>

#### RÀTIOS D'ABSORCIÓ D'INGRESSOS



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



Per cobrir les necessitats de finançament amb altres orígens de fons, la subvenció de capital del Fons de Cohesió Europeu destinada a finançar la construcció dels nous dics ha meritat un total de 8,7 milions d'euros durant aquest exercici. Quant a l'endeutament bancari, l'entitat ha obtingut orígens de fons per valor de 20 milions d'euros, segons:

- La subscripció d'un nou préstec del Banc Europeu d'Inversions, al mes de novembre, per valor de 45 milions.
- L'amortització de 25 milions del crèdit sindicat amb el Banc Santander i Dexia Sabadell.

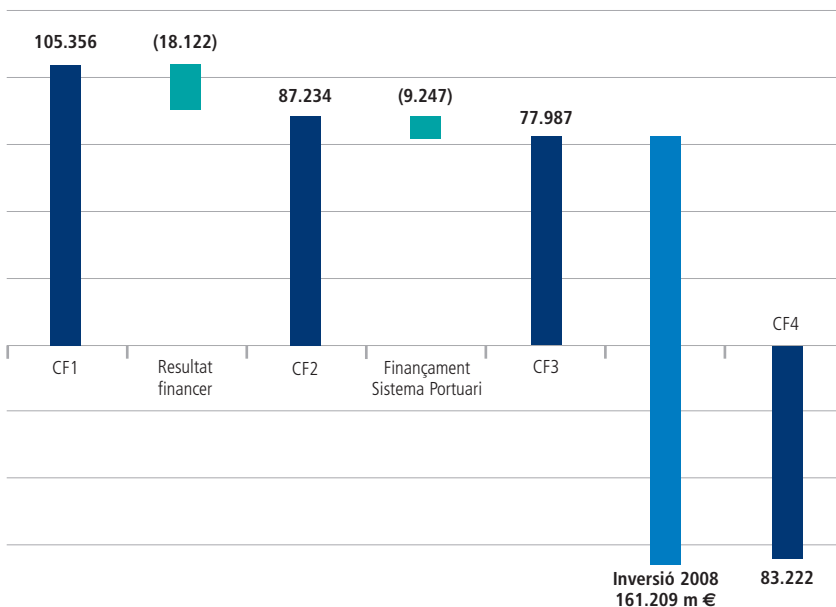
## Societats participades

En l'àmbit de les societats participades, les operacions més destacables que ha dut a terme l'APB durant el 2008 han estat:

- La sortida, al mes de febrer, de l'accionariat de la Societat Estatal d'Estiba i Desestiba del Port de Barcelona SA (Estibarna), per transformar-se en agrupació portuària d'interès econòmic, segons el que estableix la Disposició addicional 6a de la Llei 48/2003.

- L'adquisició, al mes de setembre, del 5% de la societat anònima d'economia mixta local Perpignan-Saint Charles Conteneur Terminal, encarregada del desenvolupament i la promoció de la terminal de Perpinyà-Saint Carles, amb el propòsit d'obtenir i consolidar la presència del Port de Barcelona a França.
- L'adquisició del 12% de la participació que –sobre un total del 17%– l'Entitat Pública Empresarial de Sòl (SEPES) tenia de la societat participada Centre Intermodal de Logística SA (CILSA). L'objectiu de l'operació, duta a terme a finals de l'exercici, ha estat consolidar la posició majoritària de l'APB, que d'aquesta manera passa a controlar-ne un 63%. D'altra banda, els accionistes de CILSA han concedit a la societat un préstec participatiu de 15 milions d'euros, dels quals 9 milions han estat desemborsats per l'APB en proporció a la seva participació en el capital social.
- L'ajustament del 27% al 21,5% de la participació de l'APB a Terminal Marítima de Zaragoza SL (tmZ), com a conseqüència d'un augment de capital social desemborsat per la Direcció General d'Aragó.

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



CF1: *Cash Flow* abans del resultat financer i del finançament.

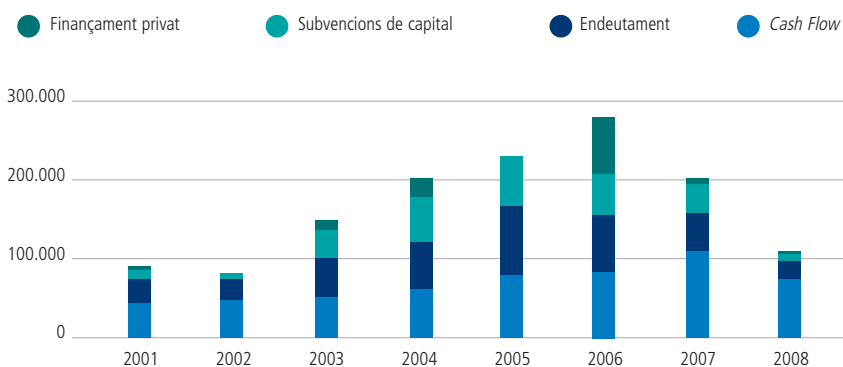
CF2: *Cash Flow* abans del finançament al Sistema Portuari.

CF3: *Cash Flow* net.

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

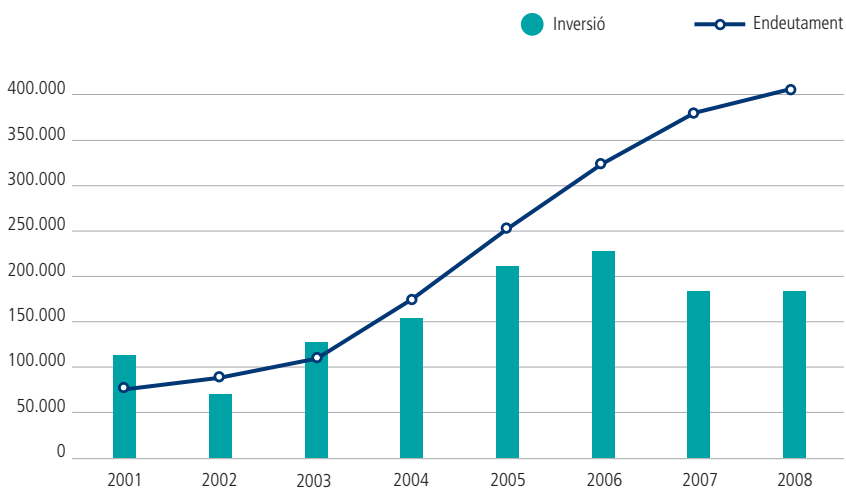
El concepte de finançament del Sistema Portuari inclou la despesa d'explotació del finançament de l'organisme públic Ports de l'Estat i l'aportació neta al Fons de Compensació Interportuari.

## FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS



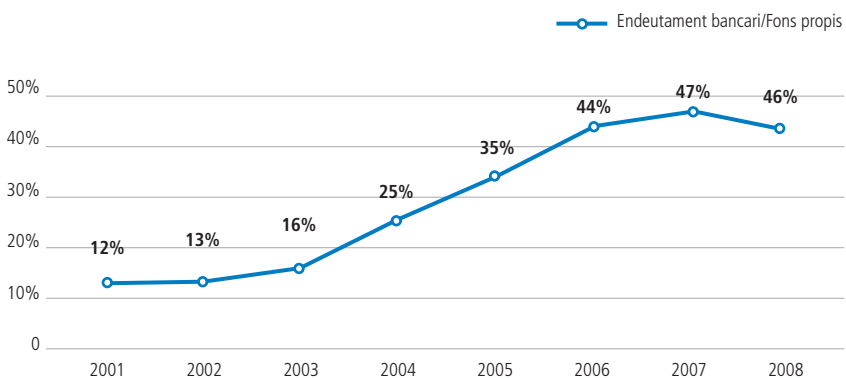
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Finançament privat	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350	4.000
Subvencions de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744	10.012
Endeutament	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000	20.000
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030	104.103	77.987

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

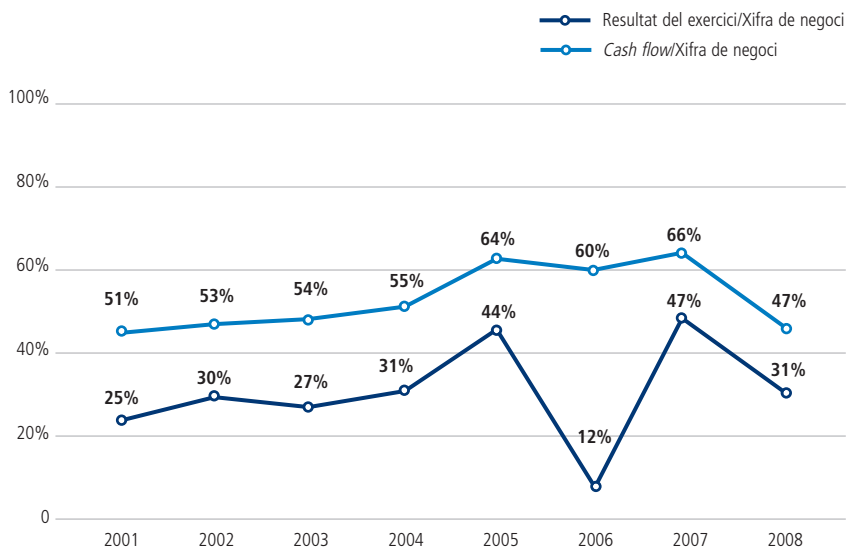


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Inversió	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006	186.758	161.209
Endeutament	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601	401.667

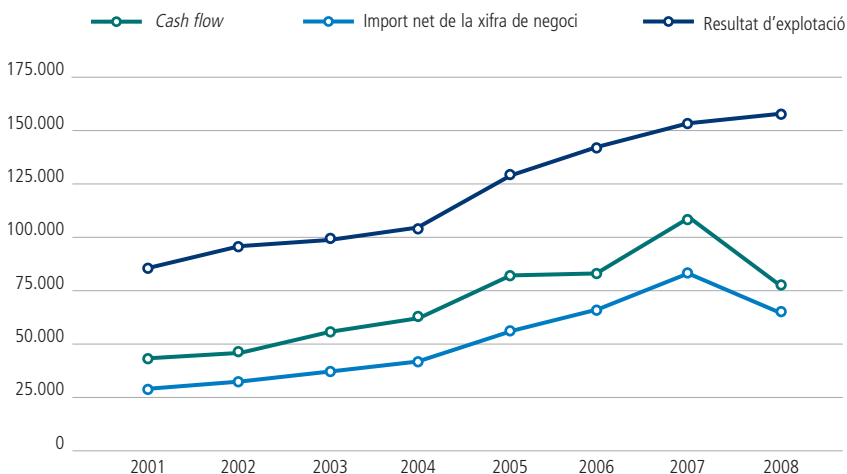
## EVOLUCIÓ DE LA RÀTIO D'ENDEUTAMENT



## RÀTIOS DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS

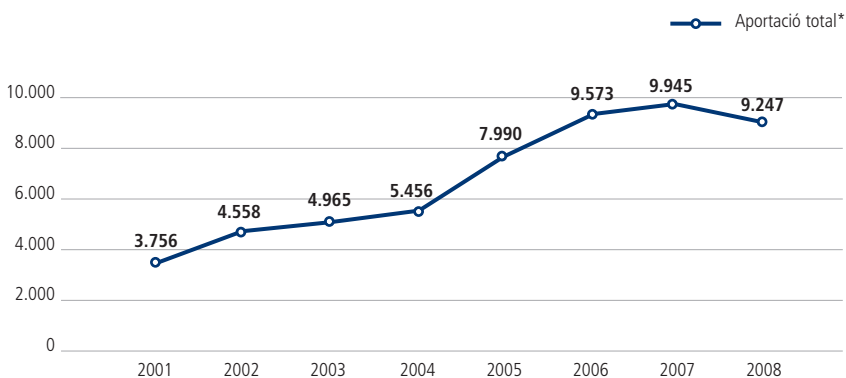


## EVOLUCIÓ DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS (Milers d'euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.868	104.102	77.987
Import net de la xifra de negoci	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.128
Resultat d'exploració	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949

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



\* Aportació net al Fons de Compensació Interportuari + Financament OPPE (Llei 48/2003)

**BALANÇ DE SITUACIÓ (Milers d'euros)**

	31-12-2008	01-01-2008		31-12-2008	01-01-2008
<b>ACTIU NO CORRENT</b>	<b>1.673.862</b>	<b>1.536.263</b>	<b>PATRIMONI NET</b>	<b>1.261.762</b>	<b>1.217.304</b>
<b>I. Immobilitzat intangible</b>	<b>15.181</b>	<b>16.013</b>	<b>Fons propis</b>	<b>874.526</b>	<b>823.750</b>
1. Propietat industrial i altre immobilitzat intangible	10.925	12.781	Patrimoni	512.743	512.743
2. Aplicacions informàtiques	4.256	3.232	Resultats acumulats	311.007	311.007
			Resultat de l'exercici	50.776	-
<b>II. Immobilitzat material</b>	<b>1.310.969</b>	<b>1.196.352</b>			
1. Terrenys i béns naturals	175.425	175.425	<b>Ajustaments per canvi de valor</b>	-	-
2. Construccions	949.058	541.772	Actius financers disponibles per a la venda	-	-
3. Equipaments i instal·lacions tècniques	2.630	2.819	Operacions de cobertura	-	-
4. Immobilitzat en curs i acomptes	171.089	465.701	Altres	-	-
5. Altre immobilitzat	12.767	10.635			
			<b>Subvencions, donacions i llegats rebuts</b>	<b>387.236</b>	<b>393.554</b>
<b>III. Inversions immobiliàries</b>	<b>219.576</b>	<b>222.230</b>	Subvencions oficials de capital	295.085	289.099
1. Terrenys	189.419	189.419	Donacions i llegats de capital	20	20
2. Construccions	30.157	32.811	Altres subvencions, donacions i llegats	12.052	13.172
			Aportacions dels concessionaris	80.079	91.263
<b>IV. Inversions en empreses grup i associades a lt</b>	<b>69.956</b>	<b>48.338</b>			
1. Instruments de patrimoni	60.112	47.364	<b>PASSIU NO CORRENT</b>	<b>490.094</b>	<b>453.479</b>
2. Crèdits a empreses	9.844	974			
<b>V. Inversions financeres a llarg termini</b>	<b>58.021</b>	<b>50.164</b>	<b>Provisions a llarg termini</b>	<b>16.953</b>	<b>15.674</b>
1. Instruments de patrimoni	1.601	1.443	Obligacions per prestacions al personal a llarg termini	-	-
2. Crèdits a tercers	233	248	Provisions per a responsabilitats	16.953	15.674
3. Ad. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	55.441	45.429	Altres provisions	-	-
4. Altres actius financers	746	3.044	Deutes a llarg termini	409.291	383.601
			Deutes amb entitats de crèdit	401.667	383.601
<b>VI. Actius per impostos diferits</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	Proveïdors d'immobilitzat a llarg termini	-	-
			Altres	7.624	-
<b>VII. Deutors comercials no corrents</b>	<b>159</b>	<b>3.166</b>			
			<b>Deutes amb empreses del grup i associades a lt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>ACTIU CORRENT</b>	<b>151.085</b>	<b>179.498</b>			
<b>I. Actius no corrents mantinguts per a la venda</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>Passius per impostos diferits</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>II. Existències</b>	<b>251</b>	<b>278</b>	<b>Periodificacions a llarg termini</b>	<b>63.850</b>	<b>54.204</b>
<b>III. Deutors comercials i altres comptes a cobrar</b>	<b>47.349</b>	<b>61.977</b>	<b>PASSIU CORRENT</b>	<b>73.091</b>	<b>44.978</b>
1. Clients per vendes i prestacions de serveis	32.271	47.468	Provisions a curt termini	-	-
2. Clients i deutors, empreses del grup i associades	3.611	4.613	<b>Deutes a curt termini</b>	<b>52.988</b>	<b>36.743</b>
3. Deutors diversos	398	627	Deutes amb entitats de crèdit	2.928	1.681
4. Ad. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	67	67	Proveïdors d'immobilitzat a curt termini	42.822	33.675
5. Altres crèdits amb les administracions públiques	11.002	9.202	Altres passius financers	7.238	1.387
<b>IV. Inversions en empreses del grup i associades a ct</b>	<b>590</b>	<b>797</b>	<b>Deutes amb empreses del grup i associades a ct</b>	<b>836</b>	<b>421</b>
<b>V. Inversions financeres a curt termini</b>	<b>162</b>	<b>205</b>	Deutes amb empreses del grup	482	176
1. Instruments de patrimoni	-	-	Deutes amb empreses associades	354	245
2. Crèdits a empreses	135	180	<b>Creditors comercials i altres comptes a pagar</b>	<b>19.084</b>	<b>7.557</b>
3. Altres actius financers	27	25	Creditors i altres comptes a pagar	8.662	6.623
<b>VI. Periodificacions</b>	<b>506</b>	<b>383</b>	Administracions públiques, acomptes de subvencions	-	-
			Altres deutes amb les administracions públiques	10.422	934
<b>VII. Efectiu i altres actius líquids equivalents</b>	<b>102.227</b>	<b>115.858</b>	<b>Periodificacions</b>	<b>183</b>	<b>257</b>
1. Tresoreria	8.227	4.358			
2. Altres actius líquids equivalents	94.000	111.500			
<b>TOTAL ACTIU</b>	<b>1.824.947</b>	<b>1.715.761</b>	<b>TOTAL PASSIU</b>	<b>1.824.947</b>	<b>1.715.761</b>

**COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS (Milers d'euros)\***

	2008	2007	Variació	%Var
<b>Import net de la xifra de negoci</b>	<b>166.128</b>	<b>160.738</b>	<b>5.390</b>	<b>3%</b>
<b>Taxes portuàries</b>	<b>161.493</b>	<b>155.934</b>	<b>5.559</b>	<b>4%</b>
Taxa per l'ocupació privativa del domini públic portuari	53.131	40.303	12.828	32%
Taxes per la utilització especial de les instal·lacions portuàries	83.870	72.919	10.951	15%
Taxa del vaixell	29.446	25.636	3.810	15%
Taxa de les embarcacions esportives	466	411	55	13%
Taxa del passatge	7.044	5.126	1.918	37%
Taxa de la mercaderia	46.727	41.547	5.180	12%
Taxa de la pesca fresca	187	199	(12)	-6%
Taxa per l'aprofitament especial del domini públic portuari	14.360	16.335	(1.975)	-12%
Taxes per serveis no comercials	10.132	26.377	(16.245)	-62%
<b>Altres ingressos de negoci</b>	<b>4.635</b>	<b>4.804</b>	<b>(169)</b>	<b>-4%</b>
Imports addicionals a les taxes	1.676	2.371	(695)	-29%
Tarifes i altres	2.959	2.433	526	22%
<b>Altres ingressos d'explotació</b>	<b>7.406</b>	<b>12.147</b>	<b>(4.741)</b>	<b>-39%</b>
Ingressos accessoris i altres de gestió corrent	3.452	10.902	(7.450)	-68%
Subvencions d'explotació incorporades al resultat de l'exercici	115	42	73	174%
Ingressos de reversió de concessions	1.042	891	151	17%
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.797	312	2.485	796%
<b>Despeses de personal</b>	<b>(31.397)</b>	<b>(30.049)</b>	<b>(1.348)</b>	<b>4%</b>
Sous, salaris i assimilats	(21.385)	(20.634)	(751)	4%
Indemnitzacions	(1.016)	(1.521)	505	-33%
Càrregues socials	(8.996)	(7.894)	(1.102)	14%
Provisions	-	-	-	-
<b>Altres despeses d'explotació</b>	<b>(48.598)</b>	<b>(33.960)</b>	<b>(14.638)</b>	<b>43%</b>
Serveis exteriors	(19.543)	(14.642)	(4.901)	33%
Reparacions i conservació	(3.493)	(3.400)	(93)	3%
Serveis de professionals independents	(4.529)	(2.928)	(1.601)	55%
Subministraments i consums	(1.484)	(1.346)	(138)	10%
Altres serveis exteriors	(10.037)	(6.968)	(3.069)	44%
Tributs	(1.664)	(923)	(741)	80%
Pèrdues, deteriorament i variació de provisions per operacions comercials	6	361	(355)	-98%
Altres despeses de gestió corrent	(15.353)	(8.499)	(6.854)	81%
Aportació a Puertos del Estado	(6.183)	(5.430)	(753)	14%
Fons de Compensació Interportuari aportat	(5.861)	(4.827)	(1.034)	21%
<b>Amortitzacions de l'immobilitzat</b>	<b>(34.146)</b>	<b>(26.663)</b>	<b>(7.483)</b>	<b>28%</b>
<b>Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres</b>	<b>4.103</b>	<b>3.116</b>	<b>987</b>	<b>32%</b>
<b>Excés de provisions</b>	<b>6.488</b>	<b>-</b>	<b>6.488</b>	<b>-</b>
<b>Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat</b>	<b>(1.035)</b>	<b>(1.370)</b>	<b>335</b>	<b>-24%</b>
Deterioraments i pèrdues	91	94	(3)	-3%
Resultats d'alienacions i d'altres	(1.126)	(1.464)	338	-23%
<b>RESULTAT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>68.949</b>	<b>83.959</b>	<b>(15.010)</b>	<b>-18%</b>
<b>Ingressos financers</b>	<b>10.380</b>	<b>4.453</b>	<b>5.927</b>	<b>133%</b>
De participacions en instruments de patrimoni	294	334	(40)	-12%
De valors negociables i altres instruments financers	4.992	4.119	873	21%
Incorporació de despeses financeres a l'actiu	5.094	-	5.094	-
<b>Despeses financeres</b>	<b>(28.209)</b>	<b>(14.127)</b>	<b>(14.082)</b>	<b>100%</b>
Per deutes amb tercers	(20.401)	(14.127)	(6.274)	44%
Per actualització de provisions	(7.808)	-	(7.808)	-
<b>Variació del valor raonable en instruments financers</b>	<b>(2.904)</b>	<b>-</b>	<b>(2.904)</b>	<b>-</b>
<b>Deteriorament i resultat per alienacions d'instruments financers</b>	<b>2.611</b>	<b>1.697</b>	<b>914</b>	<b>54%</b>
Deterioraments i pèrdues	2.611	1.697	914	54%
Resultats d'alienacions i d'altres	-	-	-	-
<b>RESULTAT FINANCER</b>	<b>(18.122)</b>	<b>(7.977)</b>	<b>(10.145)</b>	<b>127%</b>
<b>RESULTAT ABANS D'IMPOSTOS</b>	<b>50.827</b>	<b>75.982</b>	<b>(25.155)</b>	<b>-33%</b>
<b>Impost sobre beneficis</b>	<b>(51)</b>	<b>-</b>	<b>(51)</b>	<b>-</b>
<b>RESULTAT DE L'EXERCICI</b>	<b>50.776</b>	<b>75.982</b>	<b>(25.206)</b>	<b>-33%</b>

\*Cal tenir en compte que algunes de les partides econòmiques no són del tot comparables, amb motiu dels canvis de criteri comptable que ha suposat l'aplicació del nou Pla General de Comptabilitat.

**QUADRE DE FINANÇAMENT (Milers d'euros)**

	<b>2008</b>
<b>APLICACIONS</b>	<b>188.073</b>
<b>Altes d'actiu no corrent</b>	<b>171.221</b>
Adquisicions d'immobilitzat i altres inversions	161.209
Subvencions a cobrar a llarg termini	10.012
Deutors comercials no corrents i altres activitats d'explotació	-
Immobilitzat per concessions revertides	-
Transferències d'actius d'altres organismes públics	-
<b>Reduccions de patrimoni</b>	<b>-</b>
<b>Fons de Compensació Interportuari aportat</b>	<b>5.861</b>
<b>Baixes de passiu no corrent</b>	<b>1.976</b>
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb entitats de crèdit	1.934
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb proveïdors d'immobilitzat	-
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb empreses del grup/associades	-
Aplicació de provisions a llarg termini	42
<b>D'altres</b>	<b>9.015</b>
<b>ORÍGENS</b>	<b>131.547</b>
<b>Recursos procedents de les operacions</b>	<b>77.987</b>
<b>Ampliacions de patrimoni</b>	<b>-</b>
<b>Fons de Compensació Interportuari rebut</b>	<b>2.797</b>
<b>Subvencions de capital meritades</b>	<b>10.012</b>
<b>Altes de passiu no corrent</b>	<b>36.823</b>
Deutes a llarg termini amb entitats de crèdit	20.000
Deutes a llarg termini amb proveïdors d'immobilitzat	-
Deutes a llarg termini amb empreses del grup/associades i d'altres	7.177
Avançaments rebuts per vendes o prestació de serveis	9.646
<b>Baixes d'actiu no corrent</b>	<b>3.928</b>
Alienació d'immobilitzat i d'instruments de patrimoni	180
Cancel·lació/Traspàs a ct d'altres inversions financeres a lt	741
Cancel·lació/Traspàs a ct de subvencions a cobrar a lt	-
Cancel·lació/Traspàs de deutors comercials no corrents i altres	3.007
Transferències d'actius d'altres organismes públics	-
<b>Excés d'origens sobre aplicacions</b>	<b>-</b>
<b>Excés d'aplicacions sobre orígens</b>	<b>56.526</b>

**RECURSOS PROCEDENTS DE LES OPERACIONS (Milers d'euros)**

	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>Variació</b>	<b>%Var</b>
<b>Resultat del període</b>	<b>50.776</b>	<b>75.982</b>	<b>(25.206)</b>	<b>-33%</b>
<b>Més</b>	<b>51.914</b>	<b>38.776</b>	<b>13.138</b>	<b>34%</b>
Amortització de l'immobilitzat	34.146	26.663	7.483	28%
Fons de Compensació Interportuari aportat	5.861	4.827	1.034	21%
Dotacions a les provisions per a riscos i despeses	7.808	5.388	2.420	45%
Pèrdues procedents de l'immobilitzat	1.126	1.476	(350)	-24%
Pèrdues pel deteriorament de l'actiu no corrent	2.962	422	2.540	602%
D'altres	11	-	11	-
<b>Menys</b>	<b>24.703</b>	<b>9.218</b>	<b>15.485</b>	<b>168%</b>
Reversió del deteriorament de l'actiu no corrent	3.011	2.225	786	35%
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.797	312	2.485	796%
Excés de provisions de l'immobilitzat	6.487	693	5.794	836%
Beneficis procedents de l'immobilitzat	-	-	-	-
Subvencions de capital traspasades al resultat i reversions	7.314	5.988	1.326	22%
Incorporació a l'actiu de despeses financeres	5.094	-	5.094	-
<b>Total</b>	<b>77.987</b>	<b>105.540</b>	<b>(27.553)</b>	<b>-26%</b>

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

	<b>2008</b>
<b>A) Fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació</b>	<b>114.561</b>
<b>Resultat de l'exercici abans d'impostos</b>	<b>50.827</b>
<b>Ajustaments del resultat</b>	<b>39.263</b>
Amortització de l'immobilitzat (+)	34.146
Correccions valoratives per deteriorament	(2.952)
Variació de provisions	(6.488)
Imputació de subvencions (-)	(6.272)
Resultats de les baixes i alienacions d'immobilitzat	1.126
Resultats de les baixes i alienacions d'instruments financers	-
Ingressos financers (-)	(10.380)
Despeses financeres (+)	28.210
Variació del valor raonable d'instruments financers	2.904
Ingressos de reversió de concessions (-)	(1.042)
Imputació a resultats d'acomptes rebuts per vendes o prestació de serveis	-
Altres ingressos i despeses	11
<b>Canvis en el capital corrent</b>	<b>34.909</b>
Existències	28
Deutors i altres comptes a cobrar	19.463
Altres actius corrents	(124)
Creditors i altres comptes a pagar	11.755
Altres passius corrents	5.776
Altres actius i passius no corrents	(1.989)
<b>Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació</b>	<b>(10.438)</b>
Pagaments d'interessos (-)	(15.811)
Pagaments d'interessos de demora per litigis tarifaris (-)	(20)
Cobraments de dividends (+)	294
Cobraments d'interessos (+)	5.719
Cobraments de subvencions d'interessos de demora per litigis tarifaris (+)	-
Cobraments / Pagaments per l'impost sobre els beneficis	(619)
Altres cobraments / pagaments	(1)
<b>B) Fluxos d'efectiu de les activitats d'inversió</b>	<b>(151.591)</b>
<b>Pagaments d'inversions (-)</b>	<b>(173.962)</b>
Empreses del grup i associades	(19.650)
Immobilitzat intangible	(2.148)
Immobilitzat material	(152.010)
Inversions immobiliàries	-
Altres actius financers	(154)
Actius no corrents mantinguts per a la venda	-
Altres actius	-
<b>Cobraments de desinversions (+)</b>	<b>22.371</b>
Empreses del grup i associades	1.037
Immobilitzat intangible	-
Immobilitzat material	-
Inversions immobiliàries	-
Altres actius financers	9
Actius no corrents mantinguts per a la venda	-
Altres actius	21.325
<b>C) Fluxos d'efectiu de les activitats de finançament</b>	<b>23.399</b>
<b>Cobraments i pagaments d'instruments de patrimoni</b>	<b>-</b>
Subvencions, donacions i llegats rebuts	-
<b>Cobraments i pagaments d'instruments del passiu financer</b>	<b>23.399</b>
Emissió	24.000
Deutes amb entitats de crèdit (+)	20.000
Deutes amb empreses del grup i associades (+)	-
Altres deutes (+)	4.000
Devolució i amortització de:	(601)
Deutes amb entitats de crèdit (-)	(601)
Deutes amb empreses del grup i associades (-)	-
Altres deutes (-)	-
<b>AUGMENT / DISMINUCIÓ NETA DE L'EFECTIU O EQUIVALENTS (A+B+C)</b>	<b>(13.631)</b>
<b>Efectiu o equivalents a l'inici de l'exercici</b>	<b>115.858</b>
<b>Efectiu o equivalents al final de l'exercici</b>	<b>102.227</b>





# Directori del Port de Barcelona



# Directori del Port de Barcelona

## **Autoritat Portuària de Barcelona**

Edifici 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.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)

## **SAU (Servei d'Accés Unificat)**

Tel.: +34 93 298 60 00  
a/e: [SAU@apb.es](mailto:SAU@apb.es)

## **SAC (Servei d'Atenció al Client)**

Tel.: 900 210 938  
a/e: [sac@apb.es](mailto:sac@apb.es)

## **Representació del Port de Barcelona al Japó**

Mr. Takeshi Suzuki  
DE TOK LTD.  
1-34-1505, Toranomon 4-Chome  
Minato Ku, Tokyo 105-0001 – Japó  
Tel.: +81 3 3436 11 17  
Fax: +81 3 3436 11 19  
a/e: [Suzuki@detokltd.jp](mailto:Suzuki@detokltd.jp)

## **Representació del Port de Barcelona a la Xina**

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  
a/e: [jdedeu@netvigator.com](mailto:jdedeu@netvigator.com)

## **Representació del Port de Barcelona a Argentina**

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

## **Representació del Port de Barcelona a Madrid**

Sr. Miguel Ángel Palomero  
C/ Jorge Juan, 19, 6è  
28001 Madrid – Espanya  
Tel.: +34 91 781 54 45  
Fax: +34 91 781 54 48  
a/e: [mapalomero@apb.e](mailto:mapalomero@apb.e)

## **Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)**

Sra. Silvia Martínez  
Camino de la Cogullada, s/n  
Mercazaragoza  
50014 Saragossa  
Tel.: +34 976 464 439  
Fax: +34 976 476 406  
a/e: [info@tmzaragoza.com](mailto:info@tmzaragoza.com)  
web: [www.tmzaragoza.com](http://www.tmzaragoza.com)

## **Terminal Maritime Toulouse (tmT)**

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

## **Port Vell**

Gerència Urbanística Port 2000  
C/Josep Anselm Clavé, 27  
08002 Barcelona  
Tel.: +34 93 317 61 35  
Fax: +34 93 317 41 48  
a/e: [info@portvellbcn.com](mailto:info@portvellbcn.com)  
web: [www.portvellbcn.com](http://www.portvellbcn.com)

**ZAL (Zona d'Activitats Logístiques)**

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

**PortIC Barcelona, SA**

World Trade Center, moll de Barcelona  
Edifici Est, 6a pl.  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 508 82 82  
Fax: +34 93 508 82 92  
a/e: comercial@portic.net  
web: www.portic.net

**World Trade Center Barcelona, SA**

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

**ESTIBARNA-APIE****(Societat Estatal d'Estiba i Desestiba)**

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

**Capitania Marítima de Barcelona**

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

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

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

**Duana de Barcelona**

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

**Punt d'Inspecció Fronterer**

Edifici PIF  
Ctra. Circumval·lació, Tram IV  
08039 Barcelona  
Sanitat Exterior  
Tel.: +34 93 520 91 80  
Fax: +34 93 441 72 76  
Equip de Qualitat (EQ)  
Tel.: +34 93 306 88 23

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

Ctra. Circumval·lació, Trm. IV Edif PIF  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 441 65 36  
Fax: +34 93 442 30 05  
a/e: buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

**Associació de Consignataris de Vaixells de Barcelona**

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

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

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

**Associació de Transitaris, Expedidors Internacionals i Assimilats de Barcelona (ATEIA-OLT)**

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

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

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

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

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

**Consell d'Usuaris Marítims de Catalunya**

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

**Corporació de Pràctics del Port**

Ports de Ningbó, moll contradic, s/n  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 221 95 67  
Fax: +34 93 221 38 95  
a/e: admin@practicos-bcn.com  
web: www.practicos-bcn.es

**Port Sec d'Azuqueca**

Autovia A-2 (Madrid-Barcelona),  
Km 42,500  
Av. de París, s/n. Pol. Sena  
19200 Azuqueca de Henares (Guadalajara)  
Oficines:  
Tel.: +34 949 261 207  
Fax: + 34 949 262 551  
Terminal:  
Tel.: +34 949 263 770  
Fax: +34 949 263 848  
a/e: grupo@granaeuropa.com  
www.puertosecoazuqueca.com



## Port de Barcelona

Portal de la Pau, 6  
08039 Barcelona  
Tel.: 93 306 88 00  
Fax: 93 306 88 11  
[www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)

© Autoritat Portuària de Barcelona

**Producció i disseny gràfic**  
El taller interactiu, S.L.

**Fotografia**  
Oscar Ferrer

**Impressió**  
Novatesa Gràfiques, S.L.

D.L.: B-20499-2009