

PUERTO DE BARCELONA **MEMORIA ANUAL 2008**



**Port de Barcelona**



CCL

CILA PONENTE  
SINGAPORE

HAMBURG SUD



# Sumario

- 4 Consejo de Administración
- 6 Presentación  
Jordi Valls Riera, presidente
- 8 Introducción  
Josep Oriol Carreras, director general

## La gestión

- 12 Misión, visión y valores de la APB
- 14 Ámbito de presidencia
- 22 Ámbito de dirección
- 31 Infraestructuras
- 35 Explotación y Planificación
- 39 Estrategia y Desarrollo
- 46 Empresas participadas

## Evolución del tráfico

- 53 Evolución del tráfico
- 54 Pasajeros al alza
- 55 Mercancías estables
- 58 Impulso del tráfico ferroviario

## Ejercicio económico y financiero

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

## Directorio del Puerto de Barcelona

# Miembros del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre de 2008

## **Presidente del Consejo de Administración:**

Sr. Jordi Valls Riera

## **Vocales natos:**

Sr. Francisco J. Valencia Alonso (capitán marítimo)

Sr. Josep Oriol Carreras (director general)

## **Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya:**

Sr. Julián García González

Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresidente)

Sr. Joaquim Llach Mascaró

Sra. Imma Mayol Beltran

Sr. Jordi Nadal Atcher

Sr. Enric Querol Marimon

Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

Sr. Joaquim M<sup>a</sup> Tintoré Blanc

Sr. Josep Trius Collazos



**Vocales representantes de la Administración del Estado:**

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

**Vocales representantes del ayuntamiento de Barcelona:**

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

**Vocal representante del ayuntamiento del Prat de Llobregat:**

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

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

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

**Vocal representante de la Asociación de Empresas Estibadoras:**

Sr. Xabier Ma. Vidal Niebla

**Vocal representante de la Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos de Barcelona:**

Sr. Àngel Montesinos García

**Vocales en representación sindical:**

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

**Secretario (no consejero):**

Sr. Pere Caralps Riera

**Bajas:**

Sr. Jordi Forné Ratés



# Presentación

El ejercicio 2008 se ha cerrado con un decisivo salto adelante en el reto del crecimiento físico del Puerto de Barcelona. Este año han concluido las obras de una infraestructura clave, los diques de abrigo Est y Sud, que definen el nuevo perfil portuario y crean cerca de 800 hectáreas de aguas abrigadas necesarias para alojar nuevos muelles y, por tanto, nueva actividad.

Este hito, además, llega en un momento importante. El Puerto ha podido aprovechar 15 años de crecimiento de tráfico y de beneficios para emprender el gran esfuerzo inversor en términos económicos, medioambientales y técnicos necesario para generar la infraestructura que dará servicio durante las próximas décadas. Los espacios para la primera terminal en la zona de ampliación, la terminal Prat de 100 ha, avanzan también a buen ritmo y, después de las modificaciones y reparaciones realizadas en los últimos meses, podrán entrar en servicio en los nuevos plazos previstos. Disponemos, pues, de la base infraestructural. Ahora es imprescindible, pero, que nos concentramos en la gestión, en colocar en primer plano los elementos de infraestructura, para poder seguir siendo líderes en calidad y servicio en unas condiciones que a corto y medio plazo no serán del todo favorables.

A partir del segundo semestre del ejercicio se han ido haciendo evidente que nos aproximamos a un escenario complicado. La previsión de disminución de tráfico por la contracción de la demanda mundial, que ya se ha dejado notar, y la puesta en servicio de nuevas ampliaciones en otros puertos supondrán una mayor competencia portuaria en el futuro inmediato. Ante esta perspectiva, y después de un detallado análisis, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha reafirmado la validez de los ejes estratégicos del Puerto: la ampliación del puerto en red, la mejora de los servicios portuarios –incluida la accesibilidad terrestre y la intermodalidad–, y el cambio cultural interno de la organización para que repercuta en todo su entorno.

En cambio, la contracción de las expectativas y de los recursos disponibles sí que nos han empujado a replantearnos las prioridades de actuación, según la lógica que estas han de ser dinámicas y adaptadas al momento. La opción actualmente es centrarnos en los objetivos que ayuden a nuestro Puerto a profundizar en la orientación al mercado y al cliente y a mejorar la eficiencia, la calidad y la productividad, para generar una ventaja competitiva suficiente.

En este sentido se revela muy acertado el impulso dado este año a la ampliación del *hinterland* hacia el interior de la Península y hacia Francia, materializado en la consolidación

de los proyectos de terminales marítimas, puertos secos y corredores ferroviarios que dan servicio a estas zonas y atraen nuevas cargas. Esta línea de actuación se reforzará durante el próximo ejercicio, igual que la búsqueda de sinergias con el Puerto de Tarragona para conseguir una posición más ventajosa en el *hinterland* común.

El incremento de la competitividad a partir de apuestas eficientes y sostenibles está detrás de otros proyectos ferroviarios en los cuales participa el Puerto de Barcelona, como por ejemplo, el desarrollo del corredor mediterráneo Algeciras-París. La designación en el mes de noviembre de Barcelona como capital del Mediterráneo pone, además, el Puerto de Barcelona en una posición inmejorable para ejercer el rol de motor logístico, económico, generador de riqueza y trabajo de la zona, con el objetivo de explorar todo su potencial de crecimiento.

Con actitudes como esta el Puerto de Barcelona ejerce su compromiso más genérico de crear valor para la sociedad, que también se manifiesta en las preocupaciones medioambientales o en la oferta del puerto ciudadano. En el compromiso hacia la Comunidad Portuaria del Puerto actúa como socio e impulsor de servicios intermodales y proyectos logísticos, y para cumplir con la misión de contribuir a la competitividad de los clientes, adopta el papel de facilitador de comercio y negocios, abriendo mercados y aportando soluciones creativas. Esto se ha traducido en 2008, entre otras, en la puesta en marcha del servicio ferroviario Barcelyon Express, el acuerdo para desarrollar un área logística en el puerto de TangerMed, en Marruecos, y el planteamiento de la terminal marítima de Perpiñán.

En el escenario actual, para avanzar en este triple compromiso e impulsar las iniciativas nos es imprescindible establecer alianzas público-privadas, aunque puntualmente nos obliguen a renunciar a posiciones mayoritarias que a priori resultan más cómodas. La colaboración con otras entidades, organismos y compañías privadas nos permite ganar dimensión –ya sea financiera, de estructura, comercial, etc.- en proyectos que, de otro modo, serían inviables.

Más que nunca, gran parte del éxito de nuestra labor radicará en el aprovechamiento de nuestra baza más importante, el factor humano, y en nuestra capacidad de involucrar en este proceso toda la Comunidad Portuaria.



**Jordi Valls Riera**  
Presidente

# Introducción

Después de alcanzar su punto álgido al final del primer semestre, con incrementos destacados prácticamente en todas las cargas, el Puerto de Barcelona ha cerrado el ejercicio 2008 con un tráfico estable cercano a los 52 millones de toneladas (+0,82%). A pesar de la afectación generalizada, como consecuencia del enfriamiento de la coyuntura mundial, la actividad portuaria ha podido crecer en algunos tráficos importantes, hecho que ha contribuido a un incremento anual del 3% en la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

El mejor comportamiento lo ha registrado el tráfico de pasajeros, que ha sido un 12,4% superior al del año anterior, el de recursos energéticos, del orden del 10% más, y el de mercancías de *short sea shipping* (SSS) casi un 8% de aumento. También los intercambios con el principal socio comercial del Puerto, China, han continuado al alza (6%).

De nuevo destaca la evolución positiva del pasaje de cruceros, que con un aumento del 17,5% y más de dos millones de viajeros confirman el Puerto de Barcelona como líder europeo en este tráfico y lo hacen avanzar hasta la quinta posición mundial. La importancia de este tráfico radica en el valor añadido que genera en su entorno; mientras que el crecimiento también experimentado por los tráficos de SSS y ferroviario durante el 2008 son indicadores del avance en la apuesta por extender el *hinterland* y acercarnos a los clientes finales.

Este es uno de los pilares estratégicos a reforzar, así como los de la mejora en la calidad del servicio y la productividad, según se ha reafirmado en el análisis llevado a cabo en la Jornada APB celebrada en el tercer trimestre. Ahora estamos en proceso de definir las actuaciones prioritarias para afrontar la previsible creciente competencia.

La dimensión física deseada está cada vez más cerca. Se han concluido las obras más relevantes para la ampliación portuaria -las de los diques de abrigo- y se han desarrollado gran parte de las reparaciones necesarias para poner al día el muelle Prat. El temporal de levante que afectó la costa catalana a finales de año -y que supuso especialmente afectaciones en superestructura- ha demostrado, en todo caso, la estabilidad de la infraestructura. Por otra parte, el acuerdo de inversión adicional firmado con los gestores de la futura terminal Prat, TerCat-Hutchison, permitirá un mayor grado de automatización y va en la línea de incrementar la productividad y competitividad de las instalaciones del Puerto de Barcelona. Como también lo hace el Plan de Reordenación de espacios portuarios, completado el mes de marzo, que ha incluido entre otras acciones, el derribo del edificio de Interfrisa para recuperar espacios, así como la racionalización de usos y los trabajos de ampliación del muelle Sur, en desarrollo.



Junto a las actuaciones en marcha, el Puerto debe intensificar ahora los esfuerzos para acelerar las infraestructuras de apoyo, los accesos viarios y ferroviarios que han de permitir consolidar el puerto en red. Esta estrategia debe darnos una mayor dimensión geográfica para acceder a nuestro *hinterland* y ser una alternativa real para los mercados del foreland próximo y lejano. Ahora bien, estas actuaciones infraestructurales sólo son la condición necesaria, ya que para contribuir a una mayor eficiencia del Puerto de Barcelona deben ir acompañadas por generación de negocio, a través de la apertura de mercados y proyectos aportadores de valor añadido, y por una gestión adecuada. La Comunidad Portuaria de Barcelona es muy consciente de esta necesidad y, liderada por la APB, ha buscado nuevas oportunidades a través de las misiones comerciales celebradas en Marruecos y Argelia y que se han saldado con diversos acuerdos de colaboración que han de reforzar el papel de nuestro Puerto en estos mercados.

En lo que se refiere a la gestión de la actividad en el interior del Puerto, en el mes de diciembre se ha dado un paso adelante en los servicios con la firma del Pacto por la Competitividad y la Estabilidad del Transporte Terrestre de Contenedores. Este acuerdo pretende aportar transparencia, estabilidad y fiabilidad a las operaciones que se realizan en el Puerto, en el actual contexto internacional de aumento de competencia. Otro cambio relevante ha sido la conversión de la sociedad de estiba Estibarna en una asociación portuaria de interés económico (APIE), en aplicación de la Ley de Puertos, un cambio estructural y de gestión.

Y en el marco de la gestión interna, el inicio del proceso de traslado del personal de la APB – ahora distribuidos en dos edificios– a unos únicos espacios en el World Trade Center representa un buen principio para asentar el cambio cultural interno necesario. Este pone mucho énfasis en las actuaciones de responsabilidad social corporativa, y durante la primavera del 2008 ha tenido la oportunidad de expresarlo con el apoyo de las medidas para combatir la situación de extrema sequía de los municipios de la provincia de Barcelona. En este sentido el Puerto de Barcelona aprobó bonificaciones especiales para los barcos que han transportado agua, reflejo de su interés por la sostenibilidad y la implicación en situaciones coyunturales críticas.

Esta visión es la que ha de contribuir a hacer de la APB una organización estable y adaptada a su tiempo, y del Puerto de Barcelona la opción logística prioritaria en el Mediterráneo.



**Josep Oriol Carreras**  
Director general



PORT DE BARCELONA



TRIMAR

LAS GOLONDRINAS

WASIO SUBMARINA



## La gestión

- 12 Misión, visión y valores de la APB  
Despliegamiento estratégico  
de la organización
- 14 **Ámbito de presidencia**  
Comunicación y Relaciones  
Institucionales
- 16 Centro de Documentación
- 17 Plan APB 2008-2009
- 20 Promoción de la Comunidad  
Portuaria
- 22 **Ámbito de dirección**  
Personas y Organización
- 24 Sistemas de Información y Calidad
- 26 Servicio de Acceso Unificado (SAU)  
Promoción Comercial
- 28 Comisionado para las Obras  
de Ampliación del Puerto
- 32 **Infraestructuras**  
Las actuaciones en infraestructuras
- 35 **Explotación y planificación**  
Seguridad Industrial y Medio Ambiente
- 38 Seguridad Operativa
- 39 **Estrategia y desarrollo**  
Desarrollo de la red del Puerto
- 43 Dirección y Desarrollo de Negocio
- 46 **Empresas participadas**  
Centro Intermodal de Logística (CILSA)
- 48 ILI Logística Internacional
- 50 Port Vell
- 51 World Trade Center Barcelona

# Misión, visión y valores

La misión de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), que define su razón de ser, es:

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

La visión, que concreta a dónde quiere llegar el Puerto en un futuro, se ha definido como:

**Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.**

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

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



## DESPLIEGUE ESTRATÉGICO

Durante la Jornada APB celebrada en Albons en noviembre se llevó a cabo una reflexión sobre los importantes cambios que se estaban produciendo en el entorno del Puerto de Barcelona (efectos de la crisis financiera y económica, finalización de los diques de abrigo, construcción del muelle Prat, aumento de la competencia portuaria, etc.) y sobre la adecuación de la estrategia a las nuevas condiciones.

Si bien todo indica que la crisis intensificará mucho la competencia, las conclusiones de Albons apuntan que la estrategia de la APB continúa siendo esencialmente válida, ya que a largo plazo no se prevén cambios de tendencia suficientes para alterar las líneas marcadas. En consecuencia, la ampliación del puerto en red, la mejora de los servicios portuarios -incluidas las infraestructuras de acceso y los servicios de transporte-, y el cambio interno siguen como ejes estratégicos de la organización.

Pero las nuevas circunstancias sí que empujan a la APB a modificar sus prioridades, ya que los recursos son escasos. La opción es centrarse en los objetivos que ayudan al Puerto a orientarse al mercado y al cliente, a mejorar

la eficiencia y productividad y a generar una ventaja competitiva suficiente. Estos son:

- **Eliminar las barreras que dificultan la utilización del Puerto de Barcelona para operadores y cargadores.**
- **Abrir el Puerto a los transportistas por carretera del *hinterland*.**
- **Desarrollar los nodos de la red del Puerto de Barcelona.**
- **Mejora del servicio ferroviario.**
- **Mejora de los servicios portuarios.**
- **Impulsar el cambio cultural.**

Con el establecimiento de estas prioridades la APB pretende acercarse a su visión, impulsando nuevos servicios y haciendo un Puerto de Barcelona más próximo y fácil para todos los profesionales y clientes.



# Ámbito de presidencia

## COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES

Como responsable de vertebrar la imagen y el mensaje del Puerto de Barcelona y ponerlos al alcance de sus diferentes públicos, el Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales ha llevado a cabo en el 2008 multitud de actuaciones con focos de interés muy diversos. El progreso de la ampliación, la evolución de la actividad portuaria y la apertura de nuevos mercados, pero también la postura del Puerto ante la coyuntura, la relación con organismos públicos y privados, y aspectos culturales y medioambientales han sido temas objeto del departamento con la labor probablemente más transversal de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

En el ámbito de la difusión a través de los medios de comunicación, y con el objetivo de **dar a conocer el Puerto de Barcelona y su actividad** a la opinión pública, el Gabinete de Prensa ha emitido este año más de 150 notas de prensa y a convocado los profesionales de la información a un total de 40 actos.

Además de facilitar el seguimiento del día a día del Puerto y dar respuesta a solicitudes específicas de información, el Gabinete de Prensa garantiza la cobertura informativa de acontecimientos internacionales organizados o que cuentan con la participación de miembros de la APB. En el 2008 los medios han podido contar con información puntual, por ejemplo, sobre las misiones comerciales a Marruecos y Argelia, la participación en el Fórum de Duisburg y el SITL París, el Congreso Sinotrans, Portech Asia y el acto Puente Empresarial a China.

Destaca la creciente presencia del Puerto en diversas publicaciones internacionales del ámbito económico, portuario y logístico, a través de especiales como los aparecidos en *Lloyd's List*, *Entreprises Midi-Pyrénées*, y *Logistik Heute*. Estas apariciones contribuyen a **reforzar la presencia del Puerto de Barcelona en el hinterland** y a generar interés por sus planes de futuro y su actividad.

Desde Comunicación y Relaciones Institucionales se presta colaboración a nivel comunicativo —ya sea en el ámbito de Prensa, Imagen o Relaciones Públicas— a las diversas entidades con las cuales se desarrollan proyectos comunes. Muestra de este trabajo conjunto de difusión y coordinación es la llegada de barcos de agua en época de sequía —con la Agencia Catalana del Agua, Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat—, la puesta en marcha del corredor ferroviario entre la factoría de SEAT y el Puerto —junto al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, SEAT, Comsa y



Ferrocarrils de la Generalitat- y la inauguración de la Torre de Control portuaria por parte del presidente Montilla –con Presidencia de la Generalitat.

También participa en la **concepción de acciones comunicativas y divulgativas dirigidas** directamente al público general, como han sido en este ejercicio la activación del Punto de Información del Puerto en el Museo Marítimo y la organización de actividades con motivo de la fiesta de la Mercè (salidas guiadas en Golondrinas, Juego de Puerto, etc.).

De igual modo que da apoyo desde sus ámbitos de especialidad al resto de la APB, el departamento colabora con Marketing y Comercial en actuaciones de promoción comercial como la organización y planificación de la presencia del Puerto de Barcelona en ferias nacionales e internacionales. Esto abarca desde definir formatos informativos y relacionales a garantizar una adecuada difusión de la imagen corporativa en el diseño y la construcción de los stands.

La sección de Relaciones Institucionales vela por el mantenimiento y correcto desarrollo de los acuerdos del Puerto de Barcelona con diversas instituciones, como los vigentes con el Liceo de Barcelona, la Cruz Roja, Stella Maris, el Teatro Nacional de Catalunya, el Palau de la Música Catalana, la fundación Logística Justa, ILL Logística Internacional, la asociación Intermed, Casa Asia, el Consorcio El Far o el Consorcio de las Drassanes.

Igualmente es responsabilidad de esta sección el **seguimiento de patrocinios y de la participación en actos** que contribuyan a la visibilidad pública e institucional del Puerto. En el primer caso su punto álgido del año ha sido la llegada de los regatistas de la Barcelona World Race el mes de febrero. En lo que respecta a eventos, resulta relevante la celebración de tres sesiones dedicadas al Puerto de Barcelona en el tradicional almuerzo-coloquio del fórum Tribuna Barcelona y la participación en el Global China Business Meeting, organizado por Casa Asia conjuntamente con la APB.

Además de todo lo que llevan implícitas estas actuaciones, para incidir en la imagen del Puerto de Barcelona la sección de Imagen ha continuado trabajando en **la unificación y aplicación de criterios corporativos** tanto en el ámbito interno como externo. Consciente de que la imagen incide también en la creación de opinión, esta sección busca continuamente soluciones creativas e innovadoras sin alejarse de los estándares corporativos que han de hacer del Puerto de Barcelona una marca inconfundible. Este año, entre las ocasiones en que se ha podido apreciar esto se pueden citar



el diseño de estands de ferias o los carteles y otras aplicaciones desarrolladas por diversas exposiciones -20 años del Port Vell, 100 años del Edificio de Portal de la Pau, etc.- o el cartel para los Juegos Florales del Puerto Barcelona.

Este certamen ha celebrado su novena edición bajo la coordinación del Servicio Lingüístico, que forma parte del Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales desde el pasado ejercicio. La novedad de los Juegos Florales en esta edición ha sido la apertura de un premio de fotografía, que se añade a los ya tradicionales de narrativa y poesía. El Servicio Lingüístico, además, se responsabiliza de **garantizar un uso correcto de la lengua en el entorno portuario** a través de la respuesta de consultas lingüísticas, la realización de revisiones y traducciones y el mantenimiento de un manual de estilo básico para la APB.

## EL CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

Para el Centro de Documentación (CENDOC) el año 2008 ha sido clave para asentar las iniciativas de gestión que definen las líneas estratégicas de su desarrollo futuro. Se trata básicamente de la mejora y especialización del servicio a los usuarios y las acciones encaminadas a la difusión del rico patrimonio marítimo y cultural relacionado con el Puerto de Barcelona.

Uno de los grandes retos del CENDOC en este ejercicio ha sido el **traslado a la nueva sede corporativa** del edificio World Trade Center. Para asegurar que la documentación se trasladara con plenas garantías técnicas, este centro elaboró un proyecto de planificación a partir del estudio de las necesidades de cada uno de los departamentos, el volumen de documentación y el espacio disponible en el nuevo edificio. Posteriormente ha velado para que el proceso físico de las transferencias de los archivos de gestión o departamentales se

ajustaran a las normativas y los procesos establecidos previamente.

A lo largo del 2008 se ha iniciado el inventario de las colecciones que forman parte del **Patrimonio Cultural del Port de Barcelona**, y se ha completado el correspondiente al Fondo Pictórico y Gráfico y al de la colección de modelos de barcos con el nombre de "Barcelona". Todas estas iniciativas han sido coordinadas desde la Comisión del Fondo de Arte del Puerto de Barcelona, responsable de establecer los parámetros de los procedimientos que afectan al patrimonio cultural de la organización.

Entre las actividades desarrolladas junto al Consorcio de las Atarazanas de Barcelona destaca la inauguración del **Punto de Información del Puerto de Barcelona**, situado en el vestíbulo del Museo Marítimo y visible por los aproximadamente 400.000 visitantes que recibe cada año. Este servicio permanente permite difundir aspectos del pasado, presente y futuro del Puerto, y su papel como motor del desarrollo económico de la ciudad y espacio de llegada de personas, ideas y avances tecnológicos.

En relación con las otras áreas funcionales del CENDOC, cabe mencionar que el **Servicio de Resumen de Prensa** (*press clipping*) ha alcanzado las 120.000 consultas. En cuanto al **Servicio de Atención a Investigadores**, el Centro de Documentación Marítima – especializado en las consultas históricas sobre el Puerto- ha atendido 482 peticiones de información provenientes mayoritariamente del mundo académico y de la investigación. El CENDOC ofrece un servicio similar para consultas sobre temas portuarios actuales, que este año ha llegado a atender 740 solicitudes.

El **Archivo Central**, encargado de la custodia y el tratamiento archivístico de la documentación del Puerto, se ha incrementado durante el 2008 en más de 246 metros lineales y ha recibido un total de 900 consultas.

Otros proyectos llevados a cabo por el







CENDOC a lo largo del ejercicio han sido:

- El desarrollo y la prueba piloto del nuevo programa de catalogación y gestión del **Fondo Fotográfico** del Puerto de Barcelona.
- El inicio de la clasificación e inventario detallado de la documentación histórica de los **Fondos de Faros** correspondientes a la demarcación. Esto ha exigido la realización de una limpieza química de los documentos que lo componen; una operativa de conservación que han sido supervisada y controlada en todo momento por el personal del CENDOC.
- Y la organización en el Puerto de Barcelona, en el mes de noviembre, de la Reunión del Grupo de Trabajo sobre el **Cuadro de Clasificación de los Archivos Portuarios**. El encuentro ha permitido poner las bases de conocimiento y consenso en temas de tratamiento y catalogación de los fondos archivísticos adscritos a las autoridades portuarias españolas.

## Proyecto Cultural del Puerto

El CENDOC ha iniciado también su participación activa en el Proyecto Cultural del



Puerto de Barcelona, liderado por la Presidencia de la APB, en actuaciones como:

- La exposición fotográfica itinerante sobre los 100 años de la sede del Puerto de Barcelona, que hizo escala primero en la estación marítima de Acciona Mediterránea del muelle Sant Bertran y después, entre julio y septiembre, en los espacios culturales del muelle Costa del Puerto de Tarragona.
- La exposición conmemorativa Port Vell. 20 años de historia. Reencuentro entre el Puerto de Barcelona y la ciudad, que desde finales de diciembre empezó a mostrarse temporalmente en la sede del Portal de la Pau.

## PLAN APB 2008-2009

El Plan APB 2008-2009, vinculado a la puesta en marcha del modelo EFQM de excelencia en el 2006, integra una serie de iniciativas encaminadas a la incorporación del personal en la cultura de la mejora. A través del fomento de la cooperación y la participación, tiene la pretensión de mejorar la gestión interna de la organización y, de esta manera, poder satisfacer los grupos de interés del Puerto de Barcelona.

El Plan se organiza en **Comités de Progreso**, constituidos por miembros del Comité de Dirección de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), con la misión de analizar los grandes temas de debate de ámbito estratégico que afectan la organización y decidir sobre las líneas comunes a seguir para mejorar. Los Comités de Progreso que han desarrollado sus actividades han sido los siguientes:

- **Comité Gestor del Plan APB 2008-2009**, máximo órgano de gobierno del Plan, con el objetivo general de coordinar y hacer el seguimiento del resto de comités y actuar como enlace, si procede, con el Consejo de Administración de la APB.
- **Comité de Estrategia**. Tiene el objetivo de impulsar las acciones de cambio interno implicando el conjunto de la organización y basándose principalmente en tres ejes: procesos, personas y sistema organizativo. Se apoya en la excelencia, la innovación y el capital emprendedor existente para transformar la cultura corporativa.
- **Comité de Transformación**. Tiene el objetivo de impulsar las acciones de cambio interno implicando el conjunto de la organización y basándose principalmente en tres ejes: procesos, personas y sistema organizativo. Se apoya en la excelencia, la innovación y el capital emprendedor existente para transformar la cultura corporativa.
- **Comité de Comunicación**. Tiene el objetivo de gestionar los planes y proyectos



que mejoren la comunicación interna y externa.

• **Comité de Responsabilidad Social Corporativa (RSC).**

Tiene el objetivo de gestionar los planes y proyectos que incorporen integralmente y gradualmente en la APB el enfoque hacia la responsabilidad social. Se entiende como tal la integración voluntaria de las preocupaciones medioambientales, económicas y sociales en las operaciones comerciales y en las relaciones con los grupos de interés.

• **Comité de Calidad.** És el más reciente, presentado el 10 de septiembre de 2008 en el marco de la II Jornada BCN, y tiene el objetivo general de coordinar y hacer el seguimiento de las acciones y los proyectos relacionados con la mejora de los procesos de calidad externa (ámbito Puerto de Barcelona).

En el sí de los Comités de Progreso se articulan diversos **Grupos de Mejora**, constituidos por personas de diferentes áreas que -con carácter voluntario y un sistema participativo- se reúnen y trabajan durante un tiempo determinado para analizar y proponer la mejora de algún proceso o prestación de servicio, hacer sugerencias, y/o resolver problemas.

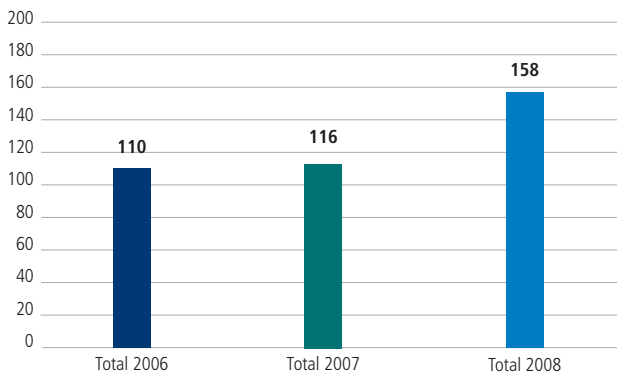
Se trata de un sistema para aprovechar el potencial creativo e innovador de las personas de la empresa y que crea espacios de conversación dónde intercambiar conocimientos y experiencias y se potencian las sinergias entre las diferentes áreas de actividad. A lo largo del año 2008 se han incorporado a los Grupos de Mejora 42 personas, que junto a las 116 participantes de los dos años anteriores representan un 27,05% de la plantilla.

Entre los 21 **Grupos de Mejora** que han funcionado durante este año destacan los siguientes:

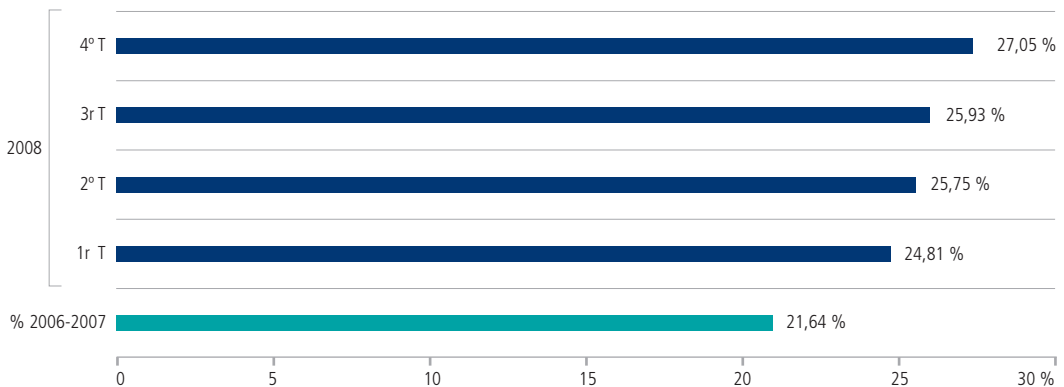
• **Análisis de demanda y oferta portuaria.**

Tiene la misión de evaluar la demanda futura y los tipos de tráfico prioritarios para el Puerto ampliado.

COMPARATIVA Y TENDENCIA: IMPLICACIÓN PERSONAS



PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN EN EL PLAN APB (Sobre total de personal)





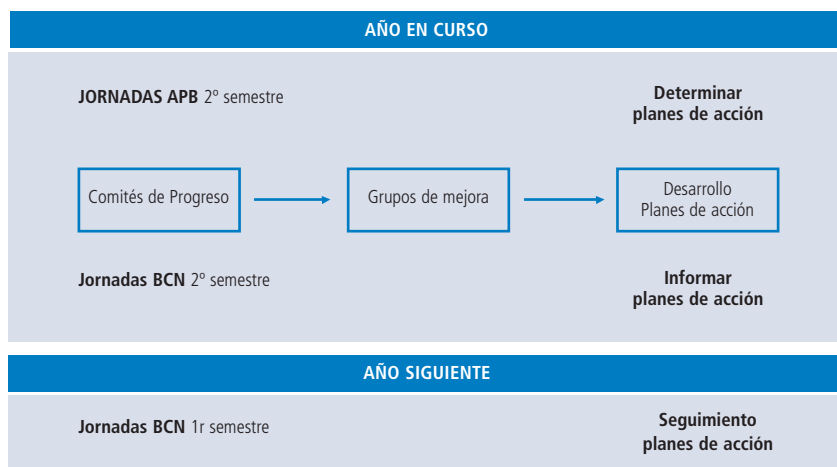
- **Comisión viaria y ferroviaria** para desarrollar y promover el transporte viario y ferroviario de mercancías en el Puerto de Barcelona en todos sus ámbitos: infraestructuras, conexiones, organización, servicios, operadores, estrategia,...
- **Replanteamiento de la definición de objetivos.** Grupo orientado a establecer criterios y metodología para la definición de los objetivos evaluables, fijando la tipología de objetivos, calendario para la formulación, revisión y evaluación, etc.
- **Cambio cultural,** para identificar los aspectos relevantes de la cultura existente y de la deseada en el Puerto de Barcelona, evidenciados en la encuesta de clima laboral, así como definir posibles ejes de actuación. De este grupo han surgido otros tres para tratar aspectos relativos a la gestión de la actividad, la gestión de las personas y el liderazgo de los mandos intermedios.
- **Plan de comunicación interna.** Tiene el objetivo de elaborar un nuevo documento válido para el 2008, que recogiera la reflexión sobre la eficiencia de la comunicación interna realizada hasta el momento -a partir de los planes de los dos años anteriores y el registro

de las comunicaciones internas de la APB realizadas en el 2007- y las propuestas de mejoras que se consideren necesarias.

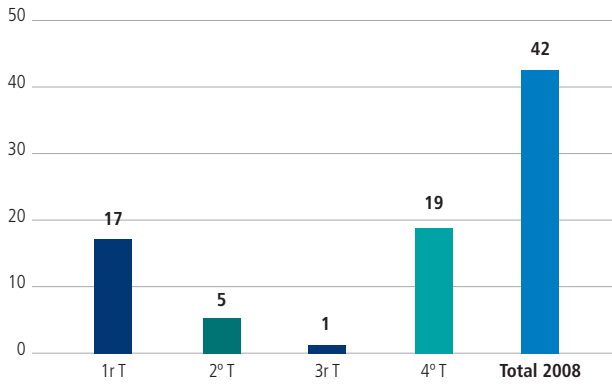
- **Información de interés en el ePORTal,** para buscar y recopilar la información de interés general que debería estar presente en esta herramienta de comunicación interna, la intranet de la APB.
- **Plan de acción de responsabilidad social,** con el objetivo de proponer el plan de acción 2008-20012 en esta materia, tras realizar el análisis interno de la Memoria RSC 2006.
- **Comisión noxus,** dedicada a desarrollar un conjunto de medidas para la reducción de NOx y PM10 (partículas) del medio atmosférico, siendo el punto de partida el Decreto de la Generalitat de reducción de emisiones.

Este año se ha diseñado un esquema de desarrollo y comunicación del Plan 2008-2009, que incluye la determinación de la estrategia a seguir y el fomento de la cohesión de los diferentes equipos.

En este marco de trabajo el 10 de septiembre de 2008 se celebró la **II Jornada**



## NÚMERO DE PERSONAS INCORPORADAS A GRUPOS DE MEJORA 2008



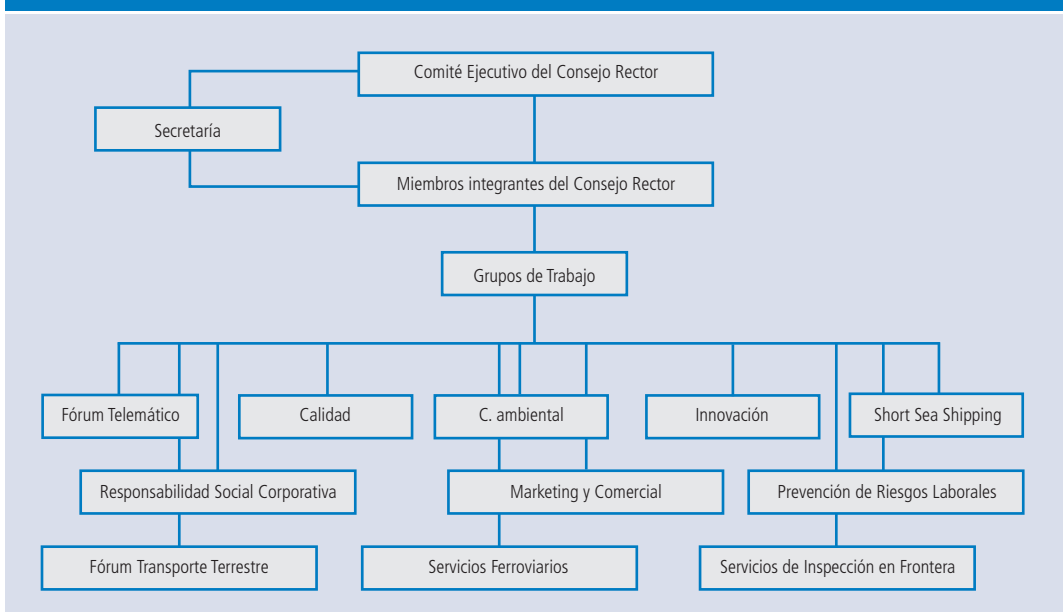
**BCN**, que tuvo como objetivo primordial presentar los resultados y avances de los trabajos desarrollados por los diferentes Comités y Grupos de Mejora puestos en marcha en el 2008 y plantear los hitos para el 2009. Otros objetivos de la Jornada fueron:

- Informar sobre los principales objetivos del Puerto de Barcelona.
- Fomentar la coordinación, la creatividad, la comunicación, la confianza, el compromiso y el intercambio de conocimientos para el enriquecimiento mutuo con el trabajo en grupo.
- Facilitar las habilidades de atención y escucha, respeto, concreción, empatía y capacidad de respuesta.
- Trabajar las ventajas del trabajo en grupo: amplitud de conocimientos, diversidad de opiniones, mayor eficacia, motivación y aceptación.

Otra ocasión de puesta en común ha sido la **V Jornada APB**, sesión de trabajo del equipo directivo y colaboradores desarrollada durante el mes de noviembre. Esta ha tenido como hilo conductor el hecho de profundizar en el cambio cultural de la organización, basado en tres ejes:

- **Competitividad:** identificar la situación del Puerto de Barcelona en relación con los otros puertos, considerando los posibles escenarios a corto y medio plazo.
- **Coherencia:** reconocer las coherencias e incoherencias de la cultura presente y describir la deseada para conseguir un puerto competitivo en el entorno actual.
- **Compromiso:** trabajar las líneas de actuación prioritarias en los ámbitos de la dirección, la actividad y las personas, como manifestación del compromiso hacia a la nova cultura.

## ESTRUCTURA DEL CONSEJO RECTOR



## PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

El Departamento de Promoción de la Comunidad Portuaria ha ejercido en 2008 sus funciones a través de la habitual coordinación del Consejo Rector y la organización de dos misiones comerciales al norte de África.

### El Consejo Rector y los Grupos de Trabajo

El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria es el órgano que articula la cooperación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y todas las instituciones públicas y privadas que desarrollan su actividad en el ámbito del Puerto de Barcelona, con el objetivo de impulsar la proyección de éste y su imagen de conjunto.

Este año se han celebrado 3 asambleas del Consejo Rector, precedida cada una de la reunión del Comité Ejecutivo. Las tareas específicas se han llevado a cabo a través de los 11 Grupos de Trabajo activos.

Entre los hitos del ejercicio se incluyen la presentación del resultado del Estudio de *Valoración de Marca del Puerto de Barcelona* y la decisión de las actuaciones a emprender en relación a éste.

En el sí del Consejo Rector se decidieron los destinos de las misiones comerciales que había que organizar durante el ejercicio, y se acordó la participación de la Comunidad Portuaria en misiones organizadas a iniciativa de otras instituciones.

### Misiones comerciales

Del 15 al 20 de junio se desarrolló una misión comercial a las ciudades marroquíes de Tánger y Casablanca, organizada conjuntamente con la patronal Fomento del Trabajo y la Cámara de Comercio de Barcelona.

La delegación desplazada a Marruecos



constó de 90 personas, de las cuales 60 eran empresarios del sector portuario, de la logística y del comercio internacional. Un total de 450 empresarios marroquíes participaron en los diversos actos organizados, y durante las reuniones bilaterales programadas se realizaron 576 contactos empresariales.

A lo largo de las jornadas se firmó el Protocolo de Colaboración entre el Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas de Barcelona y Royal Air Maroc, así como el Convenio de Colaboración entre la Agencia Nacional de Puertos de Marruecos y la APB.

En Rabat la representación institucional de la delegación se entrevistó con el embajador de España en Marruecos y con el ministro de Obras Públicas y Transportes del país norteafricano.

Argelia fue el destino de la segunda misión comercial organizada, que tuvo lugar del 2 al 4 de diciembre en la capital, Argel. En este caso se contó con la colaboración de las cuatro asociaciones de la Comunidad Portuaria de Barcelona y del COPCA.

Al acto de presentación del Puerto y la Comunidad Portuaria asistieron 190 empresarios, así como los directores generales de los puertos argelinos y diversas autoridades. También participaron en las conferencias el jefe de la Dependencia Regional de Aduanas, Sr. Antonio de la Ossa, la consejera Económica y Comercial de la Embajada de España, Sra. Dolores Loureda, y altos cargos del sector portuario argelino. Las agendas de contactos personalizadas facilitaron la celebración de 136 reuniones bilaterales.



# Ámbito de dirección

## PERSONAS Y ORGANIZACIÓN

La Dirección de Personas y Organización desarrolla y coordina las actividades y los servicios dirigidos al personal de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), desde las vinculadas a las condiciones laborales y de desarrollo profesional, hasta la articulación de la comunicación y la mejora internas, la responsabilidad social y la prestación de recursos sanitarios y prevención.

### Relaciones laborales

Durante el año 2008 se ha trabajado especialmente en el **traslado del personal de la APB a la nueva sede corporativa** del edificio World Trade Center Barcelona (WTCB). Esta negociación culminó el 19 de mayo con la firma del Acuerdo de Traslado al WTCB, en el cual se incluyen diferentes aspectos de relevancia para el personal como, por ejemplo, la subvención de servicios de restaurante a través de la entrega de talonarios de Cheque Gourmet.

Con el traslado de la sede corporativa la APB ha realizado un esfuerzo para potenciar el uso del transporte público entre el personal y ha proporcionado la tarjeta de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) al personal que lo ha requerido. Al personal que no ha escogido esta opción de movilidad se le ha facilitado la posibilidad de aparcamiento gratuito en el entorno portuario o una plaza parcialmente subvencionada en el mismo edificio WTCB.



## Formación del personal

El departamento ha coordinado durante este ejercicio un total de 100 acciones formativas colectivas y 90 acciones de tipo individual en diferentes ámbitos.

- **Plan de Formación de la Policía**

**Portuaria.** La APB ha potenciado su relación con el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, centro oficial de formación para los cuerpos de seguridad. A parte de seguir impartiendo la formación básica de los agentes del cuerpo de la Policía Portuaria, se ha iniciado también la colaboración con este instituto en materia de formación continua, que se ha materializado en un curso dirigido a subinspectores y el curso de actuaciones en accidentes de tráfico para el conjunto de agentes.

- **Plan de Formación en Idiomas.** En el marco de este plan han continuado los cursos de lengua inglesa y se han potenciado los de lengua francesa, contribuyendo así a la orientación estratégica y comercial de la APB.

- **Plan de Formación en Competencias.** Durante el ejercicio se han llevado a cabo diferentes acciones relacionadas con el modelo de Gestión por Competencias, que define las habilidades y los conocimientos asociados a los puestos de trabajo, que tendrán continuidad a lo largo de todo el año 2009.

- **Formación en metodología de objetivos evaluables.** Se han desarrollado diversos talleres para mejorar tanto la eficiencia de la organización como la relación

y la comunicación intradepartamental e interdepartamental.

- **Formación continua.** Se han organizado cursos de formación continua para todo el personal de la APB a fin de satisfacer las necesidades de actualización y reciclaje de los diferentes puestos de trabajo.

Además, se ha suscrito un **convenio de colaboración con la Fundación BCN Formación Profesional** para facilitar que los empleados de la APB puedan obtener una titulación oficial de grado medio o superior mediante, en parte, la acreditación de la experiencia profesional propia.

## Comunicación interna

En este ejercicio, y con la colaboración de un grupo de mejora interdepartamental, se ha llevado a cabo la redacción del nuevo **Plan de Comunicación Interna 2008 – 2010** que tiene una doble misión: por una parte, dar apoyo a la estrategia de la organización y, por otra, desarrollar acciones dirigidas a la mejora de los procesos de comunicación en ésta.

El **ePORTal**, la intranet corporativa de la APB, se ha consolidado como herramienta fundamental para la comunicación interna, con más de 150.000 visitas recibidas en el 2008. Con el espíritu de mejora continua, diferentes personas de la organización han trabajado en la realización de una auditoría de la intranet para detectar posibles mejoras a implantar.

Entre las acciones del departamento,



destaca la gran aceptación por parte del personal de la APB del **programa de visitas para empleados al Puerto de Barcelona**. La última visita, realizada en el mes de octubre, obtuvo una valoración media de 8,1 sobre 10.

### Servicio Médico y Salud Laboral

La labor de este servicio es dar apoyo y seguimiento a toda la actividad asistencial y preventiva en el ámbito de la salud en la APB, ofreciendo un amplio abanico de opciones sanitarias y sociales al personal activo, sus familiares y trabajadores jubilados, un colectivo de unas 3.000 personas.

El **Plan de Salud de la Autoridad Portuaria de Barcelona** marca los procedimientos y protocolos necesarios para unificar las pautas de actuación de los profesionales de la medicina asistencial y laboral de la APB, de acuerdo con el Plan de Salud de Cataluña y los protocolos específicos del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud.

También en el contexto de este plan se ha continuado la tarea informativa y de concienciación sobre los riesgos del tabaco, el alcohol y otras drogas de abuso, con la intención de mejorar las condiciones laborales del personal y del entorno.

El número total de visitas médicas realizadas durante el 2008 por el personal facultativo de medicina de familia, pediatría, las doce especialidades disponibles y los técnicos sanitarios ha sido de 16.396, repartidas entre el personal activo (9.518) y el pasivo (6.878). Igualmente, se han realizado 1.957 sesiones de rehabilitación a 172 pacientes.



### Prevención de Riesgos Laborales

En el ámbito de la prevención de riesgos laborales, el servicio propio de la APB ha colaborado activamente en el proceso del traslado de la sede corporativa del Puerto de Barcelona para procurar unas buenas condiciones de trabajo en el nuevo entorno.

Así mismo, el servicio ha organizado y ha participado en la sexta **Jornada de Prevención de Riesgos Laborales del Puerto**, promovida por el grupo de mejora de prevención del Consejo Rector para la promoción de la Comunidad Portuaria y por el Servicio de Prevención del FREMAP.

A lo largo del 2008 se han producido treinta accidentes, veinte de los cuales se tradujeron en baja laboral. Todos tuvieron la consideración de leves y la mayoría fue in itinere.

La sección Vigilancia de la Salud, por su parte, ha llevado a cabo 231 revisiones médicas de empresa, cifra que representa un 43% de la plantilla en 2008. En su realización se han seguido los protocolos sanitarios oficiales, además de incluir los otros planes de salud mencionados.

### SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y CALIDAD

En el año 2008 el Departamento de Sistemas de Información ha pasado a hacerse cargo también de la supervisión de la calidad de los servicios portuarios autorizados por la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y a denominarse Sistemas de Información y Calidad (SI-C). Sus funciones son desarrollar proyectos de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) para mejorar la eficiencia de la gestión de la APB y, con la Comunidad Portuaria liderar e implantar iniciativas para hacer el puerto más competitivo. Los proyectos emprendidos durante el 2008 han implicado una inversión cercana a los 3 millones de euros.

Para la gestión interna de la Autoridad Portuaria, SI-C garantiza los servicios de telefonía, ofimática, aplicaciones informáticas de gestión corporativa, aplicaciones de ayuda a la toma de decisiones (*business intelligence*), intranet y web, plano del puerto y sistemas de seguridad y control.

Las actividades orientadas a la Comunidad Portuaria se vehiculan a través del **Fórum Telemático**, Portic, y el grupo de Calidad. El Fórum Telemático es el grupo de trabajo del Consejo Rector y tiene por misión la definición de procedimientos que simplifiquen y agilicen el intercambio de información entre todas las empresas y administraciones involucradas en el transporte marítimo de mercancías; **Portic** es la





plataforma tecnológica que facilita la implantación de todos estos nuevos procedimientos; el grupo de **Calidad** tiene por objeto la definición de nuevos compromisos en este ámbito, a través de la creación de indicadores y garantías de servicio, así como el seguimiento del grado de cumplimiento de estos y de la satisfacción del cliente.

Algunos de los proyectos más relevantes ejecutados en las diferentes áreas del SI-C durante el ejercicio son:

### Sistemas y desarrollos

- El traslado del personal del edificio ASTA al World Trade Center ha requerido dotar de telefonía y servicio informático a todos los nuevos puestos de trabajo. Se ha aprovechado la ocasión para cambiar el sistema a telefonía IP, con mayores prestaciones, e iniciar el estudio de los nuevos emplazamientos para los centros de procesamiento de datos que dan apoyo a los sistemas de comunicación, seguridad y control.
- Se ha instalado todo el equipamiento TIC, básicamente radares de control de tráfico marítimo y equipos de comunicaciones con los barcos, para que los prácticos puedan operar desde la nueva torre de coordinación de operaciones portuarias.
- Se ha colaborado con el Departamento de Explotación en la definición de los procesos de coordinación de servicios portuarios que también se gestionarán desde la torre.
- Se ha ejecutado un estudio sobre la adaptación a la ley 11/2007 de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos y, a lo largo del 2009, se implantarán los proyectos derivados del estudio. La aplicación de esta ley a finales del 2009, permitirá la tramitación no presencial con la APB, garantizando el orden de la tramitación, el control de los plazos y la identificación de los responsables de los trámites.
- Como resultado de los trabajos efectuados en un grupo de mejora interdepartamental, se ha desarrollado una aplicación de seguimiento de asuntos que deberá facilitar la trazabilidad, por ejemplo, de las reclamaciones que reciba la APB o las preguntas parlamentarias.

### Fórum Telemático y Portic

- En cuanto a las actuaciones que simplifican los trámites documentales asociados al paso de las mercancías, el Consejo de Administración de la APB aprobó un procedimiento definido por el Fórum Telemático para simplificar los trámites documentales de los consignatarios previos al inicio de la carga en la operativa de exportación. Además, la aplicación desarrollada para los resguardos de la Aduana facilita también las tareas de control sobre los contenedores que tienen que embarcar.
- Se han establecido las bases para crear un servicio de coordinación de posicionamiento de contenedores para inspección, que agilizará y hará más transparentes estos procesos en el Punto de Inspección en Frontera (PIF), en la zona de inspección habilitada en las terminales de contenedores y en la zona de operación del escáner de contenedores.
- El objetivo de un puerto sin papeles prácticamente se ha alcanzado en los trámites con las administraciones. También se hacen telemáticamente el 98% de las transacciones documentales necesarias para la entrada o salida terrestre de contenedores llenos y un 75% de las que se hacen con contenedores vacíos.
- En la plataforma Portic destaca que las nuevas aplicaciones a consignatarios, empresas de transporte y transitarios integran los servicios de intercambio documental con los de información, aportando, así, mucho más valor a sus usuarios.

- En el 2008 Portic ha tramitado más de 9 millones de mensajes electrónicos con más de 260 empresas clientes y ha gestionado la documentación de más de 4.000 contenedores diarios.

## Calidad

- Se ha iniciado una redefinición de los compromisos de calidad del Puerto de Barcelona y se han establecido las bases del nuevo Plan de Calidad. A lo largo del ejercicio se ha llevado a cabo un estudio del grado de satisfacción de los clientes y se han definido los indicadores de calidad de los diferentes procesos relacionados con el paso de la mercancía por el puerto.
- La incorporación del ámbito de la calidad de los servicios portuarios a la dirección de Sistemas de Información ha motivado iniciativas nuevas como la constitución del Comité de Calidad APB, presidido por el director general y participado por las áreas relacionadas con los servicios y los clientes del puerto.
- También se han aprobado diferentes manuales de servicio del Puerto de Barcelona. Estos detallan una serie de características de calidad de servicio, cuyo cumplimiento permite a las empresas obtener la certificación correspondiente, diferenciándose del resto y transmitiendo a sus clientes la voluntad de mejora. En 2008 las terminales de automóviles han obtenido la certificación de servicios en este tipo de tráfico y ya se les aplican las bonificaciones previstas por ley. Por otra parte, se ha aprobado el manual específico para terminales de contenedores y se han redactado los de las terminales de cruceros y las de graneles.
- Por lo que respecta al seguimiento del Plan de Calidad, destaca que durante el 2008 se han superado las 18.000 inspecciones físicas de contenedores, cerca de un 3% de los contenedores susceptibles de ser inspeccionados.

## SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es la ventanilla única del Puerto de Barcelona creada para facilitar a sus usuarios la realización de cualquier trámite con la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB). A través del SAU se pueden registrar documentos, tramitar autorizaciones, obtener información sobre los diferentes servicios y actividades de la Comunidad Portuaria y efectuar el pago de los servicios prestados por la APB. Algunas de estas gestiones pueden resolverse a través de la web de la APB.



El SAU también actúa como **centro de información** para dar respuesta o canalizar las consultas sobre la actividad del puerto, ya sean telefónicas, por correo electrónico ó de forma presencial.

En el año 2008 este servicio ha atendido un total de 72.519 llamadas telefónicas, ha tramitado 103.931 documentos y ha registrado 13.599. También se han gestionado 42.455 cobros.

Destaca el aumento en la utilización de la **plataforma de pago web** para los servicios habilitados en este canal que ha pasado del 1% del año 2007 al 20% en este ejercicio.

Por su parte, la oficina del **Centro de Identificación de camiones (CI-SAU)**, servicio específico integrado en el SAU, ha tramitado 35.238 autorizaciones provisionales y 50.750 preavisos.

## PROMOCIÓN COMERCIAL

En aplicación del Plan de Marketing diseñado para el período 2007-2009, se ha mantenido como relevante herramienta de promoción comercial del Puerto de Barcelona su presencia comercial en las más importantes ferias europeas de logística y de transporte, como el SITL de París, el SIL de Barcelona y la feria LOGITRANS en Madrid.

La valoración de la oferta ferial llevada a cabo en los últimos años se ha traducido en una lógica de equilibrio y alternancia para proyectar las nuevas ofertas de servicios e infraestructuras del Puerto de Barcelona a sus principales públicos potenciales. En estas actuaciones promocionales destacan la complementariedad y consolidación de CILSA y BCL como compañeros de viaje del Puerto, y la participación de las terminales de contenedores. Además, en el marco de las ferias, los representantes del Puerto de Barcelona han sido parte activa en los programas de conferencias y han mantenido reuniones con los operadores logísticos más destacados, que proporcionan una valiosa visión de la evolución del mercado.



Gracias a la estructura flexible del Departamento de Marketing y Comercial se han podido atender las necesidades diferenciadas de las dos partes en que se ha dividido el año 2008 y mantener el **contacto habitual con los principales clientes** del Puerto. En este sentido, el mercado chino ha continuado siendo uno de los principales focos de atención, como origen del mayor volumen de carga que ha pasado por el Puerto de Barcelona. A pesar de un decepcionante tercer trimestre, fruto de la evolución de la crisis, las expectativas respecto de los proyectos de ampliación de las dos terminales de contenedores han continuado atrayendo el interés de los principales operadores y grandes multinacionales. En esta línea, las compañías Decathlon y Carrefour han ubicado dos grandes almacenes de distribución en la ZAL Prat, justo al lado de la futura nueva terminal.

Uno de los hitos prioritarios del Departamento de Marketing y Comercial en 2008 ha sido la **consolidación y el desarrollo de los productos ferroviarios**. Por una parte, la línea de conexión entre el Puerto de Barcelona y Azuqueca, con triangulación en Zaragoza, ha continuado su ritmo creciente apoyada por el operador TCB Railways, mientras que por primera vez se ha podido consolidar el tráfico ferroviario en las conexiones con Bilbao, Lleida y Navarra. Por otra parte, destaca el nuevo grande reto e impulso ferroviario llevado a cabo por el Puerto de Barcelona, RENFE y Naviland Cargo con la puesta en marcha del servicio BARCELYON Express, la nueva línea de contenedores entre el Puerto de Barcelona y Lyon. Este servicio, que se presentó en el marco de la feria CLASSEXPOR en Lyon, ofrece tres salidas semanales en ambos sentidos y, en presentar un *transit time* más reducido permite hacer realidad la voluntad de competir con los puertos del norte de Europa por las cargas de esta área.

## Presencia en ferias

Con la colaboración de la terminal especializada en el tráfico hortofrutícola, el Puerto de

Barcelona ha tomado parte un año más en la feria **FRUITLOGISTICA de Berlín**, a lo largo de lo cual han mantenido reuniones con los principales productores así como con los armadores. Con estos últimos se prepararon las programaciones de la temporada para coordinar las rotaciones y entregas desde la terminal.

Esta feria es la más importante del sector y una de las primeras del año. A pesar que la amenaza de la crisis ya rondaba, esta no ha sido un indicador de la evolución del mercado, que se ha mantenido estable durante el ejercicio y en determinados casos ha crecido.

Los productos hortofrutícolas son uno de los focos de atención del Puerto, para mantener el suministro a Mercabarna, principal mercado de abastecimientos de Catalunya, y al mercado de Saint Charles, el más importante mercado de fruta y verdura de Europa, situado en Perpiñán.

La siguiente cita anual fue el **SITL de París**, la gran feria logística de Europa que alterna con la Transport Logistic de Múnich la hegemonía como encuentro del sector internacional. Dentro del programa de la feria y representado por el presidente, el Puerto de Barcelona participó en un foro en el cual se debatió el futuro de los puertos europeos y el enfrentamiento Norte-Sur. Este acontecimiento generó un incremento del número de visitas y consultas recibidas en el stand del Puerto, interesándose por las nuevas infraestructuras y los servicios ferroviarios. Lo que despertó un mayor interés fue el BARCELYON Express, en esos momentos aún en proyecto. También el hecho de una presencia conjunta con CILSA derivó en un interés por las plataformas que se están desarrollando en territorio francés como las de Tolosa, Perpiñán y Lyon.

En el mes de junio se celebró la gran cita nacional de la logística y el transporte, el **SIL de Barcelona**. Este año la asistencia del Puerto de Barcelona se concretó con un stand que combinaba el contenido comercial, terminales, productos, etc., con la carga institucional, mostrándolo como motor de la economía catalana y nexa de unión con el resto del mundo.

Entre las otras acciones promocionales vinculadas al SIL destaca la participación en el ciclo de conferencias relativas a las



infraestructuras portuarias, el ferrocarril y la promoción de suelo logístico (CILSA). Por otra parte, el hecho que el país invitado fuera Brasil favoreció el mantenimiento de reuniones con sus principales puertos (como Santos y Pecem), así como encuentros al más alto nivel con los directivos de las navieras HAMBURG SUD y LIBRA.

La última actuación programada dentro de las ferias logísticas fue el **LOGITRANS en Madrid**. La primera edición de la nueva época se caracterizó por el gran peso institucional y una cierta falta de representación del sector privado. La cita se aprovechó para desarrollar contactos sobre todo con el sector ferroviario y el resto de puertos españoles, y para hacer promoción del *short sea shipping*. De la mano del representante del Puerto de Barcelona en Madrid pasaron por el stand todos los delegados de las principales navieras instaladas en la capital (MAERSK, CMA-CGM, MSC, ZIM, etc.) y los operadores logísticos más importantes.

Para la promoción y presentación del proyecto BARCELYON Express, y conjuntamente con el Departamento de Estrategia y Desarrollo, se decidió la presencia en la feria local **CLASSEXPOR de Lyon**, una feria pequeña pero estrictamente dedicada a la logística de la importación y la exportación de la zona. La decisión se reveló como acertada, ya que el stand compartido con RENFE y NAVILAND CARGO, los otros dos socios del proyecto, actuó como reclamo y se recibieron más de 80 visitas en los dos días del salón.

## Congresos y conferencias

El Puerto de Barcelona ha participado y dado apoyo al **XXIV Congreso Nacional e Internacional del Café**, celebrado en el World Trade Center Barcelona, dentro de la estrategia que le ha llevado a estar presente en la Federación Española de Café para mantener un contacto directo con los principales traders y almacenistas. Uno de los principales objetivos de la participación en este congreso ha sido dar a conocer los planes de crecimiento del Puerto de Barcelona y los beneficios que supone, tanto para *traders* como tostadores, como principal puerta de entrada de café y cacao en la Península Ibérica.

La promoción ante el sector transitario chino se concretó en la participación en la **SINOCONFERENCE Hong Kong**, organizada por la WCA Family y que tiene el Puerto de Barcelona y ATEIA entre sus principales patrocinadores. Se trata del mayor encuentro de transitarios chinos con los del resto del mundo y cuenta con más de 1.500 participantes, ante los cuales el Puerto pudo

presentar sus características y servicios. El stand recibió más de 60 visitas y se llevaron a cabo 30 encuentros bilaterales.

Para mantener los vínculos con esta comunidad transitaria, ATEIA con la colaboración del Puerto ha firmado un acuerdo con la CIFA y la WCA Family para establecer vínculos de colaboración entre las comunidades en los próximos en los próximos cinco años. Fruto de este acuerdo es el encuentro SINOCONFERENCE EUROPE que se llevará a cabo en Barcelona en octubre de 2009 y a la cual se espera la asistencia de más 150 transitarios chinos.

Respecto a la promoción de los servicios ferroviarios, el año 2008 se inició con una jornada dirigida a los sectores transitario y consignatario de Barcelona. Este modelo de jornada, que en los próximos años se irá desarrollando ante otras comunidades logísticas de España, pretende mostrar las características de los servicios ferroviarios actuales de la mano de sus operadores, así como acercarlos a potenciales clientes. A parte de las terminales ferroviarias TCB Railways, TMC Services y Puerto Seco de Azuqueca, en la jornada participaron también RENFE, COMSA y EWS.

## COMISIONADO PARA LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO

El Puerto de Barcelona, inmerso en el proceso de crecimiento más ambicioso de toda su historia, ha conseguido en el 2008 un hito clave para el desarrollo del Plan Director del Puerto de Barcelona (1989-2010): la finalización de las obras de ampliación del dique de abrigo Est y las obras de construcción del dique de abrigo Sud, así como las medidas correctoras en la línea de costa.

El Comisionado para las obras de ampliación coordina estas actuaciones, que están recogidas en el Plan de Infraestructuras y Medioambiente del delta del río Llobregat, conocido como Plan Delta, y que permitirán redimensionar espacios doblando la superficie portuaria hasta alcanzar



las 1.300 hectáreas. Los nuevos diques son la pieza fundamental para generar 439 hectáreas de nueva superficie terrestre, que se irán ganando progresivamente al mar y en las cuales se instalarán nuevas terminales dedicadas principalmente al tráfico de contenedores..

### Dique de abrigo Est

La ampliación del dique de abrigo Est concluyó el 18 de noviembre, tras 82 meses de ejecución, y ha sido realizada por la UTE Dique Este participada por FCC Construcción S.A. (35%), Ferrovial-Agroman S.A. (25%), Construcciones Rubau S.A. (25%) y Copisa Constructora Pirenaica S.A. (15%).

La obra ha consistido en la construcción de un dique emergido en talud coronado a la cota +12,00 m, de 2.025 metros de longitud, que prolonga, así, el dique existente. El manto principal está formado por bloques de hormigón paralelepípedos de 50 toneladas en el tronco y de 80 toneladas en el morro y en el cambio de alineación, para una mayor protección de estas zonas frente a temporal, ya que éstas tienden a crear fenómenos locales debido a su geometría.

Para hacer realidad dicha obra ha sido necesario:

- dragar 1,23 millones de metros cúbicos de material;
- colocar 2,89 millones de toneladas de escollera clasificada en tamaños de entre 500 kilos hasta las 5 toneladas;
- verter 10,60 millones de toneladas de todo uno –mezcla de piedras resultantes de las voladuras de las canteras-,
- y utilizar 579.000 metros cúbicos de hormigón, un 77% de los cuales para la fabricación de bloques y el 33% para superestructura y pavimentos.

El coste total de las obras ha sido de 213 millones de euros cofinanciados por los Fondos de Cohesión de la Unión Europea en un 53% y el resto, por fondos propios sin cargo a los presupuestos generales del Estado.

### Dique de abrigo Sud

El dique de abrigo Sud se ha construido en tres tramos, el último de los cuales se completó el 17 de julio. La duración de los trabajos ha sido de 74 meses para el primer y segundo tramo, y más 44 meses para el tercero.

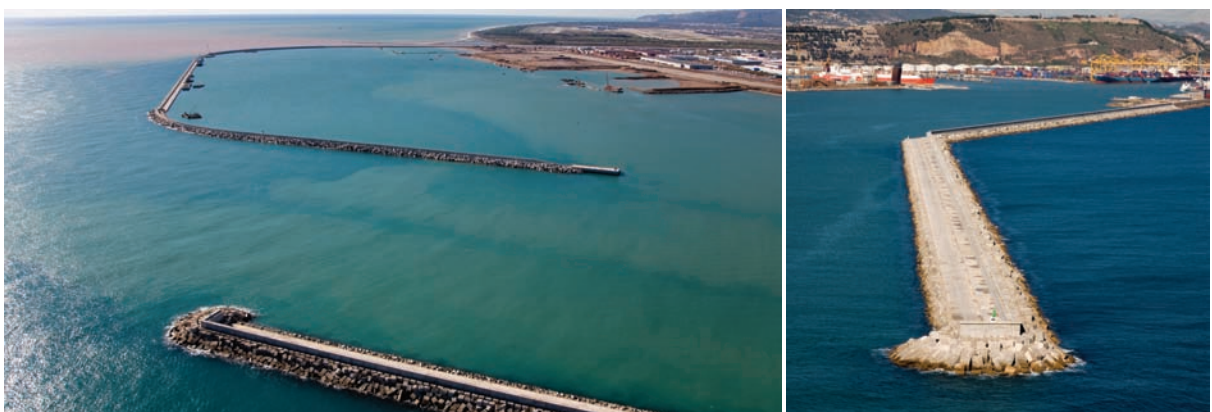
El primer tramo (Tramo I) ha consistido en la realización de un dique en talud emergido de 2 kilómetros de longitud, coronado a la cota +9,0 metros. Su manto principal está formado por bloques de hormigón paralelepípedos de 60 toneladas.

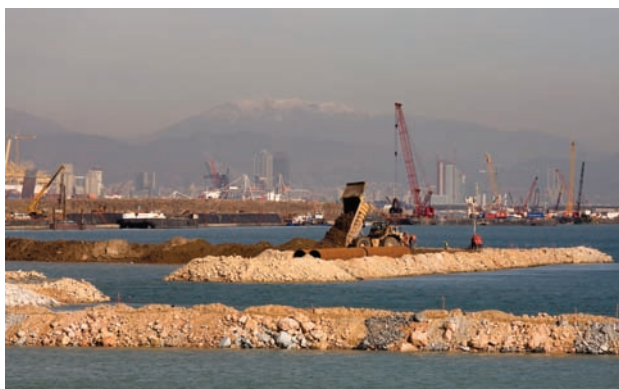
El segundo tramo (Tramo II) de 1,7 kilómetros de longitud tiene una tipología diferente a la anterior. Se trata de un dique ejecutado con cajones de hormigón prefabricados de celdas huecas circulares de 3,65 metros de diámetro. Estos cajones, con flotabilidad propia, se transportaron por vía marítima hasta su situación en planta. Una vez fondeados, sus celdas se rellenaron con arena para conseguir el carácter monolítico y garantizar la necesaria estabilidad de la obra. La banqueta sobre la que se apoyan los cajones consiste en una plataforma de más de 200 metros de sección transversal de todo uno.

En este caso el oleaje no rompe contra el dique, sino que refleja contra éste, lo que permitió optar por esta tipología, que ha ahorrado volumen de material de cantera y, como consecuencia, ha disminuido el coste de la obra. Además es una buena solución para que en el futuro el trasdós del dique (lado interior) pueda formar un muelle adosado para nuevas terminales.

Las principales mediciones y órdenes de magnitud de las partidas de obra para la construcción de los Tramos I y II se resumen así:

- se han dragado de 1,94 millones de metros cúbicos de material;
- se han vertido 9,68 millones de toneladas de todo uno y 3,03 millones de toneladas en escollera clasificada de entre 1,5 y 6 toneladas;
- se han forjado 10,42 millones de kg de acero para armaduras,





- y se han necesitado 429,76 millones de metros cúbicos de hormigón, 129,46 millones de m<sup>3</sup> para la fabricación de bloques de protección 186,10 millones de m<sup>3</sup> para los cajones y 114,20 millones de m<sup>3</sup> para superestructura y pavimentos.

Las obras de estos tramos han sido realizadas por la UTE Dique Sur formada por Dragados Obras y Proyectos S.A., Construcciones Especiales y Dragados S.A., Sociedad Anónima de Trabajos y Obras, COMSA S.A., y Construcciones y Obras Públicas y Civiles S.A. El coste total ha ascendido a 222,94 millones de euros, cofinanciados con el 53% de los Fondos de Cohesión de la UE.

El último tramo del dique de abrigo Sud (Tramo III) consiste en un dique emergido de 1,1 Km de longitud, con los primeros 1.000 metros de sección en talud con bloques paralelepípedos de hormigón de 40 toneladas en el manto principal, y los últimos 100 metros -el morro- de sección vertical similar al Tramo II.

El presupuesto en este caso ha sido de 113,48 millones de euros, y los trabajos han sido ejecutados por la UTE Tramo III, formada por los siguientes contratistas: 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. y NECSO.

Las principales unidades de la obra han sido:

- 0,91 millones de metros cúbicos de material dragado;
- 1,55 millones de toneladas de escollera clasificada extraída de cantera, de entre 150 kg hasta las 4 toneladas en peso;
- 5,36 millones de toneladas de todo uno vertido por vía marítima y terrestre;
- 22.350 m<sup>3</sup> para cajones, 149.650 m<sup>3</sup> de hormigón para bloques y 58.280 m<sup>3</sup> para espaldón y pavimentos,
- y 1,82 millones de kilos de acero.

## Muelle Prat

El primer muelle de la ampliación, el muelle Prat, empieza ya a ser una realidad. Con 1.500

metros de longitud, constituye la línea de la primera terminal de contenedores en la zona de la ampliación del puerto y se localiza en el lado oeste de la dársena. Ocupará casi 100 hectáreas ganadas al mar, actualmente en avanzado estado de construcción, que fueron otorgadas en concesión a la empresa Terminal Catalunya S.A. (70% Hutchinson Port Holdings y 30% Grupo Mestre). Una característica significativa de esta futura terminal, con capacidad para 2,5 millones de contenedores anuales, es que será la primera de su tipo semiautomatizada en España y una de las primeras en el mundo.

La construcción de los primeros 1.500 metros del muelle Prat se dividió en dos fases. La primera de ella, denominada Muelle Prat Fase I, incluía la creación de 1.000 metros de línea de atraque, se inició en el año 2004 y finalizó en el otoño del 2005. Fue ejecutada con cajones de hormigón armado de 18,5 metros de manga y zapatas de 1 metro por cada lado, hasta alcanzar los 20,5 metros de anchura en solera. La eslora de los cajones finalmente fabricados fue de 41,31 metros y el puntal de 17,5 metros, mientras que el calado de proyecto se estableció en la cota -16,00 m.

La Fase II, de 500 metros de longitud, fue construida entre diciembre del 2005 y octubre de 2006. Está formada por 12 cajones de hormigón armado de 13,56 metros de manga en losa de cimentación y 12,07 metros de fuste, 41,30 metros de eslora y 18,00 metros de puntal. Esta segunda fase fue trasdosada con material granular en toda su longitud y el calado se estableció en la cota -16,50 m.

## Avería y avances

El 1 de enero de 2007 una parte del proyecto Muelle Prat Fase I sufrió una importante avería, que afectó a unos 660 metros, al desplazarse los 16 cajones de hormigón armado que constituían la línea de muelle. Dicho desplazamiento causó también la movilización de buena parte del material de relleno, que se dispersó por toda la dársena.

Para reparar la avería se han seguido los siguientes criterios y pasos: análisis de las causas; finalización de las partes de la obra no dañadas en condiciones de seguridad y en el mínimo tiempo posible, y rehabilitación de la parte averiada (cajones 10 a 25) en condiciones de seguridad y con la mayor rapidez.

La UTE constituida por las empresas Ferrovial, Agroman y Cyes fue la adjudicataria de los trabajos de rehabilitación del muelle Prat mediante un concurso abierto de proyecto y obra por procedimiento negociado. El presupuesto de adjudicación fue de 64 millones

de euros y el plazo de ejecución de 18 meses.

La estrategia planteada fue demoler cinco cajones y reflotar los once restantes. Al final de año se habían demolido los cajones previstos y reflotado siete.

A continuación se detallan los principales proyectos relacionadas con el muelle Prat ejecutados o iniciados durante este ejercicio:

- **Modificado de movimiento de precarga (Actuación 2) Terminal Prat:**

Para conseguir un grado de consolidación adecuado de los rellenos del muelle Prat en una zona de 16 ha.

- **Tratamiento de trasdós (pedraplén), reposición de relleno y capa drenante. Muelle Prat fase I (cajones 1 a 9):**

Como indica su nombre, este proyecto consiste en el tratamiento del trasdós del muelle, la reposición del relleno hasta una cota de +2,50 y la aplicación de una capa drenante en la superficie (cajones 1 a 9). También incluye el refuerzo de la mota que se apoya en el cajón 8, necesaria para la precarga de las superficies generadas en la fase 2.

- **Tratamiento de trasdós (columnas de grava). Muelle Prat fase II:**

Sustitución del material del relleno hidráulico en un 20%, mediante la ejecución de columnas de grava de hasta 30 metros de longitud, un relleno "mejorado" que asegura una resistencia mayor. La UTE Trasdós ha ejecutado la obra, que ha durado 6 meses y ha tenido un coste de 3,4 millones de euros.

- **Proyecto de colocación de geodrenes (Muelle Prat Fase I, Cajones 1-9):**

Instalación de drenes de mecha (geodrenes) en la superficie de explanada, con el fin de garantizar el drenaje y la consolidación del movimiento de precargas.

- **Explanada en zona posterior (Categoría E-2). Terminal Prat:**

Nivelación de una superficie de unas 22,4 ha (aproximadamente unos 130 x 1.650 m<sup>2</sup>), mediante la excavación y el relleno con el propio material. El área queda definida por un plano con una pendiente máxima del 0,25% hacia el oeste, con el fin de garantizar un

desagüe suficiente hasta la construcción del pavimento definitivo. La cota de este plano será variable entre la +2,75 m y la +3,10 m y por encima de éste se ejecutará una coronación de 75 cm de material, que configura la explanada de categoría E-2 requerida. La coronación se compondrá de 50 cm de todo uno o de material reciclado de la obra y 25 cm de zahorra artificial en su parte superior.

- **Movimientos de precargas (actuaciones 3, 4 y 5). Terminal Prat:**

Obras definidas en 3 proyectos para conseguir un grado de consolidación adecuado de los rellenos del muelle Prat. Incluye la retirada (carga, transporte, vertido y extendido) de los materiales de las precargas tanto de la explanada como de los cajones de los tramos anteriores, y la ejecución de una mota de escollera de unos 540 metros de longitud ubicada en el límite sureste del recinto, donde se verterán los materiales y que constituirá el cierre de éste.

## Medidas correctoras

La ampliación del puerto no sólo supone un gran potencial de crecimiento logístico, sino que también ofrece el legado de una playa. Una de las medidas correctoras de la declaración de impacto ambiental consistía en la generación de una nueva playa, de dos kilómetros de longitud de costa, junto al nuevo margen derecho del río. Además se ha creado un hábitat específico para mantener y proteger la fauna autóctona, en particular el chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus Linnaeus*).

Todas las obras expuestas son la base física sobre la cual el puerto podrá crecer. Un crecimiento tanto cuantitativo –nuevos muelles, grúas y accesos– como cualitativo –nuevas líneas marítimas, mejor servicio al cliente, nuevas conexiones con Europa-, que han de consolidarle como núcleo de la principal plataforma logística mediterránea y, junto a las actuaciones previstas en el Plan Delta, uno de los centros neurálgicos de la red de comunicaciones europea.



# Infraestructuras

## LAS ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS

A lo largo del ejercicio 2008 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha dedicado a las actuaciones en infraestructuras un total de 142,75 millones de euros, cifra que representa más de un 70% del volumen de inversión total de la entidad y aproximadamente un 10% más de los recursos invertidos en este ámbito en el año anterior.

La mayor parte de la inversión se ha concentrado en las actuaciones relativas a la ampliación sur del Puerto de Barcelona, detalladas en el capítulo dedicado al Comisionado para la Ampliación. Pero además de éstas, se han ejecutado otras obras importantes e igualmente necesarias para la operativa portuaria como: la habilitación de espacios para adaptarlos a las nuevas necesidades, la construcción de nuevos muelles y la reconstrucción de otros ya existentes, proyectos relacionados con la accesibilidad viaria y ferroviaria del puerto, y otras actuaciones singulares.

### Habilitación de espacios

Respecto a las obras de remodelación de espacios ya existentes y en el contexto de la reordenación de las terminales de contenedores del Puerto de Barcelona, destacan los siguientes proyectos:

- Urbanización del muelle Álvarez de la Campa. Esta obra, ya finalizada, ha comportado la reurbanización de los accesos viales al muelle, con la adaptación de las dos rotondas existentes y los ramales que concurren en ellas.
- Ampliación del muelle Sud. Los trabajos actualmente en marcha crearán 18 nuevas hectáreas de terreno portuario. El proyecto prevé la eliminación del actual pantalán de la





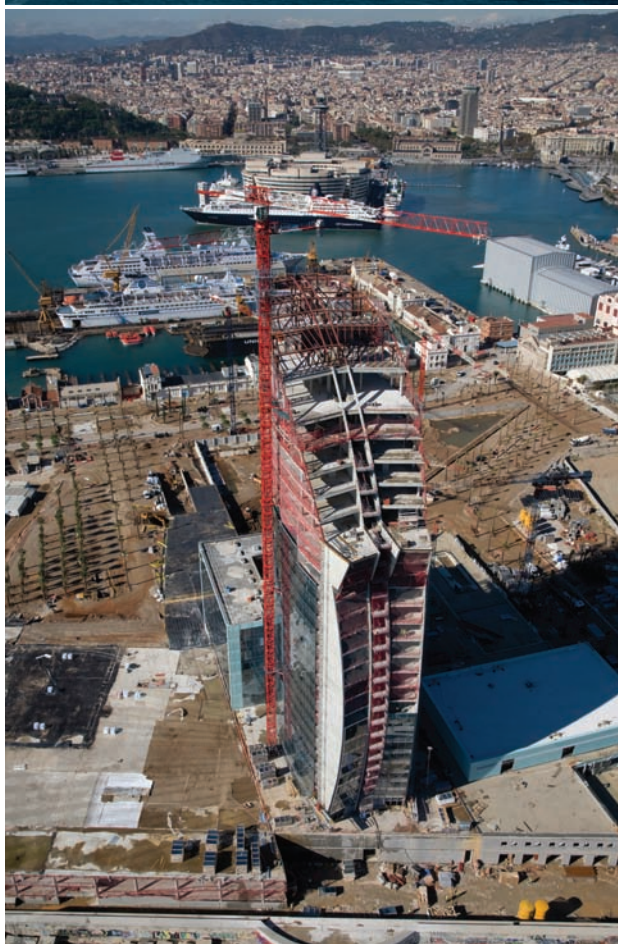
empresa Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), la construcción de una nueva línea de muelle entre los muelles Sud y Álvarez de la Campa y una nueva explanada para la carga, descarga y manipulación de contenedores.

- Atraque para buques de granel líquido. Ante el incremento de la manipulación de graneles líquidos en el Puerto de Barcelona, se ha puesto en marcha la construcción de un nuevo atraque para buques de esta carga de entre 180 y 275 m de eslora, que se ubicará en el muelle de Inflamables.
- Ampliación del edificio del Punto de Inspección Fronteriza (PIF). Este servicio controla que los productos perecederos procedentes de terceros países accedan a la UE con todas las garantías sanitarias. La obra finalizada durante este año no se ha limitado a la adecuación y mejora de las oficinas, sino que ha tenido en cuenta también la zona operativa y las instalaciones frigoríficas.

## Remodelación y mantenimiento de muelles existentes

La utilización del muelle Adossat para el tráfico de cruceros marítimos y su adecuada explotación comportan la necesidad de eliminar un ro-ro existente para dar unidad a lo largo del muelle. La obra **Reposición alineación módulo 1 del muelle Adossat**, actualmente en ejecución, consiste en la demolición de la superestructura del ro-ro, la extracción de las escolleras que lo contornean, el reflote de los dos cajones que lo conforman y su fondeo dentro del recinto portuario.

Durante este ejercicio ha finalizado el proyecto **Urbanización de la Terminal A**. El aumento del tráfico de cruceros de grandes dimensiones y capacidad y la construcción de la terminal marítima de cruceros A en el muelle Adossat, hacían preciso acondicionar y ajustar la infraestructura existente a la calidad espacial y urbana del resto de terminales de cruceros. La obra ha comprendido la urbanización de aproximadamente 300 m del muelle Adossat, la construcción de un paseo central y aceras, la canalización de los servicios, el drenaje, la pavimentación, etc. En desarrollo se encontraba **a finales de año el proyecto Relleno, explanada y precarga para la consolidación del relleno del muelle Costa**, que consiste en la construcción de un nuevo frente de muelle en una alineación paralela al actual muelle de Costa. La obra comprende el relleno general a la cota +2 del muelle que se ha creado, entre la antigua alineación del muelle de Costa y la nueva, para la formación de una explanada.



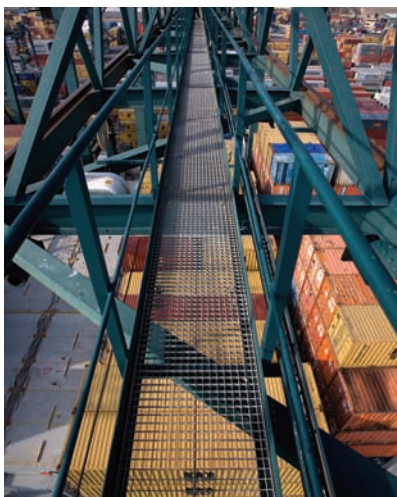


Por otra parte, se ha completado la ejecución de la obra **Muelle de tablestacas en el muelle Álvarez de la Campa**, que responde a la necesidad de mejorar la línea de atraque para adaptarla a los nuevos requerimientos de la operativa portuaria. Ha consistido en la construcción de un muelle de 458 m de longitud y 12 m de calado, coronado a la cota +2,50.

### Accesos ferroviarios

La construcción de infraestructuras ferroviarias garantiza la agilidad y rapidez en la entrada y salida de mercancías del recinto portuario y permite ampliar su área de influencia.

En este contexto se enmarca la obra **Ampliación terminal ferroviaria Príncipe de España y urbanización del arcén del tramo VI**, que ha supuesto la ejecución de tres actuaciones emplazadas en el área posterior del muelle Príncipe de España: la implantación de un nuevo trazado ferroviario de carácter mixto de unos 800 m; la adecuación de un vial auxiliar anejo a un tramo del trazado ferroviario actual, necesario para la correcta logística de carga y descarga de vehículos y, por último, la adecuación de un carril de unos 700 m de longitud, para albergar colas de vehículos a lo largo del tramo VI, entre la rotonda de la empresa logística DAMEX y la puerta 29.



### Actuaciones singulares

Especial mención merecen, como proyectos singulares, la remodelación del **faro de Montjuïc** y la torre de control portuaria. El primero ha consistido en la rehabilitación y acondicionamiento del emblemático edificio, para adaptarlo a las nuevas necesidades del puerto. Actualmente se trabaja en la construcción de una carretera que comunique el faro con la viabilidad urbana.

El segundo proyecto, finalizado en el ejercicio 2008, ha comprendido la edificación de una **torre de control y vigilancia**, situada en el muelle de Inflamables. Su ubicación y su particular concepción arquitectónica convierten la torre en uno de los iconos visuales del puerto ampliado, visible para todos los barcos que se aproximen a la bocana solicitando la entrada. Asimismo, se ha previsto la urbanización de su entorno, con la construcción de un edificio anexo a la torre, que alberga la Corporación de Prácticos y un aparcamiento.

La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la ampliación del Puerto de Barcelona especifica qué actuaciones deben emprenderse para compensar y corregir los impactos que las obras produzcan en el medioambiente. Una de las medidas que se incluyen es la creación de una playa, junto al margen derecho del río Llobregat, de 2 km de longitud de costa.

La zona interior de la nueva playa, que se emplaza en la zona comprendida entre el arranque del espigón y la mota de aguas altas del margen derecho de la nueva desembocadura del río, se ha proyectado como **zona húmeda** en el proyecto Medidas correctoras en la línea de costa. Fase III D (Creación de zona húmeda). Esta actuación compensa la pérdida de la laguna de la Podrida y supone la creación de un hábitat específico para mantener y proteger la fauna existente.

Las actuaciones en infraestructuras reflejan la expansión en la que se halla inmerso el Puerto de Barcelona. En la senda de convertirse en el primer centro logístico del Mediterráneo, la adecuada planificación y ejecución del escenario del futuro constituye la mejor garantía para lograrlo.

# Explotación y planificación

## SEGURIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE

### Seguridad industrial

Este año se han iniciado los trabajos para la revisión del **Plan de emergencia interior (PEI)** del Puerto de Barcelona, con el objetivo de actualizar los datos, incorporar los cambios necesarios para hacerlo más eficaz, y adaptarlo a la nueva reglamentación. Una vez finalizados los trabajos documentales está previsto incorporar una herramienta informática que permitirá a los responsables de seguridad de las concesiones y al conjunto de grupos de actuación y personas adscritas al PEI tener toda la información al día, a la vez que garantizar la fluidez de la comunicación.

El Departamento de Seguridad Industrial y Medio Ambiente, con la colaboración de Bomberos de Barcelona y en base al convenio firmado con el Ayuntamiento de Barcelona, ha organizado en el 2008 unas jornadas para el conocimiento del entorno portuario y sus características para la prestación de servicios de emergencia. Las jornadas han ido dirigidas a los jefes de bomberos de la Generalidad de Cataluña, con el objetivo de coordinar e integrar las actuaciones en la zona de ampliación del puerto y de la ZAL Prat, al tratarse del ámbito competencial de otro municipio.

Además, la Dirección General de Protección Civil de la Generalidad de Cataluña ha desplegado este año, con la colaboración del Puerto, el **Plan de comunicación de aviso a la población**. Este implica la puesta en marcha de las sirenas instaladas en el recinto portuario, en caso de activación del Plan de emergencia exterior (PEE) vinculado a los riesgos de las empresas afectadas por la legislación de accidentes mayores con posible afectación en el entorno del Puerto. Esta prueba se efectuó únicamente por el recinto portuario y se prevé que tenga continuidad.

En el marco del **Plan de formación específica para bomberos** y comandos previsto en el convenio de colaboración con el Ayuntamiento, este año se han realizado tres ediciones del curso de extinción de incendios en barcos en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, en Gijón, en los cuales han participado un total de 46 bomberos. También se han llevado a cabo dos cursos de dirección y control de siniestros en el The Fire Service College, de Moreton-in-Marsh, en Gran Bretaña; el primero, de una duración de una semana, dirigido a 21 caporales, y el segundo, de dos semanas de duración y orientado a 10 sargentos y cinco técnicos en emergencias.

En este periodo se han realizado los ejercicios de ámbito general en el entorno





portuario y simulacros con todas las concesiones afectadas por la reglamentación de accidentes mayores del puerto. Estos simulacros se enmarcan en el Pacto de Ayuda Mutua y en ellos participan Bomberos de Barcelona, el cuerpo de la Policía Portuaria y, puntualmente, el servicio de emergencias 061 SEM.

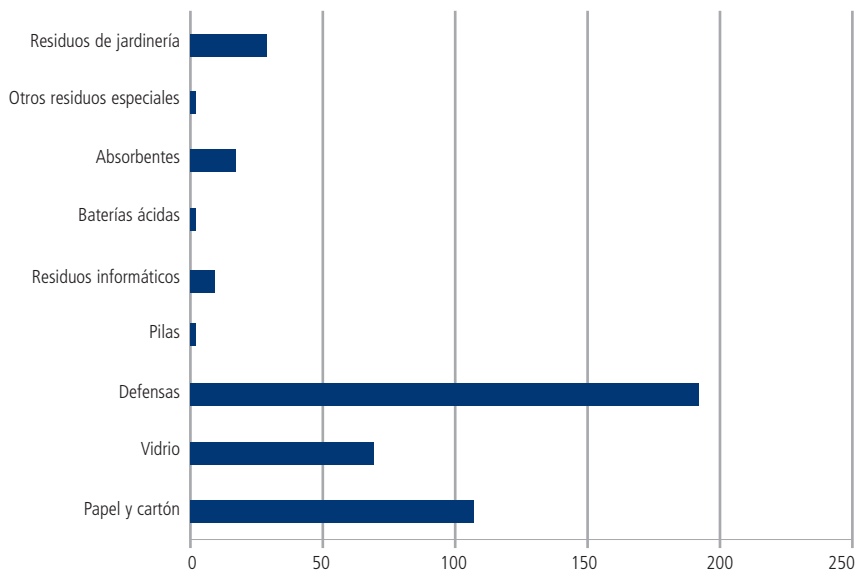
Por otra parte, durante el ejercicio 2008 el **tráfico de mercancías peligrosas** contenerizadas ha experimentado un leve descenso del 1% respecto al 2007, con un volumen total de 950.733 toneladas. En cambio, el tráfico de mercancías peligrosas a granel sigue al alza, con un 10% más que en el ejercicio anterior, y ha representado un total de 12.660.483 toneladas. Este volumen de mercancía ha sido tramitado a través de 91.883 autorizaciones, de las cuales el 100% se ha procesado vía EDI (intercambio electrónico de datos).

### Calidad del aire

En lo que se refiere al medio atmosférico, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha seguido colaborando con el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda en la aplicación del **Plan de Mejora de la Calidad del Aire** en la Región Metropolitana de Barcelona con el desarrollo de medidas de reducción de las emisiones de NOx y PM10 que afectan al Puerto, tales como: la modernización de la flota de camiones adscritos al programa P+ de Proatrans, la electrificación de barcos durante las escalas, o la potenciación del tráfico ferroviario de mercancías en detrimento del transporte por carretera.

Por otra parte, la demolición del edificio Porta Coeli en el muelle Adossat y los temporales de finales de año provocaron que diversos equipos de la red meteorológica y de vigilancia de la calidad del aire quedaran fuera

RESIDUOS APB 2008 (Toneladas)



de servicio (como es el caso de la estación medidora de ozono P1-Porta Coeli). Se ha aprovechado esta circunstancia para renovarlos y remodelar la red para adecuarla a la nueva configuración del territorio portuario y a las nuevas funciones a cubrir en el programa de vigilancia ambiental de las obras portuarias.

## Recogida de residuos

Los residuos recogidos por la APB destinados a vertedero han sumado 1.965 toneladas, un descenso del 26% respecto del 2007. El resto de residuos con gestión específica ha ascendido a 507 toneladas, que se distribuyen según el cuadro siguiente:

Tipo	Toneladas
<b>RSU (vertedero)</b>	<b>1.965,82</b>
Papel y cartón	104,62
Envases	22,31
Vidrio	65,56
Chatarra	19,62
Escombros	194,4
Defensas	13,4
Pilas	0,09
Fluorescentes	0,44
R. informáticos	6,72
Tóners	0,76
Baterías ácidas	0,23
Refuerzo Trinijove	2,08
Absorbentes	12,54
Otros residuos NO especiales	35,85
Otros residuos especiales	0,17
Residuos PIF (orgánicos)	0,8
Residuos de jardinería	28
Residuos sanitarios (m <sup>3</sup> )	0,62
<b>TOTAL</b>	<b>507,59</b>

Por lo que respecta a los residuos valorizables recogidos en el circuito itinerante en las empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona, han significado 1.373 toneladas, distribuidas en banales, papel y cartón, chatarra y madera.

Circuito valorizables	
Residuos	Toneladas
Banales	952,34
Papel y cartón	117,12
Chatarra	228,32
Madera	76,11

Por otra parte, durante el 2008 en el Puerto de Barcelona se han realizado 11.640 servicios de recepción de residuos de buque (los llamados residuos MARPOL) con unas cantidades por tipo que se expresan en la siguiente tabla:

Servicio recepción de residuos de buque	Cantidades recogidas m <sup>3</sup>	Nº servicios
Residuos oleosos (MARPOL I)	51.647	2.585
Aguas sucias (MARPOL IV)	913	9
Residuos sólidos (MARPOL V)	40.216	9.046

## COMPOSICIÓN DE FLOTANTES RECOGIDOS 2008





## Protección del medio marino y terrestre

Para realizar los diferentes servicios de protección del medio marino, recogida de flotantes y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, durante el ejercicio la APB ha dispuesto de 5 embarcaciones con las cuales ha cubierto el servicio todos los días del año. Fruto de este trabajo se ha podido responder a 118 incidentes:

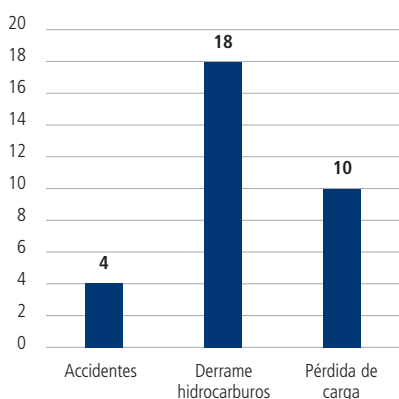
- 62 incidentes por presencia de hidrocarburos, con 6.270 litros y 4.280 metros lineales de barreras absorbentes;
- 56 notificaciones de flotantes, con el resultado de 940 m<sup>3</sup> recogidos, y un peso de 132 toneladas.

En cuanto al total de incidencias en las zonas terrestres públicas o no concesionadas del Puerto de Barcelona ha ascendido a 32, distribuidas de la siguiente manera:

## SEGURIDAD OPERATIVA

El año 2008 ha significado el inicio de la implantación de una serie de medidas y actuaciones para el desarrollo de la seguridad en el Puerto de Barcelona, como consecuencia de la aplicación de la Directiva europea 2005/65 sobre mejora de la protección portuaria, y a través de su transposición en el Real Decreto 1617/2007 dentro del ámbito de la seguridad y la protección portuaria. Las acciones más importantes han sido:

### INCIDENCIAS TERRESTRES



- La creación de la **Oficina de Protección Portuaria** para garantizar la gestión documental, la coordinación y la comunicación entre los cuerpos de seguridad, entidades públicas y privadas y las instalaciones portuarias en la realización de evaluaciones y planes de protección
- La constitución del **Comité Consultivo de Protección**, máximo órgano operativo de la seguridad portuaria, integrado por los diferentes representantes de las fuerzas y los cuerpos de seguridad, y las entidades e instituciones públicas con competencias en el entorno portuario. Los integrantes del comité fueron nombrados por el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), quien también designó al **oficial de protección portuaria**, como representante de la misma ante la autoridad competente. Las funciones y responsabilidades de todos ellos están especificadas en el Real Decreto 1617/2007.
- La continuación de las **inspecciones y auditorías** de seguridad en diferentes instalaciones portuarias por parte de los gobiernos extranjeros y las compañías navieras.

## Policía Portuaria

En el ámbito policial y dentro del apartado de tránsito destaca el seguimiento de las campañas establecidas por el Servicio Catalán de Tráfico, que incluyen controles continuados y preventivos de alcoholemia, de la documentación, del uso del cinturón de seguridad y del casco, así como utilización indebida del teléfono móvil.

Para garantizar el desarrollo normal de las operativas portuarias se han llevado a cabo acciones preventivas y de apoyo, como las emprendidas para impedir la venta ambulante en el Port Vell y las medidas de seguimiento establecidas con la Guardia Civil y los Mossos d'Esquadra durante la huelga del transporte portuario del mes de diciembre.

Con motivo del aumento del número de cruceros que hacen escala en el puerto, un año más la plantilla de la Policía Portuaria se ha visto reforzada con la contratación de 30 auxiliares para garantizar los servicios de los controles de accesos y de seguridad en las estaciones marítimas.

Entre la formación continuada ofrecida al cuerpo de la Policía Portuaria figura el curso sobre actuaciones de tráfico impartido por docentes del Instituto de Seguridad Pública de Catalunya y los cursos internos de la APB sobre calidad y normativa portuaria.

# Estrategia y desarrollo

## DESARROLLO DE LA RED DEL PUERTO

Durante el 2008 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha continuado materializando su estrategia de crecimiento basada en la distribución de los servicios portuarios y logísticos en red. Esta línea de actuación, coordinada por el Departamento de Estrategia y Desarrollo, se materializa, por una parte, con el diseño y refuerzo de diferentes tipos de centros de servicio –zonas logísticas, terminales marítimas interiores, terminales intermodales, depósitos... –, y por otra, asegurando las infraestructuras y los servicios de los corredores de transporte multimodales que conectan estos centros con el Puerto de Barcelona.

La idea es que en estas instalaciones, gestionadas de modo descentralizado por los operadores, los clientes del Puerto tengan acceso a una amplia gama de servicios de manipulación, de transporte, logísticos y de valor añadido que faciliten sus operaciones de comercio exterior. A su vez, los servicios de marca del Puerto de Barcelona – la plataforma telemática de la Comunidad Portuaria Portic, los estándares de calidad y garantías, y la atención al cliente– les permiten organizar y hacer el seguimiento de sus cargas.



### La terminal marítima de Zaragoza

La terminal marítima de Zaragoza (tmZ), operativa desde 2001, actúa como plataforma de servicio para las importaciones y exportaciones de Aragón, Navarra y La Rioja. Pone a disposición de los usuarios profesionales (consignatarios, transitarios, operadores logísticos, etc.) y, en consecuencia, de importadores y exportadores, una oferta diferenciada de servicios logísticos a las cargas (consolidación y desconsolidación de contenedores, almacenaje y servicios complementarios, y depósito aduanero); logística de contenedores (depósito para contenedores vacíos, almacenaje, manipulación, limpieza y reparación, manipulación de contenedores llenos y área de transbordo a vehículos de transporte por carretera); servicio de transporte entre Barcelona y Zaragoza, y recogida y distribución local. La terminal funciona como operador neutral a través del cual cualquier cargador o profesional que utiliza el transporte marítimo puede planificar, organizar y/o realizar el seguimiento de una importación y exportación que pase por el Puerto de Barcelona.

Las instalaciones de tmZ en Mercazaragoza disponen de 120.000 m<sup>2</sup> de superficie, con una



nave logística de 6.000 m<sup>2</sup> y un depósito de contenedores de 8.000 m<sup>2</sup> ampliable hasta a 41.000 m<sup>2</sup>. Este año las instalaciones se han completado con la puesta en funcionamiento de una terminal ferroviaria de 50.000 m<sup>2</sup> que, conectada a la red principal, ofrece un servicio regular, competitivo y de calidad a los operadores ferroviarios y por extensión a los cargadores aragoneses. La ubicación de Zaragoza, en el eje ferroviario Barcelona–Madrid–Lisboa, y centro neurálgico de la red de comunicaciones del norte peninsular, hacen de la terminal ferroviaria de tmZ origen, destino y terminal intermedia estratégica para los tráficos del Puerto de Barcelona con el resto de España y Portugal.

El indicador más relevante para medir la actividad de tmZ son los movimientos del depósito de contenedores. Este año se han registrado un total de 27.912 TEU (incluidos tren y camión), con 224 trenes (112 entradas y 112 salidas) que han aportado 6.553 TEU. La terminal ferroviaria confiere a la plataforma logística de tmZ más accesibilidad y agilidad a la entrada y salida de mercancías.

### La terminal marítima de Toulouse

El Puerto de Barcelona dispone de una iniciativa similar en el sur de Francia, la terminal marítima de Toulouse (tmT). En marcha desde el 2002, tmT acerca el Puerto a sus clientes potenciales del Midi francés y tiene la función de ampliar el área de influencia y llevar los servicios portuarios hasta los cargadores ubicados en el norte de los Pirineos; en definitiva, conseguir nuevos tráficos con origen y/o destino a los departamentos franceses de Midi-Pyrénées y Aquitania.

CILSA, la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Barcelona es la encargada de desarrollar el proyecto de tmT en las nuevas instalaciones de la plataforma logística de Eurocentre, a 20 km de Toulouse. La terminal dispondrá de una área de actividades logísticas de 17 ha donde se instalarán operadores locales y del Puerto de

Barcelona vinculados al comercio marítimo internacional, y una área dedicada a depósito y gestión de contenedores (*Container Freight Station*) en las 3 ha restantes. Se prevé que en el 2009 estén disponibles las primeras naves logísticas.

### Terminal marítima en Perpiñán

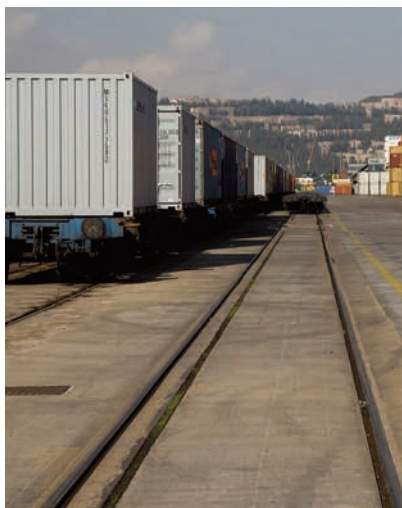
Perpiñán, a 187 kilómetros de Barcelona, es otro nodo logístico y de comunicaciones importante por su situación en dos de los corredores de transporte terrestre estratégicos para el Puerto de Barcelona: el de Toulouse–Burdeos y el de Montpellier–Lyon–sur de Alemania–norte de Italia. Se trata de un punto inmejorable para las conexiones intermodales de los tráficos franceses y europeos hacia Barcelona, y por este motivo el Puerto ha iniciado el proceso para establecer una terminal marítima en Perpiñán. El primer paso ha sido la participación en un 5% de las acciones de la Sociedad Anónima de Economía Mixta Local Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal. Ésta gestiona una terminal ferroviaria situada al lado del mercado de Sant Charles, uno de los principales centros logísticos y de distribución de verduras y productos frescos del sur de Europa, a parte de otro tipo de mercancías. El Puerto de Barcelona pretende la implantación a corto plazo de una terminal marítima, y ya se ha firmado un acuerdo para desarrollar una ZAL de 30 ha.

### Centro de servicios para Francia

La presencia del Puerto de Barcelona en Francia va más allá de las implantaciones en Tolosa y Perpiñán y las proyectadas en un futuro en Lyon y el norte de Francia. El 2008 ha sido el año de la creación de diversos servicios especializados para clientes franceses, agrupados bajo la denominación de Centro de Servicios para Francia.







A través de este centro el Puerto ofrece acompañamiento personalizado y gratuito en las operaciones físicas y documentales del pasaje portuario, el apoyo de consultores –facilitadores– especializados en el establecimiento de cadenas logísticas eficientes a través del Puerto, y un equipo dedicado al desarrollo de servicios ferroviarios con Francia.

Este año se han abierto también nuevos canales de comunicación adaptados al mercado francés: un número de teléfono verde gratuito 0 800 800 160, una dirección de correo ([infofrance@apb.es](mailto:infofrance@apb.es)), una *newsletter* mensual exclusiva para Francia y los servicios web del Puerto de Barcelona en francés ([www.barcelone-port.fr](http://www.barcelone-port.fr)).

El incremento de los flujos de mercancías del Puerto de Barcelona que tienen origen o destino en Francia ha sido posible gracias a los esfuerzos de la Comunidad Portuaria. También han facilitado el camino los relevantes cambios en la regulación aduanera comunitaria, que con la armonización de procedimientos con otros países de la UE hacen innecesario recorrer a la figura del representante fiscal, y, sobretodo, la apertura del transporte terrestre de contenedores a transportistas franceses y no franceses para retirar o entregar contenedores al Puerto de Barcelona.



## Puertos secos en Madrid

Dos iniciativas con el mismo fin que tmZ y tmT son los puertos secos de Madrid, ubicados en Coslada y Azuqueca de Henares. Desde estos el Puerto de Barcelona da servicio al importante polo logístico y de consumo que constituye el área de Madrid, y desde dónde se conecta con el resto de mercados de la Península Ibérica.

El puerto seco de Azuqueca de Henares actúa como operador de la terminal ferroviaria y dispone de un almacén para el despacho aduanero y otro con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores. A parte de llevar a cabo las operaciones de consolidación y desconsolidación inherentes a su actividad, tiene por objeto el estudio, desarrollo, instalación comercialización, gestión y explotación de terminales ferroviarias.

La participación del Puerto de Barcelona en la gestión de este puerto seco se concreta en la representación de CILSA y de la APB en el Consejo de Administración. Por lo que respecta al servicio, los trenes con el Puerto de Barcelona transportan mayoritariamente contenedores para receptores situados en el corredor del río Henares, un tráfico que en 2008 supuso 19.488 TEU (+8%). El servicio se inició en 2006, con 2.793 TEU transportados.

El puerto seco Madrid Coslada tiene como objeto contribuir al crecimiento de los tráficos de los puertos de interés general participantes en el proyecto –caso del de Barcelona– mediante el desarrollo de iniciativas logísticas y la provisión de espacios infraestructurales intermodales para el fomento del transporte ferroviario entre estos puertos y el área metropolitana de Madrid.

El tráfico entre Madrid Coslada y el Puerto de Barcelona en 2008 ha sido de 3.352 TEU (+27%). Desde su puesta en marcha el puerto seco ha registrado un tráfico de 53.245 TEU (+1%).

## Centro intermodal de mercancías en el Ampurdán

El Puerto de Barcelona colabora con la empresa pública catalana Cimalsa para promover lo que se convertirá en un importante núcleo de actividad logística intermodal de mercancías en Cataluña y toda la Península. Se trata del conjunto formado por la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà y la actual terminal de Vilamalla, ambas situadas junto al centro de almacenaje y distribución LOGIS Empordà.

En abril de 2008 los promotores y Renfe firmaron un convenio para relanzar la actividad de la terminal ferroviaria de Vilamalla y adecuarla

al transporte intermodal de contenedores, sean normales o frigoríficos, de mercancía general y de vehículos. Los promotores ejecutarán las obras necesarias por valor de 1,4 millones de euros y Renfe operará la terminal por un periodo de 10 años, con una previsión de 10 trenes semanales (5 de entrada y 5 de salida).

Por otra parte, el Puerto de Barcelona y Cimalsa prevén constituir una sociedad para impulsar una nueva gran terminal intermodal con acceso a los dos anchos de vía en el Far de l'Empordà, ubicada ante la terminal de Vilamalla. La sociedad promotora se encargará del planteamiento urbanístico, infraestructural y operativo, así como del análisis de la viabilidad de la iniciativa.

En cuanto a los corredores multimodales de transporte –que abarcan tanto las infraestructuras como los servicios a los cuales dan soporte– la APB ha centrado sus actuaciones en el ámbito ferroviario. Por una parte, para asegurar la organización y la promoción de los servicios ferroviarios en el *hinterland* del sur de Francia y, por otra, para mejorar las infraestructuras, la explotación y libre competencia del corredor ferroviario mediterráneo.

### **Nuevo servicio ferroviario Barcelyon Express**

En el corredor Barcelona–Lyon, la APB ha participado como promotora de negocio y facilitadora de la creación de un nuevo servicio ferroviario que enlaza el Puerto de Barcelona con las principales ciudades y regiones de Francia generadoras de comercio exterior. En virtud del convenio firmado con Renfe Operadora y Naviland Cargo, se ha diseñado una oferta ferroviaria específica para este corredor y estaba previsto que el servicio se pusiera en marcha en febrero de 2009 con tres salidas semanales en cada sentido.

El servicio Barcelyon Express ha de conectar las dos terminales de contenedores del Puerto

de Barcelona (TCB y TerCat) con la terminal ferroviaria de Naviland Cargo en Vénissieux, Lyon, en el centro de uno de los principales nodos logísticos de Francia.

### **FERRMED**

La APB es miembro activo de la asociación FERRMED, cuyo objetivo es la promoción del eje ferroviario europeo para mercancías Mediterráneo occidental–Roine–Rin–Escandinavia, entre Algeciras y Estocolmo. La actividad de FERRMED en 2008 se ha centrado en la ejecución del estudio técnico, socioeconómico y de oferta y demanda que incluye toda el área de influencia del eje. Las conclusiones han de servir para que este gran eje sea incluido como proyecto prioritario en la próxima revisión de la política europea de transportes de la Comisión Europea en el 2010. El Gobierno español ya ha expresado su apoyo a la asociación en esta cuestión.

### **Zona Logística en Tangermed**

La expansión del *hinterland* del Puerto también contempla incrementar su presencia en la ribera sur del Mediterráneo. El 4 de abril del 2008, los puertos de Barcelona y TangerMed firmaron un acuerdo de colaboración para potenciar las relaciones entre ambos. Éste también prevé que el puerto barcelonés desarrollará en el puerto marroquí una zona logística para dar servicio a los operadores de las rutas entre España y Marruecos que utilicen estos puertos. El Puerto de Barcelona explotará un área de diez hectáreas logísticas, repartida en cinco hectáreas en la zona franca logística y cinco más en la zona del puerto seco de TangerMed.

El enfoque estratégico del puerto en red es la respuesta de la APB para afrontar las exigencias del mercado y avanzar hacia el objetivo estratégico de convertir el Puerto de Barcelona en un gran centro de distribución,





concentración y logística de cargas del Mediterráneo. Este objetivo implica asegurar los servicios de transporte y logística en el puerto y fuera de la zona portuaria, estableciendo alianzas con otros operadores externos para atender las necesidades de una producción y una distribución cada vez más globalizadas.

## DIRECCIÓN DE DESARROLLO DE NEGOCIO

El año 2008 ha supuesto la consolidación de algunos de los proyectos que se impulsan y desarrollan desde la Dirección de Desarrollo de Negocio (DDN). La tarea de apoyo al cliente y al usuario del Puerto de Barcelona se ha canalizado a través de los servicios de atención, información, formación, difusión y promoción del Puerto.

La DDN ha detectado un relevante crecimiento del papel de las nuevas tecnologías y los nuevos formatos en la relación con el cliente. Así, se ha extendido el uso de Internet y del correo electrónico como canales de comunicación, tanto para la gestión de las reclamaciones como para la información. Por otra parte, la oferta formativa ha ampliado los temas tratados y ha actualizado contenidos orientándose hacia la co-modalidad y el desarrollo de los servicios de transporte marítimo.

Destaca en este ejercicio el trabajo coordinado entre los departamentos de Estrategia, Calidad y Comercial para avanzar hacia una gestión eficaz para el cliente y el usuario.

## Procesos de mejora

Desde la DDN se ofrece un servicio de atención personalizada desde el cual se canalizan las reclamaciones y consultas de los clientes, que se gestionan y cuantifican a través de la aplicación Selligent. En 2008 se han contabilizado un total de 313 registros, 84 de

las cuales son reclamaciones y 229, consultas:

- De las 84 reclamaciones, 20 han tenido relación con la integridad de la mercancía y otras 20, con el proceso físico.
- De las 229 consultas, 72 se han referido a conceptos tarifarios y 38 han sido solicitudes de información sobre el paso de la mercancía.

## Punto de información

A través del Servicio de Atención al Cliente (SAC) la DDN ofrece a los usuarios un punto de información sobre el funcionamiento de la logística, el transporte de pasajeros y de mercancías, infraestructuras, circuitos documentales y procesos físicos en la Comunidad Portuaria. Los canales utilizados son:

- **Teléfono línea abierta 902 22 28 58**  
Atención telefónica de lunes a jueves de 9.00 a 17.00 horas y viernes de 08.00 a 15.00 horas.
- **Correo electrónico:** [sac@apb.es](mailto:sac@apb.es)
- **Página web:** [www.portdebarcelona.es/sac](http://www.portdebarcelona.es/sac)  
Durante el año 2008 se ha desarrollado el proyecto de renovación de la web, que permite una mayor accesibilidad a los contenidos a partir de menús desplegados sensitivos. También se ha incorporado el idioma francés, un glosario de terminología del sector portuario, información sobre los concursos y licitaciones que convoca la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y un amplio recorrido por las terminales del Puerto.
- **Guías de usuario del Puerto de Barcelona:** Proyecto Dalila.  
Se trata de una serie de guías desarrolladas por tráficos, por atributos o por corredores logísticos, estructuradas bajo un criterio coherente de conceptos y disponibles en Internet [www.portdebarcelona.es/cclink](http://www.portdebarcelona.es/cclink). Actualmente están disponibles las guías del Grupaje Marítimo y del Short Sea Shipping de los puertos de Barcelona y Civitavecchia, con valiosa información para los usuarios de estos servicios.



- **CCLink**, la publicación electrónica trimestral dirigida al Círculo de Cargadores y otros usuarios portuarios, que trimestralmente se hace eco de todo lo que va configurando los nuevos objetivos y áreas de influencia del Puerto de Barcelona. Las ediciones 18 a 21 publicadas este año han tratado temas como: las oportunidades de Marruecos como puerta logística, Navarra como comunidad exportadora y futura terminal marítima interior de la región, el papel de la responsabilidad social corporativa y la formación, y el ferrocarril como medio de transporte seguro y sostenible.

### **Programa PICASO: observatorio de costes**

El Programa de Información de Costes Asociados a los Servicios y Operaciones (PICASO) nació el año 2007, y durante el año 2008 se ha aplicado a los análisis de las facturas portuarias que los clientes finales han solicitado en sus reclamaciones. También responde al objetivo del SAC de captar y trasladar las necesidades del mercado a la Comunidad Portuaria del Puerto de Barcelona, ofreciendo la máxima información sobre las infraestructuras y servicios disponibles y promocionando su utilización.

El programa permite tener la información suficiente para comprender los costes que genera el paso de la mercancía por el Puerto de Barcelona. A su vez proporciona elementos de juicio fiables a partir de los cuales las partes contratantes puedan valorar y calcular el precio orientativo según las acciones de los diferentes agentes que intervienen en la contratación de los servicios ofertados.

### **Círculo de Cargadores**

Las actividades de promoción organizadas durante el 2008 para el Círculo de Cargadores se resumen así:

- Jornada Técnica en Andorra El Futuro del

Puerto de Barcelona, dirigida a importadores y exportadores, organizada conjuntamente con la Cámara de Comercio de Andorra y las aduanas catalana y andorrana.

- Jornada Aduanera para presentar, a los 130 asistentes, la nueva aplicación Levante sin papeles a la exportación y la nueva figura del operador logístico multirégimen (OLM), reconocida por la aduana para denominar los consolidadores neutrales marítimos (NVOOC). Tras la constitución de la Asociación de Consolidadores Neutrales del Puerto de Barcelona, ha supuesto un hito más para potenciar el grupaje marítimo.
- Jornada BAF (Bunker Adjustment Factor): para explicar el tratamiento de este concepto en el transporte marítimo, la composición de precios del combustible y la legislación marítima aplicable, además de analizar los mecanismos de la formación de precios. La jornada ha dado respuesta a la preocupación de las asociaciones de cargadores Transprime y el Consejo de Usuarios por las oscilaciones del BAF y las dificultades para integrarlas en su cuenta de resultados.

### **Actividades de formación**

#### **Proyecto ForMar**

A través de la celebración de diversas jornadas especializadas, el Proyecto ForMar acerca el funcionamiento de la logística marítima a todos los clientes y otros colectivos portuarios, con el objetivo final de asegurar el éxito en las operaciones de comercio y permitir el intercambio de experiencias con profesionales del sector.

Entre las principales novedades del 2008 destaca la celebración de la primera y segunda edición del curso Logística Marítima y Comodalidad, con 67 asistentes de 44 empresas. Se trata de la versión actualizada del curso La Implicación del Puerto de Barcelona en el Comercio Exterior, tiene una duración de 25 horas lectivas y junto a las sesiones teóricas incluye una visita al Puerto i el desarrollo de un caso práctico.

En cuanto al conjunto de jornadas llevadas a cabo, un 60% de los asistentes han sido clientes finales, respecto a un 45% del año 2007. La jornada que ha registrado mayor aceptación ha sido: 1x1. Cómo conseguir contactos comerciales de un país en un mes, que substituye a la anterior: La Internacionalización y las nuevas tecnologías.

### Escola Europea de Short Sea Shipping

A lo largo del año 2008 la Escola Europea de Short Sea Shipping ha realizado un total de 18 ediciones de sus cursos Gloss, Avtoritas y Numina. En este período 16 nuevos centros de formación superior -universidades y escuelas de grado superior- de diferentes países (Bélgica, España, Holanda, Francia, Portugal...) han incluido en sus programas formativos los cursos de la escuela. El total de asistentes ha sido de 814 y el grado medio de satisfacción de los cursos, de 3,96 puntos sobre 5.

### Proyecto Proatrans

El proyecto Proatrans (Plan de regulación y ordenación de acceso al transporte vinculado al Puerto de Barcelona) ha registrado novedades especialmente en los ámbitos de la normativa, la formación y la comunicación.

#### Normativa

Los procedimientos y las normativas aprobados por el Consejo de Administración de la APB durante el 2008 pretenden contribuir al desarrollo y la implantación ordenada y pragmática del proyecto en el sector:

- Actualización, el 30 de julio, del Pliego de condiciones particulares de las diferentes autorizaciones P y E para el desarrollo habitual y no habitual o esporádico, respectivamente, de la actividad de transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Barcelona y Programa de incentivar P+, por el cual se regula la actividad del transporte terrestre de contenedores en las instalaciones portuarias.

- Actualización, el 29 de octubre, de las Normas de Uso y Condiciones de Reparto de las Zonas de Aparcamiento de Camiones del Puerto de Barcelona, normativa única para regular las cuatro superficies de aparcamiento existentes.
- Creación de las Instrucciones de la APB sobre identificación de operaciones, conductores y vehículos en el acceso a terminales y depósitos de contenedores del Puerto.
- Firma, el 4 de diciembre, del Pacto para la Competitividad y la Estabilidad del Transporte Terrestre de Contenedores de la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona.

#### Formación

Se han celebrado un total de cuatro Jornadas Proatrans y una edición del Máster de Gestión de Empresas de Transporte del Puerto de Barcelona (Fundación ICIL/ APB), en el cual han participado 20 empresarios y gerentes de empresas de transporte que operan habitualmente en el Puerto de Barcelona y que mayoritariamente participan en el programa P+. El máster se desarrolló entre febrero de 2008 y enero del 2009.

#### Comunicación

En los meses de junio y diciembre se han publicado dos nuevas ediciones del boletín Proatrans. La sexta edición trata los temas de la conducción ecológica, el gas natural como combustible alternativo y cómo evitar el peligro de alcohol y drogas en la conducción. En el boletín número 7 se habla de la nueva normativa aprobada este año y del *short sea shipping* como oportunidad de negocio para el transporte terrestre.

Tanto las actividades de formación como las de comunicación ayudan a dar a conocer e interiorizar los nuevos procesos derivados del proyecto, pero además extienden nuevos conceptos y formas de actuar que facilitan el proceso de mejora continua y la adaptación del sector del transporte terrestre de mercancías en toda la cadena logística.



# Empresas participadas



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

La sociedad Centro Intermodal de Logística (CILSA) ha continuado en este ejercicio el proceso de expansión de la segunda fase de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Barcelona (ZAL), de 143 hectáreas, en el Prat del Llobregat. A finales de año un total de veintisiete clientes estaban ya instalados en la ZAL Prat, un 70% del territorio estaba comercializado y el resto, en negociación. La finalización de esta segunda fase de la ZAL coincidirá previsiblemente con la puesta en marcha de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona.

Durante el 2008 la sociedad gestora de la ZAL, CILSA, ha concluido favorablemente las obras de urbanización de la ZAL Prat, ha realizado la instalación del control de accesos y ha construido y entregado tres naves.

El interés por la ZAL radica en su ubicación estratégica para una distribución eficaz de la mercancía hacia los mercados de la Península Ibérica, el sur de Francia, Italia, y el norte de África. Además, dispone de una oferta inmobiliaria flexible y de calidad, que cumple con todas las normativas de la nueva legislación de prevención de riesgos de incendios, así como una amplia gama de servicios complementarios para las empresas y las personas. Esto responde a la voluntad de CILSA de generar sinergias entre los diferentes operadores y conseguir economías de escala con la gestión de diversos servicios comunes.





Condición indispensable de las empresas que se instalan en la ZAL es que contribuyan al crecimiento del Puerto de Barcelona y a su objetivo de convertirse en el primer *hub* logístico euromediterráneo. Por ello, todas las empresas instaladas deben garantizar que un mínimo del 30% del tráfico que generan sea marítimo. La actividad total que realizan estos clientes genera un movimiento de dos millones y medio de toneladas de mercancías anuales, el 35% de las cuales tienen un origen o final marítimo.

Entre las empresas instaladas actualmente en la ZAL, líderes nacionales o internacionales, un 45,7% son de servicios a la logística, un 28,3% operadores logísticos, un 18,5% transitarias, un 5,4% distribuidores y un 2,1% importadoras y exportadoras.

## Pionera en RSC

CILSA lleva a cabo numerosas actuaciones de carácter social, medioambiental y laboral que se enmarcan en su orientación hacia la responsabilidad social corporativa (RSC). En el desarrollo de sus proyectos la empresa aplica criterios de sostenibilidad como los siguientes:

- Potenciación del transporte público para el acceso a la ZAL
- Creación de zonas verdes entre los edificios logísticos
- Aplicación de criterios de bajo consumo de agua para riego
- Uso de alumbrado exterior de bajo consumo

y sin contaminación lumínica

- Grandes superficies de cubiertas con lucernarios para entrada de luz diurna
- Aislamiento térmico en edificios
- Diseño diáfano de almacenes para facilitar las operaciones
- Disponibilidad de servicios para las personas dentro del recinto: Service Center, restaurantes, tiendas, guardería, etc.
- Superficies para generación eléctrica fotovoltaica (objetivo: cero CO2)
- Auditorías constantes para mejora del rendimiento de las instalaciones
- Potenciación del tráfico marítimo de corta y media distancia (*short sea shipping*) y del transporte intermodal
- Optimización en el uso del suelo
- Bolsa de carga *on-line*
- Reducción de transporte en vacío
- Campañas de divulgación sobre sostenibilidad
- Potenciación del transporte en horas valle (transporte nocturno)
- Reducción de transportes intermedios
- Coordinación Mesa de Movilidad del Delta
- Optimización de infraestructuras lineales de soporte

La ZAL ha sido pionera en la aplicación de estos criterios desde sus inicios en el 1992, cuando el concepto de sostenibilidad no estaba aún generalizado. CILSA previó que prácticas como las mencionadas darían resultados favorables no solamente a nivel medioambiental sino también empresarial y social.

## ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Durante el 2008 la **división de Consultoría** de ILI Logística Internacional ha proseguido la actividad iniciada el año anterior y orientada no únicamente a desarrollar estudios estratégicos y de viabilidad de zonas logísticas, sino a involucrarse en los procesos de puesta en marcha, incluida la configuración de la estructura accionarial y la aportación de inversores. Esta labor se ha llevado a cabo tanto en el apoyo a la estrategia de expansión internacional de CILSA como a otros clientes, públicos y privados, en ámbitos geográficos diversos.

Junto a sus asociados ILI ha ido reforzando la línea de negocio de los proyectos financiados por instituciones financieras multilaterales, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial. Así, ha participado en proyectos de análisis de zonas logísticas en Colombia y Perú, y concurre en licitaciones –pendientes de adjudicación al cerrar el año- en países como Ecuador, donde ya posee una dilatada experiencia, Uruguay, y Brasil.

Este año, además, se ha consolidado la nueva delegación de Chile, lo que se ha traducido en la contratación de un proyecto de desarrollo de una zona logística y de apoyo a la actividad portuaria en la localidad de San Antonio.

Por otra parte, se ha reafirmado el Magreb como un ámbito de interés prioritario. Argelia ha sido objetivo de tres viajes prospectivos orientados al lanzamiento de proyectos de zonas logísticas que puedan tener interés inversor para empresas españolas. En Marruecos, tras la firma del convenio de cesión de terrenos en la zona franca logística del nuevo puerto de Tangermed por parte de CILSA, ILI colabora con la gestora de la ZAL analizando nuevas oportunidades de negocio.

A mediados del ejercicio ha finalizado el proyecto MEDIGATE, orientado a desarrollar instrumentos estratégicos y operativos que potencien el transporte intermodal. Se han llevado a cabo numerosas sesiones formativas y divulgativas en diversos países y se ha elaborado un CD con sus contenidos más relevantes.

Por lo que respecta a **ILI Formación**, un total de 265 alumnos han participado en el Máster en Logística Integral on-line y en los distintos programas presenciales ofrecidos durante el 2008. En España estos incluyen: módulos del máster y los posgrados en Logística y Comercio Internacional organizados con la Escuela de Negocios CEU y del máster de Transporte y Logística Integral con el Instituto Balmes (Girona), cursos de Logística Integral para las delegaciones territoriales de la Cámara de Comercio de Barcelona, un programa de

especialización en Logística de Transporte y Cadenas de Suministro SCM, y la formación de formadores en Logística CAP. En colaboración con el CEU y la Universidad Anáhuac México del Sur se han ofrecido en el país centroamericano 5 módulos del máster en Logística Integral Internacional. Desde sus inicios el ILI ha formado más de 2.000 profesionales.

## FUNDACIÓN CARES

La Fundación Cares (Centro de Alto Rendimiento Empresarial y Social) es una entidad creada para la inserción laboral de colectivos discapacitados y en riesgo de exclusión, a través de la realización de operaciones de soporte logístico y productivo para otras empresas. Los patrones fundadores son CILSA, CTC Ingeniería Dedicada, ADES (Asociación para el Desarrollo de la Economía Social), Prosegur y Concatel.

A finales del 2008 la fundación contaba con 182 puestos de trabajo (158 de media), un 27% más que en el año anterior, y 5 en la Empresa de Inserción Codec, que depende de la entidad. El personal con discapacidad que trabaja en Cares está compuesto por un 56% de afectados por retraso mental, un 13% por enfermedad mental, un 26% con discapacidad física y un 5% con discapacidad sensorial.

La entrada de **nuevos proyectos** ha compensado, este año, la disminución de la dinámica en otros. Las actividades predominantes en Cares han sido de apoyo logístico como almacenamiento, manipulaciones para embalaje, y logística inversa; y de apoyo productivo como ensamblaje. Con la gestión de 23.100 m<sup>2</sup> de instalaciones -13.600 de ellas en la ZAL Barcelona y en la ZAL Prat- Cares ha obtenido unos ingresos totales de 6,7 millones de euros, un incremento del 23,11%, y un excedente positivo de 122.000 euros, según los datos provisionales pendientes de cierre.

Por lo que respecta a la **promoción**, destaca la presencia de la entidad en el Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL)





junto a la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y CILSA, la actualización de la web [www.fundaciocares.com](http://www.fundaciocares.com), y la elaboración de un nuevo catálogo en soporte USB y edición limitada impresa.

Las actuaciones de formación dirigidas a mandos intermedios han abarcado la gestión de recursos humanos, la gestión de operaciones, un máster en servicios sociales, la Jornada de Buenas Prácticas en la federación APPS (Federación Catalana Pro Personas con Discapacidad Intelectual) y la Jornada de Riesgos Laborales de la APB. Para operarios se han realizado cursos de manipuladores de alimentos, carreteros, prevención de riesgos en servicios activos y nuevos, riesgos e instrucciones en caso de emergencia, transpaleta eléctrica, polivalencia en puestos de trabajo y medidas de emergencia.

La entidad ha seguido muy activa en cuanto a las **acciones sociales**, como las charlas a padres sobre tutela, sexo-afectividad y hermanos; la edición de la revista interna trimestral, y la participación en el desarrollo de la Fundación Logística Justa y el patronato de FUSEAT (Fundación Privada Servicios de Atención Tutelar).

Por otra parte, el Club Deportivo Fundación Cares ha continuado tomando parte con su equipo de fútbol sala en la Liga Catalana, 2ª división, grupo 3 de la Acell (Federación Catalana de Deportes para Disminuidos Psíquicos) y ha creado un equipo de petanca que también juega en la Acell. Además, en julio se llevó a cabo una jornada de *outdoor training* en canal olímpico, y trabajadores de la fundación asistieron en el Special Olympics.

## FUNDACIÓN LOGÍSTICA JUSTA

La Fundación Logística Justa pretende impulsar la cooperación internacional para el desarrollo y fomento económico del comercio justo y la economía social a través de la optimización del proceso logístico, con el objetivo de potenciar el progreso y la sostenibilidad de los productores de las comunidades de los países más desfavorecidos. Para ello, facilita el envío de excedentes de los mercados de occidente a los países con mayores carencias y necesidades; apoya a las entidades de cooperación internacional y ayuda humanitaria para mejorar su gestión logística y las labores de respuesta inmediata, y sensibiliza al mundo empresarial sobre la necesidad de implantar políticas de responsabilidad social corporativa (RSC).

El Puerto de Barcelona colabora desde sus inicios con la Fundación, cuyo patronato está formado por la asociación Global Humanitaria, Fundación Cares, CTC Ingeniería Dedicada,



ADES (Asociación para el desarrollo de la economía social), Fundación Seur y Fundación SEMG Solidaria. También se han firmado acuerdos de colaboración con varias entidades, entre ellas Bomberos Unidos sin Fronteras (BUSF), para dar apoyo logístico a sus envíos.

## Cooperación internacional y social

Entre las actuaciones de cooperación internacional llevadas a cabo en el 2008 destacan:

- Envío de un contenedor de la Fundación SEMG Solidaria con material sanitario al Hospital Sandino de Managua (Nicaragua).
- Envío de un contenedor de la Asociación FISC Aragón con material de apoyo escolar a Nicaragua.
- Envío de un contenedor de la Asociación FAPCI con material escolar y didáctico a Callao (Perú).

Siguiendo las pautas marcadas desde la constitución de la Fundación, ésta incorpora continuamente a nuevos proveedores en las actividades de *trading* social, con el objetivo de dar posibilidades al mayor número de grupos artesanales de los países del sur de comercializar sus productos en todo el mundo en condiciones de mercado.

Este año, además de las entidades de los países ya participantes -como India, Colombia, Bangladesh, Bolivia, Nepal etc.- se han incorporado organizaciones de Vietnam y Camboya que trabajan desde hace muchos años en los ámbitos del comercio justo y la economía solidaria. Se trata de:

- Cooperativa de mujeres de Hanoi (Vietnam), dedicada a trabajar principalmente la cerámica de hogar.
- Cooperativa de mujeres de Ho Chi Minh (Vietnam), que da trabajo a más de 60 familias y cuyo sector es la confección de ropa y accesorios de mujer.
- Grupo artesanal de Phnom Penh (Camboya), que trabaja principalmente con colectivos de alto riesgo de exclusión social y que fabrica material escolar y de empresas (carpetas, libretas, ...) en bambú y ratán.

Un hecho destacable y diferencial para reforzar aún más la cadena de valor del



comercio justo, es que Logística Justa realiza todos sus trabajos de manipulación y embalaje con Centros Especiales de Empleo para personas con discapacidad, con el objeto de favorecer su integración laboral y conseguir sensibilizar a las administraciones públicas y privadas sobre las posibilidades de desarrollo de estos colectivos. Durante los últimos dos años, y en colaboración con dos centros de personas con discapacidad (CETS), la fundación ha confeccionado 150.000 piezas del “Pañuelo Solidario de la Mercè”, que el Ayuntamiento de Barcelona regala a la ciudadanía.

### Consultoría

La actividad de consultoría está también muy asentada en la fundación, gracias a que cada vez más empresas tienen en cuenta la responsabilidad social corporativa (RSC) en sus estrategias empresariales y amplían sus buenas prácticas en el ámbito social, medioambiental y económico. Durante el presente ejercicio, además de intensificar su colaboración con las entidades con las que ya trabajaba, Logística Justa la ha ampliado al GIS (Gestió i Serveis S.A.), entidad que entre otros centros gestiona el World Trade Center de Barcelona.

En cuanto al trabajo con la Autoridad Portuaria de Barcelona, a parte de la colaboración habitual en materia de RSC se han llevado a cabo iniciativas complementarias para la Comunidad Logística Portuaria, como:

- Participación en el Salón Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona.

- Participación como ponente de la mesa redonda latinoamericana en el Congreso de la Sociedad Española de Medicina General, celebrado en Oviedo.
- Participación en las Jornadas de Logística Solidaria de la Fundación Seur, en Madrid.
- Participación, junto a la Fundación Cares, en la jornada de Responsabilidad Social Corporativa organizada por el Puerto de Barcelona.

### PORT VELL

El Port Vell demuestra año tras año que la convivencia de las actividades lúdicas, la cultura, los negocios, los deportes, la pesca profesional y la reparación de embarcaciones no solamente es factible, sino que resulta necesaria para la creación de sinergias y la satisfacción de empresas y servicios concesionarios, ciudadanos y visitantes.

Estos últimos encuentran en el Port Vell una oferta ecléctica, reforzada por las **actividades temporales y las actuaciones promocionales** de empresas privadas y públicas, que cada vez más reconocen este espacio como un escenario privilegiado en una situación única. Algunas de las actividades que ha albergado el Port Vell durante este ejercicio han sido novedosas –como la fiesta del 25 aniversario del Casal dels Infants del Raval, el homenaje a Josep Carreras por parte de la Fundación Liceo de Barcelona, la promoción de la Comunidad de Andalucía, el aniversario de la ONCE y su Fundación, y el desfile de moda de Mango en el marco del Bread & Butter-; mientras que otras ya tienen la categoría de clásicas. Se trata, por ejemplo, de la Feria del Vino y el Cava, el Circo Raluy, la Travesía a Nado del Puerto de Barcelona, y las regatas Zegna, Godó, La Ruta de la Sal, Trofeo Copa Nadal y La Mercè a la Mar. Pero, lo que ha hecho del 2008 un año excepcional en cuanto a este tipo de actividades ha sido la finalización de la regata Barcelona World Race, con la llegada a la meta de las embarcaciones participantes.

En el **ámbito cultural**, el Museo Marítimo y el Museo de Historia de Catalunya han tenido una vez más un papel protagonista. Además, el Puerto de Barcelona, el Consorcio de les Drassanes y el Consorcio del Far han unido esfuerzos entorno a una serie de proyectos sobre las actividades relacionadas con el mar. Estos proyectos, vinculados con planes pedagógicos, tienen como finalidad principal la difusión y la preservación de los valores del presente y del pasado de la cultura marítima, así como favorecer un nuevo planteamiento de las relaciones entre la sociedad civil y el mundo marítimo.

Por otra parte, el Port Vell mira al futuro planteando actividades innovadoras y la

#### FRECUENTACIÓN PORT VELL 2008

Club Natación Barcelona	<b>8.383 socios</b>
Museo de Historia de Cataluña	<b>221.998 visitantes</b>
Museo Marítimo	<b>1.097.040 visitas totales</b> <b>332.405 a las exposiciones</b>
Marina Port Vell	<b>1.598 barcos amarrados de entre 6 m y 130 m</b>
Club Natación Atlètic Barceloneta	<b>12.096 socios</b> <b>759.000 accesos al recinto</b>
Las Golondrinas	<b>272.092 pasajeros</b>
Consorti El Far	<b>72.726 usuarios</b>
Imax Port Vell	<b>440.540 espectadores</b>
L'Aquàrium de Barcelona	<b>1.650.000 visitantes</b>
Maremagnum	<b>13 millones de visitantes</b>

reconversión y adaptación de espacios y concesiones a nuevas necesidades. En el **muelle de Pescadors**, por ejemplo, los cambios proyectados implican una apertura a la ciudad tanto de negocio como de la cultura de esta área, cerrada en la actualidad al ciudadano y visitante. Este planteamiento generará nuevo dinamismo y supondrá un nuevo punto de atracción y una regeneración de la zona que actualizarán y beneficiarán el sector pesquero y el barrio de la Barceloneta.

En marcha está también la **remodelación de la plaza del Mar, el paseo Marítim y el paseo Joan de Borbó** hasta la nueva bocana, trabajos que se concluirán en el 2009 y supondrán para la ciudad una mejorada zona de paseo uniendo todas sus playas. Los espacios generados en su momento por la construcción de la bocana Nord incluirán, además, nuevas actividades: las relacionadas con el hotel Vela, que se inaugurará el próximo año, y nuevas áreas de uso público en primera línea de mar.

Precisamente esta combinación de actividades, unida a la implicación de las empresas concesionarias y el atractivo de la ubicación, ha propiciado que anualmente pasen por el Port Vell 16 millones de visitantes. La puesta en marcha de nuevos proyectos dotará previsiblemente a este espacio de un vigor aún mayor. El Port Vell es consciente que para consolidarse como escenario privilegiado del encuentro del puerto con la ciudad necesita el apoyo, el estímulo, la aceptación y la complicidad de toda la sociedad civil, y en esta línea orienta su estrategia.

## **WORLD TRADE CENTER BARCELONA**

El World Trade Center (WTC) Barcelona se consolida como uno de los centros de negocios de referencia de la ciudad condal, tal y como demuestra el 99% de ocupación de los 40.000 m<sup>2</sup> de oficinas de alquiler con que ha cerrado el 2008. La operación inmobiliaria más destacada del año ha sido el inicio del traslado progresivo de las oficinas de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), desde el Portal de la Pau y el edificio ASTA a varias plantas del complejo. Se prevé que este proceso, que supondrá la ocupación de 6.000 m<sup>2</sup>, se complete a lo largo del 2009. Otras empresas que han instalado sus oficinas en el WTC Barcelona son Freeway Design, Candis Hispania y Favourite Network.

El Centro de Congresos del WTC Barcelona ha sido el espacio escogido durante este ejercicio para celebrar cerca de 400 actos, que han reunido a unas 59.000 personas. Entre estos, el acontecimiento más destacado ha sido

la inauguración del *Ericsson 3*, uno de los dos barcos de esta marca sueca que han participado en la prestigiosa regata de vuelta al mundo Volvo Ocean Race. La inauguración contó con alrededor de 1.500 asistentes, coincidiendo con la celebración del GSMA Mobile World Congress. Además, en el Centro de Congresos también han tenido lugar, entre otros, el Global China Business Meeting, la VII Conferencia Internacional ASPO (asociación para el estudio de los picos de petróleo y gas), el Tercer Congreso Anual Europeo de Wireless y Ciudades Digitales, el XX Congreso de Cardiología y el XXIII Congreso del Café.

Otras empresas que han usado las instalaciones para celebrar reuniones o eventos han sido: Hewlett Packard, Microsoft, Vodafone, BASF, Esteve, Novartis, Danone, Procter&Gamble, Banc Sabadell, Caixa Catalunya, Mercedes Benz, Zurich, Gas Natural, Renfe, Puig, Universidad Pompeu Fabra, la Generalidad de Cataluña y el Ayuntamiento de Barcelona.

Entre las mejoras realizadas este año en el centro de negocios destacan el nuevo sistema de señalización y direccionamiento de vehículos del aparcamiento y la inversión en medios audiovisuales para las salas de congresos. Además, fiel a la filosofía de ofrecer el mejor servicio posible a sus clientes, WTC Barcelona ha firmado convenios de colaboración con empresas gestoras de centros deportivos y de comercialización de productos culturales para ofrecer descuentos a los trabajadores del centro. Todas estas ventajas y otras informaciones de interés se comunican a través del *E-news*, la revista electrónica que este centro de negocios difunde cada dos meses vía correo electrónico.

WTC Barcelona es miembro de la WTC Association, una organización internacional apolítica y sin ánimo de lucro creada en 1970 que, bajo el lema *peace and stability through trade*, tiene como objetivo promover el comercio internacional y propiciar la ayuda mutua y la cooperación entre los socios para contribuir al desarrollo de las naciones.







## **Evolución del tráfico**

**54** Pasajeros al alza

**55** Mercancías estables

**58** Impulso del tráfico ferroviario

# Evolución del tráfico

El balance del tráfico del Puerto de Barcelona en el ejercicio 2008 ha estado marcado por tres factores principales: el notable crecimiento de los pasajeros (+12,4%), el mantenimiento del tráfico total en toneladas (+0,82%), estable respecto del 2007, y un importante incremento de la cuota ferroviaria de mercancías, principalmente en contenedores y vehículos.

## Pasajeros al alza

La evolución de los pasajeros ha sido la más positiva de los diferentes tráficos que anualmente pasan por el Puerto y un total de 3.236.976 personas han llegado o salido del Puerto a bordo de los ferris de línea regular y de las naves de los barcos de crucero.

El sector de los **cruceros turísticos** ha registrado el crecimiento más relevante, un 17,5%, que ha permitido llegar a la cifra de 2.074.554 pasajeros. Con este resultado el Puerto de Barcelona alcanza un nuevo récord con el cual consolida su liderazgo en tráfico de cruceros en el Mediterráneo y avanza posiciones en el ranking mundial, donde ya es quinto tan sólo precedido por los cuatro grandes puertos turísticos del Caribe -Miami, Port Canaveral y Port Everglades (en el estado estadounidense de Florida)- y el puerto mejicano de Cozumel.

Destaca que del volumen total del Puerto de Barcelona, el 56% son pasajeros de



*turnaround* (es decir, que inician y/o acaban su ruta turística en este Puerto, donde se produce la operativa de embarque o desembarque). Esta proporción resulta especialmente significativa si se considera que los pasajeros de este tipo son los que aportan más riqueza a la economía local, ya que pasan más tiempo en la ciudad.

Los **ferris de línea regular** han dado servicio a un total de 1.162.422 pasajeros, cifra que supone un incremento del 4,3% respecto del año anterior. A la positiva evolución del flujo de pasajeros han contribuido los servicios de transporte marítimo de corta distancia -o *short sea shipping* (SSS)- que conectan la capital catalana con los puertos italianos de Génova, Civitavecchia (Roma) y Livorno. Estas rutas han registrado un total de 396.477 usuarios, un 26,6% más que el año anterior.

También ha destacado el dinamismo del cabotaje con el norte de África, principalmente con la consolidación de la línea que enlaza Barcelona con el puerto marroquí de Tánger, que con un aumento del 94% ha sumado un total de 41.634 pasajeros.

## Mercancías estables

En relación al apartado de mercancías, las más de treinta terminales del Puerto de Barcelona han manipulado un total de 51,8 millones de toneladas, incluidos avituallamiento y pesca.

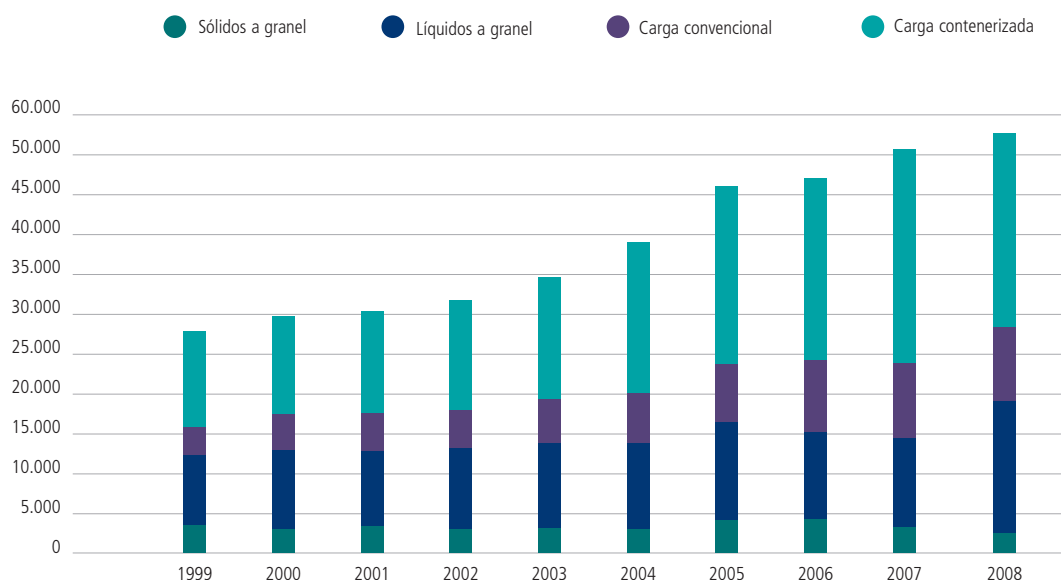


Esta cifra supone un ligero incremento (+0,87%) respecto del año 2007, a pesar del descenso del transporte marítimo de mercancías que se ha producido a escala global como consecuencia de la desaceleración económica iniciada en el 2008.

En este contexto destaca el comportamiento ascendente de diversos tráficos del Puerto de Barcelona a pesar de la contracción mundial de las cargas. Es el caso de los graneles líquidos, que integran principalmente los recursos energéticos como el gas natural o los productos petroquímicos. Este tráfico ha crecido un 10% durante el año 2008, alcanzando un volumen total de 12,1 millones de toneladas manipuladas.

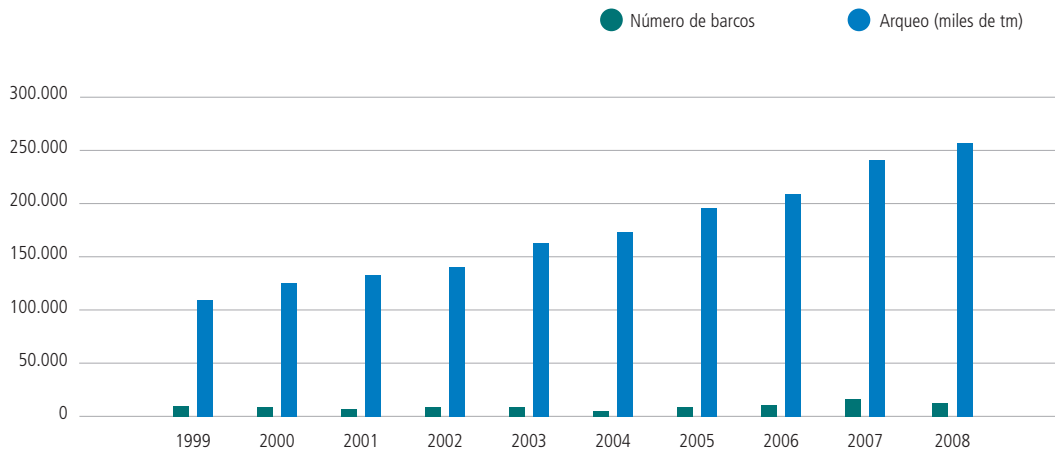
La carga general se ha situado en 34,9 millones, prácticamente en el mismo nivel que el

ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS, 1999-2008 (en miles de toneladas)



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Carga contenerizada	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156
Carga convencional	3.792	4.596	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768	9.778
Líquidos a granel	8.500	8.966	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991	12.105
Sólidos 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>

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BARCOS, 1999-2008



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Número de barcos	9204	9138	8651	8993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582
Arqueo (miles de tm)	118.697	129.158	132.121	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340

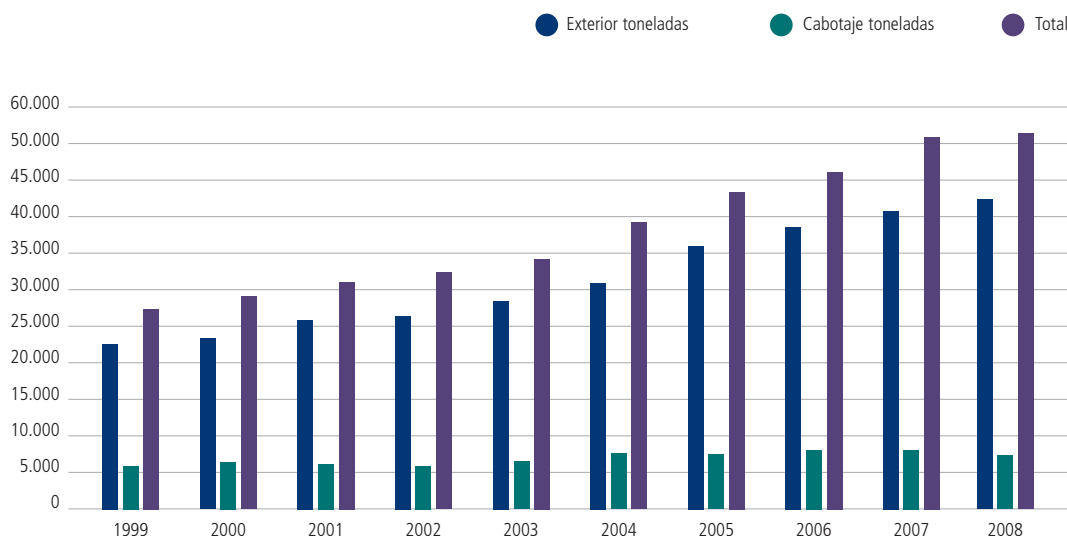
año anterior. La carga contenerizada —es decir, el tráfico más destacado incluido en el apartado de la carga general— ha sufrido un ligero retroceso (-1,6%) respecto del 2007, y se ha situado en 2.569.549 millones de TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies).

Por áreas geográficas, la zona del Extremo Oriente y Japón absorbe la principal cuota de mercado del Puerto de Barcelona, ya que en el 2008 cerca de 600.000 TEU manipulados en el recinto portuario tuvieron como origen o destino alguno de los países que conforman esta región. En términos comparativos con el 2007, la carga relacionada con esta área geográfica creció un

6%. En concreto, China es el principal socio comercial del Puerto, ya que el 23,3% de contenedores que pasan por las terminales barcelonesas proceden del gigante asiático o va dirigido a ese país.

A parte de la fuerza que en términos absolutos representa el mercado de Asia, cabe destacar el dinamismo experimentado por el norte de África durante el ejercicio. El tráfico del Puerto de Barcelona con esta región, que ha sido objeto de dos misiones comerciales a Marruecos y a Argelia durante el ejercicio, se incrementó un 31%, de acuerdo con las cifras de cierre. En total el puerto catalán transportó

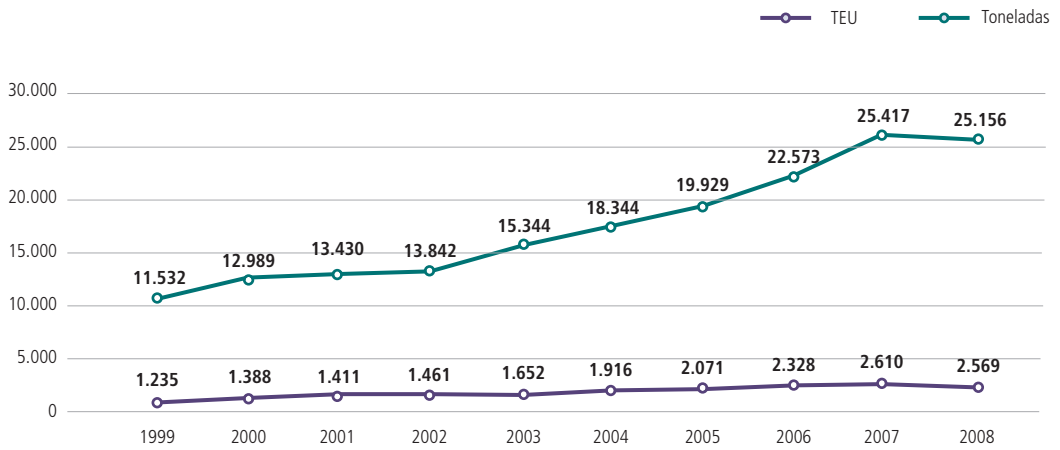
## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPO DE NAVEGACIÓN 1999-2008 (en miles de toneladas)



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Exterior toneladas	22.432	24.264	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474
Cabotaje toneladas	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>



**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL CONTENERIZADA, 1999-2008**

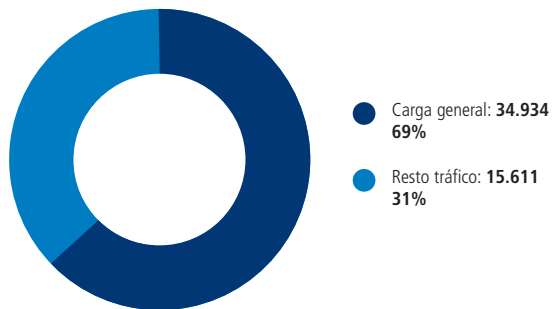


	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Toneladas	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156
TEU	1.235	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610	2.569

304.873 TEU con origen o destino los mercados norteafricanos.

La influencia de la reducción del consumo y la producción ha afectado de manera especial el tráfico de vehículos nuevos, que ha sufrido en el 2008 una reducción del 10,6% y ha acabado el año con un volumen total de 716.306 automóviles manipulados. Casi el 90% de este volumen corresponde al tráfico exterior. Aunque durante el primer semestre la evolución de este tráfico registró magnitudes positivas (con crecimientos porcentuales de dos dígitos hasta el mes de abril), el descenso se manifestó durante la segunda mitad del

**PARTICIPACIÓN DE LA CARGA GENERAL EN EL TRÁFICO TOTAL, 2008 (en miles de toneladas)**



ejercicio. El mes en que se movieron más vehículos fue en febrero, con 76.902 unidades.

Por otra parte, el transporte de mercancías en las líneas de SSS ha experimentado una evolución positiva, pasando de las 109.332 UTI transportadas en el 2007 a las 117.769 UTI del 2008, cifra que se traduce en un incremento del 7,7%. La UTI es una unidad de medida equivalente a un medio de transporte terrestre, autopropulsado o no, como los remolques, camiones, plataformas, furgones frigoríficos, etc.

### Impulso del tráfico ferroviario

El crecimiento del tráfico ferroviario, tanto de contenedores como de vehículos, es una de las notas más destacables del balance del 2008. A su vez, es un indicador del avance del Puerto y los diversos agentes implicados en la apuesta firme por ampliar el *hinterland* portuario mediante unas conexiones intermodales que supongan un incremento del volumen de carga transportada por tren.

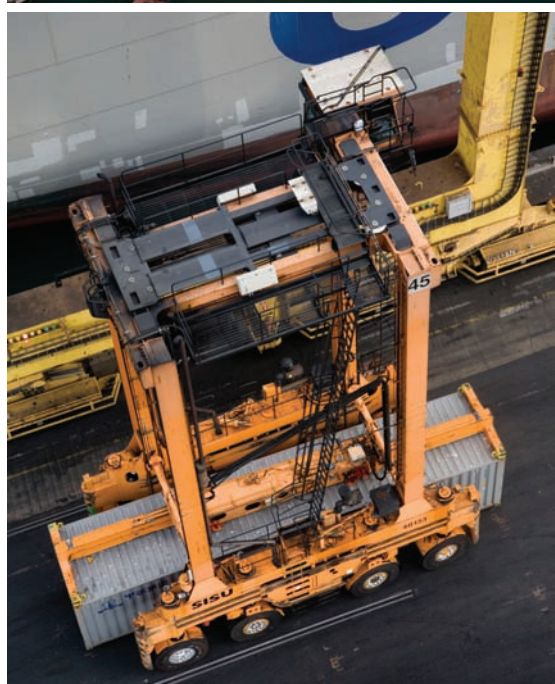
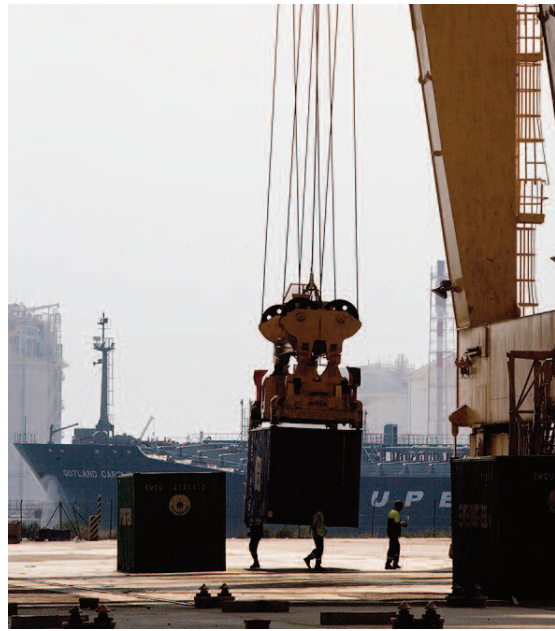
A lo largo del 2008 un total de 52.562 TEU han salido o entrado en el Puerto de Barcelona mediante el transporte ferroviario, un incremento cercano al 26% respecto del año 2007, en que se movieron por este sistema 41.770 TEU. Los meses más dinámicos respecto al tren se han concentrado en verano y otoño y han tenido su punto álgido en el mes de octubre, con más de 7.000 TEU transportados. Dos corredores de carga acumulan la mayor parte del tráfico y se desmarcan con diferencia del resto en cantidad de contenedores: el corredor que conecta con el centro de la Península despunta en primer lugar, con el 33,3% del global de TEU de transporte ferroviario, mientras que la conexión con el área de Zaragoza representa el 32%.

En el tráfico de vehículos por ferrocarril es dónde el Puerto de Barcelona ha conseguido el crecimiento más relevante, un 34% respecto del 2007. Así, este año han sido trasladados por tren un total de 156.188 vehículos, hecho al cual han contribuido de manera muy favorable el enlace ferroviario entre la factoría de SEAT en Martorell y el Puerto de Barcelona, iniciado hace poco más de un año.

#### TRÁFICO DE UTI\* (U) POR NAVEGACIÓN

	2007	2008	% variación
Importación	145.117	118.917	-18,05
Exportación	368.329	324.217	-11,98
Tránsito	184.397	192.888	4,60

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



### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES, 2004-2008 (en número de vehículos)

	2004	2005	2006	2007	2008
Vehículos	728.953	686.048	723.016	801.406	716.306

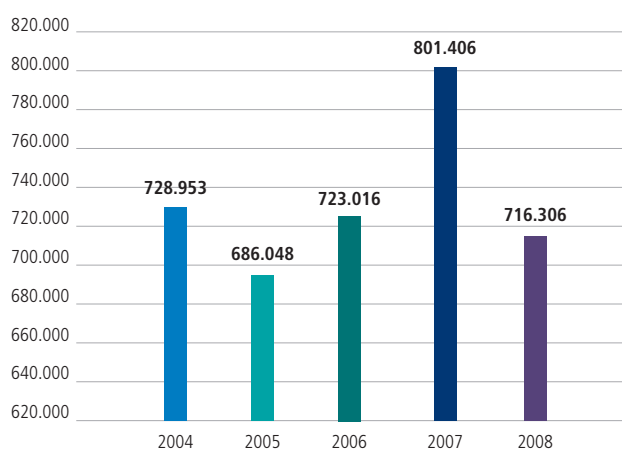
### Tráfico de automóviles por navegación

	2007	2008	% variación
Cabotaje	103.563	80.284	-22,48
Internacional	697.843	636.022	-8,86

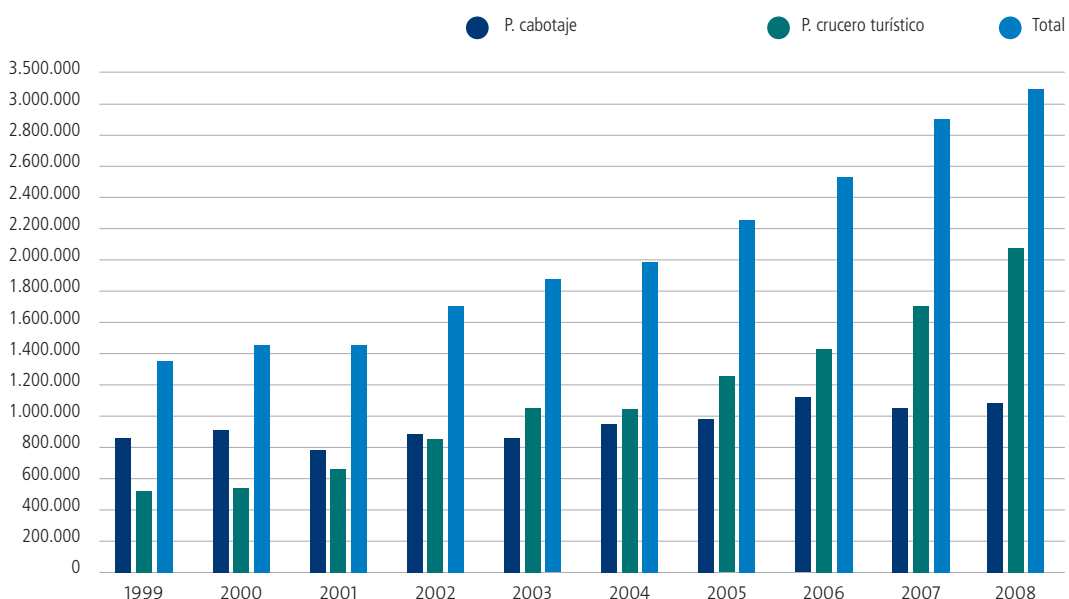
### Tráfico Internacional de vehículos

	2007	2008	% variación
Importación	145.117	118.917	-18,05
Exportación	368.329	324.217	-11,98
Tránsito	184.397	192.888	4,60

### VEHÍCULOS



### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS, 1999-2008



	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
P. cabotaje	836.656	847.973	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026	1.162.422
P. crucero turístico	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>





## Ejercicio económico y financiero

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

# Ejercicio económico y financiero

## NUEVOS CRITERIOS

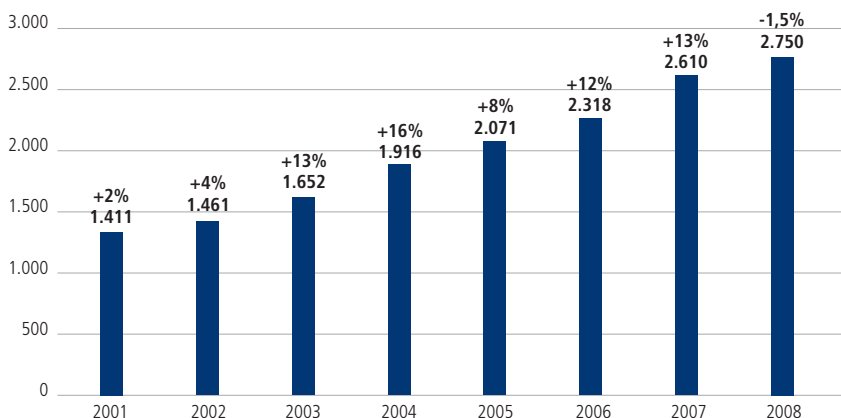
Desde el 1 de enero de 2008 es de aplicación obligatoria para la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) el nuevo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre. El nuevo plan, que sustituye al de 1990, constituye el desarrollo reglamentario en materia de cuentas anuales individuales de la legislación mercantil y ha sido objeto de una profunda modificación para armonizar la normativa española en esta materia a los nuevos planteamientos europeos. La adaptación de los modelos de balance y de la cuenta de pérdidas y ganancias del 2008 a los nuevos criterios contables ha comportado que las nuevas partidas económicas no sean comparables con las del ejercicio anterior.

Desde el mes de mayo del 2008, y en cumplimiento de la entrada en vigor de la Ley 31/2007, la APB ya no liquida la tasa de servicios generales (TSG) simultáneamente a las tasas vinculadas al dominio público y a la utilización especial de las instalaciones portuarias. En su disposición final sexta esta Ley establece la supresión de la TSG y la modificación de las cuantías de las tasas señaladas, por la cual estas se incrementan en un 20%. Por este motivo, este informe incluye un cuadro para homogeneizar la única comparativa anual que hace referencia a los ingresos de las tasas portuarias.

### IMPORTE DE LA CIFRA DE NEGOCIO (Miles de euros)

	2008	2007	Var	%Var
<b>Tasas portuarias</b>	<b>161.493</b>	<b>155.934</b>	<b>5.559</b>	<b>4%</b>
Tasas y servicios a buques	32.017	31.510	507	2%
Tasas y servicios a mercancías	49.446	49.856	-410	-1%
Tasas y servicios a pasajeros	7.165	6.151	1.014	16%
Tasas y servicios a la pesca fresca	201	239	-38	-16%
Tasas y servicios de las embarcaciones deportivas	504	493	11	2%
Tasas y servicios a las concesiones	72.066	67.625	4.441	7%
Otras tasas por el aprovechamiento del dominio público	94	60	34	57%
Otros ingresos de negocio	4.635	4.804	-169	-4%
<b>Total</b>	<b>166.128</b>	<b>160.738</b>	<b>5.390</b>	<b>3%</b>

### EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TEU (Miles)



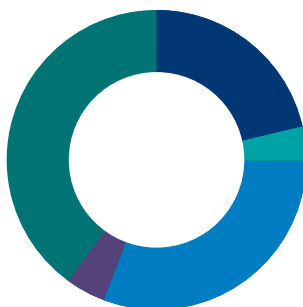
A pesar del fuerte descenso de los tráficos registrado durante el último trimestre del ejercicio, la **cifra de negocio de la APB** ha experimentado en el 2008 un crecimiento anual del 3%, hasta alcanzar un total de 166,1 millones de euros.

Esta variación se ha calculado aplicando el nuevo criterio contable a los ingresos de los dos ejercicios. Esto explica que el importe de la cifra de negocio del 2007 difiera ligeramente del que aparece en las cuentas anuales de ese ejercicio, contabilizado según el plan antiguo, y utilizado en los gráficos de evolución de los indicadores principales durante los últimos ocho años.

El volumen total de tráfico del Puerto de Barcelona ha sumado 50,5 millones de toneladas, un ligero incremento del 1% respecto del año anterior, mientras que el tráfico de contenedores se ha situado en 2.569.549 TEU, un 1,6% por debajo del registro de 2007. En consecuencia, los ingresos de las tasas y

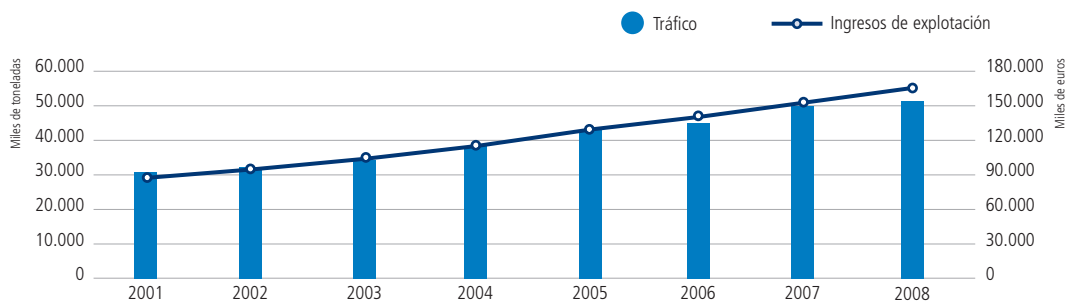
### IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO 2008

166.128 Miles de euros



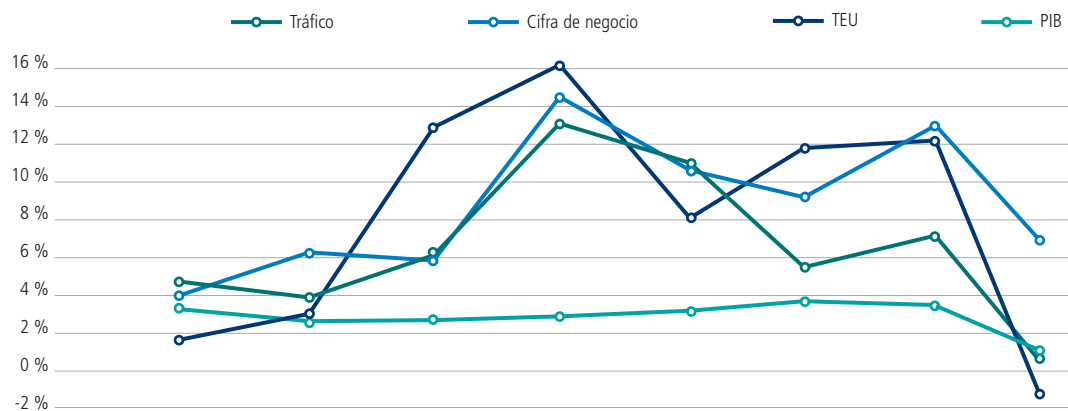
- Tasas y servicios a las concesiones: **43%**
- Tasas y servicios a buques: **20%**
- Tasas y servicios a pasajeros: **4%**
- Tasas y servicios a mercancías: **30%**
- Resto de tasas y tarifas: **3%**

### EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS Y DEL VOLUMEN DE TRÁFICO



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tráfico (Miles de toneladas)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545
Ingresos de explotación (Miles de euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913	166.128

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



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Tráfico	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8	1,0
Cifra de negocio	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

servicios a las mercancías casi se han mantenido al nivel del 2007 y los relativos a los barcos han crecido un 2%.

Por otra parte, el buen comportamiento del tráfico de pasajeros, con 3,2 millones de personas que han pasado por el puerto durante este ejercicio, ha impulsado al alza un 16% los ingresos de la tasa correspondiente. Los **ingresos** de las concesiones del dominio público, por su parte, se han reafirmado como la primera fuente de ingresos de la entidad con una participación del 43% en la cifra de negocio y un crecimiento del 7%.

En relación con los **gastos**, los de personal han aumentado un 4% respecto del año anterior, mientras que los otros gastos de explotación –los servicios exteriores– han generado un volumen de coste de 19,5 millones, un 33% superior al de 2007.

El total de las dotaciones a la amortización del inmovilizado se ha incrementado en un 28%, con motivo de la entrada en explotación los dos primeros tramos del dique Sud a finales del 2007, con una inversión de 230 millones de euros. Durante los meses de septiembre y octubre de este ejercicio han entrado también en operativa el dique Est y el tercer tramo del dique Sud, que han significado una inversión total de 373 millones de euros.

El ratio de absorción de los gastos corrientes sobre el importe neto de la cifra de

negocio se ha mantenido en el nivel de los últimos cinco años, en un 31%.

#### Resultado financiero 2008 (Miles de euros)

Ingresos financieros	10.380
Gastos financieros	(28.209)
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(2.904)
Deterioro y resultado por alteraciones de instrumentos financieros	2.611
<b>Total</b>	<b>(18.122)</b>

El aumento del endeudamiento bancario para financiar la ampliación del Puerto ha supuesto unas pérdidas financieras de 18,1 millones de euros, las cuales han situado el **beneficio neto** del ejercicio 2008 en 50,8 millones de euros. El **cash flow** del ejercicio ha significado una generación de recursos por valor de 78 millones.

#### Resultado antes de impuestos 2008 (Miles de euros)

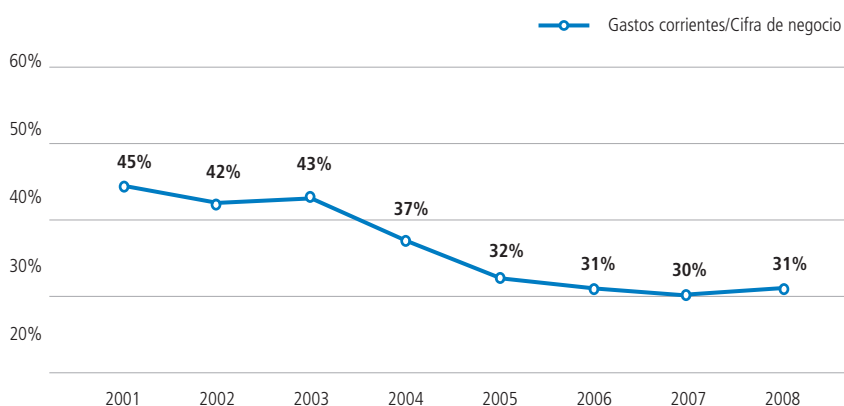
Resultado de explotación	68.949
Resultado financiero	(18.122)
<b>Total</b>	<b>50.827</b>

En el ámbito de las **inversiones**, la entidad ha ejecutado un volumen de 161,2 millones de euros, el 73% del cual se ha destinado a las

#### RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (Miles de euros)

	2008
Importe neto de la cifra de negocio	166.128
Otros ingresos de explotación	7.406
Gastos de personal	(31.397)
Otros gastos de explotación	(48.598)
Amortizaciones del inmovilizado	(34.146)
Imputación de subvenciones del inmovilizado no financiero y otros	4.103
Exceso de provisiones	6.488
Deterioramiento y resultado para alienaciones del inmovilizado	1035
<b>Total</b>	<b>68.949</b>

#### RATIOS DE ABSORCIÓN DE INGRESOS



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



obras de ampliación del Puerto. A la construcción del muelle Prat se han destinado un total de 67,6 millones en el 2008.

Para cubrir la necesidad de financiación con otros orígenes de fondos, la subvención de capital del Fondo de Cohesión Europeo destinada a financiar la construcción de los nuevos diques ha meritado un total de 8,7 millones de euros durante este ejercicio. En cuanto al endeudamiento bancario, la entidad ha obtenido orígenes de fondos por valor de 20 millones de euros, según:

- La suscripción de un nuevo préstamo del Banco Europeo de Inversiones, en el mes de noviembre, por valor de 45 millones.
- La amortización de 25 millones del crédito sindicado con el Banco Santander y Dexia Sabadell.

### Sociedades participadas

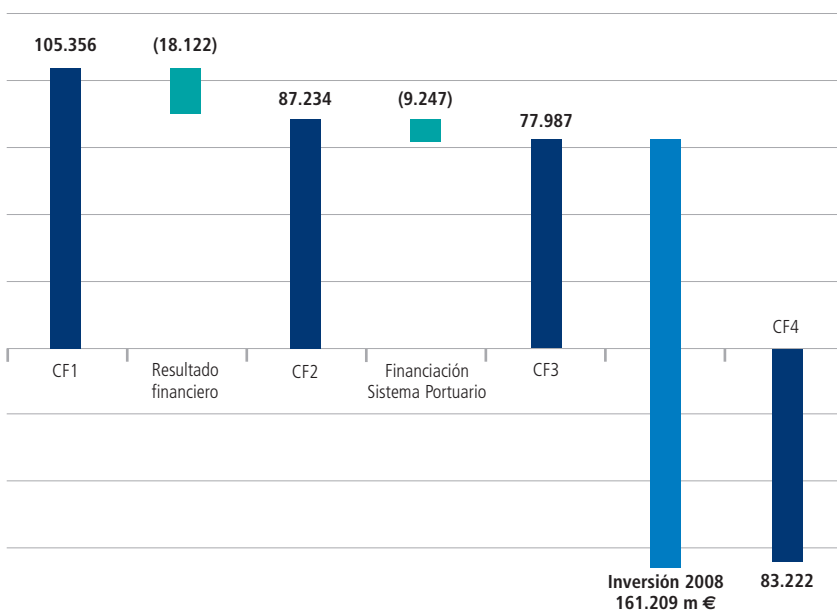
En el ámbito de las sociedades participadas, las operaciones más destacables que ha llevado a cabo la APB durante el 2008 han sido:

- La salida, en el mes de febrero, del accionariado de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Barcelona SA (Estibarna), para su transformación en agrupación portuaria de interés económico,

según lo que establece la Disposición Adicional 6a de la Ley 48/2003.

- La adquisición, en septiembre, del 5% de la sociedad anónima de economía mixta local Perpignan-Saint Charles Conteneur Terminal, encargada del desarrollo y la promoción de la terminal Perpiñán-Sant Carles, con el propósito de obtener y consolidar la presencia del Puerto de Barcelona en Francia.
- La adquisición de un 12% de la participación que -sobre un total del 17%- la Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES) poseía sobre la sociedad participada Centro Intermodal de Logística SA (CILSA). El objetivo de la operación, llevada a cabo a finales del ejercicio, ha sido consolidar la posición mayoritaria de la APB, que pasa a controlar un 63%. Por otra parte, los accionistas de CILSA han concedido a la sociedad un préstamo participativo de 15 millones de euros, de los cuales 9 millones han sido desembolsados por la APB en proporción a su participación en el capital social.
- El ajuste del 27% al 21,5% de la participación de la APB en la Terminal Marítima de Zaragoza SL (tmZ), como consecuencia de un aumento de capital social desembolsado por la Dirección General de Aragón.

### RECURSOS GENERADOS Y CAPACIDAD DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)



CF1: *Cash Flow* antes del resultado financiero y de la financiación al Sistema Portuario.

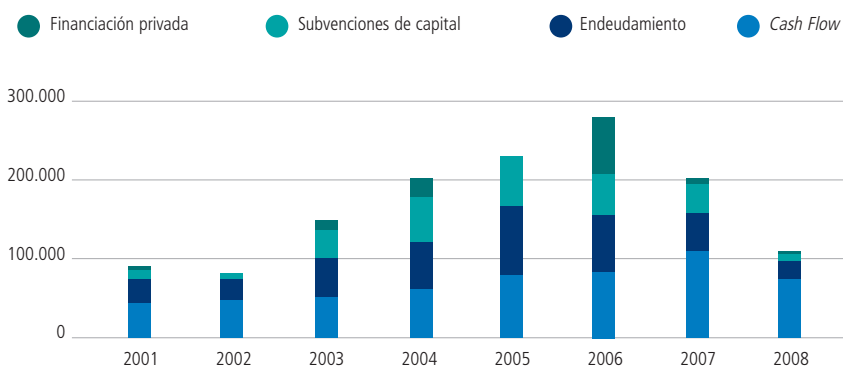
CF2: *Cash Flow* antes de la financiación al Sistema Portuario.

CF3: *Cash Flow* neto.

CF4: Necesidad de financiación de las inversiones con otros orígenes de fondos.

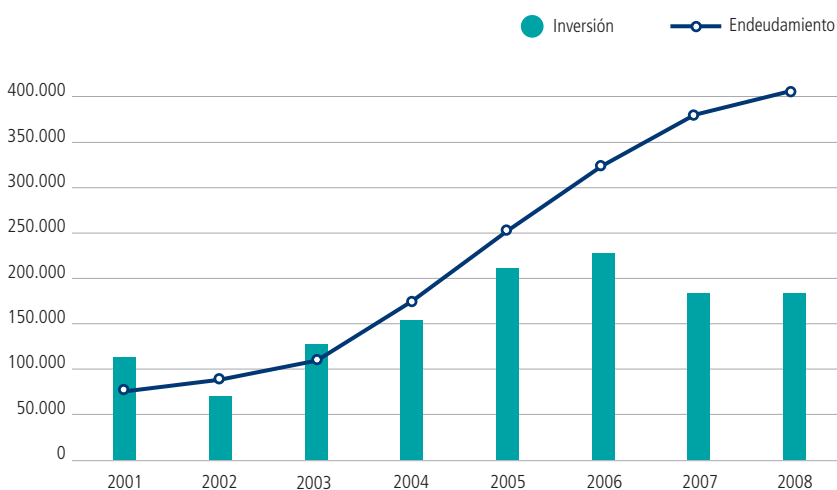
El concepto de financiación del Sistema Portuario incluye el gasto de financiación del organismo público Puertos del Estado y la aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario.

## FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES



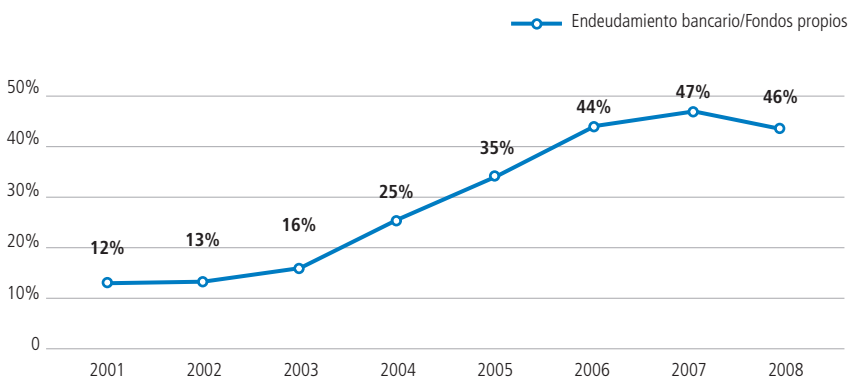
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Financiación privada	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350	4.000
Subvenciones de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744	10.012
Endeudamiento	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000	20.000
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030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

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

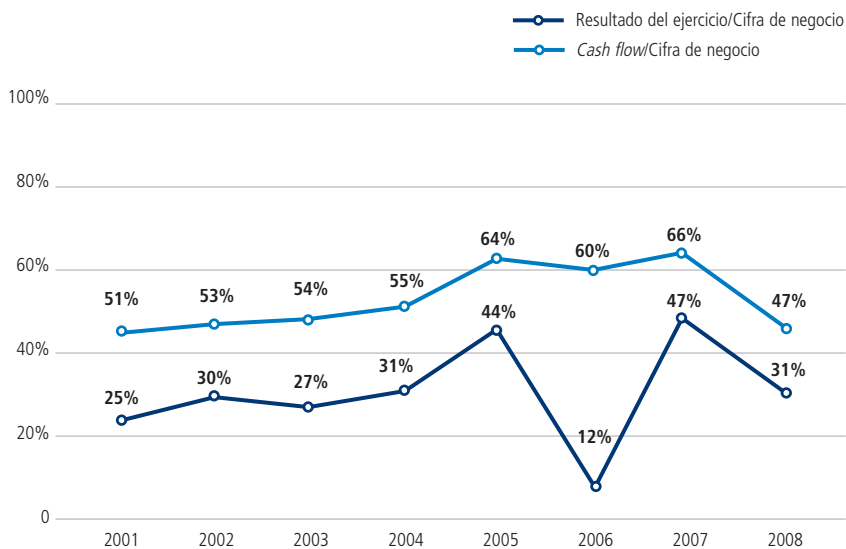


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Inversión	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006	186.758	161.209
Endeudamiento	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601	401.667

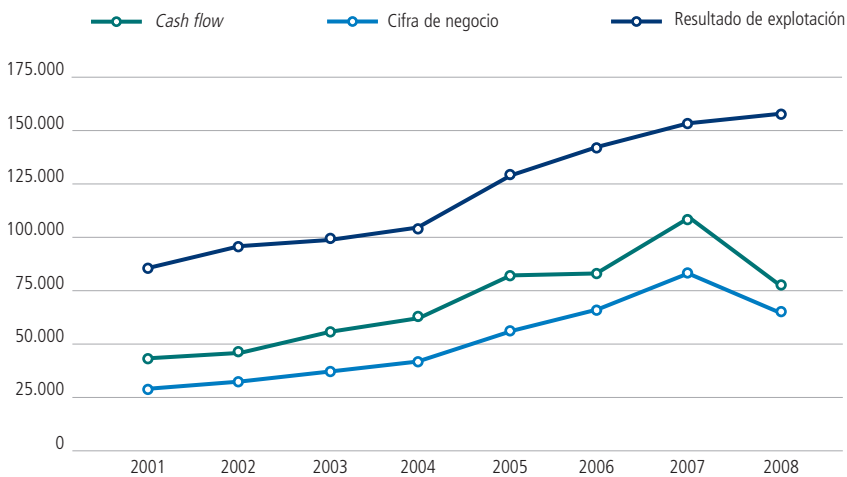
## EVOLUCIÓN DEL RATIO DE ENDEUDAMIENTO



### RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS

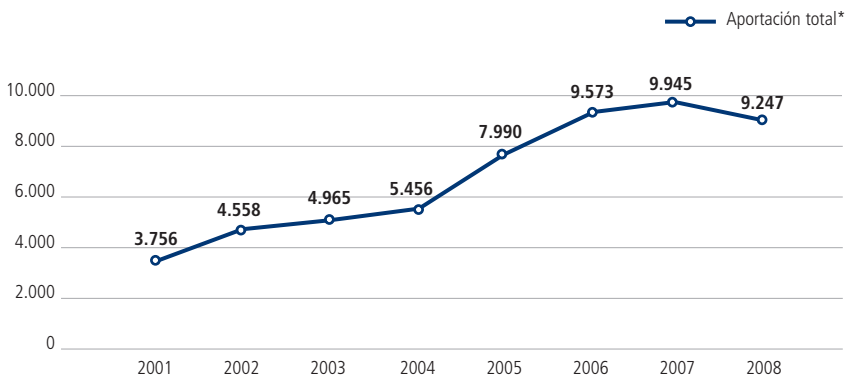


### EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS (Miles de euros)



	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
Cifra de negocio	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.128
Resultado de explotación	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949

### APORTACIÓN APB AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL (Miles de euros)



\* Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario + Financiación OPPE (Ley 48/2003)

**BALANCE DE SITUACIÓN (Miles de euros)**

	31-12-2008	01-01-2008		31-12-2008	01-01-2008
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.673.862</b>	<b>1.536.263</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>1.261.762</b>	<b>1.217.304</b>
<b>I. Inmovilizado intangible</b>	<b>15.181</b>	<b>16.013</b>	<b>Fondos propios</b>	<b>874.526</b>	<b>823.750</b>
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	10.925	12.781	Patrimonio	512.743	512.743
2. Aplicaciones informáticas	4.256	3.232	Resultados acumulados	311.007	311.007
			Resultado del ejercicio	50.776	-
<b>II. Inmovilizado material</b>	<b>1.310.969</b>	<b>1.196.352</b>			
1. Terrenos y medios naturales	175.425	175.425	<b>Ajustes por cambio de valor</b>	-	-
2. Construcciones	949.058	541.772	Activos financieros disponibles para la venta	-	-
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	2.630	2.819	Operaciones de cobertura	-	-
4. Inmovilizado en curso y anticipos	171.089	465.701	Otros	-	-
5. Otro inmovilizado	12.767	10.635			
			<b>Subvenciones, donaciones y legados</b>	<b>387.236</b>	<b>393.554</b>
<b>III. Inversiones inmobiliarias</b>	<b>219.576</b>	<b>222.230</b>	Subvenciones oficiales de capital	295.085	289.099
1. Terrenos	189.419	189.419	Donaciones y legados de capital	20	20
2. Construcciones	30.157	32.811	Otras subvenciones, donaciones y legados	12.052	13.172
			Aportaciones de los concesionarios	80.079	91.263
<b>IV. Inversiones en empresas grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>69.956</b>	<b>48.338</b>			
1. Instrumentos de patrimonio	60.112	47.364	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>490.094</b>	<b>453.479</b>
2. Créditos a empresas	9.844	974			
<b>V. Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>58.021</b>	<b>50.164</b>	<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>16.953</b>	<b>15.674</b>
1. Instrumentos de patrimonio	1.601	1.443	Obligaciones por prestaciones al personal a largo plazo	-	-
2. Créditos a empresas	233	248	Provisiones para responsabilidades	16.953	15.674
3. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	55.441	45.429	Otras provisiones	-	-
4. Otros activos financieros	746	3.044	<b>Deudas a largo plazo</b>	<b>409.291</b>	<b>383.601</b>
			Deudas con entidades de crédito	401.667	383.601
<b>VI. Activos por impuestos diferidos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-
			Otras	7.624	-
<b>VII. Deudores comerciales no corrientes</b>	<b>159</b>	<b>3.166</b>	<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a l. plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>151.085</b>	<b>179.498</b>	<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>I. Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>Periodificaciones a largo plazo</b>	<b>63.850</b>	<b>54.204</b>
<b>II. Existencias</b>	<b>251</b>	<b>278</b>			
<b>III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>47.349</b>	<b>61.977</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>73.091</b>	<b>44.978</b>
1. Clientes para ventas y prestaciones de servicios	32.271	47.468	Provisiones a corto plazo	-	-
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	3.611	4.613	<b>Deudas a corto plazo</b>	<b>52.988</b>	<b>36.743</b>
3. Deudores diversos	398	627	Deudas con entidades de crédito	2.928	1.681
4. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	67	67	Proveedores de inmovilizado a corto plazo	42.822	33.675
5. Otros créditos con las administraciones públicas	11.002	9.202	Otros pasivos financieros	7.238	1.387
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a c. plazo</b>	<b>590</b>	<b>797</b>	<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a c. plazo</b>	<b>836</b>	<b>421</b>
<b>V. Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>162</b>	<b>205</b>	Deudas con empresas del grupo	482	176
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	Deudas con empresas asociadas	354	245
2. Créditos a empresas	135	180	<b>Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>19.084</b>	<b>7.557</b>
3. Otros activos financieros	27	25	Acreeedores y otras cuentas a pagar	8.662	6.623
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>506</b>	<b>383</b>	Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	-	-
			Otras deudas con las administraciones públicas	10.422	934
<b>VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>102.227</b>	<b>115.858</b>	<b>Periodificaciones</b>	<b>183</b>	<b>257</b>
1. Tesorería	8.227	4.358			
2. Otros activos líquidos equivalentes	94.000	111.500			
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1.824.947</b>	<b>1.715.761</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>1.824.947</b>	<b>1.715.761</b>

**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Miles de euros)\***

	2008	2007	Variación	%Var
<b>Importe neto de la cifra de negocio</b>	<b>166.128</b>	<b>160.738</b>	<b>5.390</b>	<b>3%</b>
<b>Tasas portuarias</b>	<b>161.493</b>	<b>155.934</b>	<b>5.559</b>	<b>4%</b>
Tasa por la ocupación privativa del dominio público portuario	53.131	40.303	12.828	32%
Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	83.870	72.919	10.951	15%
Tasa del buque	29.446	25.636	3.810	15%
Tasa de las embarcaciones deportivas	466	411	55	13%
Tasa del pasaje	7.044	5.126	1.918	37%
Tasa de la mercancía	46.727	41.547	5.180	12%
Tasa de la pesca fresca	187	199	(12)	-6%
Tasa por el aprovechamiento especial del dominio público portuario	14.360	16.335	(1.975)	-12%
Tasas por servicios no comerciales	10.132	26.377	(16.245)	-62%
<b>Otros ingresos de negocio</b>	<b>4.635</b>	<b>4.804</b>	<b>(169)</b>	<b>-4%</b>
Importes adicionales a las tasas	1.676	2.371	(695)	-29%
Tarifas y otros	2.959	2.433	526	22%
<b>Otros ingresos de explotación</b>	<b>7.406</b>	<b>12.147</b>	<b>(4.741)</b>	<b>-39%</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	3.452	10.902	(7.450)	-68%
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	115	42	73	174%
Ingresos de reversión de concesiones	1.042	891	151	17%
Fondo de Compensación Interportuario recibido	2.797	312	2.485	796%
<b>Gastos de personal</b>	<b>(31.397)</b>	<b>(30.049)</b>	<b>(1.348)</b>	<b>4%</b>
Sueldos, salarios y asimilados	(21.385)	(20.634)	(751)	4%
Indemnizaciones	(1.016)	(1.521)	505	-33%
Cargas sociales	(8.996)	(7.894)	(1.102)	14%
Provisiones	-	-	-	-
<b>Otros gastos de explotación</b>	<b>(48.598)</b>	<b>(33.960)</b>	<b>(14.638)</b>	<b>43%</b>
Servicios exteriores	(19.543)	(14.642)	(4.901)	33%
Reparaciones y conservación	(3.493)	(3.400)	(93)	3%
Servicios de profesionales independientes	(4.529)	(2.928)	(1.601)	55%
Suministros y consumos	(1.484)	(1.346)	(138)	10%
Otros servicios exteriores	(10.037)	(6.968)	(3.069)	44%
Tributos	(1.664)	(923)	(741)	80%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones para operaciones comerciales	6	361	(355)	-98%
Otros gastos de gestión corriente	(15.353)	(8.499)	(6.854)	81%
Aportación a Puertos del Estado	(6.183)	(5.430)	(753)	14%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	(5.861)	(4.827)	(1.034)	21%
<b>Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>(34.146)</b>	<b>(26.663)</b>	<b>(7.483)</b>	<b>28%</b>
<b>Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros</b>	<b>4.103</b>	<b>3.116</b>	<b>987</b>	<b>32%</b>
<b>Exceso de provisiones</b>	<b>6.488</b>	<b>-</b>	<b>6.488</b>	<b>-</b>
<b>Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado</b>	<b>(1.035)</b>	<b>(1.370)</b>	<b>335</b>	<b>-24%</b>
Deterioro y pérdidas	91	94	(3)	-3%
Resultados de alienaciones y de otros	(1.126)	(1.464)	338	-23%
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>68.949</b>	<b>83.959</b>	<b>(15.010)</b>	<b>-18%</b>
<b>Ingresos financieros</b>	<b>10.380</b>	<b>4.453</b>	<b>5.927</b>	<b>133%</b>
De participaciones en instrumentos de patrimonio	294	334	(40)	-12%
De valores negociables y otros instrumentos financieros	4.992	4.119	873	21%
Incorporación de gastos financieros al activo	5.094	-	5.094	-
<b>Gastos financieros</b>	<b>(28.209)</b>	<b>(14.127)</b>	<b>(14.082)</b>	<b>100%</b>
Por deudas con terceros	(20.401)	(14.127)	(6.274)	44%
Por actualización de provisiones	(7.808)	-	(7.808)	-
<b>Variación del valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>(2.904)</b>	<b>-</b>	<b>(2.904)</b>	<b>-</b>
<b>Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros</b>	<b>2.611</b>	<b>1.697</b>	<b>914</b>	<b>54%</b>
Deterioro y pérdidas	2.611	1.697	914	54%
Resultados de alienaciones y de otros	-	-	-	-
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>(18.122)</b>	<b>(7.977)</b>	<b>(10.145)</b>	<b>127%</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>50.827</b>	<b>75.982</b>	<b>(25.155)</b>	<b>-33%</b>
<b>Impuesto sobre beneficios</b>	<b>(51)</b>	<b>-</b>	<b>(51)</b>	<b>-</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>50.776</b>	<b>75.982</b>	<b>(25.206)</b>	<b>-33%</b>

\*Hay que tener en cuenta que algunas de las partidas económicas no son del todo comparables con motivo de los cambios de criterio contable que ha supuesto la aplicación del nuevo Plan General de Contabilidad.

**CUADRO DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)**

	2008
<b>APLICACIONES</b>	<b>188.073</b>
<b>Altas de activo no corriente</b>	<b>171.221</b>
Adquisiciones de inmovilizado y otras inversiones	161.209
Subvenciones a cobrar a largo plazo	10.012
Deudores comerciales no corrientes y otras actividades de explotación	-
Inmovilizado por concesiones revertidas	-
Transferencias de activos de otros organismos públicos	-
<b>Reducciones de patrimonio</b>	<b>-</b>
<b>Fondo de Compensación Interportuario aportado</b>	<b>5.861</b>
<b>Bajas de pasivo no corriente</b>	<b>1.976</b>
Cancelación/Traspaso de deudas con entidades de crédito	1.934
Cancelación/Traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado	-
Cancelación/Traspaso de deudas con empresas del grupo/asociadas	-
Aplicación de provisiones a largo plazo	42
<b>Otras</b>	<b>9.015</b>
<b>ORÍGENES</b>	<b>131.547</b>
<b>Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>77.987</b>
<b>Ampliaciones de patrimonio</b>	<b>-</b>
<b>Fondo de Compensación Interportuario recibido</b>	<b>2.797</b>
<b>Subvenciones de capital meritadas</b>	<b>10.012</b>
<b>Altas de pasivo no corriente</b>	<b>36.823</b>
Deudas a largo plazo con entidades de crédito	20.000
Deudas a largo plazo con proveedores de inmovilizado	-
Deudas a largo plazo con empresas del grupo/asociadas y otras	7.177
Avances recibidos por ventas o prestación de servicios	9.646
<b>Bajas de activo no corriente</b>	<b>3.928</b>
Alienación de inmovilizado y de instrumentos de patrimonio	180
Cancelación/Traspaso a cp de otras inversiones financieras a largo plazo	741
Cancelación/Traspaso a cp de subvenciones a cobrar a largo plazo	-
Cancelación/Traspaso de acreedores comerciales no corrientes y otros	3.007
Transferencias de activos de otros organismos públicos	-
<b>Exceso de orígenes sobre aplicaciones</b>	<b>-</b>
<b>Exceso de aplicaciones sobre orígenes</b>	<b>56.526</b>

**RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES (Miles de euros)**

	2008	2007	Variació	%Var
<b>Resultado del periodo</b>	<b>50.776</b>	<b>75.982</b>	<b>(25.206)</b>	<b>-33%</b>
<b>Más</b>	<b>51.914</b>	<b>38.776</b>	<b>13.138</b>	<b>34%</b>
Amortización del inmovilizado	34.146	26.663	7.483	28%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	5.861	4.827	1.034	21%
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	7.808	5.388	2.420	45%
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.126	1.476	(350)	-24%
Pérdidas por el deterioro del activo no corriente	2.962	422	2.540	602%
Otros	11	-	11	-
<b>Menos</b>	<b>24.703</b>	<b>9.218</b>	<b>15.485</b>	<b>168%</b>
Reversión del deterioro del activo no corriente	3.011	2.225	786	35%
Fondo de Compensación Interportuario recibido	2.797	312	2.485	796%
Exceso de provisiones del inmovilizado	6.487	693	5.794	836%
Beneficios procedentes del inmovilizado	-	-	-	-
Subvenciones de capital traspasadas al resultado y reversiones	7.314	5.988	1.326	22%
Incorporación al activo de gastos financieros	5.094	-	5.094	-
<b>Total</b>	<b>77.987</b>	<b>105.540</b>	<b>(27.553)</b>	<b>-26%</b>

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO (Miles de euros)

	2008
<b>A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>114.561</b>
<b>Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>50.827</b>
<b>Ajustes del resultado</b>	<b>39.263</b>
Amortización del inmovilizado (+)	34.146
Correcciones valorativas por deterioro	(2.952)
Variación de provisiones	(6.488)
Imputación de subvenciones (-)	(6.272)
Resultados de las bajas y alienaciones de inmovilizado	1.126
Resultados de las bajas y alienaciones de instrumentos financieros	-
Ingresos financieros (-)	(10.380)
Ajustes financieros (+)	28.210
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	2.904
Ingresos de reversión de concesiones (-)	(1.042)
Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	-
Otros ingresos y gastos	11
<b>Cambios en el capital corriente</b>	<b>34.909</b>
Existencias	28
Deudores y otras cuentas a cobrar	19.463
Otros activos corrientes	(124)
Acreedores y otras cuentas a pagar	11.755
Otros pasivos corrientes	5.776
Otros activos y pasivos no corrientes	(1.989)
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>(10.438)</b>
Pagos de intereses (-)	(15.811)
Pagos de intereses de demora por litigios tarifarios (-)	(20)
Cobros de dividendos (+)	294
Cobros de intereses (+)	5.719
Cobros de subvenciones de intereses de demora por litigios tarifarios (+)	-
Cobros / Pagos por el impuesto sobre los beneficios	(619)
Otros cobros / pagos	(1)
<b>B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>	<b>(151.591)</b>
<b>Pagos de inversiones (-)</b>	<b>(173.962)</b>
Empresas del grupo y asociadas	(19.650)
Inmovilizado intangible	(2.148)
Inmovilizado material	(152.010)
Inversiones inmobiliarias	-
Otros activos financieros	(154)
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-
Otros activos	-
<b>Cobros de desinversiones (+)</b>	<b>22.371</b>
Empresas del grupo y asociadas	1.037
Inmovilizado intangible	-
Inmovilizado material	-
Inversiones inmobiliarias	-
Otros activos financieros	9
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-
Otros activos	21.325
<b>C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>	<b>23.399</b>
<b>Cobros y pagos de instrumentos de patrimonio</b>	<b>-</b>
Subvenciones, donaciones y legados reibidos	-
<b>Cobros y pagos de instrumentos del pasivo financiero</b>	<b>23.399</b>
Emisión	24.000
Deudas con entidades de crédito (+)	20.000
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-
Otras deudas (+)	4.000
Devolución y amortización de:	(601)
Deudas con entidades de crédito (-)	(601)
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	-
Otras deudas (-)	-
<b>AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (A+B+C)</b>	<b>(13.631)</b>
<b>Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio</b>	<b>115.858</b>
<b>Efectivo o equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>102.227</b>





# Directorio del Puerto de Barcelona



# Directorio del Puerto de Barcelona

## **Autoridad Portuaria de Barcelona**

Edificio Portal de la Pau  
Portal de la Pau, 6  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 306 88 00  
Fax: +34 93 306 88 11  
web: [www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)

## **SAU (Servicio de Acceso Unificado)**

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

## **SAC (Servicio de Atención al Cliente)**

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

## **Representación del Puerto de Barcelona en Japón**

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

## **Representación del Puerto de Barcelona en China**

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

## **Representación del Puerto de Barcelona en Argentina**

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

## **Representación del Puerto de Barcelona en 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  
e-mail: [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  
e-mail: [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  
e-mail: [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**

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

**ZAL (Zona d'Actividades Logísticas)**  
CILSA (Centro 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  
e-mail: info@zal.es  
web: www.zal.es

**PortIC Barcelona, SA**  
World Trade Center, muelle de Barcelona  
Edificio Est, 6a pl.  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 508 82 82  
Fax: +34 93 508 82 92  
e-mail: comercial@portic.net  
web: www.portic.net

**World Trade Center Barcelona, SA**  
Muelle de Barcelona, s/n  
Edificio Est, 1a pl.  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 508 80 00  
Fax: +34 93 508 80 10  
e-mail: comercial@wtcbarcelona.es  
web: www.wtcbarcelona.com

**ESTIBARNA-APIE (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba)**  
Ctra. Circunvalación, Tramo V  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 223 18 22  
Fax: +34 93 223 17 33  
e-mail: estibarna@estibarna.es

**Capitanía Marítima de Barcelona**  
Ctra. Circunvalación, Tramo VI  
Torre de Control  
08040 Barcelona  
Tel.: +34 93 223 53 94  
Fax: +34 93 223 46 12

**Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Barcelona**  
Edificio Torre de Salvamento, Tramo VI, 9a pl.  
Ctra. Circunvalación, Tramo VI  
08040 Barcelona  
Tel.: +34 93 223 47 33  
Fax: +34 93 223 46 13  
e-mail: barcelon@sasemar.es

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

**Punto de Inspección Fronterizo**  
Edificio PIF  
Ctra. Circunvalación, Tramo 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 (Centro Asistencia Técnica e Inspección Comercio Exterior)**  
Ctra. Circunvalación, Tramo IV Edificio PIF  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 441 65 36  
Fax: +34 93 442 30 05  
e-mail: buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

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

**Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona**  
Ctra. Circunvalación, s/n, tram VI,  
edificio Gregal  
08040 Barcelona  
Tel.: +34 93 442 88 24  
Fax: +34 93 442 90 62  
e-mail: aeepb@aeepb.com  
web: www.aeepb.com

**Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados de Barcelona (ATEIA-OLT)**  
Via Laietana, 32-34, 2º  
08003 Barcelona  
Tel.: +34 93 315 09 03  
Fax: +34 93 310 62 47  
e-mail: ateia@bcn.ateia.com  
web: www.ateia.com

**Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona**  
Diputació 295, bajos  
08009 Barcelona  
Tel.: +34 93 329 27 58  
Fax: +34 93 441 24 82  
e-mail: coacab@coacab.com  
web: www.coacab.com

**Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona**  
Av. Diagonal, 452  
08006 Barcelona  
Tel.: +34 93 416 93 00  
Fax: +34 93 416 93 01  
e-mail: barcelona@cambrescat.es  
web: www.cambrabcn.es

**Consejo de Usuarios Marítimos de Cataluña**  
Av. Diagonal, 452-454, 4a pl.  
08006 Barcelona  
Tel.: +34 93 416 94 84  
Fax: +34 93 416 93 01  
e-mail: shippers@cambrescat.es

**Corporación de Prácticos del Puerto**  
Puerto de Ningbó, muelle contradic, s/n  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 221 95 67  
Fax: +34 93 221 38 95  
e-mail: admin@practicos-bcn.com  
web: www.practicos-bcn.es

**Puerto Seco de Azuqueca**  
Autovía A-2 (Madrid-Barcelona), Km 42,500  
Av. de París, s/n. Pol. Sena  
19200 Azuqueca de Henares (Guadalajara)  
Oficinas:  
Tel.: +34 949 261 207  
Fax: + 34 949 262 551  
Terminal:  
Tel.: +34 949 263 770  
Fax: +34 949 263 848  
e-mail: 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)

© Autoridad Portuaria de Barcelona

**Producción y diseño gráfico**  
El taller interactivo, S.L.

**Fotografía**  
Oscar Ferrer