



**Port de Barcelona**

MEMÒRIA ANUAL 2010



# Sumari

## **5 Consell d'Administració**

### **6 Presentació**

Sixte Cambra Sánchez, president

### **9 Introducció**

José Alberto Carbonell, director general

## **1. La gestió**

**12** Missió, visió, valors i objectiu estratègic

**14** Àmbit de Presidència

**20** Àmbit de Direcció

**26** Infraestructures

**32** Explotació i Planificació

**42** Estratègia i Desenvolupament

**52** Empreses participades

## **2. Evolució del tràfic**

**62** Evolució del tràfic

Contenidors

**63** Sòlids i líquids a granel

**64** Vehicles

**65** Transport ferroviari

**66** Nou impuls al *short sea shipping*

Rècord de passatgers

## **3. Exercici econòmic i financer**

**70** Exercici econòmic i financer

**76** Balanç de situació

**77** Compte de pèrdues i guanys

**78** Quadre de finançament.

Recursos procedents de les operacions

**79** Estat de fluxos d'efectiu

## **4. Directori del Port de Barcelona**

**82** Directori del Port de Barcelona



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

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

Jordi Valls i Riera

## **Vocal nat**

Francisco J. Valencia i Alonso  
(capità marítim)

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

Pilar Fernández Bozal  
Jaime Odena Martínez  
Montserrat Garcia i Llovera

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

Mariano Fernández Fernández  
Joaquim Ma Tintoré i Blanc  
Àngel Montesinos i Garcia  
Joaquim Llach i Mascaró

## **Vocals representants dels municipis**

Barcelona: Jordi W. Carnes i Ayats  
(vicepresident)  
Prat de Llobregat: Lluís Tejedor i Ballesteros

## **Vocals representants de les cambres de comerç, d'organitzacions empresarials i sindicals i del sector rellevants en l'àmbit portuari**

Josep M. Basáñez i Villaluenga  
Xabier Ma Vidal i Niebla  
José Pérez i Domínguez  
Joan Moreno i Cabello

## **Director general**

(des del 5 d'agost no és vocal nat)  
José Alberto Carbonell Camallonga

## **Secretari (no conseller)**

Román Eguinoa de San Román

## **Canvis produïts**

Amb motiu de la reducció de membres del Consell d'Administració han causat baixa:

Josep Anton Burgasé i Rabinad  
Julián García i González  
Ramón García-Bragado i Acín  
Carles Güell de Sentmenat  
Joan J. Llonch i Pañella  
Imma Mayol i Beltran  
Enric Querol i Marimon  
Manuel Royes i Vila  
Jacinto Seguí Dolz de Castellar  
Josep Trius i Collazos

*(A 31 de desembre de 2010, i de conformitat amb la Disposició final 2a de la Llei 33/2010, de 5 d'agost, i amb l'Acord del Govern de la Generalitat de Catalunya GOV/167/2010, de 28 de setembre, que determina la composició del Consell d'Administració i es designen les persones que ocupen aquestes vocalies.)*

# Presentació

Tres elements han marcat l'exercici 2010 al Port de Barcelona: la recuperació de tràfics, un nou marc legislatiu i la dinamització de la inversió pública i privada a les instal·lacions portuàries.

Els resultats de tràfic fan pensar que s'ha superat la part més dura de la crisi, principalment pel repunt de la càrrega contenitzada d'importació i d'exportació, que indica una reactivació de l'economia productiva i dels nivells de consum.

Tot i que la recuperació es preveu lenta i que som conscients que trigarem temps a assolir els rècords de tràfic de 2007, l'evolució registrada aquest any ens convida a afrontar el futur amb optimisme.

L'any ha portat també novetats en la gestió, que seran de plena aplicació el 2011. Així, amb l'aprovació el mes d'agost de la nova Llei de ports, les 28 infraestructures portuàries d'interès general de l'Estat disposen d'un nou marc legislatiu que defineix les seves relacions amb clients, operadors i usuaris, durant els propers anys.

D'una banda, la norma introdueix un conjunt de novetats que suposen un abaratiment global de les taxes de concessions per ocupació i per activitat, així com les taxes al vaixell i a la mercaderia; una rebaixa que en termes globals serà aproximadament d'un 10%.

Però, a més, el nou text legal amplia el sistema de coeficients correctors i de bonificacions, per tal que els ports puguin captar, fidelitzar i incrementar determinats tràfics i serveis marítics. A partir d'aquest model, el Port de Barcelona ha optat per establir una política comercial basada en un ampli programa de bonificacions que

pretén atraure vaixells oceànics de gran capacitat i nous serveis marítics regulars i, principalment, contribuirà a incentivar els tràfics de contenidors, de vehicles, de transport marítim de curta distància o *short sea shipping* (SSS), de fruita i de creuers.

L'abaratiment de les taxes i la política de bonificacions suposarà una reducció del 30% en el resultat d'explotació de l'Autoritat Portuària de Barcelona per ajudar el sector a sortir de la crisi. En l'aprovació del Pla d'empresa 2011, el Consell d'Administració ha previst aquest impacte negatiu en els ingressos de l'entitat que, d'altra banda, beneficiarà els operadors, concessionaris i clients finals del nostre Port.

Si bé la llei aporta un marc legal estable, resulta massa centralitzadora per als nostres objectius estratègics. Pel que fa a la gestió, aspirem a tenir més autonomia per competir en millors condicions en el mercat global i, en aquest sentit, una de les nostres prioritats serà aconseguir-la.

El més encoratjador del present exercici ha estat, en qualsevol cas, l'impuls de la inversió, tant del sector públic com de la iniciativa privada, que també han aportat raons per pensar que el pitjor de la crisi va quedant enrere. Els nous terrenys de l'ampliació del Port de Barcelona són, des d'aquest any 2010, receptors de la principal inversió de capital d'un grup xinès a l'Estat: Hutchison, líder mundial en la gestió de terminals de contenidors, que ja ha iniciat els treballs que faran del nou moll Prat la instal·lació de contenidors semiautomàtica més avançada de la Mediterrània.

En plena marxa també hi ha el tram final de les obres de l'APB per ampliar en 18 hectàrees el moll Sud, actuació que ha suposat un esforç inversor de 56 milions d'euros per crear nous espais destinats al tràfic de contenidors i que es completarà el 2011.

Altres àrees del Port s'han beneficiat igualment d'importants injeccions de capital privat. És el cas del moll de l'Energia, on Gas Natural ha estrenat aquest any la seva central de cicle combinat, una infraestructura cabdal per al sector energètic del país, de 500 milions d'euros d'inversió, amb dos grups generadors i una potència conjunta de 850 Mw.

Al mateix moll es materialitza un altra operació inversora (50 milions d'euros) que farà de la terminal de Meroil un dels nodes principals d'hidrocarburs de la Mediterrània. La iniciativa, impulsada aquest estiu, ha estat possible gràcies a l'acord empresarial entre Meroil i Lukoil, grup rus de referència al sector petroler.

En aquest capítol cal tenir en compte els esforços que es duen a terme en l'àmbit del port ciutadà. La nova zona d'expansió del Port Vell, al costat de la bocana Nord, s'ha consolidat enguany amb l'anunci d'una novetat important: la instal·lació de la seu de la firma de moda Desigual.

A més, després d'anys de planificació, s'ha aprovat el Pla de reordenació dels molls de Pescadors i de Balears, que permetrà impulsar la reforma integral d'aquesta àrea del Port Vell i obrir a ciutadans i visitants una nova zona de lleure i passeig. Amb els 10,5 milions d'euros del projecte es construirà el nou



complex multifuncional que integrarà la llotja i la fàbrica de gel i inclourà també un restaurant obert al públic. A més, es conservarà l'actual magatzem de la Confraria de Pescadors i es mantindrà la històrica Torre del Relotge (catalogada com a bé cultural d'interès local), des de la qual un accés elevat permetrà als visitants observar l'activitat pesquera i gaudir d'aquest àmbit portuari d'interès cultural.

En un altre ordre de coses, la nostra ja reconeguda aposta per la qualitat, l'orientació al client i l'eficiència s'han materialitzat en l'aprovació del nou Pla de qualitat del Port de Barcelona i la marca Efficiency Network, que ha obtingut una resposta molt positiva de les empreses i que està previst que estigui plenament operatiu el 2011. Les empreses que ja s'hi han adherit representen les principals àrees de negoci de la Comunitat Portuària –transitaris i agents de duanes, consignataris, empreses de transport i terminals– i estan acreditades per desenvolupar els seus processos, d'acord amb uns estàndards màxims d'eficiència. I el més positiu és que es troben en procés de certificació altres empreses que, en conjunt, operen més del 50% dels contenidors d'importació i exportació del Port.

Les condicions per construir un futur sòlid i estable al Port de Barcelona estan creades. Ara cal lluitar per mantenir els esforços concitats, tant pel que fa a la col·laboració pública i privada com als compromisos establerts amb la Comunitat Portuària. La nostra voluntat és consolidar l'estratègia basada en l'enfortiment del *hinterland* i en

l'excel·lència de servei. I l'objectiu final del Port supera l'àmbit d'actuació d'una infraestructura de servei, ja que té la pretensió de contribuir a incrementar la competitivitat de les empreses a l'exterior i millorar, així, el posicionament de l'economia del *hinterland* en el mercat global.

Sixte Cambra i Sánchez\*  
President

*\*En data 18 de gener de 2011 el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya ha designat Sixte Cambra i Sánchez com a president de l'Autoritat Portuària de Barcelona.*





## Introducció

Després d'un 2009 amb descensos que no es donaven des de feia dècades, aquest exercici 2010 s'han registrat increments significatius en els principals indicadors de tràfic: 2,4% en tràfic total, 8% en contenidors, 6% en càrrega general i 8% en passatgers, especialment pel bon comportament dels creuers. La clara recuperació dels tràfics estratègics representa, també, l'alça del comerç internacional, amb un augment del 21% en els tràfics d'exportació i del 16% en els tràfics d'importació de contenidors.

Ha destacat especialment el creixement del tràfic ferroviari de contenidors en un 75%, impuls que ha permès assolir una quota del 8% al mode ferroviari i apropar-se a l'objectiu del Port de Barcelona de situar a mig termini aquest tràfic, en el 23%.

Avancem fermament cap a la consecució dels objectius de l'estratègia ferroviària, que són: la millora de les connexions amb el *hinterland* i els accessos al Port; el desenvolupament al *hinterland*, i l'impuls dels serveis ferroviaris amb una oferta per corredors i aliances amb operadors.

En aquest àmbit, les principals fites del 2010 han estat la consolidació del servei Barcelyon, amb la consegüent millora del posicionament del Port en el mercat francès, i l'adaptació de les terminals a l'ample de via europeu, fet que ha propiciat la sortida del primer servei Barcelyon pel tercer carril fins a França. Amb l'adaptació de l'ample internacional a les terminals TCB i Tercat som el primer port connectat amb França amb ample UIC.

El principals indicadors econòmics de l'activitat portuària també mostren

una clara tendència a la recuperació. Gràcies al comportament del tràfic s'han incrementat un 10% els ingressos de la taxa de la mercaderia, un augment superior al global de la càrrega perquè els principals creixements s'han produït en les tipologies de tràfic de més valor afegit. L'esforç de contenció de la despesa s'ha fet extensiu al conjunt d'actuacions i departaments de l'entitat, que han continuat garantint la gestió de les infraestructures i dels serveis portuaris amb els mateixos criteris de qualitat encara que, sovint, amb menys recursos. Aquest i altres fets excepcionals han contribuït a què el resultat del període totalitzi 81,4 milions d'euros i que s'hagi generat un *cash flow* de 92,8 milions d'euros, un 23% superior a l'any anterior.

Les inversions s'han reduït un 17% respecte al 2009, fins als 95,5 milions d'euros, perquè ja s'han completat les principals obres de l'ampliació, els dics de recer. La construcció del moll Prat i l'ampliació del moll Sud han estat les infraestructures que han rebut el volum més important d'inversions del 2010.

En les noves superfícies del Port destaca el lliurament de la primera fase del moll Prat a la companyia Tercat-Hutchison i l'inici de la inversió privada per construir la nova terminal de contenidors de l'ampliació, que estarà operativa el 2012. Un altre avenç operatiu rellevant de l'exercici ha estat la posada en marxa de la ZAL Toulouse amb la instal·lació dels primers operadors logístics, que suposen una ampliació de les possibilitats del negoci portuari.

Amb les perspectives de recuperació i amb l'esforç de tota la nostra estructura,



el Port de Barcelona compta amb un nou escenari per intensificar els esforços en l'orientació cap al client i per tirar endavant el nostre objectiu estratègic de convertir-nos en el primer port logístic del sud d'Europa i de la Mediterrània, el 2015.

José Alberto Carbonell  
Director general





# 1.

## La gestió

- 12 Missió, visió i valors
- 13 Tercer Pla Estratègic del Port de Barcelona
- 14 **Àmbit de Presidència**
  - Comunicació i Relacions institucionals
- 15 Centre de Documentació
- 17 Promoció de la Comunitat Portuària
- 20 **Àmbit de Direcció**
  - Desenvolupament i Comunicació Interna
- 21 Responsabilitat Social Corporativa
- 22 Sistemes d'Informació
- 22 Servei d'Accés Unificat (SAU)
- 23 Direcció d'Organització i Consultoria de Negoci
- 25 Serveis Mèdics i Prevenció de Riscos Laborals
- 26 **Infraestructures**
  - Actuacions en Infraestructures
- 32 **Explotació i Planificació**
  - Operacions de Mercaderies i Qualitat
- 35 Seguretat Industrial i Medi Ambient
- 40 Seguretat Operativa
- 42 **Estratègia i Desenvolupament**
  - Desenvolupament de la xarxa del Port
- 49 Direcció de Desenvolupament de Negoci
- 50 Promoció Comercial
- 52 **Empreses participades**
  - Centre Intermodal de Logística (CILSA)
- 53 Consultoria ILI Logística Internacional
- 54 ILI Formació
  - Fundació Cares
- 56 Fundació Logística Justa
- 57 Port 2000
- 58 World Trade Center Barcelona

# Missió, visió, valors i objectiu estratègic

La missió del **Port de Barcelona**, que expressa la seva raó de ser, va ser definida en el Primer Pla Estratègic i mantinguda en el segon i tercer en aquests termes:

**Contribuir a la competitivitat dels clients del Port mitjançant la prestació de serveis eficients que responguin a les seves necessitats de transport marítim, transport terrestre i serveis logístics.**

Tal com descriu el Tercer Pla Estratègic, aquesta missió s'ha de desenvolupar segons els principis d'actuació següents:

1. El Port de Barcelona ha de **fomentar el desenvolupament econòmic** del seu entorn i ha de ser un **instrument facilitador del comerç internacional**.
2. Té com a funció principal **aportar valor al seu hinterland** mitjançant la **millora de la competitivitat de les empreses (importadors, exportadors i carregadors)** que utilitzen Barcelona com a port.
3. Ha de garantir **l'eficàcia, l'eficiència, la transparència i la simplicitat operativa** dels seus processos: ha de ser un **port fàcil** per als operadors del *hinterland*.
4. Ha de garantir un **creixement sostenible** de les seves infraestructures i del seu tràfic, i ha de desenvolupar una **gestió responsable de l'impacte sobre l'entorn** en tots els seus camps d'actuació.
5. Ha de **valorar els seus treballadors i comprometre's**



**amb ells**, ja que són el seu principal actiu.

6. Ha de ser un **port innovador** que s'avanci a les necessitats dels seus clients, creant serveis de valor en la logística i el transport.
7. Finalment, el Port de Barcelona ha de ser un **referent a escala mundial** en tots els seus àmbits de gestió.

En l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) es concentren totes les competències i responsabilitats relatives a la gestió dels serveis portuaris, sense perjudici de les competències administratives que puguin recaure en altres òrgans. Aquesta organització ha definit una **missió pròpia**, que és:

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

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

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

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

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

Així mateix, l'APB es planteja el següent **objectiu estratègic pel Port de Barcelona** a assolir a mitjà termini:

**Ser el primer port logístic del sud d'Europa i de la Mediterrània el 2015.**

## EL TERCER PLA ESTRATÈGIC DEL PORT DE BARCELONA

La gran ampliació del Port de Barcelona, element bàsic i imprescindible per al seu creixement i el de l'economia del seu entorn, està en plena marxa. Amb els dics de recer finalitzats i el començament del lliurament de la nova gran terminal de contenidors al seu concessionari, el creixement en Barcelona quant a infraestructura portuària està garantit.

En els darrers anys, però, les condicions de mercat han canviat. Després d'un llarg període de creixement de tràfics s'ha esdevingut una crisi econòmica important, amb davallades significatives del comerç marítim a escala mundial, que han obligat els ports a

esdevenir més competitius per poder captar càrregues. D'altra banda, hi ha hagut canvis rellevants en les estructures de presa de decisions, on la globalització i la integració de negocis formen un nou escenari empresarial.

Això ha generat la necessitat de pensar en una nova edició del Pla estratègic, que tingui en compte tots aquests fets per establir la manera en què el Port de Barcelona pugui assolir els seus reptes. Aquest Tercer pla estratègic, que es va elaborar al llarg de l'any 2009, ha estat aprovat pel Consell Rector per a la Promoció del Port de Barcelona, el 16 de febrer de 2010.

El contingut d'aquest pla ha de servir, doncs, per millorar el posicionament de Barcelona en un entorn cada cop més

competitiu. A diferència de la segona edició, aquesta tercera intenta presentar una estratègia global, no només centrada en les actuacions al *hinterland* –tot i que continuen com una part bàsica de l'estratègia–, sinó que tingui en compte tots els aspectes del negoci. Així, a l'hora de confeccionar aquest pla s'han considerat quatre grans línies estratègiques de negoci: el port comercial i logístic, el port de l'energia, el port dels creuers i el Port Vell o port ciutadà. Cadascuna d'aquestes línies s'ha analitzat de forma exhaustiva, s'hi ha definit un objectiu estratègic associat i s'ha establert un conjunt d'objectius operatius per donar-hi compliment.

LÍNIA ESTRATÈGICA	OBJECTIU ESTRATÈGIC	OBJECTIU OPERATIU
<b>El port comercial i logístic</b>	Ser el primer port logístic del sud d'Europa i de la Mediterrània el 2015	L1. Ampliar el <i>hinterland</i> . L2. Enfortir la vinculació amb el <i>foreland</i> . L3. Ser el port de <i>hinterland</i> i de <i>short sea shipping</i> més potent del sud d'Europa. L4. Disposar d'una oferta de serveis de transport i logístics adient. L5. Estructurar i integrar la xarxa del Port de Barcelona. L6. Esdevenir la marca portuària de referència del sud d'Europa. L7. Millorar l'accessibilitat i la mobilitat al Port de Barcelona. L8. Disposar d'un transport per carretera eficient i competitiu. L9. Establir una operativa portuària més eficient segons les necessitats dels operadors i carregadors. L10. Fomentar el desenvolupament del Port de Barcelona destacant les tres dimensions de sostenibilitat: econòmica, mediambiental i social.
<b>El port de l'energia</b>	Ser el primer <i>hub</i> mediterrani per a la distribució de determinats productes a dojo	L1. Concentrar els tràfics i dedicar l'espai en exclusiva. L2. Captar tràfics amb destinació a la Mediterrània. L3. Potenciar el tràfic ferroviari. L4. Especialitzar-se en la qualitat i la personalització dels serveis.
<b>El port dels creuers</b>	Consolidar-se entre els cinc primers ports de creuer del món com a port base	L1. Ampliar la capacitat del port de creuers. L2. Ampliar la temporada de creuers. L3. Adaptar les terminals existents a les necessitats mitjançant una actualització d'infraestructures i serveis.
<b>El Port Vell o port ciutadà</b>	Impulsar l'oferta del Port Vell per convertir-lo en el "pulmó blau" de Barcelona	L1. Enfortir la imatge de marca de Port Vell vinculada a la del Port de Barcelona. L2. Alinear tots els concessionaris mitjançant un projecte comú. L3. Desenvolupar els projectes infraestructurals i urbanístics pendents. L4. Desenvolupar una oferta de serveis completa i coherent amb la finalitat del Port Vell. L5. Ampliar l'abast territorial del Port Vell. L6. Col·laborar amb la ciutat de Barcelona en el desenvolupament d'un projecte cultural relacionat amb el món marítim i portuari.

## 1.1.

## Àmbit de Presidència

### COMUNICACIÓ I RELACIONS INSTITUCIONALS

La Direcció de Comunicació i Relacions Institucionals té com una de les seves principals finalitats incrementar la visibilitat del Port de Barcelona i canalitzar a l'exterior la informació que aquest genera, a través de la relació amb els mitjans de comunicació, amb institucions i entitats del seu entorn i amb la societat, en general.

Un dels canals de relació amb aquests públics externs són les notes de premsa dirigides als mitjans de comunicació, per tal d'informar sobre les novetats i l'evolució de l'activitat del Port i les empreses que hi estan vinculades. Aquest any se n'han difós un total de 80, entre les quals destaquen les referents a les mesures preses per fer front al temporal, l'aprovació de la marca de qualitat Port de Barcelona Efficiency Network,

el seguiment de la missió a Tunísia i la presència a fires, l'aprovació de les obres ferroviàries, la reordenació del moll de Pescadors i l'aprovació de mesures d'austeritat.

Amb l'objectiu de presentar de primera mà alguns dels principals esdeveniments del Port, fer més propera l'operativa portuària, així com afavorir l'intercanvi i el coneixement directe dels representants dels mitjans, s'han realitzat 24 convocatòries de premsa. Aquestes han abastat actes de d'ambits molt diversos: des de la presentació de la col·laboració del Port i la Fundació Logística Justa amb la Creu Roja, per desenvolupar un centre per a l'allotjament temporal d'emergència; fins a la primera jornada del Port al Saló Internacional de la Logística; el simulacre d'emergència a bord d'un creuer per provar l'eficàcia dels protocols de seguretat del recinte portuari; l'arribada

del portacontenidors MSC Beryl, amb capacitat per a 13.000 TEU, o la sortida del primer tren del servei BarceLyon Express, que circula per ample de via europeu.

A més de la dinàmica relació que el departament manté amb els mitjans de comunicació –tant de manera proactiva com reactiva–, durant aquest exercici s'ha començat a dissenyar el projecte d'una *newsletter* del Port de Barcelona, per garantir una regularitat informativa encara més gran. L'estratègia, iniciada l'any anterior, de diversificar canals i adaptar-se a noves tendències de comunicació, ha donat lloc a una presència consolidada a les xarxes socials:

- Facebook: 469 amistats (<http://www.facebook.com/port.debarcelona>)
- Twitter: 129 seguidors i seguidor de 37 perfils (<http://twitter.com/PortdeBarcelona>)
- Youtube: 6 subscriptors (<http://www.youtube.com/PortdeBarcelona>)
- LinkedIn: 71 contactes (<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>)

Aquest 2010 també s'ha donat el pas definitiu per a la propera entrada en funcionament d'un projecte amb anys de planificació: la Mediateca del Port de Barcelona, amb la qual es posarà a disposició de professionals i del públic en general el fons de fotografies antigues i actuals propietat de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB).

En l'àmbit de les relacions institucionals, l'APB estableix convenis de col·laboració amb entitats culturals, socials i educatives. Aquest departament





ha gestionat enguany els convenis signats amb el Palau de la Música Catalana, la Creu Roja de Catalunya, la Fundació Cercle d'Infraestructures, la Fundació ESADE, el Teatre Nacional de Catalunya i la Fundació del Gran Teatre del Liceu.

Una eina ja inherent als processos comunicatius de qualsevol organització és avui dia la web. D'acord amb això, aquesta àrea s'ha integrat el 2010 a la Direcció de Comunicació, des d'on s'ha treballat en la nova web del Port de Barcelona.

Pel que fa a l'àrea d'imatge –que vetlla dia a dia per mantenir i desenvolupar els trets corporatius de l'entitat i de la marca Port de Barcelona–, s'ha avançat en la integració en tots els àmbits del nou Manual d'identitat visual del Port de Barcelona, fet que ja es reflecteix a la papereria, les presentacions, els materials de promoció i els vehicles.

Una altra de les funcions prioritàries per al bon funcionament de les comunicacions externes i de suport a tota l'organització és el manteniment i l'actualització constant de les bases de dades existents.

El Servei Lingüístic del Port també forma part del Departament de Comunicació. Malgrat que enguany no s'ha celebrat el certamen portuari dels Jocs Florals, aquest servei s'ha encarregat d'organitzar un curs d'escriptura gratuït i obert a tots els treballadors de l'APB. A més, per tal de garantir que la comunicació escrita sigui més fluida i correcta, s'ha desenvolupat la guia estilística dels documents més habituals del Port, amb recomanacions tipogràfiques, estilístiques i de traducció. Aquesta guia està recollida dins del *Manual d'identitat visual del Port de Barcelona*, projecte en el qual s'ha treballat amb l'àrea d'imatge Corporativa.

Quant a l'assessorament lingüístic, s'han continuat atenent les consultes i dubtes dels usuaris interns que ho han sol·licitat i s'ha fet la revisió de documents molt variats, entre els quals destaquen la correcció lingüística i ortotipogràfica de la memòria anual corporativa, de la memòria anual dels Serveis Mèdics, i del Tercer pla estratègic. També s'ha seguit preparant la pàgina

d'informació sobre llengua catalana adreçat a la Comunitat Portuària, "El tinglado", que es publica mensualment al diari d'àmbit portuari *Marítimes*.

## CENTRE DE DOCUMENTACIÓ

Les principals actuacions dutes a terme durant aquest exercici en els diferents àmbits del Centre de Documentació (CenDoc) es resumeixen en:

### Arxiu central

- **Transferències.** S'han produït un total de 25 transferències de documentació dels diferents departaments de l'APB, que suposen un total de 483 caixes noves incorporades a l'Arxiu Central, més 93 projectes d'obres procedents del Departament d'Infraestructures, un dels més actius en aquest àmbit al llarg del 2010.
- **Préstec de documentació.** Les sol·licituds recollides al CenDoc

s'eleven enguany a la xifra de 1.532, un augment considerable respecte del 2009. Aquests préstecs inclouen des d'informació administrativa departamental fins a consultes d'investigació externes en diferents suports i formats (documents textuais, imatges i documentació en suport digital).

- **Gestió dels dipòsits.** Per recuperar espai als saturats dipòsits d'arxiu, s'han eliminat duplicats i d'aquesta manera s'han alliberat 53 metres lineals de prestatgeria.
- **Conservació.** Per millorar la conservació del patrimoni documental de l'APB s'ha iniciat l'estudi sistemàtic dels factors que hi influeixen i s'ha aprovat un pla de conservació. En aquest sentit, durant aquest any s'han dut a terme les següents actuacions:
  - Digitalització de 10 plànols d'edificis. Inici de les proves per digitalitzar massivament la sèrie de projectes d'obres del fons històric (1859-1978).
  - Neteja de 1.587 caps del fons històric de l'APB, dipositat al Museu Marítim de Barcelona.
  - Substitució de 1.220 carpetes d'antecedents d'obres per carpetes de conservació.
  - Revisió de l'estat de conservació i encapsat dels 600 projectes d'obres moderns que hi ha al dipòsit.
  - Neteja i encapsat dels projectes d'obres del Port de Barcelona corresponents a l'any 1959.
  - Restauració de 9 projectes d'obres (entre els més interessants, el projecte sobre l'ampliació del port de Barcelona de 1859, de José Rafo, o l'estudi

comparatiu de l'any 1886 dels ports d'Anglaterra, de Julio Valdés).

- Neteja de 407 imatges de 1896 de Pau Audouard (albúmines).
- Identificació dels microorganismes que acceleren el deteriorament dels documents textuais, gràfics i fotogràfics.

Vista parcial de la digitalització d'un plànol dels perfils longitudinals dels dics de l'Est i de l'Oest, de l'any 1874, de la sèrie de projectes del fons històric del Port de Barcelona.

- **Descripció.** Per facilitar l'accés al fons patrimonial, s'ha iniciat la descripció de la sèrie de concessions i de projectes d'obres.

### Servei de documentació

En aquest àmbit d'activitat del CenDoc, el Servei de Recull de Notícies diàries ha rebut més de 94.000 consultes, a part de les realitzades a través de l'e-Portal.

Cal destacar que durant aquest any s'ha seguit treballant en el nou programa fotogràfic, en el qual s'han introduït i catalogat tant imatges històriques del fons d'imatges com modernes, per tal de poder posar-les a l'abast de tothom.

D'altra banda, el servei de l'hemeroteca ha deixat en préstec 1.261 exemplars de 68 títols de revistes a 43 usuaris interns.

### Arxiu històric

S'han dut a terme totes les actuacions previstes en el Pla d'actuació 2010 en el



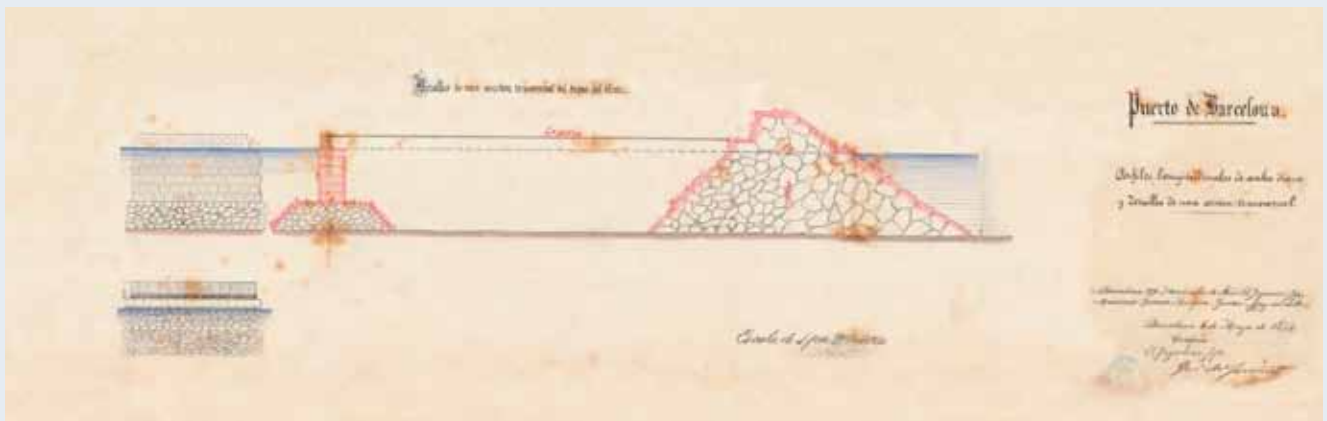
Expedient 2/1863 (Projecte de quatre grues per a càrregues i descàrregues de generes. Enginyer en cap Àngel Camon).

marc del Conveni de col·laboració amb el Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona, relatives a documentació històrica. Concretament, s'ha continuat amb la descripció de documentació administrativa corresponent al període de la Junta d'Obres del Port de Barcelona (1868-1978) i s'han transferit els documents de fars corresponents a la Delegació de Costes.

### Patrimoni cultural

Al llarg de l'exercici s'han potenciat totes les actuacions encaminades a la identificació i preservació de les

Vista parcial de la digitalització d'un plànol dels perfils longitudinals dels dics de l'Est i de l'Oest, de l'any 1874, de la sèrie de projectes del fons històric del Port de Barcelona.





col·leccions que formen part del patrimoni artístic de l'Autoritat Portuària de Barcelona, com ara la documentació de les maquetes de vaixells que han portat el nom de Barcelona i la restauració de set peces malmeses de la col·lecció pictòrica i d'efectes nàutics.

Enguany també s'ha adjudicat la restauració integral d'una de les principals obres de la col·lecció pictòrica, el quadre *El Port de Barcelona* de l'artista Eliseu Meifrèn i Roig. La restauració es realitza sota la direcció i supervisió del Centre de Restauració de Béns Mobles de Catalunya, dependent de la Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya, amb l'objectiu de retornar al quadre el seu aspecte original.

## PROMOCIÓ DE LA COMUNITAT PORTUÀRIA

### Consell Rector i Grups de Treball

El Consell Rector de la Comunitat Portuària té per objectiu materialitzar la voluntat de cooperació entre l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i totes les institucions públiques i privades que duen a terme la seva activitat en l'àmbit portuari. Durant l'any 2010 aquest òrgan ha celebrat dues assembles i dues reunions del seu Comitè Executiu, en les quals s'han presentat els resultats i conclusions generals de l'enquesta d'avaluació de satisfacció realitzada el 2009, així com també una proposta d'accions de millora i, a més, els avenços i treballs duts a terme per cada un dels Grups de Treball.

Durant l'exercici s'han començat a implantar algunes de les accions de millora extretes de l'esmentat qüestionari d'avaluació. D'una banda, per exemple, la participació d'una persona externa al Port en les sessions per tal de dinamitzar-les. D'altra banda, s'han reestructurat els Grups de Treball, que passen d'onze a vuit, a través de la integració dels grups de Prevenció de Riscos Laborals (PRL) i Qualitat Ambiental al de Responsabilitat Social Corporativa (RSC) i del de Serveis Ferroviaris al del Fòrum del Transport Terrestre.



Imatge obtinguda amb reflectografia IR de la zona de la signatura i data  
Foto: Gemma Campo. Grup de Recerca Conservació i Restauració del Patrimoni. Facultat de Belles Arts. Universitat de Barcelona.

A continuació es descriuen breument els avenços registrats pels Grups de Treballs l'any 2010.

- **Fòrum Telemàtic:** ha implantat les millores en el procediment de gestió de posicionament de contenidors per a inspecció i ha establert els projectes per a la definició d'altres procediments: la gestió integrada d'entrades i sortides terrestres i la traçabilitat de declaracions duaneres.
- **Fòrum del Transport Terrestre:** des del subgrup de Serveis Ferroviaris s'ha continuat treballant en la millora de les connexions amb el rerepaís, dels accessos portuaris, de les infraestructures i de la gestió ferroviària al Port.
- **Innovació:** el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç ha valorat com a excel·lent el Pla estratègic de l'Agrupació d'Empreses Innovadores de Logística presentat per aquest grup,

valoració que li permet optar a diverses subvencions. També s'han dut a terme dues jornades de treball per presentar els resultats dels estudis realitzats i valorar la proposta de crear grups de treball sectorials.

- **Màrqueting i Comercial:** en aquest grup destaca l'organització i participació en diverses accions comercials i de promoció en el rerepaís i l'avantpaís, així com l'elaboració del calendari d'accions futures i la proposta de països objectiu per a la missió empresarial 2011.
- **Qualitat:** durant el mes de febrer s'ha aprovat el nou Pla de qualitat, amb el programa de garanties ampliat, i s'ha iniciat la campanya d'adhesions al mateix. El mes de desembre s'han començat a fer les auditories de certificació, que a finals d'any han suposat 10 empreses certificades i més de 20 sol·licituds.





• **Responsabilitat Social Corporativa:** d'una banda, s'ha implantat el Protocol Banc dels Aliments - PIF amb la formalització del conveni entre el Ministeri de la Presidència del Govern d'Espanya i el Banc d'Aliments. El 7 d'octubre es va fer la primera prova pilot, en la qual es van recollir 443 kg d'aliments. D'altra banda, s'ha organitzat la VIII Jornada de Prevenció de Riscos Laborals i Responsabilitat Social Corporativa per a la Comunitat Portuària.

El subgrup de Qualitat Ambiental ha continuat el circuit de recollida integral a les concessions i ha organitzat dues jornades divulgatives sobre temes d'actualitat (Llei 20/2009 i Reglament EMAS) dirigides a la Comunitat Portuària.

El subgrup de Prevenció de Riscos Laborals ha centrat els seus treballs a tractar el tema d'ambulàncies i la prevenció a nivell de tècnics.

• **Serveis d'Inspecció a la Frontera (SIF):** ha implantat, a les terminals i

a l'escàner de contenidors, el servei de coordinació de posicionaments de mercaderies per a la inspecció, cosa que ha permès millorar-ne l'operativa. El grup de treball també ha definit el protocol d'actuació d'urgències dels SIF, ha realitzat l'anàlisi i adequació als nous horaris d'inspecció dels diferents organismes i col·lectius, i ha fet el seguiment de les obres del nou Punt d'inspecció Fronterer (PIF), que previsiblement estarà operatiu la tardor del 2011.

• **Short Sea Shipping (SSS):** a través de la Subcomissió de Danys ha fet un estudi dels danys que es produeixen en l'operativa de SSS i les seves causes, amb un plantejament de propostes de millora i solucions a implantar. Igualment, s'ha constituït la Comissió de SSS i se n'han definit els objectius de treball per al 2011.

#### Missió comercial a Tunis

Tunis ha estat la destinació de la missió comercial multisectorial organitzada pel Port de Barcelona en col·laboració amb la Cambra de Comerç de Barcelona i desenvolupada entre el 31 de maig i el 3 de juny. El president del Port, Jordi Valls, ha encapçalat la delegació





desplaçada a la capital de Tunísia, integrada per 42 empresaris de 37 empreses, a més dels màxims representants de la Comunitat Portuària de Barcelona.

La jornada empresarial inicial, en la qual s'han presentat els serveis del Port de Barcelona i les oportunitats de negoci entre Tunísia i Espanya, ha comptat amb l'assistència de més de 300 empresaris tunisians i una representació institucional liderada pel ministre de Transports, Abderrahim Zouari. Paral·lelament, i amb l'objectiu de facilitar l'intercanvi d'informació i l'anàlisi d'aspectes importants per al transport i comerç marítim, s'han desenvolupat dues jornades tècniques de treball centrades en les duanes i el tràfic de *short sea shipping*. La seixantena de representants d'operadors i empreses portuàries participants d'ambdós països han pogut recollir idees per millorar l'operativa i els procediments establerts.

Quant a les reunions bilaterals, s'havien elaborat un total de 25 agendes de contactes personalitzades que han suposat la planificació de 270 reunions empresarials, una mitjana de 10 contactes per empresa. Les empreses participants han valorat molt positivament tant les expectatives de col·laboració com les oportunitats

concretes de negoci i intercanvi d'informació resultants.

En l'àmbit institucional, el Port de Barcelona ha signat a Tunis una declaració d'intencions per establir un acord de col·laboració entre l'Escola Europea de Short Sea Shipping i l'Oficina de la Marina Mercant i Ports (OMMP) de Tunísia per a l'assessorament de l'Institut Mediterrani de Formació d'Oficis Marítims i el desenvolupament d'iniciatives formatives conjuntes. D'altra banda, s'han establert les bases per a la creació d'una comissió mixta de duanes, que intentarà reduir els tràmits necessaris de les empreses tunisianes en les seves exportacions a Barcelona. També s'han mantingut reunions de treball amb el president de la naviliera Cotunav, el president de Tunis TradeNet i el ministre de Transports, amb el president de l'OMMP.

#### **Fòrum Marítim Català**

El Port de Barcelona ha assumit la segona vicepresidència del Fòrum Marítim Català, posició que contribuirà a impulsar els seus principis d'actuació de foment del desenvolupament econòmic del seu entorn i de facilitador del comerç internacional.

El Fòrum Marítim Català pretén ser una eina d'interconnexió entre els diferents agents empresarials, grups d'empreses i institucions que participen (directament o indirecta) en el sector marítim català, pel tal de promocionar-lo i desenvolupar-lo com a sector econòmic, amb l'objectiu d'assolir un major nivell de competitivitat i productivitat d'aquest i en defensa general dels seus interessos

# 1.2.

## Àmbit de Direcció

### DESENVOLUPAMENT I COMUNICACIÓ INTERNA

L'àrea de Desenvolupament i Comunicació Interna, de la Direcció de Persones, ha donat continuïtat a les diferents polítiques relacionades amb la gestió de persones, com és ara la gestió per competències, els objectius, etc. No obstant, s'han iniciat altres projectes per adaptar l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) a la nova realitat, per tal

d'augmentar l'eficiència i garantir una millor orientació al mercat i als clients.

En aquest sentit, el projecte estrella dut a terme durant l'exercici ha estat la segona edició de l'enquesta d'opinió interna, que sota el lema "Digues la teva 2010!" ha pres un cop més el pols a l'organització. Entesa com una eina habitual de millora, en aquesta ocasió l'enquesta ha tingut interès especial perquè intenta contrastar els efectes dels canvis i de la situació econòmica.

### Formació interna

L'APB posa cada any a disposició dels seus treballadors un pla de formació amb diferents programes per a l'adquisició de coneixements i la millora d'aptituds. El més rellevant del 2010 ha estat el projecte "La veu del Port", que té com a finalitat principal unificar els sistemes d'atenció al client, tant pel que fa a l'assistència presencial, telefònica o telemàtica. Aquest projecte neix del treball conjunt del Departament de Desenvolupament de Negoci i el SAU i hi han participat tots els seus treballadors.

Pel que fa a la resta de formació in company, ha continuat el projecte de formadors interns per a la preparació en competències tècniques i, com en anys anteriors, s'ha comptat amb la col·laboració de l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya per a una part de la formació de la Policia Portuària. Pel que fa als idiomes, destaca l'aposta per la formació *on line* en anglès i per la formació orientada a necessitats concretes, de manera que, d'acord amb l'estratègia del Port, s'ha potenciat l'aprenentatge de la llengua francesa. A més, aprofitant el canvi de versió de les eines ofimàtiques i d'Internet, també se n'han organitzat sessions formatives.

Una de les novetats d'enguany ha estat la posada en marxa d'un nou projecte de formació del personal sanitari, que tindrà continuïtat al llarg dels anys 2011 i 2012. També és destacable el programa formatiu en l'àmbit d'igualtat, que aquest 2010 s'ha centrat especialment en la sensibilització de



l'equip directiu i en la formació tècnica de les persones que conformen la Direcció de Persones.

En total s'han realitzat més de 160 accions formatives col·lectives i més de 50 accions de desenvolupament individual.

### Comunicació interna

Les noves eines 2.0 i la seva filosofia han irromput amb força en la comunicació interna del Port de Barcelona i el 2010 ha estat testimoni del naixement del "Qui és qui", el directori de les persones de l'APB. Es tracta d'una aplicació dirigida a fomentar el coneixement dins l'organització, que permet compartir amb la resta de companys les dades professionals i, fins i tot, aficions o d'altres activitats d'àmbit privat. Amb 128.637 visites, el "Qui és qui" s'ha convertit en el contingut més visitat de la intranet corporativa.

Igualment, s'ha fet un esforç per racionalitzar i adequar els comunicats interns als interessos de les persones de l'organització. Així, s'ha implantat un sistema de subscripció per al tauler d'anuncis electrònic, que permet als usuaris del servei rebre al seu correu electrònic les diferents activitats i informacions de caire social que es publiquen a la intranet corporativa i que són del seu interès. A finals de l'exercici hi ha 120 persones subscrietes a alguna de les categories disponibles.

També s'han definit i implantat nous sistemes dirigits a millorar l'avaluació de les accions i eines de comunicació: s'ha fet una enquesta de valoració del servei i diversos informes per mesurar i millorar l'impacte de la comunicació interna en la realitat de l'organització.

Pel que fa a les eines de comunicació interna ja consolidades a l'organització, la intranet corporativa ePORTal ha superat de nou el rècord de visites, amb un creixement de gairebé 40.000 respecte de l'any anterior, i el butlletí de comunicació interna *Fem Port* ha registrat gairebé 2.500 visites en la seva versió electrònica i ha rebut una valoració de 2,7 sobre 4 en l'enquesta d'avaluació del servei.



### RESPONSABILITAT SOCIAL CORPORATIVA

La responsabilitat social corporativa (RSC) és la contribució voluntària de l'organització a la millora social, econòmica i ambiental. Des de fa temps ja s'incorporen aquests valors en les actuacions de l'APB envers els grups d'interès, tot i que encara hi ha camí per recórrer per traslladar-los efectivament a la societat.

Les actuacions desenvolupades en aquesta matèria es recullen en la **Memòria de Responsabilitat Social**. Per tal d'agilitar la publicació d'aquest document, durant els darrers mesos de l'any s'ha treballat en la millora de la metodologia per recollir la informació que serveix a l'APB per retre comptes, voluntàriament, a tots els grups d'interès.

### SISTEMES D'INFORMACIÓ

La Direcció de Sistemes d'Informació té la missió d'aportar solucions en l'àmbit de les tecnologies de la informació, que contribueixin a la competitivitat i l'eficiència de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i del Port de Barcelona, en general.

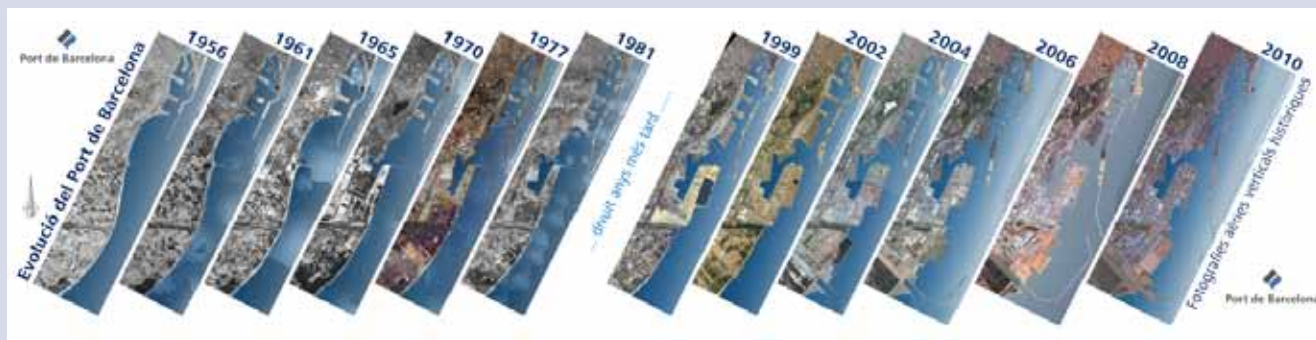
Per a la **gestió interna de l'APB**, aquest departament garanteix els serveis de comunicacions, ofimàtica, aplicacions informàtiques de gestió corporativa, aplicacions d'ajuda a la presa de decisions (*business intelligence*), intranet i web, plànol del Port i sistemes



de seguretat i control. Les principals actuacions empreses en aquest exercici s'han dirigit a l'adequació de versions de les eines ofimàtiques dels usuaris, tant del correu com d'altres aplicacions, així com l'ampliació de la capacitat d'emmagatzematge de dades i la renovació dels servidors virtuals.

En l'**àmbit de les infraestructures**, aquest exercici s'ha desenvolupat un nou centre de procés de dades, que s'estrenarà a principis de 2011 i dotarà el Port de sistemes d'última generació que l'ajudaran a prestar uns serveis més fiables.

Pel que fa a la **seguretat**, enguany s'ha avançat amb la Duana, les terminals de contenidors i el govern dels Estats Units en els treballs per a la implantació de la iniciativa de seguretat Megaports per a la detecció de material radioactiu, i que ha de permetre consolidar el Port en les cadenes de subministrament segur. També s'ha signat un conveni amb la Generalitat per integrar l'APB a la xarxa de comunicacions Rescat.



Aquesta xarxa facilitarà tant la tasca de la Policia Portuària, de forma individual, com l'actuació conjunta i la coordinació entre els col·lectius de seguretat de Catalunya en actuacions d'emergències o seguretat.

Quant al **desenvolupament d'aplicacions informàtiques**, els principals esforços de l'any 2010 s'han orientat a adaptar-les a la nova llei de ports. L'increment de tràfic ferroviari i el fet que cada vegada sigui més complex gestionar les ocupacions de les vies ha requerit el desenvolupament d'un mòdul de gestió de ferrocarril que en permetrà una gestió més àgil. A més, s'ha licitat, adjudicat i iniciat el projecte del nou portal web del Port de Barcelona, que farà que la seva presència a Internet sigui un element fonamental per ajudar i potenciar les accions empreses en aplicació del Pla estratègic.

En relació amb els sistemes d'informació geogràfica, a més de la tasca contínua de mantenir actualitzat el plànol del Port, destaca la compilació de fotos aèries verticals històriques que han permès, d'una banda, integrar l'evolució històrica del Port a les aplicacions d'anàlisi territorial i, d'altra, elaborar productes cartogràfics com ara el titulat Evolució històrica del Port de Barcelona, 1956-2010. Això ha estat possible gràcies a la col·laboració institucional amb la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'Institut Cartogràfic de Catalunya i imatges aèries adquirides pel mateix Port.

### SERVEI D'ACCÉS UNIFICAT

El Servei d'Accés Unificat (SAU) és una finestreta única que té la missió de facilitar i fer més accessible la tramitació

i l'obtenció d'informació sobre els serveis que ofereix l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) dirigits principalment als diferents usuaris de la instal·lació portuària; la seva finalitat és resoldre'n els problemes, facilitar-ne les relacions i millorar l'agilitat dels tràmits.

Durant el 2010 el SAU ha atès menys trucades telefòniques (72.360) que l'any anterior, si bé, ha gestionat més cobraments i ha tramitat més documents.

El rellevant increment dels documents tramitats respecte de l'any 2009 es deu bàsicament a la gestió

d'autoritzacions "E". L'oficina del CISAU s'ha vist afectada directament per les diferents vagues del sector portuari i del transport terrestre a França, que s'han traduït en el desviament de tràfic de mercaderies al Port de Barcelona i, per tant, en una presència més nombrosa de transportistes francesos a les seves instal·lacions.

S'han tramitat un total de 37.673 autoritzacions provisionals i s'han enviat un total de 69.163 preavisos, que corresponen a un increment de més del 35% respecte de l'any 2009.

	Trucades telefòniques	Documents tramitats	Documents registrats	Cobraments realitzats
2009	80.114	91.898	11.880	38.042
2010	72.360	121.530	10.622	45.694



## DIRECCIÓ D'ORGANITZACIÓ I CONSULTORIA DE NEGOCI

La Direcció d'Organització i Consultoria de Negoci s'ha creat el mes de maig del 2010 amb la idea d'aglutinar tots els aspectes de l'organització interna de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). Això inclou, d'una banda, el suport a la planificació general i control de gestió de l'empresa i, d'una altra, l'organització sectorial, és a dir, la dels processos portuaris en què intervenen totes les administracions i empreses involucrades en el pas de mercaderies pel Port.

L'objectiu d'aquesta nova direcció és la millora contínua de l'eficiència i l'orientació al client, tant de l'APB com dels processos sectorials. Per aconseguir aquest objectiu s'han definit unes eines i iniciatives bàsiques en cadascun dels àmbits d'actuació.

### Organització de l'APB

- **Establiment d'un sistema de mesura i de millora contínua dels processos interns de l'APB.** Aquest sistema, iniciat el 2010, es basa en la definició del mapa de processos –amb responsables de cada procés–, la determinació dels indicadors de servei al client i d'eficiència i la fixació dels seus objectius. Paral·lelament s'implanta un sistema de millora contínua dels processos, que prioritza aquells que tenen més carències.
- **Formulació d'una proposta organitzativa alineada amb els processos.** Aquest exercici ha quedat consolidada una estructura basada en cinc subdireccions generals. El repte ara és avançar en l'alineació amb els processos i afermar un sistema de coordinació eficient entre les àrees, especialment les de negoci.
- **Establiment del Pla d'empresa i el quadre de comandament integral (CMI) com a principals eines de gestió de la Direcció.** El Pla d'empresa recull la planificació anual d'objectius i iniciatives de l'Autoritat Portuària. Enguany s'ha establert un nou procediment per elaborar-lo i coordinar-lo que s'aplicarà el 2011. Principalment es pretén que el Pla d'empresa sigui el nexa d'unió entre



els diferents plans a llarg termini i la planificació operativa dels diferents departaments.

### Organització sectorial

- **Establiment d'un sistema de mesura de la qualitat i eficiència dels processos portuaris (sectorials).** El mapa de processos sectorials s'havia definit fa temps i durant aquest exercici se n'han determinat i automatitzat els principals indicadors d'eficiència i qualitat i s'han establert les fites a què es vol arribar. La mesura sistemàtica d'aquests indicadors començarà a principis del 2011.
- **Posada en marxa del nou Pla de qualitat del Port de Barcelona.** Des del 1993 el Port aplica el Pla de qualitat, que inclou compromisos d'eficiència de les administracions de duanes i compromisos de seguretat en la manipulació a les terminals de contenidors. El Consell d'Administració



de l'APB ha aprovat aquest any la posada en marxa d'una ambiciosa ampliació d'aquest pla, que involucri totes les administracions i les empreses que

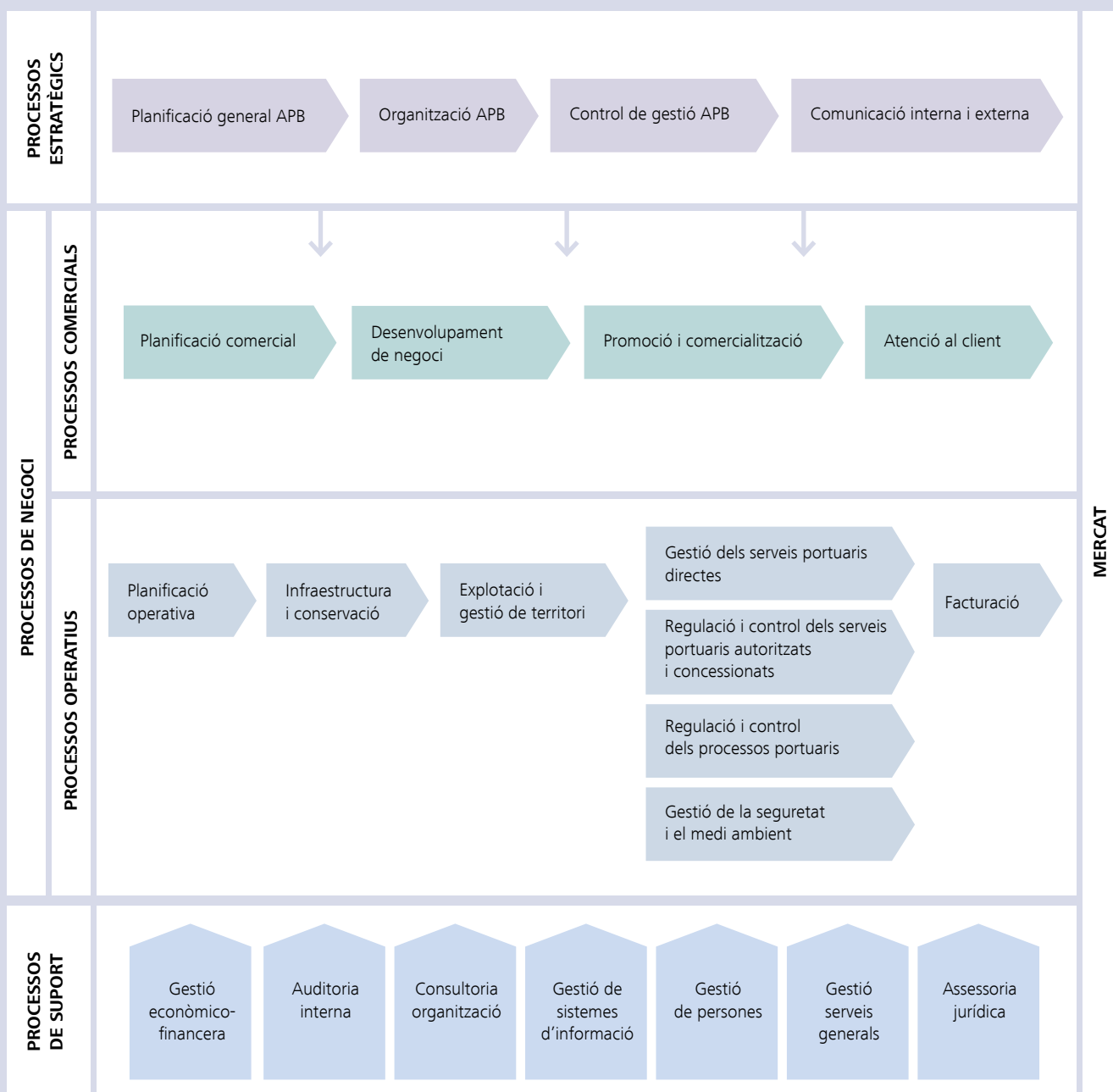
voluntàriament s'hi adhereixin. El pla, denominat Efficiency Network, estableix una sèrie de compromisos d'eficiència vers els clients finals (importadors i exportadors) i unes compensacions pels possibles incompliments d'aquests. Aquest nou pla de qualitat pretén ser, per una banda, un suport a la promoció comercial del Port de Barcelona i, per una altra, una eina efectiva per millorar els processos portuaris.

- **Establiment d'una dinàmica de millora dels processos portuaris.** Amb aquest objectiu s'ha format a l'APB un grup de treball que incorpora les àrees de negoci (les d'Explotació i Comercial) i la Direcció d'Organització i Consultoria de Negoci. Per implementar

les millores es compta, també, amb el suport del Fòrum Telemàtic, grup de treball del Consell Rector de la Comunitat Portuària liderat per l'Autoritat Portuària i la Duana i dedicat a la millora de processos portuaris des de l'any 1993.

- **Implementació de nous serveis de la plataforma Portic.** Per tal d'agilitar el pas de mercaderia pel Port de Barcelona, el 1999 es va crear una plataforma que ofereix tots els serveis d'informació i d'intercanvi electrònic de documents necessaris per a les operacions de transport marítim. La plataforma és propietat de l'APB

i està gestionada per Portic, empresa participada per totes les empreses de la Comunitat Portuària. Davant dels canvis tecnològics i de les necessitats del mercat s'ha considerat necessari replantejar l'estratègia de serveis i el model de gestió vigent des de fa més de 10 anys. Els principals nous serveis implantats en aquesta plataforma han estat: l'intercanvi electrònic de documents relacionats amb el tràfic ferroviari, l'enviament telemàtic de llistes de càrrega per al tràfic d'automòbils, i la tramitació electrònica relativa als serveis de coordinació de posicionament de contenidors per inspeccionar.





## SERVEIS MÈDICS I PREVENCIÓ DE RISCOS LABORALS

Aquests serveis donen suport i fan seguiment de tota l'activitat assistencial i preventiva en l'àmbit de la salut a l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB).

Els centres de Bosch i Alsina i de l'edifici WTC Barcelona ofereixen un ampli ventall d'opcions sanitàries i socials al personal actiu, als seus familiars i als treballadors jubilats, un col·lectiu d'unes 3.000 persones. Durant el 2010 el personal facultatiu de l'APB ha atès un total de 16.834 visites mèdiques, entre el personal actiu (10.051) i el passiu (6.783), i s'han fet 2.030 sessions de rehabilitació a 363 pacients. Amb la publicació del Pla de salut de l'Autoritat Portuària de Barcelona 2008-2012 s'han actualitzat els procediments i protocols necessaris per unificar les pautes d'actuació dels professionals de la medicina assistencial i laboral de l'APB, d'acord amb el Pla de salut de Catalunya i els protocols específics del Consell Interterritorial del Sistema Nacional de Salut.

En el context d'aquest pla ha continuat la tasca informativa sobre hàbits de vida saludables, amb la finalitat de conscienciar sobre els factors de risc coronari, així com sobre la minimització de la incidència de les drogues d'abús, amb la intenció de millorar les condicions laborals del personal i de l'entorn. També s'ha iniciat l'administració farmacèutica amb la dosi adequada para a cada pacient, per tal de millorar el seguiment de la salut i el control de la despesa en el consum de fàrmacs, i s'ha aplicat la determinació analítica per a la detecció precoç del càncer de colon.

Quant a l'àmbit de la vigilància de la salut destaca la realització de 231 exàmens de salut, que representen el 41,6% de la plantilla, concretament 163 homes (40,8%) i 68 dones (43,6%). Aquests reconeixements complets incorporen els protocols sanitaris oficials, a més d'incloure les directrius dels plans de salut actuals de Catalunya i de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

## Riscos Laborals

En el transcurs de l'exercici l'APB ha estat sotmesa a les auditories obligatòries i quadriennals sobre prevenció de riscos laborals, el resultat de les quals passa a l'escrutini dels delegats de Prevenció i a disposició de la Inspecció de Treball. El resultat de les auditories, a més, ha ajudat a obrir noves línies d'actuació que es desenvoluparan durant l'any 2011.

El Servei de Prevenció ha col·laborat en el desenvolupament del Programa de referencials de qualitat, instaurat per l'APB per a les diferents terminals del Port de Barcelona. A més, ha organitzat i ha participat en la VIII Jornada de Prevenció de Riscos Laborals i Responsabilitat Social Corporativa per a la Comunitat Portuària, promoguda pel corresponent Grup de Treball del Consell Rector i per la societat de prevenció FREMAP, i realitzada en col·laboració amb el servei de Responsabilitat Social Corporativa de l'APB. Entre d'altres ponents, en aquesta edició s'ha comptat amb la participació de Pedro Montero, director gerent de la Fundació per a la Prevenció de Riscos Laborals, qui va exposar el tema "Integració de la prevenció sociolaboral".

La participació del Servei de Prevenció en el subgrup de treball d'emergències sanitàries –juntament amb el SEM (Sistema d'Emergències Mèdiques), la Mútua d'Accidents FREMAP i la Policia Portuària– ha resultat del tot positiva, ja que ha aconseguit disminuir notablement el temps d'espera d'assistència sanitària urgent al port i a la ZAL.

Durant aquest any hi ha hagut un total de 38 accidents, tots amb la consideració de lleus, i d'aquests, onze han cursat baixa. Sobre una plantilla mitjana estimada de 555 treballadors, l'índex de la incidència total se situa en 6,8, una millora respecte de l'índex mitjà del 7,1 registrat l'exercici anterior.

Igualment, s'ha continuat desenvolupant el sistema de gestió de la prevenció per a les contractes externes de l'APB. Arran dels resultats de l'auditoria s'ha incrementat la col·laboració amb el Departament de Conservació, amb l'objecte de millorar els processos per a la coordinació d'activitats amb les empreses contractades.



# 1.3.

## Infraestructures

### ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES

L'any 2010 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha realitzat una inversió superior als 95 milions d'euros, dels quals se n'han destinat més de 60 milions al capítol de les infraestructures.

Les actuacions que han concentrat la part més important de la inversió són les del moll Prat i l'ampliació dels molls Adossat i Sud. D'altra banda, s'han escomès una sèrie d'obres necessàries per a l'operativa portuària, com ara l'habilitació de nous espais, el reforç de dics i molls ja existents, la millora d'estructures d'atracada o les relacionades amb els accessos viaris i ferroviaris.

A continuació, es descriuen algunes de les obres i actuacions més rellevants, totes iniciades o en fase d'execució durant aquest exercici.

### AMPLIACIÓ SUD

En el procés d'ampliació del Port de Barcelona cap al sud, el 2010 ha conclòs la **Rehabilitació del moll Prat**, que ha concentrat una part important de la inversió dels darrers anys i que ha tingut com a finalitat la completa reparació de la part avariada d'aquest moll. Les obres han consistit en la reconstrucció de 660 m de línia de moll amb caixes reflatades i/o caixes de nova execució, la demolició i abocament de les caixes no reflatades, el dragatge de la dàrsena i el rebliment dins la cota +3,50 de l'esplanada, amb material procedent del dragatge complementat amb material aportat per via terrestre. S'han reconstruït, doncs, el mur del moll amb la reubicació de totes les caixes (5 de noves i 11 de recuperades).

En aquests projectes s'han inclòs l'execució de motes de tot-u i escullera

per a la creació de recintes auxiliars, en els quals es diposita el material excedent o aquell que, per exigències del programa d'execució, no es pot abocar al recinte del moll.

En aquest exercici ha continuat l'**Habilitació de la línia d'atracada del moll Prat (àrea sud)**. La inversió se centra en l'execució de la "biga escaló" o superestructura del moll Prat, la qual es dota de les instal·lacions necessàries per amarrar i atracar els vaixells portacontenidors de darrera generació i dels elements necessaris per al funcionament de les grues i els equips. Aquest projecte inclou l'adequació de la línia d'atracada relativa als 1.000 metres situats més al sud, que impliquen les 12 caixes de la fase II i unes altres 13 caixes de la fase I. La superestructura projectada sobre la fase I està formada per la "biga escaló", que recolza sobre les caixes i n'abasta les dues primeres





files de cel·les. Sobre les caixes de la fase II, a més d'aquesta "biga escaló", a la superestructura es projecta una llosa de tancament de les caixes de formigó armat sobre les dues següents files de cel·les.

Enguany també s'ha acabat l'obra **Ampliació de l'esplanada cap al sud. Terminal Prat**, que ha consistit a retirar (càrrega, transport i estesa) els materials constitutius de les precàrregues de l'esplanada corresponent a l'ampliació cap al sud del moll Prat, així com la regularització i la formació d'aquesta esplanada.

### Habilitació d'espais

Respecte a les obres relacionades amb l'habilitació d'espais ja existents i que responen a la demanda generada pel tràfic de creuers, ha conclòs l'obra **Habilitació de la passarel·la estació marítima C** al moll Adossat.

Els treballs de remodelació de la terminal C han consistit en la construcció d'un mòdul d'elevació, de quasi 100 m<sup>2</sup> de superfície, adossat a la façana sud de l'actual edifici. El primer pis de la terminal connecta amb una passarel·la fixa, que s'ha instal·lat paral·lela a la façana

de l'edifici i el moll, que permet als passatgers accedir i abandonar el vaixell a través de *fingers* sobre rails.

L'augment de la manipulació de líquids a granel al Port de Barcelona i les previsions de futures demandes han impulsat la construcció d'una nova atracada per a aquest tipus de vaixells. Així, s'ha completat el projecte **Atracada per a vaixells de líquids a granel al moll d'Inflamables. Cara nord-oest**, que concep una atracada per a la transferència de productes refinats de

vaixell a terra a la cara nord-oest del moll de l'Energia.

Una altra construcció finalitzada ha estat la **Fossa d'accés a l'atracada de vaixells de líquids** a granel.

En consonància amb l'ampliació que duu a terme el Port de Barcelona, s'ha previst l'execució de noves plataformes d'amarratge per a vaixells. La zona en la qual s'ubiquen aquestes amarres s'identifica amb el número 34 i s'estén al llarg del costat est del sector del moll de l'Energia. Amb l'objectiu





d'explotar la zona 34, s'ha fet necessari connectar l'actual fossa de canonades del carrer Port d'Alexandria amb la primera plataforma d'amarratge que s'ha previst executar al costat del sector d'Inflamables. Aquesta connexió permetrà que els nous concessionaris que s'instal·lin a l'ampliació del sector puguin transportar els líquids a granel des d'aquesta plataforma d'amarratge fins a la fossa del carrer Port d'Alexandria.

La voluntat de potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril, per tal de descongestionar els accessos del Port de Barcelona i la nova connexió ferroviària en ample internacional amb França, operativa a finals del 2010, fan que s'hagi de disposar, com a mínim, d'una via amb ample mixt (ample internacional i ibèric) a la terminal ferroviària de la Terminal de Contenidors de Barcelona (TCB). El projecte **Ampliació de la terminal ferroviària al moll Sud**, que s'ha començat a executar en aquest exercici, defineix a nivell executiu totes les obres necessàries per a la posada en servei d'una via d'ample mixt. Aquests treballs garanteixen, a nivell funcional i de traçat, la seva compatibilitat amb una futura ampliació a 6 vies d'ample mixt i 750 m de longitud útil. En resum, es tracta d'aconseguir una terminal ferroviària de més capacitat i que compleixi amb

els estàndards d'interoperabilitat de la Comissió Europea.

Així mateix, en l'àmbit de la reordenació de les terminals de contenidors del Port de Barcelona s'inscriu el projecte **Ampliació del moll Adossat 2a fase B**, que forma part del Pla director del Port de Barcelona i preveu la creació d'un moll destinat a una terminal mixta de contenidors de 1.000 m de longitud i 16 m de calat, adossat al dic de l'Est. La solució adoptada és un

moll de gravetat de caixes de formigó armat, inclosa la construcció d'una rampa ro-ro a l'extrem, que permeti l'atracada de vaixells ro-ro i l'execució d'una mota de tancament perpendicular a l'alineació del moll.

Per tal que els creuers i vaixells portacontenidors puguin atracar a la zona sud del moll Adossat, el Port de Barcelona ha impulsat el projecte **Reposició alineació mòdul 1 del moll Adossat**, que ha acabat aquest mateix any. L'obra



ha consistit en la demolició de la rampa ro-ro situada a la zona sud de l'esmentat moll, així com el tancament de la dàrsena de pràctics adjacent, amb la finalitat d'habilitar una línia d'atraca que proporcioni continuïtat als dos trams del moll amb la prolongació d'aquest, de construcció recent.

Continua l'execució de les obres d'**ampliació del moll Sud**, que comporten la construcció d'un altre punt d'atraca, de 623 m, i una esplanada de 18 hectàrees. També se suprimirà el pantalà de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), de manera que es millorarà la maniobrabilitat de la dàrsena situada entre els molls Sud, Adossat i de l'Energia. En aquesta zona reviren actualment els vaixells i, amb aquesta obra, s'aconseguirà un increment de les distàncies i del calat d'aquesta dàrsena. Al moll Sud, la línia d'atraca augmentarà un 10% i la nova superfície que s'obtindrà augmentarà significativament la capacitat de la terminal de contenidors que opera en aquest moll.

### Remodelació de molls existents

Durant aquest exercici s'ha acabat el projecte **Morro del moll Contradic Ergansa**, la finalitat del qual ha estat remodelar el tram de blocs de formigó de la part davantera (morro) del moll del Contradic Est. Aquest espai es dedica a la descàrrega de vaixells granelers, la càrrega dels quals s'emmagatzema a la sitja d'Ergansa ubicada al costat. Les obres han consistit en la demolició de part de la superestructura que hi havia; el reforç estructural d'uns 149 m de moll disposat en dues alineacions (116 m a l'extrem nord de l'alineació est i els 33 m al costat de l'alineació nord); l'execució de la superestructura, formada per una biga de formigó armat al llarg del moll, de 3,2 m d'amplada, 2,6 m d'alçada i de vol variable, respecte del mur de blocs; la substitució i avançament de les defenses existents fins a la nova alineació (al tram de Contradic Est, que no ha estat reforçat) i trasllat dels norais.

El moll Barcelona Sud és a l'extrem nord del Port de Barcelona i forma, juntament amb els molls Sant Bertran i Ponent, la dàrsena de Sant Bertran.



El moll està destinat a l'atraca de creuers i ferries per al transport de passatgers i mercaderies ro-ro. A partir de les inspeccions submarines i de la part emergida, a més de les anàlisis geotècniques fetes en aquest moll, es va constatar un deteriorament dels seus blocs i un aflujament del material d'extradós. Aquest diagnòstic es va fer més evident al tram corresponent als mòduls 1 i 2, on es van detectar assentaments al paviment, així com desplaçaments de certa importància. L'any 2010 s'ha iniciat l'actuació **Reforç de molls de blocs. Moll de Barcelona, alineació sud. Fase I**, amb l'objectiu de realitzar una rehabilitació integral de la infraestructura que conforma el moll de Barcelona.

El dic de l'Est del Port de Barcelona és una infraestructura estratègica que proporciona recer al port quan hi ha temporals. Amb una longitud superior als 5 km, se situa paral·lel a la costa i configura el perfil portuari.

Els diversos temporals que han tingut lloc al port al llarg de la història han provocat una degradació progressiva del mantell, el filtre i l'espantller d'algunes seccions de diferents trams del dic antic. Així, s'ha considerat necessari realitzar una actuació plantejada en quatre fases, la primera de les quals correspon al projecte **Millora del dic de l'Est. Fase I (reforç passeig Manuel Roca)**, iniciat l'any 2010. Destaca la importància de la remodelació d'aquest passeig per a la ciutat de Barcelona.

### Accessos viaris i ferroviaris

La construcció d'infraestructures viàries i ferroviàries contribueix a l'agilitat i rapidesa en l'entrada i la sortida de mercaderies del recinte portuari i resulten imprescindibles per connectar el Port de Barcelona amb el seu àmbit geogràfic d'influència.

En aquests context s'ha executat i conclòs el projecte **Urbanització carrer 100**, una part dels treballs d'urbanització dels accessos a la terminal Prat. El sistema viari en l'àmbit del projecte és el vial principal (carrer 100), en el qual conflueixen diferents vies secundàries de la zona concessionada al polígon CILSA. El carrer 100 té una longitud de 1.040 m



i s'estén entre la cruïlla amb el carrer 114 i la connexió amb el futur vial Prat. En el traçat es considera la parcel·lació existent del polígon CILSA i el límit territorial entre l'AP-8 i el municipi del Prat de Llobregat.

El projecte **Elevació de la calçada d'Autoterminal**, que s'ha començat a executar aquesta anualitat, respon a la planificació de l'APB per reorganitzar la vialitat interior de la seva zona de serveis i, més específicament, per dotar d'un accés de qualitat el recinte portuari des del carrer A de la Zona Franca. En aquests moments l'accés al moll d'Inflamables es fa a través d'un traçat una mica enrevessat que inclou el carrer 3, carrer Y, carrer 4 i carrer V. Això és així perquè el traçat ha de vorejar els espais de la concessió d'Autoterminal, per connectar línia d'atraca i les zones d'aparcament de vehicles.

Amb la finalitat de crear un accés directe al moll d'Inflamables i separar els tràfics que es dirigeixen a la ZAL i a aquest moll, es proposa la reobertura de l'antic carrer 3, mitjançant una calçada elevada, de manera que connecti les zones d'aparcament i la línia d'atraca del concessionari esmentat. Aquest nou ramal també incrementarà la seguretat de l'accés des de la Zona Franca.

La solució que es planteja consisteix a crear un pas elevat amb un desenvolupament aproximat de 380 m. Els primers 130 m es resolen a través

d'un vial entre murs, els 100 m del mig, amb un viaducte amb llums de 25 m entre murs mitgers i els darrers 150 m es resolen de nou amb un vial entre murs.

També s'ha executat en aquest exercici el condicionament de la carretera de Circumval·lació (any 2010). Aquesta via suporta en alguns trams un tràfic molt intens, cosa que comporta la necessitat de condicionar-la mitjançant l'esforç i la rehabilitació de les zones més deteriorades, de manera que s'eviti una degradació ràpida i generalitzada. S'ha reforçat i rehabilitat el sòl al llarg de 46.000 m<sup>2</sup> des de l'antic Porta Coeli (tram I) fins a la zona d'Inflamables (tram VIII).

D'altra banda, s'ha iniciat el projecte **Via ferroviària moll Costa**, com a resposta a les necessitats de l'APB de millora del transport de mercaderies. L'obra consisteix a adequar la via ferroviària del moll Costa, per tal que pugui usar-la un operador logístic en la càrrega i descàrrega de composicions ferroviàries que transporten automòbils i permetre el trasllat d'aquests al moll, mitjançant un sistema de vialitat totalment segregada dels tràfics del Port. Per a això, es projecta un pont viari sobre el vial de Circumval·lació.

Una altra obra nova ha estat la **d'Accés en ample UIC a la terminal de contenidors del moll Príncipe d'Espanya**, amb la finalitat de completar l'adaptació de la infraestructura

ferroviària del Port de Barcelona. Aquesta actuació permetrà l'accés de composicions de tren procedents de la terminal de Can Tunis, que circulen en ample UIC fins a la terminal de contenidors, situada al moll Príncep d'Espanya, des de l'actual accés al bucle ferroviari.

### Actuacions singulars

Es duen a terme les obres de l'**Edifici del Punt d'Inspecció Fronterer** (PIF), que dotarà el Port de Barcelona d'una única instal·lació dedicada al control i a la inspecció física i documental de mercaderies que arriben a la Unió Europea (UE). Els PIF estan dotats de les garanties sanitàries necessàries per inspeccionar productes destinats al consum humà i no-humà, amb la finalitat de determinar si aquests compleixen amb les condicions sanitàries exigides per la UE. Se situen en punts d'accés de les mercaderies procedents de ports, aeroports o fronteres geogràfiques entre la UE i tercers països.

El nou edifici PIF del Port de Barcelona es construeix en una parcel·la d'11.800 m<sup>2</sup>, a la zona sud i propera a la porta 29, un dels accessos principals al Port. Es tracta d'un edifici de caràcter industrial i de gestió de tots els agents implicats en les fases mencionades anteriorment, com ara la duana, l'entitat gestora, els operadors econòmics i els Serveis d'Inspecció en Frontera (SIF), entre els quals hi ha els organismes de Sanitat Exterior, Sanitat Animal, Sanitat Vegetal i SOIVRE. També es preveuen zones d'aparcament per a camions en espera, amb un total de 19 places.

En un altre ordre de coses, cal mencionar que un dels components usats per a l'execució de la capa drenant de l'esplanada del moll Prat ha estat un material granular seleccionat i amb una granulometria molt poc regular, obtingut a partir del reciclatge dels residus que generen les obres. La contractació del **subministrament de material granular provinent del reciclat de la construcció** garanteix l'abastiment d'aquest material per a diferents obres de la terminal Prat i comporta una destacable optimització de recursos i un benefici ambiental rellevant.

Finalment, destaquen les obres del projecte **Habilitació de la sala Barcelona**, que es desenvolupen a la primera planta de l'edifici del World Trade Center Barcelona, adjacent a l'estació marítima Nord, mitjançant l'adequació d'un local de 874 m<sup>2</sup> de superfície construïda. En aquests nous espais s'ubicarà la seu de les reunions periòdiques del Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona, així com les oficines del Departament de Relacions Públiques. També es condicionarà un auditori per a 60 persones (ampliable a 169), que es destinarà a rodes de premsa de petit format, actes, reunions i conferències d'ocupació alta.



## 1.4.

**Explotació i planificació****OPERACIONS DE MERCADERIES I QUALITAT**

L'activitat més rellevant del Departament d'Operacions de Mercaderies i Qualitat durant l'exercici 2010 s'ha centrat en l'elaboració i avançament de Referencials de Servei, la realització i superació d'auditories de suport per a l'aplicació de la millora contínua i la redacció d'informes del Sistema de Qualitat.

**Referencials de Servei del Port de Barcelona**

Es tracta d'instruments que permeten a les organitzacions que hi participen diferenciar-se de la resta per una major qualitat en la prestació dels serveis i, alhora, transmetre als seus clients l'esforç de millora que es pretén.

**Referencial de Servei Específic per a Terminals de Granel**

Durant aquest any algunes terminals (CLH i ERGRANSA) s'han certificat per primera vegada i altres (DECAL, TEPESA i TERQUIMSA) han renovat les seves certificacions.

El dia 1 de desembre del 2010 es va celebrar la primera reunió de revisió, del Comitè de Qualitat de Granel del Port de Barcelona, de les característiques de





servei del citat referencial, està previst que la nova versió d'aquest document sigui revisada i aprovada durant el primer trimestre del 2011.

#### **Referencial de Servei Específic per a Terminals de Contenedors**

El maig de 2010 la Terminal de Contenedors de Barcelona (TCB) va renovar la seva certificació en aquest referencial. Per altra part, el 28 de octubre de 2010 es va celebrar la primera reunió de revisió, per part del Comitè de Qualitat corresponent, de les característiques de servei del referencial i la nova versió del document s'aprovarà previsiblement durant el 2011.

#### **Referencial de Servei per a Navilieres**

El novembre del 2010 la naviliera Mediterranean Shipping Company (MSC) es va certificar en aquest referencial.

#### **Referencial de Servei Específic per a Terminals de Vehicles**

El gener de 2010 les terminals de vehicles del Port de Barcelona (Autoterminal i Setram) van renovar la seva certificació.

Durant el 2010, a més, s'han dut a terme diferents reunions de seguiment entre l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), les terminals de vehicles i Estibarna, en les quals s'ha analitzat la informació obtinguda per l'Equip de Qualitat (EQ) en la detecció i el seguiment de les incidències, i que han permès una bona millora en aspectes que tant el Port de Barcelona com els seus clients havien considerat com a crítics.

#### **Referencial del Servei d'Ajudes a la Navegació**

El dia 25 de febrer de 2010 es va celebrar una nova reunió del Comitè de Qualitat d'aquest referencial, que va aprovar la nova revisió del document i va realitzar l'anàlisi tant del Sistema d'Ajudes a la Navegació com de les enquestes de satisfacció als seus clients. Segons està previst, el comitè es reunirà novament a principis del 2011.

#### **Referencial de Servei Específic per a Terminals de Creuers**

El febrer de 2010 es van remetre les característiques de qualitat de servei per a terminals de creuers a l'organisme públic Ports de l'Estat (OPPE), responsable amb



l'APB de l'aprovació del document. El març aquest organisme va remetre les seves aportacions i durant els primers mesos del 2011 s'hauria de procedir a l'aprovació i implantació d'aquest referencial específic.

#### **Referencial de Servei Específic per a Terminals Ro-Ro**

En el cas d'aquest referencial es van seguir els mateixos passos i el calendari que pel de creuers: el febrer se'n van remetre les característiques a l'OPPE, que va fer arribar les seves aportacions el mes de març i, un cop integrades, s'espera poder aprovar i implantar el referencial a principis de 2011.

#### **Auditories de suport per a l'aplicació de la millora contínua**

##### **Auditoria de certificació ISO 9001 al Departament d'Operacions de Mercaderies i Qualitat de l'APB**

El mes de desembre de 2010 aquest departament va superar amb èxit l'auditoria de seguiment de la seva certificació segons la Norma UNE-EN ISO 9001:2008. L'abast de l'auditoria va ser la gestió del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona i la conclusió ha estat que el sistema és eficaç.

#### **Auditories a l'Equip de Qualitat (EQ)**

Durant el mes de novembre el Departament d'Operacions de Mercaderies i Qualitat de l'APB va realitzar l'auditoria de seguiment dels treballs realitzats per l'EQ per determinar el grau d'eficàcia en les activitats que desenvolupa dins del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona, sense que s'hagin evidenciat desviacions significatives. L'EQ ha renovat el 2010 la seva certificació per la Norma UNE-EN ISO 9001:2008 a través de l'auditoria que ha fet BSI.



Altres auditories de seguiment:

### Auditories internes a la gestió del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona

Auditoria	Objecte	Desviacions
1 auditoria interna necessària per al manteniment de la certificació ISO 9001	Verificació de documentació i processos que intervenen en la gestió del Sistema de Qualitat	No s'han trobat desviacions. S'han documentat algunes propostes de millora.

### Auditories a les terminals implicades en el Sistema de Qualitat

<b>Terminal Catalunya, SA (TerCat)</b>	desembre 2010	Auditoria d'implantació del Referencial de Servei Específic per a Terminals de Contenedors.  Propostes de millora identificades.  Està en procés de realització d'accions correctives per a la certificació.
--	---------------	--

### Auditories a les empreses implicades en el Sistema de Qualitat dels Referencials de Serveis

<b>DECAL ESPAÑA, SA</b>	maig 2010	Auditoria de certificació d'AENOR. Ha aconseguit la certificació.
<b>ERGRANSA</b>	juliol 2010	Auditoria d'implantació de l'APB (gener 2010). Auditoria de certificació de SGS. Ha aconseguit la certificació.
<b>Terminal de Contenedors de Barcelona, SL</b>	abril 2010	Auditoria de certificació de Bureau Veritas. Ha aconseguit la certificació.
<b>Compañía Logística de Hidrocarburos, SA (CLH)</b>	octubre 2010	Està en procés de realització d'accions correctives per a la certificació.
<b>TERMINALES PORTUARIAS, SA</b>	octubre 2010	Auditoria de certificació d'AENOR. Ha aconseguit la certificació.

### Informe del Sistema de Qualitat

Trimestralment i anualment s'elabora un informe del Sistema de Qualitat (SdQ) del Port de Barcelona, que pretén ser una fotografia de la gestió del pas de la mercaderia pel port, per tal de detectar els punts dèbils que permetin implantar la millora contínua.

L'informe fa referència a les terminals, instal·lacions i organismes compromesos amb el Sistema de Qualitat del Port de Barcelona –Terminal de Contenedors de Barcelona, SL (TCB), Terminal Catalunya, SA (TerCat), el Punt d'Inspecció Fronterer (PIF), la Duana i els Serveis d'Inspecció– i presenta dades relatives al control dels processos i als índexs de qualitat, com per exemple, el temps d'inspecció al PIF, les intervencions de l'Equip de Qualitat i les reclamacions del client, entre altres aspectes.

Integritat i seguretat	2009	2010	Variación
Contenedors plens descarregats i carregats dins del SdQ	520.655	<b>599.084</b>	15,06%
Embalatges manipulats dins del SdQ	2.296.723	<b>2.792.701</b>	21,60%
Intervencions de l'Equip de Qualitat (EQ) en les incidències dins del SdQ	146	<b>146</b>	0%
Incidències internes susceptibles d'activació de garanties	12	<b>25</b>	108,3%
<b>Inspeccions físiques</b>			
Total d'inspeccions físiques	17.040	<b>19.669</b>	15,43%
% en relació amb el total de contenidors d'inspecció (Import+Export)	3,43%	<b>3,26%</b>	-4,79%
<b>Inspeccions al PIF</b>			
Operacions	4.909	<b>5.101</b>	3,91%
Temps de servei PIF (mitjana en minuts)	140,6	<b>134,3</b>	-4,45%
<b>Reclamacions/garanties</b>			
Reclamacions rebudes	44	<b>50</b>	3,6%
Garanties abonades	16	<b>18</b>	12,5%
Indemnitzacions per programa de garanties	5.053,25	<b>5.318,34</b>	5,24%

## SEGURETAT INDUSTRIAL I MEDI AMBIENT

### Seguretat industrial

Durant l'exercici 2010 el tràfic de mercaderies perilloses contenitzades ha mogut un volum total de 614.836 tones, un augment del 7% que trenca la tendència descendent del 2009. En canvi, les mercaderies perilloses a granel han caigut un 10% i han registrat 9.978.593 tones. Aquest volum de mercaderies ha estat tramitat a través de 82.909 autoritzacions (+3%), el 100% de les quals s'ha processat via EDI (intercanvi electrònic de dades).

En la sessió del 25 de novembre el Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha aprovat definitivament el Pla d'autoprotecció del Port de Barcelona (PAU) i n'ha tramitat l'homologació a la Gerència de Protecció Civil de Catalunya. El procés d'implantació ha durat dos mesos i s'ha fet arribar a totes aquelles persones, administracions i empreses que hi estan involucrades.

Per tal de proveir un espai de comunicació en l'àmbit del PAU i mantenir actualitzada la documentació que hi està

relacionada, s'ha creat un espai a la web del Port de Barcelona, al qual tenen un accés personalitzat tots els usuaris adscrits i persones i empreses afectades.

El conveni de col·laboració amb l'Ajuntament per a l'exercici de les respectives competències en matèria de protecció civil, prevenció i extinció d'incendis i salvament, s'ha materialitzat en el capítol formatiu en les actuacions següents: tres edicions del curs d'extinció d'incendis a vaixells al Centre de Seguretat Marítima Integral Jovellanos, a Gijón, en els quals han participat 35 bombers i comandaments; una edició del curs de direcció i control de sinistres al The Fire Service College de Moreton-in-Marsh, Gran Bretanya, adreçat a 14 suboficials, i una edició del curs contra incendis mixt i de mercaderies perilloses realitzat a l'empresa a SEGANOSA.

El recinte portuari acull exercicis i simulacres a diferents instal·lacions i molls i, de manera sistemàtica, les empreses afectades per la legislació d'accidents majors realitzen un simulacre anual amb el suport conjunt del seu Pacte d'ajuda mútua (PAM). Els exercicis compten sempre amb la participació dels Bombers de Barcelona, Policia Portuària i Guàrdia Civil del Port i, de forma puntual, amb

el suport de 061 SEM. Aquest any s'han desenvolupat dos simulacres generals, amb dos escenaris ben diferenciats, amb la participació directa del PAU del Port.

El primer exercici ha tingut lloc el mes de maig en una empresa afectada per la legislació d'accidents majors. Amb un enfocament de màxim realisme s'han pogut assajar internament els procediments d'activació, actuació i desactivació; fer una comprovació dels protocols d'avís i de comunicació entre els actuants; provar la coordinació o interfície entre el PAU del Port i el de la terminal, així com comprovar la comunicació directa amb el pla d'àmbit superior PLASEQCAT de Protecció Civil de la Generalitat de Catalunya.

Un segon escenari de simulacre general, a l'octubre, ha basat l'emergència en una suposada amenaça terrorista a bord d'un creuer internacional atracat al Port de Barcelona. L'exercici pretén donar resposta a diversos objectius de tipus operatiu, formatiu i legal, per tal de satisfer puntualment una tipologia d'actuació de risc complex, i que surt de l'àmbit estrictament del pla d'emergència interior del port, per tal de coordinar-se amb el futur pla de protecció del Port de Barcelona.





### Qualitat de l'aire

L'APB ha continuat la col·laboració amb el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat per aplicar el Pla de millora de la qualitat de l'aire a la regió metropolitana de Barcelona, amb el desenvolupament de mesures de reducció de les emissions de NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub> que afecten el port.

En la millora de qualitat del medi atmosfèric destaca l'impuls del ferrocarril com a via d'entrada i sortida de mercaderies alternativa al transport per carretera, que disminueix la circulació d'un gran nombre de camions i les emissions dels seus motors.

Pel que fa a les emissions dels vaixells, el Port ha seguit promovent la participació de navilieres, terminals i companyies elèctriques en el desenvolupament d'un sistema de subministrament d'electricitat a vaixells, que permetrà eliminar-ne les emissions dels motors auxiliars mentre estan atracats.

El Port de Barcelona participa com a observador en dos projectes per ampliar el coneixement de l'atmosfera portuària: APICE, amb el ports de Marsella, Gènova, Venècia i Salònica; i un altre amb DAEEA-CSIC i l'EUCC Centre Mediterrani.

A més, el Departament de Seguretat Industrial i Medi Ambient ha posat a disposició les estacions de la xarxa de vigilància atmosfèrica, per tal de facilitar la informació ambiental que demana el Programa de vigilància ambiental de les obres portuàries –tant les d'ampliació com d'altres actuacions importants realitzades dins l'entorn portuari.

Com a titular de la gestió de les instal·lacions de les zones públiques del Port de Barcelona, l'APB és conscient



de la necessitat d'adequar l'enllumenat exterior a la normativa actual. En conseqüència, ha desenvolupat un projecte específic, com a resultat del qual el Port Vell endegarà una sèrie de mesures encaminades a tenir un enllumenat més eficient i menys contaminant.

Quant al soroll, com a compliment del Reial decret 176/2009, de la Generalitat de Catalunya, el Port de Barcelona ha elaborat el Mapa de capacitat acústica del territori portuari, que inclou els objectius de qualitat acústica i els diferents usos del sòl. S'ha fet amb el suport i la coordinació de l'Ajuntament de Barcelona i de l'Oficina per a la Prevenció de la Contaminació Acústica del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

### Neteja viària i recollida de residus

La quantitat de residus gestionats directament per l'APB ha continuat disminuint fins a situar-se en 442 tones, 227 corresponents a la fracció banal dipositada a l'abocador i 215, a residus gestionats de forma específica (paper, envasos, vidre, piles, defenses, runa, etc.). Els circuits de recollida dels residus generats per les empreses concessionàries que hi estan adscrites han gestionat un total de 986 tones de residus de les diferents fraccions recollides (banals, paper/cartró, ferralla i fusta).

El servei de neteja viària ha atès un total de 87 actuacions no programades, la meitat de les quals s'ha pogut resoldre amb els serveis ordinaris adscrits al servei i l'altra meitat ha necessitat l'actuació de mitjans extres. Aquestes actuacions inclouen 36 serveis per abocaments líquids a via, 16 per abocaments sòlids per pèrdua de càrrega, 10 retirades de restes d'accidents de trànsit i 25 per retirada de residus abandonats, reforços de recollida i reforços d'escombrada.

### Qualitat de les aigües

El 2010 ha estat un any important per a la gestió de les masses d'aigua portuària arran de l'acord de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) i l'APB en l'aplicació de la Directiva marc de l'aigua. Pel compromís i la responsabilitat envers les administracions, els usuaris portuaris i la ciutadania, l'APB ha dut a terme 12 mostreigs d'aigües, sediments i ecosistemes aquàtics de les aigües arrecerades i obertes del Port amb els criteris de qualitat científica i tècnica demandats. Tota aquesta informació s'ha lliurat a l'ACA perquè sigui integrada amb la resta de dades del litoral català.

Del resum de les dades obtingudes s'observa que les aigües arrecerades tenen una oscil·lació tèrmica més gran que les aigües obertes i estan molt més influenciades per les aportacions continentals del sistema de sanejament, de vaixells o simplement per vessament. És per això que la salinitat, els nutrients (sobretot els fosfats, indicador d'aigües sanitàries urbanes) i la producció primària es veuen més afectats a l'interior del port que a l'exterior, malgrat les aportacions puntuals dels punts d'abocament a mar obert del sanejament i la desembocadura del Llobregat.

### Residus de vaixells (MARPOL)

D'altra banda, el servei de recepció de residus dels vaixells ha quedat modificat per la nova regulació del servei MARPOL derivat de la Llei 33/2010, que estableix un nou marc d'implicació de l'APB.

Així, s'han dut a terme 8.712 serveis de recepció de residus de vaixell (anomenats MARPOL) amb un volum total de 105.216 m<sup>3</sup>, que es distribueixen

en 49.993 m<sup>3</sup> de residus líquids amb hidrocarburs (MARPOL I), 50.319 m<sup>3</sup> de residus sòlids (MARPOL V), 4.473 m<sup>3</sup> d'aigües grises i sanitàries (MARPOL IV) i 497 m<sup>3</sup> de residus químics de vaixells tanc (MARPOL II).

### Procediments ambientals Centre Control Guardamolls

Totes les incidències ambientals que es detecten o que rep la Policia Portuària activen uns procediments ambientals específics per a cada tipus d'incident. Així el 2010 s'han registrat 246 activacions: 118 relacionades amb el medi marí, 55 activacions del medi terrestre, 11 relacionades amb l'atmosfera i 62 procediments d'autorització de mercaderies perilloses.

### Neteja de les aigües i lluita contra la contaminació per hidrocarburs

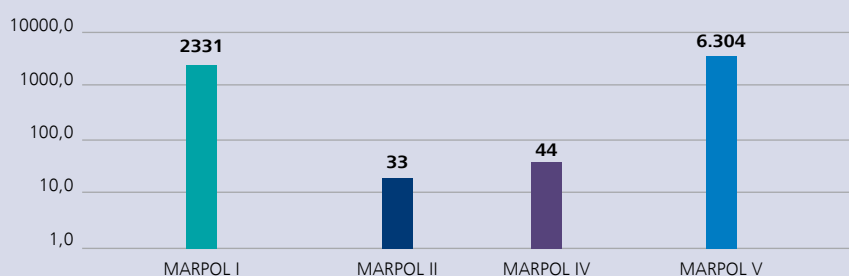
El servei portuari ambiental de neteja de les aigües ha recollit un total de 128.600 kg de residus flotants, que han suposat un volum de 776,77 m<sup>3</sup>. La composició dels flotants és un 42% de plàstics, 29% de fusta, un 15% de matèria orgànica i la resta de les fraccions, el 14% del volum total recollit.

D'altra banda, s'han realitzat 51 actuacions contra la contaminació per hidrocarburs i s'han recollit 630 kg d'hidrocarburs combinats amb el recurs més empleat: l'oxigenació de les àrees afectades. Els tipus d'hidrocarburs abocats a les aigües portuàries són majoritàriament gasoil (31%), olis usats i sentines (16% cada tipus).

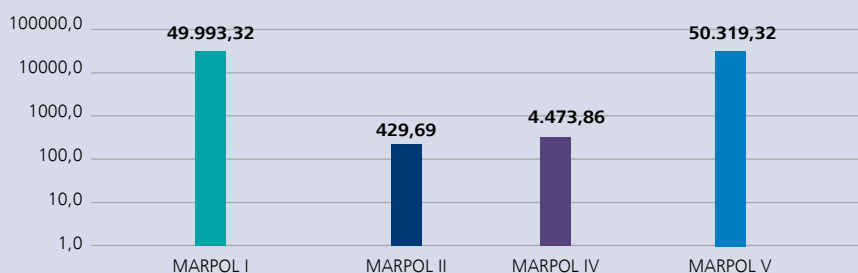
#### COMPOSICIÓ DELS FLOTANTS RECOLLITS 2010



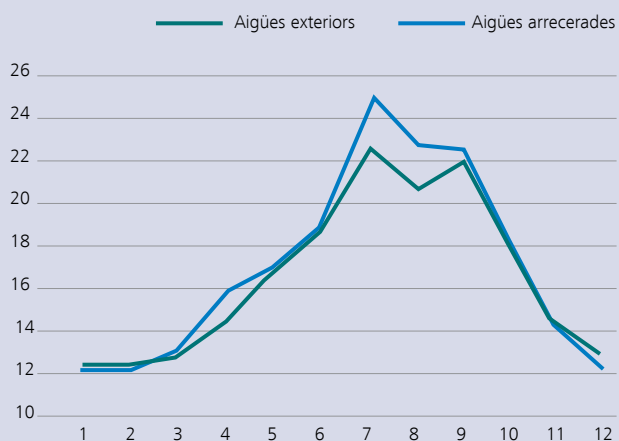
#### NOMBRE DE SERVEIS MARPOL 2010



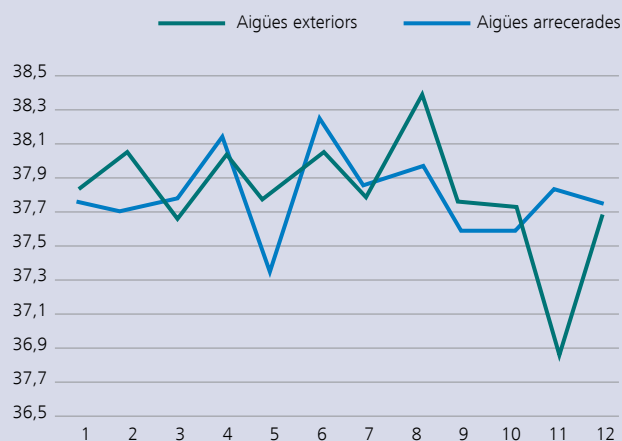
#### QUANTITATS RECOLLIDES MARPOL 2010 (m³)



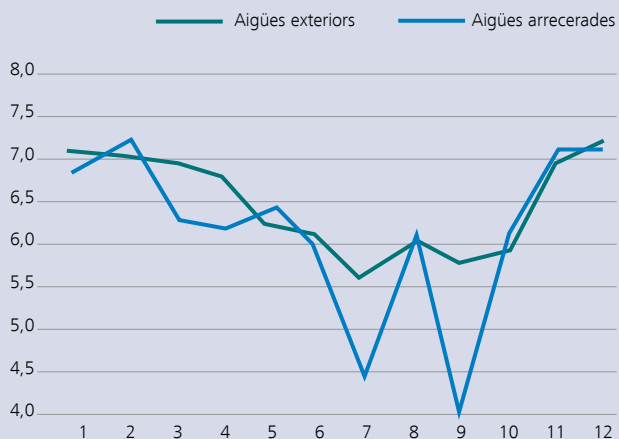
QUALITAT DE LES AIGÜES 2010. TEMPERATURA



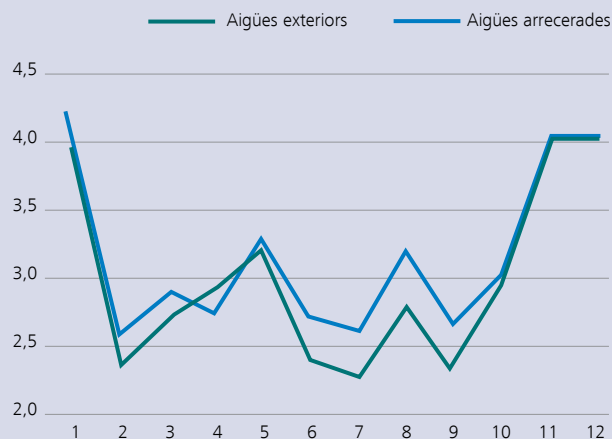
QUALITAT DE LES AIGÜES 2010. SAL



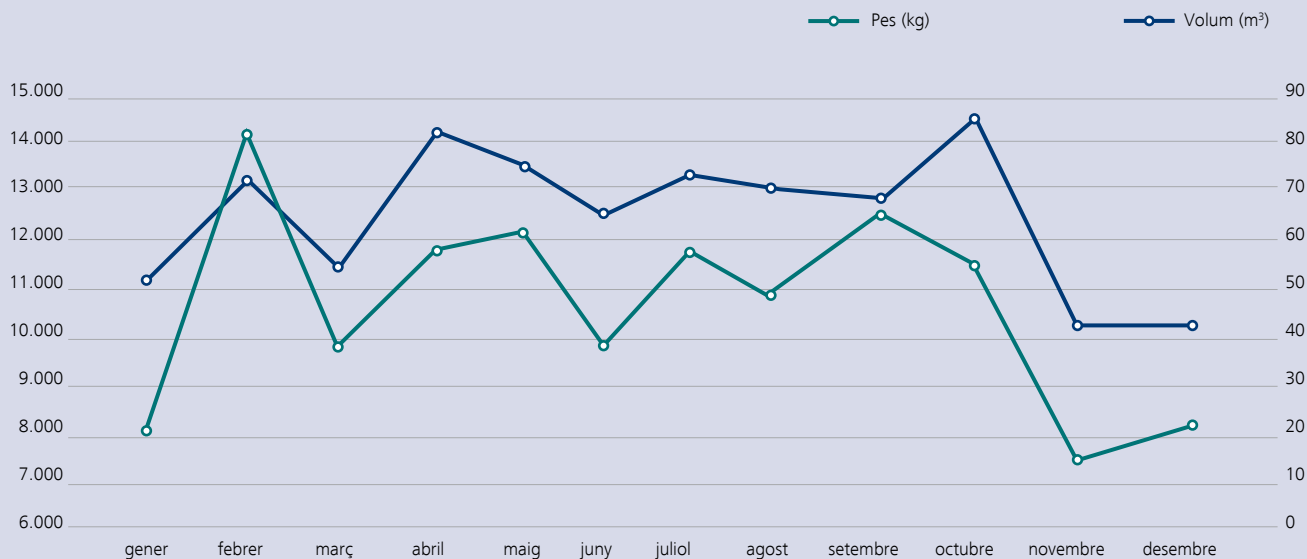
QUALITAT DE LES AIGÜES 2010. OXIGEN



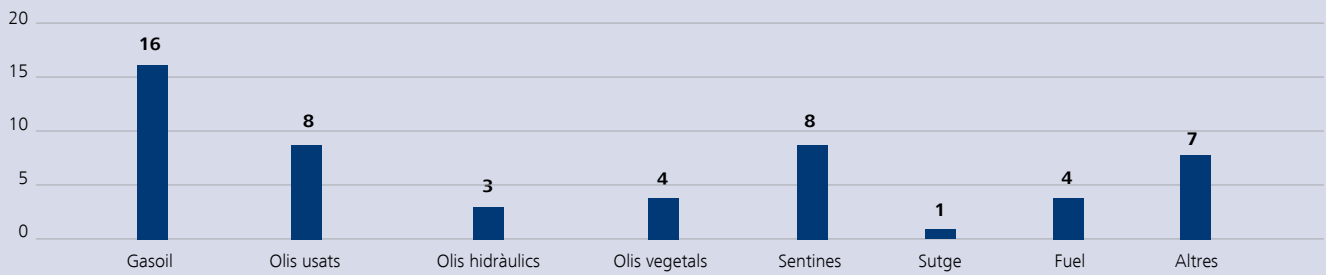
QUALITAT DE LES AIGÜES 2010. CLOROFILA



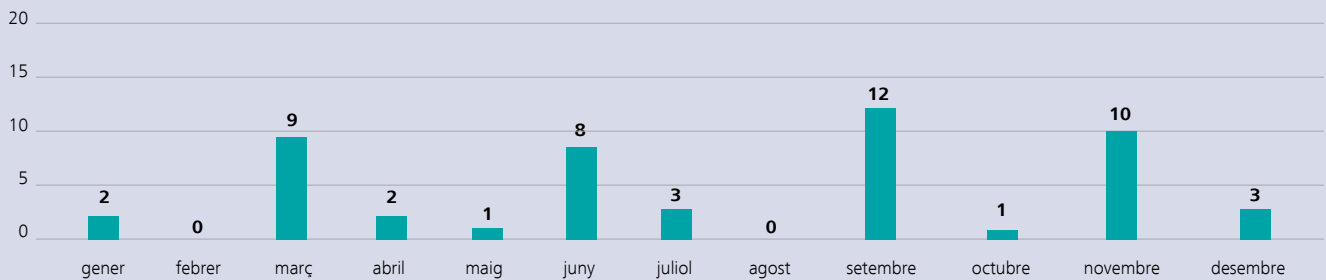
NETEJA DE LES AIGÜES 2010. PES I VOLUM DEL FLOTANTS RECOLLITS PER MES



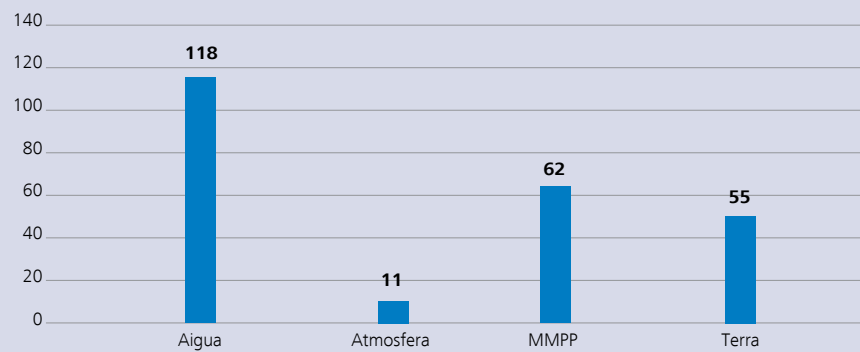
**LLUITA CONTRA LA CONTAMINACIÓ PER HIDROCARBURS 2010. INCIDENTS PER TIPUS**



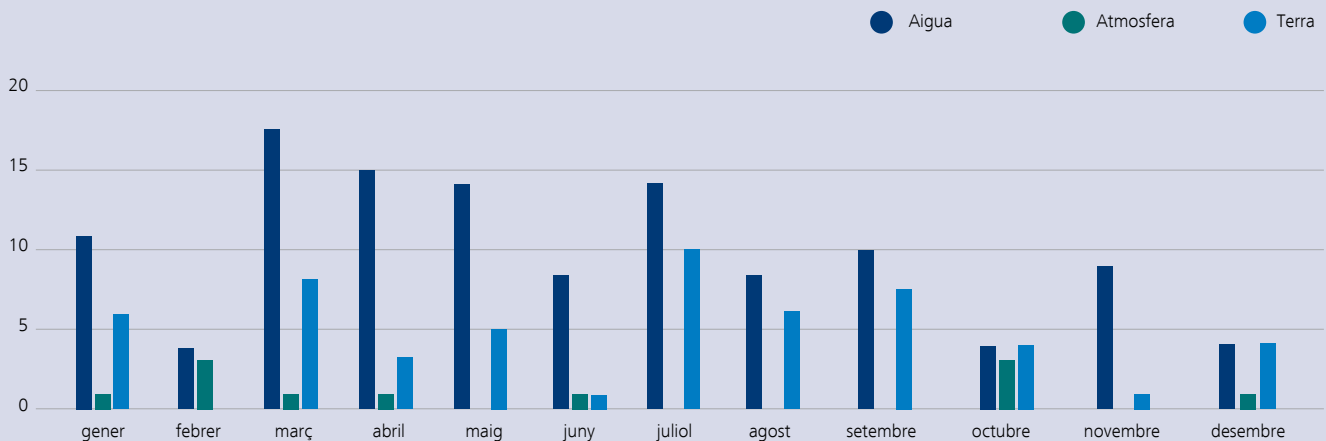
**LLUITA CONTRA LA CONTAMINACIÓ PER HIDROCARBURS 2010. INCIDENTS PER MES**



**PROCEDIMENTS AMBIENTALS CENTRE DE CONTROL 2010. NOMBRE ACTIVACIONS PER CLASSE**



**PROCEDIMENTS AMBIENTALS CENTRE DE CONTROL 2010. NOMBRE ACTIVACIONS PER CLASSE I MES**



## SEGURETAT OPERATIVA

### Polícia Portuària

En el desenvolupament de les funcions que la Policia Portuària té encomanades com a policia de trànsit, policia administrativa, policia de seguretat ciutadana i assistencial dins el recinte portuari, durant el 2010 han destacat especialment les següents tasques:

#### Seguretat ciutadana

S'han fet més de 417 actuacions derivades d'il·lícits penals, que han estat traslladades amb minuta als corresponents cossos policials (Mossos d'Esquadra o Guàrdia Civil). D'aquestes, més de 305 actuacions s'han fet a la zona pública del Port i a la zona comercial se n'han registrat gairebé 112.

De les minuts per il·lícits penals formalitzades es deriven diversos procediments judicials que impliquen la citació i el testimoni dels agents portuaris als judicis corresponents. Durant aquest exercici hi ha hagut un total de 217 citacions judicials.

D'altra banda, destaca la vigilància contínua de les estacions marítimes, amb més de 2.000 serveis, per tal de regular i ordenar el trànsit de persones i vehicles, garantir la seguretat i atendre els passatgers que passen pel Port.

En aquest àmbit també s'ha de tenir en compte la participació de la Policia Portuària en l'escorta de 27 visites institucionals i la coordinació i prestació de serveis de patrullatge de seguretat en 60 actes multitudinaris, entre els quals destaca l'arribada dels Reis d'Orient al port, diverses actuacions de les Festes de la Mercè i la festa major de la Barceloneta, la Fira INCAVI, el Saló Nàutic, el Liceu a la platja, el Tony Hawk Show i la Barcelona World Race.

#### Polícia assistencial

En aquest apartat destaquen diferents actuacions relacionades amb la violència de gènere (2) i actuacions amb menors en situació de desemparament o protecció (35). D'altra banda, la Policia Portuària té un servei de gestió i tramesa d'objectes perduts o sostrets, recuperats pels agents de patrulla, que ha registrat 274 enviaments a consolatats internacionals i a particulars.



Pel que fa a les assistències sanitàries, i dins del conveni de col·laboració signat amb el SEM (061) i la Mútua FREMAP, cal esmentar la gestió, la coordinació i l'acompanyament de 425 intervencions d'ambulàncies en territori del Port, de les quals 290 han estat del SEM-061 i 135, del FREMAP. A títol particular destaca l'actuació d'un agent que va rescatar una persona de l'aigua i va poder reanimar-la fins que va recuperar les constants vitals.

#### Polícia administrativa

La venda ambulanta no autoritzada en territori portuari ha implicat l'aixecament de 588 actes de comís –de productes a “manters”–, en les quals s'han decomissat més de 24.000 productes falsificats, que s'han eliminat en les dues destruccions de decomisos realitzades aquest any 2010.

Des de l'Oficina de Suport s'han gestionat 125 CEAS (expedients d'avaries causats per tercers a instal·lacions portuàries) i s'han fet 99 SITS (ordres de treball per reparar o reposar material danyat dins el recinte portuari, encarregades pel Cos de Guardamolls).

#### Polícia de trànsit

A més d'emprendre diverses campanyes pròpies, la Policia Portuària ha participat en totes les campanyes establertes pel Servei Català de Trànsit (SCT): de seguretat passiva, referides a cinturó i casc; de distraccions al volant, sobre l'ús de telèfons mòbils; controls

d'alcoholèmia; controls de documentació, etc. Un aspecte especialment positiu en aquest àmbit ha estat que de les més de 2.000 proves de control d'alcoholèmia dutes a terme aquest any, només un 1,5% han resultat positives.

Durant el 2010 s'han imposat 877 denúncies amb butlletí del SCT (dinàmiques) i 5.493 amb butlletí de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), bàsicament per estacionaments indèguts; però també n'hi ha 23 per incompliment del Reglament del taxi i 18 per infraccions de la legislació de transports terrestres (excés de pes, targetes de transport...).

Quant a la sinistralitat dins del recinte portuari (seguretat viària), s'han registrat un total de 104 accidents –46 a la zona pública i 58 a la zona comercial– que han causat 60 ferits lleus, 4 ferits greus i un mort.

En compliment de l'ordenança portuària reguladora de retirada i/o immobilització de vehicles del Port de Barcelona, s'han immobilitzat 389 vehicles, dels quals un 12,8% han estat traslladats amb grua fins al dipòsit de l'APB. D'altra banda, en aquest capítol de trànsit cal també destacar els gairebé 3.000 acompanyaments de transports especials, tant de sortida com d'entrada al recinte portuari.

Emmarcades dintre del Conveni de col·laboració entre el Port de Barcelona i Bombers de Barcelona, s'han fet un total de 496 intervencions del Grup de Prevenció de Riscos (GPR), que



consisteixen en la presència d'un equip de bombers i d'una patrulla de la Policia Portuària en el moment de la càrrega o descàrrega de mercaderies perilloses, tal com preveu l'article 15 del Reglament d'admissió i manipulació de les mercaderies perilloses als ports.

Al moll d'Inflamables, o moll de l'Energia, s'ha posat en marxa durant aquest any un nou sistema de control automatitzat d'accés i, per garantir més seguretat, s'han creat nous procediments de control de les entrades i sortides de persones al moll. Mitjançant una base de dades, l'agent de servei al punt de control d'accés al moll disposa cada dia del llistat de les persones autoritzades per accedir-hi, que prèviament ha estat confeccionat i fiscalitzat pel personal de l'Oficina de Suport de la Policia Portuària.

### Protecció portuària

En referència a la implantació de la normativa de protecció portuària i la supervisió de les mesures de seguretat marítima i portuària al Port de Barcelona, un dels fets destacats de l'any 2010 a estat l'aprovació de l'Avaluació de protecció per part del Ministeri d'Interior, document d'anàlisi de riscos, amenaces i vulnerabilitats del port i les seves zones adjacents.

També s'han aprovat els protocols de seguretat interns del Comitè Consultiu de Protecció Portuària i la Comissió de Treball de les Forces i Cossos de Seguretat per a la instauració de procediments i mesures al moll de l'Energia, dins de l'àmbit de la protecció de les infraestructures crítiques, com el cas d'Enagás, com a sol·licitud del Centre Nacional per a la Protecció de les Infraestructures Crítiques (CNPIC) del Ministeri de l'Interior.

Dins d'aquest apartat s'inscriu, també, la transició a les targetes d'acreditació electrònica, per elevar els nivells de seguretat de tots els usuaris del Port de Barcelona i, en concret, que ja són operatives al nou accés automàtic per a autoritzats de la porta 31, al moll d'Inflamables.

La realització de la pràctica anual de seguretat i emergència s'ha dut a terme el mes d'octubre al vaixell *Norwegian Jade*, al moll Adossat, amb la intervenció i el desplegament d'un gran nombre

d'efectius i recursos dels grups d'ordre implicats. Aquest exercici pràctic ha tingut per objectiu comprovar la coordinació, les comunicacions i el procediment d'actuació en una situació de segrest i amenaça de bomba a bord d'un creuer.

Amb objectius similars s'han desenvolupat pràctiques i exercicis de seguretat en instal·lacions regulades per Directiva Seveso a zones d'infraestructures crítiques: CLH, Tepsa, Decal, Koalagas, etc.

Per part de l'oficina de protecció portuària s'han continuat duent a terme inspeccions i auditories de seguretat a les principals terminals, per tal de poder atorgar les corresponents declaracions de compliment a les instal·lacions portuàries.

Dins de les visites institucionals ha destacat la de la secretària d'Estat de Seguretat Nacional dels Estats Units, Janet Napolitano, que ha pogut comprovar in situ les mesures implantades i ha visitat el centre de control de l'APB; també destaquen les visites dels representants de la Unió Europea, del Centre d'Investigació per a

la Seguretat d'Ispra, Itàlia, i de la Direcció General de l'Energia i Transports, amb seu a Brussel·les.

Enguany s'han mantingut diverses security discussion table, reunions informatives amb diferents entitats, consolats i companyies navilieres com ara P&O, Norwegian Cruise Line i Happy Cruises, i coordinacions de seguretat amb diverses policies estrangeres de França (Toulouse) i Alemanya (Berlin i Brandenburg) i amb magistrats i jutges de Barcelona. Igualment, representants del Departament de Seguretat Operativa han participat en seminaris de seguretat i gestió portuària, cursos programats dels operadors econòmics autoritzats (OEA), seminaris de seguretat privada i a la International Maritime Security Conference.



## 1.5.

## Estratègia i desenvolupament

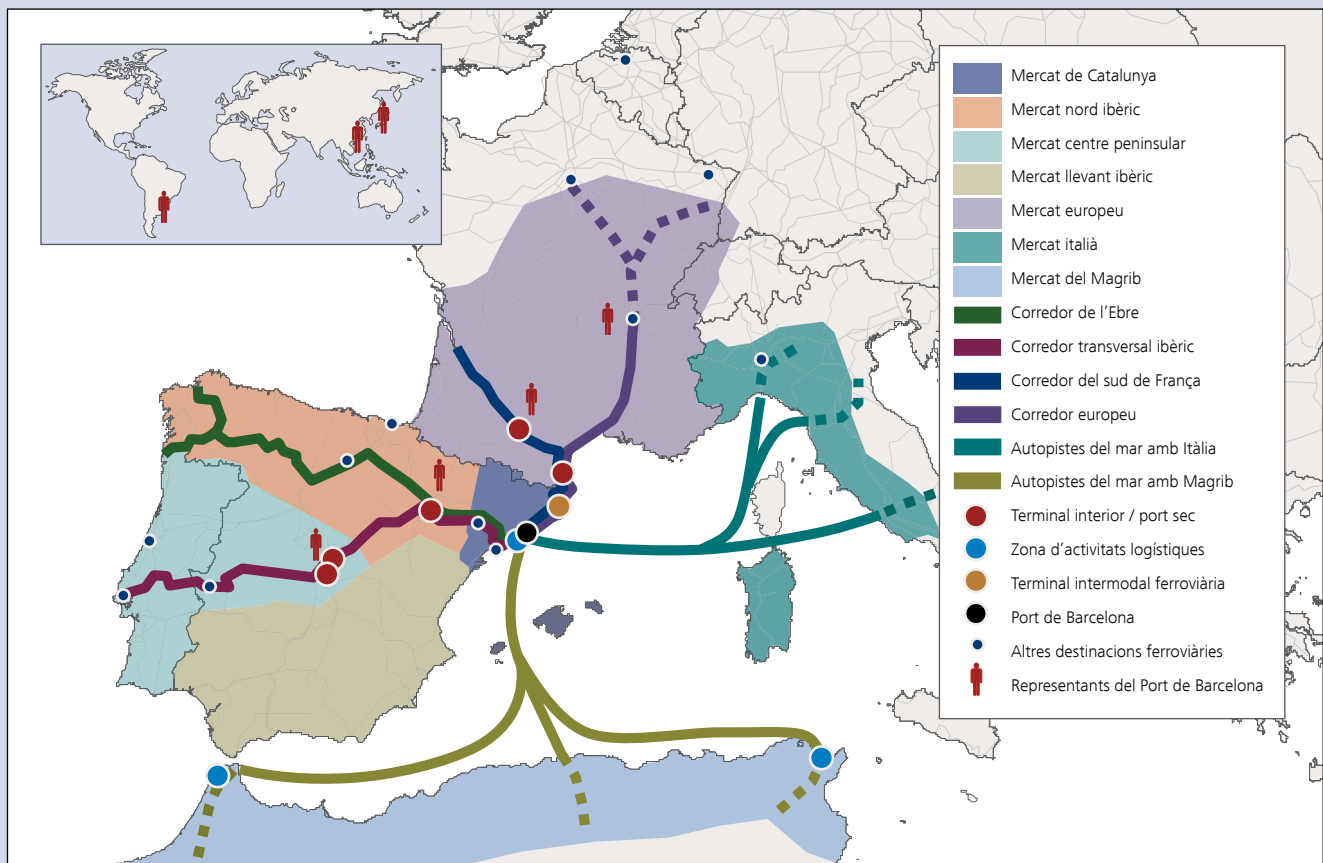
## DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA DEL PORT

L'any 2010 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha continuat materialitzant la seva estratègia de creixement basada en la distribució dels serveis portuaris i logístics en xarxa. Es tracta d'apropar els serveis dels operadors marítims de Barcelona i dels operadors locals als clients del *hinterland* a través de diferents centres de serveis que, adaptats a les necessitats de cada mercat, formen la xarxa del Port.

La idea és que en aquests centres de serveis, mitjançant els operadors que gestionen les instal·lacions i les delegacions d'atenció al client del Port de Barcelona, els operadors del comerç exterior (importadors i exportadors locals) tinguin accés a la mateixa gamma de serveis de manipulació, de transport, de valor afegit i logístics de què disposen els que són a prop del port. Els serveis de marca del Port de Barcelona gestionats per les delegacions són la plataforma telemàtica Portic i els estàndards i els

compromisos de servei que faciliten als carregadors el seguiment del tràfic de les mercaderies.

En aquest exercici s'han reforçat i dissenyat diferents tipus de centres de servei i zones logístiques, terminals marítimes interiors, terminals intermodals, dipòsits...; però, principalment els esforços s'han dedicat a desenvolupar els serveis dels corredors de transport multimodals que connecten amb el Port de Barcelona.





### La terminal marítima de Saragossa

Operativa des del 2001, la terminal marítima de Saragossa (tmZ) és la plataforma que dona servei a les importacions i exportacions d'Aragó, Navarra i la Rioja. Aquesta instal·lació posa a disposició dels usuaris professionals (consignataris, transitaris, operadors logístics, etc.) i en conseqüència, dels importadors i exportadors, una oferta diferenciada i completa de serveis logístics a les càrregues: consolidació i desconsolidació de contenidors, emmagatzematge, serveis complementaris o dipòsit duaner, i logística de contenidors: dipòsit per a contenidors buits, emmagatzematge, manipulació, neteja i reparació, manipulació de contenidors plens i àrea de transbordament a camions. Aquesta terminal també facilita l'accés als serveis de transport entre Barcelona i Saragossa i la recollida i distribució local.

El gestor de la terminal actua com un operador neutral, de manera que qualsevol carregador o professional té la garantia de la confidencialitat i pot planificar, organitzar i/o fer el seguiment

d'una importació i exportació que passi pel Port de Barcelona.

Les instal·lacions, situades a Mercazaragoza, disposen d'una superfície de 120.000 m<sup>2</sup>, amb una nau logística de 6.000 m<sup>2</sup> i un dipòsit de contenidors plens i buits de 8.000 m<sup>2</sup>, en fase d'ampliació, que arribarà als 41.000 m<sup>2</sup>. Durant l'exercici 2010 aquesta instal·lació ha operat un total de 85.224 TEU, un 86% més que el 2009. La major part d'aquesta activitat, 78.800 TEU, correspon als contenidors que s'han descarregat del camió i s'han carregat al tren o viceversa. La resta, 6.424 TEU, han utilitzat la terminal com a *hub*—centre de concentració i distribució— dels seus tràfics únicament per carretera.

La terminal ferroviària de tmZ, de 50.000 m<sup>2</sup>, està connectada amb la xarxa principal i ofereix un servei regular, competitiu i de qualitat als operadors ferroviaris i, conseqüentment, als carregadors de l'Aragó i de les regions veïnes. La ubicació estratègica de Saragossa, a l'eix ferroviari Barcelona–Madrid–Lisboa i com a centre neuràlgic de la xarxa de comunicacions del nord peninsular, fa que la terminal ferroviària

de tmZ pugui actuar com a origen, destí i terminal intermèdia per a tràfics del Port de Barcelona amb la resta d'Espanya i Portugal. L'any 2010 la terminal ferroviària ha registrat un tràfic de 39.400 TEU, xifra que suposa un increment del 65% respecte el 2009, i ha estat origen o destí d'un total de 855 circulacions ferroviàries.

### La terminal marítima de Tolosa

El Port de Barcelona disposa al sud de França d'una iniciativa similar a la de Saragossa. La terminal marítima de Tolosa (tmT), en marxa des del 2002, acosta el Port als clients del Migdia francès i té la funció de portar els seus serveis fins als carregadors situats al nord dels Pirineus i, en definitiva, aconseguir nous tràfics amb origen i/o destinació als departaments francesos del Migdia-Pirineus i Aquitània.

CILSA, la societat que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Barcelona, és l'encarregada de desenvolupar el projecte de tmT a les noves instal·lacions de la plataforma logística d'Eurocentre, a 20 km de Tolosa.



La terminal disposa d'una zona d'activitats logístiques de 17 hectàrees, per a la instal·lació d'operadors logístics i carregadors vinculats al comerç marítim internacional. Durant aquest exercici s'han construït les primeres naus, 20.000 m<sup>2</sup> de magatzems d'un total previst de 82.000, i 880 m<sup>2</sup> d'oficines dels 4.200 m<sup>2</sup> previstos. En aquesta primera fase ja s'hi han instal·lat diversos importadors, exportadors i operadors logístics. Les tres hectàrees restants de la terminal allotjaran uns espais dedicats a dipòsit i gestió de contenidors (*container freight station*).

### Terminal marítima a Perpinyà

Perpinyà, a 187 quilòmetres de Barcelona, és un altre node logístic i de comunicacions, clau per la seva situació en dos dels corredors de transport terrestre estratègics per al Port de Barcelona: el de Tolosa–Bordeus i el de Montpeller–Lió–sud d'Alemanya–nord d'Itàlia. Per tant, es tracta d'un punt immillorable per a les connexions intermodals dels tràfics francesos i europeus cap a Barcelona. Amb aquesta

motivació, i per tal d'establir una terminal marítima a Perpinyà, el Port participa en un 5% de les accions de la societat anònima d'economia mixta local SAEML Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal.

Aquesta terminal ferroviària està situada al costat del mercat de Saint Charles, un dels principals centres logístics i de distribució de verdures i productes frescos del sud d'Europa, tot i que per la terminal ferroviària passen tot tipus de mercaderies. El Port de Barcelona treballa ara en la implantació de tràfics marítics complementaris a la terminal ferroviària.

### Centre de serveis per a França

El servei del Port de Barcelona al mercat marítim de França va més enllà de les implantacions a Tolosa i Perpinyà i de les que s'han projectat a Lió i al nord del país. Enguany s'han consolidat els serveis especialitzats per a clients francesos, en funcionament des del 2008 i agrupats sota la denominació de Centre de Serveis per a França.

Per reforçar el servei de les terminals i delegacions del Port de Barcelona a França (tmT, Perpinyà i Lió) però també de les de Saragossa i Madrid a Espanya, el Port ofereix l'acompanyament personalitzat i gratuït de les operacions físiques i documentals del passatge portuari; el suport de consultors especialitzats en logística i transport –facilitadors– que proporcionen consell personalitzat i gratuït en el desenvolupament de cadenes logístiques eficients a través del Port, i un equip dedicat al desenvolupament de serveis ferroviaris, amb atenció especial al mercat de França, amb l'actual BarceLyon Express. Es preveu oferir una tercera circulació d'aquesta línia i ampliar amb futurs serveis ferroviaris a Tolosa i Bordeus.

A més, s'ofereixen canals de comunicació adaptats al mercat francès: un número verd gratuït 0 800 800 160; una adreça de correu electrònic ([infofrance@portdebarcelona.es](mailto:infofrance@portdebarcelona.es)); una newsletter exclusiva per a França, i els serveis web en francès del Port de Barcelona: <http://www.portic.net/france>.

### Ports secs a Madrid

Dues iniciatives que tenen la mateixa finalitat que tmZ i tmT són els anomenats ports secs de Madrid, situats a Coslada i a Azuqueca de Henares, des dels quals el Port de Barcelona dona servei a l'important pol logístic i de consum que constitueix l'àrea de Madrid, i des dels quals es connecta amb la resta de mercats de la península Ibèrica.

El port sec d'Azuqueca de Henares opera la terminal ferroviària i disposa de dipòsit de contenidors, un magatzem per al despatx duaner i un magatzem amb entrada de via per a operacions ferroviàries interiors. Fa, també, operacions de consolidació i desconsolidació de contenidors. El Port de Barcelona participa en aquesta terminal a través de les accions que hi té CILSA i amb la presència d'un representant de l'APB en el Consell d'Administració. Pel que fa al servei, iniciat el 2006, els trens que connecten amb el Port de Barcelona porten, majoritàriament, contenidors per a receptors situats al corredor de l'Henares, un tràfic que aquest any ha suposat un total de 10.800 TEU. La lectura positiva d'aquest resultat, tot i ser molt similar al de l'any anterior (10.760 TEU), és que s'ha aconseguit aturar la davallada de tràfic del 45% experimentada durant el 2009. El que sí que ha crescut significativament és el moviment de trens, que ha passat dels 106 d'entrada i 107 de sortida del

2009 a 215 d'entrada i 216 de sortida aquest any.

Amb aquesta activitat s'ha recuperat la freqüència ferroviària que hi havia el 2007 i que a partir del segon semestre del 2008, i a causa de la crisi econòmica, va disminuir considerablement. L'increment en el nombre de trens operats per la companyia TCB Railway i l'estabilitat en els resultats de tràfic, s'explica per la posada en marxa de trens de menor longitud. Aquesta estratègia es considera clau per tal de consolidar el servei i respondre adequadament a les necessitats dels clients.

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



### Terminal Intermodal de l'Empordà

A Catalunya, el Port de Barcelona i l'empresa pública CIMALSA han constituït la societat Terminal Intermodal de l'Empordà (TIE, SL) per al

desenvolupament del que esdevindrà un nucli important d'activitat logística intermodal de mercaderies a Catalunya i a la península. Es tracta del conjunt format per la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà i l'actual terminal de Vilamalla, ambdues situades al costat del centre d'emmagatzematge i distribució LOGIS Empordà, a l'est de Figueres.

La futura terminal del Far té un gran interès per al sistema ferroviari espanyol. Pel seu emplaçament a només 35 quilòmetres de la frontera, per la disponibilitat d'espai per a activitats ferroviàries i logístiques, i pels serveis que s'implantaràn, esdevindrà un gran *hub* ferroviari peninsular on es concentraran els tràfics del corredor mediterrani i de l'eix Barcelona-Saragossa-Madrid-Lisboa. Un aspecte molt important és que la terminal estarà connectada a la xarxa ferroviària amb els dos amplex de via (ibèric i UIC) i farà possible el canvi d'ample de les circulacions ferroviàries fins que sigui necessari i el seu encaminament tant pel nou túnel de Le Perthus com per Portbou.

El Far també desenvoluparà funcions intermodals de transbordament de caixes mòbils i contenidors del ferrocarril al camió i viceversa. En el cas específic de l'automoció, serà una plataforma intermodal amb serveis de valor afegit (centres d'inspecció, prelliurament, personalització...) per utilitzar el transport ferroviari o viari, com més convingui.

Per al Port de Barcelona, a més de la funció de *hub* ferroviari, la terminal



prestarà serveis intermodals als tràfics europeus per carretera i ferrocarril amb origen o destinació el Port. Les funcions intermodals seran especialment importants per als tràfics de contenidors i vehicles, que entre les instal·lacions portuàries i El Far es faran per via ferroviària i contribuïran a reduir el transit de camions al recinte portuari.



Projecte cofinançat per la Unió Europea

La Unió Europea ha seleccionat la terminal d'El Far com un dels projectes de la xarxa transeuropea de transports i li ha atorgat suport econòmic perquè es facin els estudis i projectes constructius necessaris. Durant aquest exercici s'ha iniciat l'estudi d'oferta i demanda previ al projecte constructiu de la terminal, l'objectiu del qual és identificar les funcions i l'oferta detallada de serveis que puguin generar més demanda i disposar d'informació concreta per al disseny infraestructural, la licitació de l'explotador i la comercialització posterior. Es preveu que durant el 2011 es liciti el projecte bàsic constructiu de la terminal i el 2012 s'iniciïn els treballs de construcció de la instal·lació.

**BARCELYON**  express

### Servei ferroviari Barcelyon Express

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

El 2010 ha estat el segon any de funcionament del servei ferroviari Barcelyon Express entre el Port de Barcelona i Lió que, amb les dues sortides



setmanals en els dos sentits entre la capital catalana i la terminal ferroviària de Vénissieux (Lió) i viceversa, s'ha consolidat com una oferta privilegiada per a carregadors i operadors logístics d'una de les principals regions logístiques de França.

El volum de tràfic s'ha multiplicat per 2,3 respecte l'any anterior, i ha representat treure de la carretera 2.428 contenidors (2.557 TEU). El servei es va iniciar amb una ocupació baixa i un percentatge alt de contenidors buits, i durant aquest any s'ha aconseguit assolir una ocupació del 90% amb un 33% de contenidors plens.

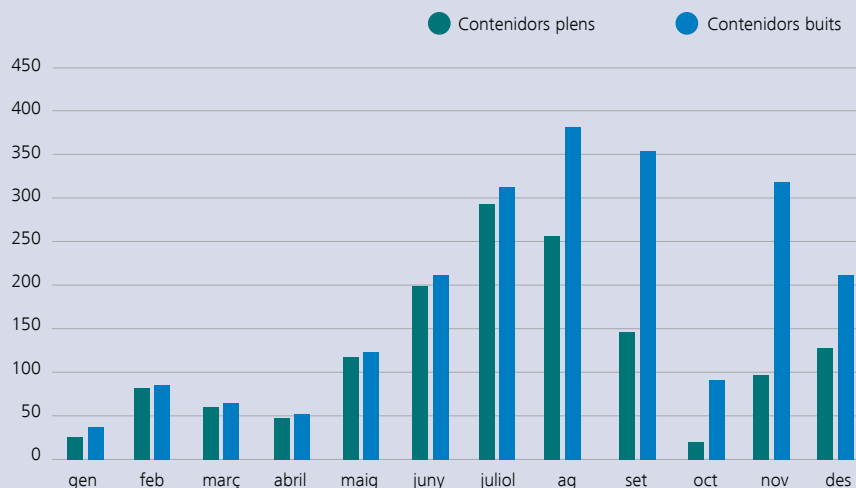
Aquests bons resultats de tràfic fan que els partners del projecte –Renfe, Naviland Cargo i l'Autoritat Portuària de Barcelona– treballin en la posada en

marxa d'una tercera circulació l'any 2011. La nova connexió amb França en ample UIC a través del túnel de Le Perthus, inaugurada el mes de desembre, ha contribuït també a garantir la continuïtat del servei per la millora del temps de trànsit.

El projecte Barcelyon està subvencionat pel programa Marco Polo de l'any 2008 i per a l'exercici 2010 s'espera l'obtenció de 20.000 euros de subvenció.



### TRÀFIC SERVEI BARCELYON 2010





## FERRMED

L'APB és membre actiu de l'associació FERRMED, que té per finalitat la promoció de l'eix ferroviari europeu per a mercaderies Mediterrani occidental–Roine–Rin–Escandinàvia, entre Algesires i Estocolm. En els darrers anys FERRMED ha centrat la seva activitat a fer un gran estudi global, d'oferta i demanda, tècnic i socioeconòmic, amb l'objectiu de proposar les inversions més urgents al corredor i la declaració de l'eix com a projecte prioritari per part de la Comissió Europea, en l'actual revisió de la xarxa transeuropea de transports. Per executar-lo s'ha comptat amb el suport econòmic i logístic de la Comissió Europea i de diversos governs nacionals i regionals.

Una vegada acabat l'estudi, aquest any FERRMED ha treballat en la divulgació de les conclusions i recomanacions, les quals posen de manifest la rellevància i justificació socioeconòmica i mediambiental de l'eix per al conjunt de la Unió Europea i en especial per fer d'Espanya, juntament amb el sud de França, una plataforma logística intercontinental de primer ordre.

En el marc de les Jornades TEN-T 2010, que han tingut lloc a Saragossa

el 8 i 9 de juny, FERRMED ha exposat la posició de l'associació en relació amb els criteris per definir la xarxa transeuropea ferroviària principal, mitjançant la implantació progressiva dels nomenats estàndards FERRMED (trens de 1.500 metres, unificació dels diferents gàlils, dels diferents amplituds de via, dels sistemes d'explotació...) i amb la inclusió de les línies principals que encara no han estat declarades com a projectes prioritaris, com és el cas del corredor mediterrani. Es preveu que durant el 2011 la Comissió resolgui sobre la configuració del sistema de transports europeu.

## Zona logística a Tanger Med

L'expansió del *hinterland* del Port també preveu incrementar la seva presència a la ribera sud del Mediterrani. El 4 d'abril del 2008 CILSA, la societat que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Barcelona, i el port de Tanger Med van signar un acord de col·laboració per potenciar les relacions entre els dos ports, el qual estableix que el Port de Barcelona desenvoluparà una zona logística al port marroquí, que doni servei a importadors i exportadors globals, a més d'operadors que moguin la mercaderia de tercers, entre Espanya i Marroc. El port barceloní té l'opció d'explotar 10 hectàrees dedicades a la logística, repartida en 5 hectàrees a la Zona Franca Logística i 5 hectàrees a la zona del port sec de Tanger Med.

## Zona logística a Radés

A Tunísia, el Port de Barcelona i CILSA promouen una altra iniciativa similar, amb l'opció d'explotar una zona logística al port de Radés, un dels més importants del país, situat a escassos 9 quilòmetres de Tunis.

Tan aviat els factors econòmics siguin favorables, CILSA desenvoluparà una zona d'activitats logístiques seguint el model de la ZAL de Barcelona i de Tolosa. Una superfície de fins a 46 hectàrees dedicada a la logística, amb instal·lacions per a magatzems i oficines per proveir de serveis logístics, d'emmagatzematge i distribució les empreses importadores o exportadores i per a aquelles que operen la mercaderia en nom d'altres: transitaris, operadors logístics, consignataris...

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

## Actuacions al foreland

Al *foreland* estratègic el Port de Barcelona i CILSA col·laboren al mercat xinès mitjançant la comercialització de la Zona d'Activitats Logístiques de Nanjing, la segona ciutat més important de la regió després de Xangai. Nanjing és un dels ports més importants del curs interior del riu Yangtsé i l'últim que permet l'accés de vaixells de gran calat, fet que el converteix en un port de transbordament. La seva zona logística ofereix 220.000 m<sup>2</sup> de magatzems i 16.000 m<sup>2</sup> d'oficines i s'integra en el conjunt format per la terminal de contenidors, una zona duanera i una zona franca.

Un altre enclavament estratègic que comercialitza CILSA és la ZAL de Veracruz. A part de tenir el port marítim comercial més important de tot Mèxic, és el port natural de la capital i el punt de connexió



entre Amèrica Llatina i Amèrica del Nord. Es desenvoluparan 300 hectàrees de zona logística al recinte fiscal, amb connexió a terminal ferroviària i amb accessos a les autopistes.

Amb l'objectiu d'oferir el camí més operatiu quant a temps i cost entre la 'fàbrica del món', Àsia, i la concentració del consum, Europa i Amèrica, el Port de Barcelona es posiciona en aquests enclavaments del *foreland* estratègic i s'integra en el gran corredor marítim de l'eix canal de Panamà, estret de Gibraltar i canal de Suez.

### Estreta col·laboració amb el mercat xinès

La importància del comerç marítim mundial i dels intercanvis comercials entre Europa i Àsia han situat la Mediterrània i els seus ports (Barcelona n'és un exemple) com a enclavaments estratègics des dels quals configurar noves cadenes logístiques eficients i competitives cap a Europa i al nord d'Àfrica.

L'estreta col·laboració amb Casa Àsia ha permès al Port de Barcelona aprofitar el coneixement i els contactes institucionals i empresarials d'aquesta

institució i col·laborar en la promoció i l'organització d'activitats orientades a un coneixement millor i a estrènyer les relacions entre ambdós continents. En aquest sentit, durant l'any 2010, Casa Àsia ha fet l'estudi Anàlisi del potencial dels ports del Mediterrani espanyol com a porta d'entrada de Xina a Europa, i l'ha presentat al mercat xinès, amb motiu de l'Expo de Xangai 2010.

El Port de Barcelona ha continuat patrocinant la càtedra de Logística de la China Europe International Business School (CEIBS), fruit del conveni de col·laboració vigent entre ambdues entitats. La CEIBS, ubicada a Xangai, ha estat considerada com una de les tres millors escoles de negocis d'Àsia en els darrers sis anys i la dissetena del món (classificació *Financial Times*, 2010). El principal objectiu de la presència del Port de Barcelona a la CEIBS és aprofundir els coneixements sobre el mercat xinès, que és prioritari, a través de la impartició de seminaris i de treballs de recerca relacionats amb la gestió i el funcionament, i les pràctiques d'innovació de la cadena de subministrament en els fluxos de comerç entre Àsia i Europa.

### Presència a les organitzacions

L'estratègia de posicionament estratègic del Port de Barcelona es reforça a través de la presència activa en altres organitzacions internacionals de l'àmbit portuari i del comerç internacional. Una presència que permet conèixer les darreres tendències en aquests àmbits i actuar com a lobby davant decisions que afecten directament el Port.

Enguany el Port de Barcelona ha mantingut la vicepresidència de l'Associació Internacional de Ports (IAPH, International Association of Ports and Harbors), assumida el 2009 i per un període de cinc anys, després dels quals podrà assolir la presidència durant dos anys. A l'IAPH el Port també ostenta la vicepresidència del Comitè de Facilitació del Comerç i els Port Community Systems (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).

A més, a través de l'IAPH el Port de Barcelona participa en l'Organització Mundial de Duanes (World Customs Organisation) i al Centre de Nacions Unides per a la Facilitació del Comerç i el Comerç Electrònic (UN/CEFACT, United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business).

Pel que fa a l'àmbit europeu, durant aquest exercici el Port de Barcelona ha continuat amb la presidència del Comitè d'Intermodalitat i Logística de l'Organització Europea de Ports (ESPO, European Sea Ports Organisation) assumida el 2008. Aquesta organització actua com a lobby d'influència dels ports europeus en les decisions sobre temes marítics i portuaris de la Comissió Europea. A través d'aquesta participació, el Port ha tingut la possibilitat d'influir i de seguir molt de prop el procés de la redefinició de la nova xarxa de transports europea i les noves polítiques de transport de la Unió Europea.

En referència als creuers, el Port de Barcelona ostenta la vicepresidència de MedCruise –l'associació de ports creuerístics del Mediterrani–, que celebrarà eleccions al Comitè de Direcció l'any 2011.







### DIRECCIÓ DE DESENVOLUPAMENT DE NEGOCI

La Direcció de Desenvolupament de Negoci (DDN) ha dirigit els seus esforços a donar a conèixer als clients i usuaris del Port de Barcelona els serveis i les eines orientades a millorar la seva logística, així com la fiabilitat i traçabilitat del pas de les mercaderies pel Port.

### Punt d'informació, atenció i gestió de reclamacions

El Servei d'Atenció al Client (SAC) ofereix als usuaris del Port de Barcelona un punt d'informació i d'atenció de reclamacions sobre el funcionament de la logística, el transport de mercaderies, les infraestructures, els circuits documentals i els processos físics en la Comunitat Portuària de Barcelona. Els canals més utilitzats són el telèfon (línia 902 22 28 58) i el correu electrònic (sac@portdebarcelona.es).

Durant aquest exercici el SAC ha atès un total de 512 consultes i reclamacions de forma completament personalitzada, un 48% més que l'any anterior.

Quant a la tipologia de les consultes i reclamacions tractades el 2010: un 31% sol·licitaven informació general sobre el Port (horaris, magatzems, línies regulars, incidències a la Comunitat Portuària...); un 20,5%, sobre el procés físic en la cadena logística (incidències en el transport terrestre, marítim o en l'operativa portuària); un 17%, sobre el cost de la factura logística; un 10,5%, sobre la integritat de la mercaderia (possibles casos de danys a la mercaderia produïts al Port, sia a l'origen sia al destí), i la resta, un 20,5%, sobre conceptes variis.

### Cadenes Logístiques

Aquesta eina de la DDN té com a objectiu posar a l'abast de les empreses (exportadores, importadores, fabricants i/o distribuïdores) tots aquells serveis d'informació i assessorament directe i personalitzat, relacionats amb el Port de Barcelona, que ajudin a millorar la seva competitivitat.

Els serveis més destacats de Cadenes Logístiques són: els estudis d'emissions de CO<sub>2</sub> per a una cadena logística

determinada; els estudis de cost de la factura portuària; l'assessorament i mediació en conflictes amb operadors; l'assessorament sobre el Pla de qualitat i les seves garanties; la informació sobre els canvis de les taxes portuàries, les línies marítimes regulars i els serveis de *short sea shipping* del Port de Barcelona; la informació sobre les terminals marítimes interiors, els serveis ferroviaris, així com els serveis de traçabilitat a través de Portic, la plataforma electrònica del Port. Mentre que els serveis d'informació aporten transparència i coneixement als clients, els serveis d'assessorament permeten analitzar les seves necessitats logístiques per tal d'oferir-los solucions adaptades.

Durant aquest primer any de funcionament de Cadenes Logístiques, s'han dut a terme més de 60 visites personalitzades a empreses de Catalunya.

### Formació al client

En l'exercici 2010 el Port de Barcelona ha reorientat el ja existent pla de formació ForMar per tal d'adaptar-lo a les necessitats del mercat. Això ha significat dirigir-lo en exclusiva al client final del Port, entès com el propietari de la mercaderia. Amb aquesta nova direcció de ForMar el Port de Barcelona vol aportar el màxim de transparència i d'informació a la gestió logística dels seus clients.

Els cursos organitzats per la DDN han reunit un total de 588 assistents de 321 empreses. Entre les accions formatives més destacades de l'any figuren:

- Barcelona al servei del mercat xinès.
- Serveis d'Inspecció Fronterers al Port de Barcelona.
- Jornada OEA (operador econòmic autoritzat), dirigida als socis de Transprime.
- Operacions triangulars en el comerç Internacional, dirigida als socis de l'AFYDAD (Associació Espanyola de Fabricants i Distribuïdors d'Articles Esportius), i que ha comptat amb l'assistència de representats de les principals marques del sector de calçat esportiu.

## PROMOCIÓ COMERCIAL

L'exercici 2010 ha significat l'inici d'una recuperació, però lenta i que encara posiciona el Port de Barcelona en xifres corresponents a l'any 2005. En tot cas, l'evolució positiva de la majoria de productes ha acompanyat la tesi de la importància d'impulsar la promoció, de manera que aquest s'ha distingit per haver estat l'any amb més accions comercials dels darrers temps.

El Departament Comercial del Port de Barcelona ha continuat la línia marcada l'exercici anterior de donar suport als seus clients i en especial als més estratègics. Amb aquest objectiu s'ha reforçat l'estructura del departament, i així s'ha pogut garantir un contacte més eficient i més proximitat als principals clients: armadors, consignataris, transitaris i usuaris finals. Només d'aquesta manera es pot conèixer de primera mà la seva evolució i les perspectives de futur, per tal de dissenyar accions que facilitin i millorin la seva activitat. La voluntat del Port en l'àmbit promocional és poder donar cobertura a tots els seus operadors perquè aquests puguin desenvolupar la seva tasca comercial en les millors condicions.

Igual que l'any anterior, les accions comercials s'han dividit clarament en dos tipus: les que han repercutit directament sobre els clients, cas dels convenis per bonificació de càrregues,

que s'han mantingut en aquest període; i les actuacions pròpies de promoció comercial, cas de la presència a fires i congressos, així com la participació a fòrums i conferències especialitzades.

### Presència a fires i congressos

La decisió sobre la presència en les diferents cites del panorama firal es fa després d'una curiosa valoració de l'oferta global i la selecció final es focalitza en els àmbits més propis del Port (de productes específics) i també els més genèrics, com ara la logística, el transport i el shipping. Ara bé, la restricció pressupostària ha estat de nou decisiva a l'hora de dimensionar la participació amb stand.

La gran cita europea de la logística d'aquest any ha estat el **SITL** de París. Per al Port de Barcelona el mercat francès s'ha convertit en preferent i per aquest motiu s'ha fet un important desplegament al saló parisenc, per donar-hi a conèixer l'oferta de serveis específica. El producte més demandat ha estat el ferroviari, Barcelyon, que confirma així que s'ha convertit en una alternativa real per poder fer arribar mercaderies al principal nucli logístic francès, Lió.

L'altre producte que s'hi ha potenciat ha estat el *short sea shipping*, en continu creixement i avalat per la capacitat del Port de Barcelona per arribar amb solvència als països de la conca

mediterrània, és a dir, en temps i qualitat adequats.

En el continent americà el Port ha estat present en la segona edició de la fira **Intermodal**, de Sao Paulo, on s'han consolidat contactes en un mercat com és el brasiler, que pràcticament no ha notat la crisi. Així, les reunions amb armadors i operadors logístics han donat una perspectiva de creixement continuat per als propers 8 o 10 anys.

El mercat xinès, malgrat l'afectació per la crisi, ha continuat sent un dels primers focus d'atenció del Port de Barcelona, ja que presenta el volum més gran de negoci. La focalització sobre actuacions dirigides al mercat asiàtic i, en concret, al xinès ha tingut la seva continuïtat amb l'aplicació del conveni de col·laboració amb la WCA Family i la China International Freightforwarders Association (CIFA).

Així, doncs, aquest 2010 s'ha celebrat per primera vegada a Barcelona la trobada europea d'aquesta xarxa de transitaris, a través de dues conferències: la **Sinoconference Europe** i la **WCAPN & PLA Conference**. Aquestes cites, que han comptat amb el suport de Port de Barcelona i d'ATEIA, han permès portar una delegació de més de 100 empreses xineses i altres d'asiàtiques per establir nous contactes amb el sector transitari local.

El tancament anual de les grans fires s'ha fet, com es habitual, el mes de juny a Barcelona amb la gran cita nacional de la logística i el transport, el **Saló Internacional de la Logística (SIL)**. La presència del Port s'ha ampliat, tal com s'ha fet els darrers anys, amb la participació a les trobades i conferències que se celebren en el marc del saló, en especial al Fòrum de la Mediterrània.

Pel que fa a productes específics, destaca l'habitual presència del Port de Barcelona a la fira internacional més important del sector de creuers, la **Seatrade Cruise Convention** (Miami), així com a la **Seatrade Med**, que se celebra al Mediterrani en anys alterns i que en aquesta ocasió ha tingut lloc el mes de desembre a Canes.

El Port de Barcelona ostenta la vicepresidència de MedCruise, l'associació de ports de creuer del Mediterrani, que el 2011 celebrarà eleccions al Comitè de Direcció. Durant aquest exercici el



Port de Barcelona ha pres part en dues assemblees generals d'aquesta associació: una a Constanza (Romania) i una a Canes, coincidint amb el Seatrade Med.

D'altra banda, **Fruitlogística**, la principal cita del sector de la fruita, s'ha convertit en un clàssic al qual no es pot deixar d'assistir. El 2010 el Port de Barcelona hi ha participat per primer cop amb un estand propi, sota el paraigües de PRODECA, compartit amb la Barcelona Reefer Terminal (BRT).

Malgrat que al Port l'any s'ha tancat pràcticament pla en el tràfic d'aquests productes –amb un inapreciable descens més atribuït al posicionament de la competència que a la mateixa evolució del mercat–, hi ha una sensació general de recuperació del sector que en aquesta edició s'ha reflectit en l'optimisme de productors i operadors. A més, en el cas de Barcelona, l'expectativa de construcció d'una nova terminal ha aixecat molt d'interès.

La trobada anual del sector cafeter ha estat el **Congrés Nacional del Cafè**, celebrat a Tenerife. Ha tingut un format diferent al que havia tingut fins ara, amb *workshops* de formació afegits a les habituals assemblees de les diferents associacions. A l'assemblea d'ANCAFE s'ha proposat el Port de Barcelona com a representant en el Comitè Logístic de la European Coffee Federation.

Durant l'exercici 2010 s'han dut a terme, també, altres accions comercials i s'ha pres part en iniciatives promocionals que inclouen tots els àmbits d'actuació del Port i entre les quals destaquen: el 1r Congrés Internacional de la Fruita Dolça de Catalunya (a Lleida); la Setmana d'Egipte a Espanya; la presentació dels serveis intermodals del Port de Barcelona a Valladolid; la fira Fruit Attraction; la Med Freight Conference, i la UIC Conference.



# 1.6.

## Empreses participades

### CENTRE INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

Centre Intermodal de Logística, S.A. (CILSA) és la societat que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona (ZAL) i ha contribuït a la seva consolidació durant 20 anys d'activitat. Actualment es troba en una nova etapa d'especialització, amb productes específics per als diferents àmbits d'actuació de les empreses instal·lades en els seus espais.

Entre els productes que han millorat els darrers anys l'oferta de la ZAL i l'han feta més competitiva, destaquen:

- **Plataforma d'Alta Rotació Marítima (PARM).** Una solució logística pensada per facilitar les operacions especialitzades en

mercaderies amb origen i/o destí marítim, així com en productes d'alta rotació marítima. Els beneficis radiquen en la reducció de costos de transport i manipulació (en el canvi de contenidor a camió, amb la consolidació de diversos contenidors en un camió o la reducció de la longitud de les rutes) i la millora del nivell de servei (a través de proximitat física al client o termini de resposta immediat, entre d'altres). Des d'un principi les empreses que s'instal·laven a la ZAL havien de tenir un determinat percentatge de tràfic marítim intercontinental. Gradualment, i amb aquest tipus de productes, aquest tràfic ha adquirit un protagonisme encara més gran. Tant és així que el Punt d'Inspecció Fonterer (PIF) del Port de Barcelona està situat als espais d'aquesta àrea logística.

- **Ready 2 Use - Logística integral immediata.** Amb aquest producte la ZAL permet flexibilitzar els espais, de manera que el client paga per allò que fa servir, sempre que hi hagi disponibilitat de superfície. És la resposta eficient a situacions de puntes d'estoc, estacionalitat, compromisos, campanyes...
- **Logirail - Nau logística amb accés ferroviari.**
- **Slinky – Emmagatzematge i logística per a la venda en línia.** Com a resposta al creixement exponencial i a la flexibilitat que necessiten les empreses de venda per Internet.

Una altra iniciativa fruit de l'experiència a la ZAL és la concentració de serveis a l'edifici Service Center, que dona resposta a 6.000 treballadors, i l'oferta de tecnologies de la informació (TIC) de darrera generació per als diferents operadors instal·lats als seus terrenys. Amb la gestió de diversos serveis comuns, CILSA busca generar sinergies i aconseguir economies d'escala, un equilibri entre client i servei que ha de resultar en la constitució de la veritable ZAL del segle XXI: una ciutat dedicada a la logística.

Els projectes que CILSA desenvolupa sempre s'han fonamentat en criteris de sostenibilitat social, mediambiental i laboral. És a dir, des dels seus inicis el 1992 la ZAL del Port de Barcelona es mou en l'àmbit de la responsabilitat social corporativa (RSC) i això, entre altres exemples, es reflecteix en polítiques i mesures que afavoreixen la conciliació de la vida familiar i professional –com ara la posada en marxa de l'Escola Infantil Simphonie- o asseguren la prevenció de





salut i benestar físic i psíquic –com ara espais esportius o el centre de revisions mèdiques de FREMAP.

Pel que respecta a la xarxa internacional, durant aquest exercici s'ha fet la transferència del coneixement i saber fer logístic adquirit a Barcelona a la ZAL Toulouse. Situada dins de la terminal marítima de Toulouse (tmT), aquesta plataforma logística i de serveis té per objectiu facilitar el comerç marítim



internacional a través del Port de Barcelona als importadors i exportadors de la regió Midi-Pyrénées i la seva àrea d'influència.

CILSA ha tancat el 2010 amb un 85% del territori que gestiona comercialitzat i la resta en negociació. Es preveu que l'ocupació total de la ZAL coincideixi amb la posada en marxa de la nova terminal de contenidors del Port de Barcelona.

Amb la culminació de la ZAL el Port haurà generat l'espai i les condicions que li permetran situar-se entre els cinc primers ports d'Europa, a més de consolidar-se com la gran porta d'entrada de les mercaderies asiàtiques del sud del continent europeu.

### CONSULTORIA ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Al llarg d'aquest exercici, Ili Logística Internacional ha prosseguit els treballs iniciats el 2009 a l'àrea del Magrib (a Algèria i a Tunísia), a través de l'establiment de contractes en qualitat d'expert de la Comissió Europea. Aquest coneixement de la regió ha permès així mateix a l'ILI realitzar una anàlisi de la viabilitat d'implantar una línia marítima de tràfic ro-ro entre Algèria i el Port de Barcelona,

i ha contribuït a la presa de decisions del Port sobre el projecte.

També al Magrib, i juntament amb l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), l'ILI ha signat un contracte de 3 anys de durada per assessorar la Société d'Aménagement de la Zone Portuaire de Tanger ville (SAPT) en la fase de concepció i posada en marxa del projecte de port-ciutat que ha endegat. Segons l'acord, ambdues entitats desenvoluparan el paper de consultor de capçalera i mantindran reunions periòdiques amb els responsables de la SAPT i amb els diferents grups de consultors contractats, a fi de poder avaluar i contrastar els resultats que vagin generant a partir de l'experiència adquirida en el projecte de Barcelona.

Per tal de dur a terme aquest assessorament, l'ILI ha previst coordinar la participació d'un conjunt d'experts del màxim nivell que han intervingut en els diversos aspectes que comporta un projecte com el del Port Vell, que en el seu moment va involucrar diverses institucions i organismes de la ciutat en la seva concepció i desenvolupament.

En l'àmbit de l'Amèrica Llatina, l'ILI ha signat un conveni amb el Ministeri de Coordinació de la Producció, Ocupació i



Competitivitat de l'Equador, que preveu per a un període de 4 anys el suport de la ZAL i de l'ILI en un conjunt de projectes relacionats amb les infraestructures, la logística i el transport al país. Els primers treballs es concreten a través de la signatura d'un conveni específic i consisteixen en l'assessorament en les negociacions amb inversors orientades a la concessió del port i de l'aeroport, en la realització de l'estudi de viabilitat de la ZEDE (Zona Especial de Desenvolupament Econòmic) de Manta i en el desenvolupament del Pla Nacional d'Infraestructura Logística de l'Equador.

L'ILI ha participat igualment en altres projectes de plataformes logístiques al Brasil (a Juazeiro i Vitoria da Conquista) i a Mèxic (a Veracruz) i ha obert perspectives de noves col·laboracions a la regió.

### ILI FORMACIÓ

En el marc de la seva col·laboració amb la Universidad Anáhuac México Sur, ILI ha dut a terme el 2010 les següents accions formatives:

- 3 mòduls de logística impartits a la universitat esmentada, a Mèxic DF.
- 1 mòdul de logística impartit al Service Center de la ZAL del Port de Barcelona, per a un grup d'alumnes acompanyat per Alfredo Nava, director de Maestrías.
- Curs Autoritas de *short sea shipping* (SSS), el mes de maig.

Durant aquest exercici també s'han desenvolupat dues edicions (febrer i octubre) del Màster en Logística i Comerç Internacional ILI – Universitat Abat Oliba CEU i un curs de gestió de magatzems i

inventaris, de 15 hores, per a la Cambra de Comerç de Barcelona.

Subvencionats pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, ILI Formació ha organitzat els cursos Logística i transport internacional, de 140 hores lectives presencials, i Magatzematge i manipulació de mercaderies perilloses, de 60 hores presencials.

A més, s'ha elaborat la memòria justificativa del Màster en Logística i Comerç Internacional ILI-Abat Oliba CEU, per a la seva certificació en l'Espai Europeu d'Educació Superior, i s'ha preparat la documentació per al Màster en Logística i Comerç Internacional de doble titulació entre ILI-UAO i l'Institut d'Administración des Entrepises de la Université Montesquieu Bordeaux IV.

### FUNDACIÓ CARES

La Fundació Cares (Centres d'Alt Rendiment Empresarial i Social) és una entitat creada per a la inserció laboral de col·lectius discapacitats i en risc d'exclusió (principalment retard mental i/o malaltia mental) a través de la realització d'operacions de suport logístic i productiu per a d'altres empreses.

Els patrons de la fundació són CILSA, CTC-BPO, ADES (Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social), Proseguir i Concatet-Vanture. L'Autoritat Portuària de Barcelona (APB)



hi participava indirectament via CILSA des de la creació de l'entitat l'any 1998, però el juny de 2010 va decidir entrar-hi com a patró directe i amb un representant.

El 31 de desembre del 2010 la fundació comptava amb 228 llocs de treball, un 17% més que l'any anterior, i l'Empresa d'Inserció Codec (participada i gestionada per Cares) en tenia 50.

El 2010 ha estat un any de consolidació de l'activitat de gestió de picking a magatzems a temperatura controlada, ja que s'han iniciat tres nous projectes a Sant Cugat, Getafe i Tres Cantos (Madrid). Cares també ha posat en marxa un nou projecte d'embalatge d'aliments a Sant Esteve Sesrovires i ha participat en la creació de 30 llocs de treball per a persones discapacitades a l'empresa ordinària a Aldaia (València), amb l'execució del projecte social. El mes d'agost s'ha signat un acord amb la fundació ASPROSEAT per a la gestió conjunta d'un projecte de manipulacions.

Les activitats predominants a Cares aquest any han estat de suport logístic -com ara emmagatzematge i *picking*, manipulacions per a embalatge i logística inversa- i de suport productiu, com ara d'acoblament, i ha gestionat 70.000 m<sup>2</sup> d'instal·lacions, 18.200 dels quals són a la ZAL Barcelona i a la ZAL Prat.

La Fundació Cares i Codec han obtingut en conjunt uns ingressos totals de 10,15 milions d'euros, un increment del 31% respecte l'any anterior, i un excedent positiu a ambdues entitats, segons les dades provisionals pendents de tancament.

Pel que fa a la promoció, s'ha editat el butlletí informatiu trimestral Infocares, s'ha promocionat la participació de discapacitats a la tercera edició dels Premis Antàrtics de Ciència, Tecnologia i Medi Ambient per a científics joves (convocats per la Universitat Internacional de Catalunya) i s'han signat acords de col·laboració amb el Departament de Desenvolupament de Negoci de l'APB. La fundació, que apareix a la guia Logisnet, ha estat present al Saló Internacional de la Logística de Barcelona (SIL) amb una ponència a la XVI Jornada Corresponsables i ha presentat, també, una ponència a la VIII Jornada de Prevenció de Riscos Laborals i Responsabilitat Social Corporativa per a la Comunitat Portuària.



Durant aquest exercici s'han dut a terme diversos cursos i actuacions de formació: sobre operacions i organització de magatzems a l'ICIL, de primers auxilis i extinció d'incendis, formació continuada sobre riscos, de manipulador d'aliments, en discapacitat psíquica per a monitors d'empresa ordinària, de gestió d'equips per a caps de servei i monitors de la fundació i cursos de conductor de bolquets elevadors.

L'entitat ha seguit molt activa quant a accions socials, entre les quals destaquen les xerrades als pares sobre trastorns de conducta i patologia dual, i la participació en el desenvolupament

de la Fundació Logística Justa i el patronat de FUSEAT (Fundació Privada Serveis d'Atenció Tutelar). D'altra banda, pel que fa al vessant esportiu, l'equip de futbol sala del Club Esportiu Cares ha continuat la participació a la segona divisió de la Lliga Catalana de l'Acell (Federació Catalana d'Esports per a Disminuïts Psíquics) i l'equip de petanca ha jugat a la primera divisió de l'Acell.

A l'acte de Nadal de l'entitat amb els treballadors es van entregar plaques commemoratives a 13 persones que han complert 10 anys de treball a la Fundació Cares.





## FUNDACIÓ LOGÍSTICA JUSTA

La finalitat de la Fundació Logística Justa (FLJ) és la cooperació internacional per al desenvolupament i el foment econòmic del comerç just i l'economia social, a través de l'optimització del procés logístic, amb l'objectiu de potenciar l'avenç i la sostenibilitat dels productors de les comunitats dels països més desfavorits.

El patronat de la fundació –que des dels inicis manté un conveni de col·laboració amb el Port de Barcelona– està format per Global Humanitaria, Fundació Cares, CTC Ingenieria Dedicada, ADES (Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social), Fundació Seur i Fundació SEMG Solidària.

### Cooperació internacional i trading social

Logística Justa ha signat acords de col·laboració amb diverses entitats, entre les quals hi ha Bombers Units sense Fronteres (BUSF), per donar suport logístic als seus enviaments. Entre les actuacions específiques de **cooperació internacional** empreses aquest exercici, destaquen les següents:

- BUSF: donació de 14 ambulàncies al Perú i 2 ambulàncies a Haití.
- Universitat d'Alcalà: enviament de material sanitari a la Universitat Autònoma Nacional de Nicaragua.
- FISC (Fundació Internacional Solidaritat Companyia de Maria): enviament d'un contenidor de 40 peus de material sanitari, escolar i joguines a Managua (Nicaragua).
- FAPCI (Fundació d'Ajuda i Promoció de les Cultures Indígenes): enviament d'un contenidor de 40 peus amb material sanitari, escolar i joguines a L'Havana (Cuba).
- Casa Amèrica Catalunya: enviament i retorn d'una exposició temporal d'obres

d'un grup artesanal de la República Dominicana.

- Fundació La Caixa amb la col·laboració d'InterLibros: recol·lecta de 81.034 llibres per part dels treballadors de l'entitat i enviament a través de Logística Justa a projectes educatius a Veracruz (Mèxic), Hondures i la República Dominicana.
- InterLibros: Enviament de 8 palets amb llibres a Talcahuano (Xile).

Aquest any s'ha realitzat el primer enviament del projecte EnLibrate (promogut per Fundació Seur, Círculo de Lectores i FLJ) a través del qual es van fer arribar 9.430 llibres per al desenvolupament educatiu de 10 pobles de la Municipalidad Distrital de San Damián, de Lima (Perú).

A més, segons les pautes marcades des de la constitució de la fundació, Logística Justa continua amb la incorporació de nous proveïdors en les seves activitats de **trading social**, amb l'objectiu de donar possibilitats a altres grups artesanals dels països del sud de comercialitzar els seus productes en els mercats occidentals en condicions de mercat. Aquest any els països beneficiats, a més dels ja existents (Colòmbia, Bangladesh, Bolívia, Nepal, Vietnam, Cambodja...) han estat l'Índia, amb el treball del nou proveïdor Bhavya Art & Crafts del nord-est de l'Índia, i Ruanda, amb Mille Collines.

Plus Vaishali – Bhavya Art & Crafts és una entitat artesanal especialitzada a treballar la fusta, obtinguda al nord de l'Índia, per crear articles i figures decoratives. D'altra banda, Mille Collines – Kukúa és una entitat d'artesanía africana de Ruanda, els articles de moda de la qual mesclen les tendències més actuals amb les tècniques artesanals més tradicionals d'Àfrica.

Un fet destacable i diferencial per reforçar encara més la cadena de valor del comerç just és que Logística Justa realitza tots els seus treballs de manipulació i embalatge en centres especials d'ocupació per a persones amb discapacitat, amb l'objecte d'afavorir la seva integració laboral i aconseguir sensibilitzar les administracions públiques i privades sobre les possibilitats de desenvolupament dels col·lectius amb més dificultats.

Cada vegada més són les empreses que incorporen la responsabilitat social corporativa (RSC) en les seves estratègies empresarials, amb el convenciment que les bones pràctiques en aspectes socials, mediambientals i/o econòmics formen part del creixement empresarial. Aquesta sensibilitat afavoreix la tendència per la compra ètica, el consum responsable, els plans de millora de la sostenibilitat mediambiental, etc.





## PORT 2000

Aquest any s'ha consolidat la part del front marítim que uneix el Port de Barcelona amb la ciutat a través de la bocana Nord. L'hotel W Barcelona ha esdevingut un dels més sol·licitats de la capital catalana per la seva singularitat; a més, els nous espais públics que s'hi han generat han ofert al ciutadà un canvi i una alternativa a allò que ja existia. La bocana Nord ha esdevingut, així, un nou referent lúdic que completa l'èxit del Port Vell i, en definitiva, dels espais gestionats per la Gerència Urbanística Port 2000.

Aquesta capacitat del port ciutadà de Barcelona per seguir creixent i oferint novetat referma, any rere any, que la convivència de les activitats lúdiques, la cultura, els negocis, els serveis hotelers, els esports, la pesca professional i la reparació d'embarcacions no només és factible, sinó que resulta necessària per a la creació de sinergies i la satisfacció d'empreses i concessionaris, ciutadans i visitants.

En un any que ha tornat a estar marcat per la recessió econòmica, el port ciutadà ha sortit endavant. El bon posicionament i una oferta forta i adequada al moment han permès que es mantinguessin les activitats temporals als espais públics i que les concessionàries consolidessin, unes més que d'altres, les seves expectatives.

Les activitats temporals i les actuacions promocionals que han allotjat el Port Vell i la bocana Nord durant el 2010 han demostrat que cada cop més empreses privades i públiques reconeixen aquests espais com un escenari privilegiat en una ubicació única. Així, per primer cop, hi han tingut lloc esdeveniments com ara el *village* de la Barcelona Harley Davidson; la presentació de la col·lecció de moda Custo Barcelona, amb motiu del saló Brandy; l'exposició lúdica de l'empresa Endesa, amb motiu de la celebració dels cims assolits per Edurne Pasaban; el Road Show de Toni Hawk, patrocinat per Quiksilver; la presentació a nivell peninsular de les noves consoles de Nintendo, i el mercat d'intercanvi sostenible Lost & Found. Però també se n'han repetit algunes de les ja considerades 'clàssiques': la prova puntuable per al Campionat Mundial d'Escalada; el Liceu a la Platja; el Festival



Odissea de música indie; la Festa de l'Aigua; la Festa del Consum Responsable; la Fira del Vi i el Cava; el Circ Raluy; la Travessia Nedant del Port de Barcelona; les regates Zegna, Godó i la Copa Nadal; l'arribada dels Reis de l'Orient; les Havaneres, i les Festes de la Mercè i de la Barceloneta.

En l'àmbit cultural, tant el Museu Marítim com el Museu d'Història de

Catalunya han tingut una vegada més un paper protagonista, malgrat el moment econòmicament complicat. A més, el Port de Barcelona, el Consorci de les Drassanes i el Consorci del Far han continuat unint esforços entorn una sèrie de projectes sobre les activitats relacionades amb el mar. Aquests projectes, vinculats amb plans pedagògics, tenen com a finalitat

### Frequentació Port Vell 2010

Club Natació Barcelona	7.673 socis i 439.303 usos registrats
Museu d'Història de Catalunya	254.285 visitants
Museu Marítim	353.956 visitants (369.501 inclosos actes)
Marina Port Vell	1.677 vaixells de 6 m a 120 m amarrats
Club Natació Atlètic Barceloneta	967.510 usos registrats al recinte
Las Golondrinas	241.670 passatgers
Consorci El Far	79.800 usuaris
Imax Port Vell	192.167 espectadors
L'Aquàrium de Barcelona	1.514.570 visitants
Maremagnum	10.965.818 visitants
Cathelicòpters	15.000 visitants a les instal·lacions



principal la difusió i la preservació dels valors del present i del passat de la cultura marítima, així com afavorir un nou plantejament de les relacions entre la societat civil i el món marítim.

També per tercer any consecutiu el Port de Barcelona ha participat en el programa cultural de les Festes de la Mercè, amb activitats com ara Visita el teu Port en Golondrina i el Joc del Port, que aporten coneixement i dinamisme,

o les maratons de ball lindy i altres modalitats que ofereix la Secció de Ball de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Pel que fa a l'àmbit esportiu de la vela, aquest 2010 ha destacat per la celebració per primera vegada a Barcelona de la regata Audi MedCup, l'arribada de la regata per etapes Vuelta España i, sobretot, la sortida de la segona edició de la Barcelona World Race el darrer dia de l'any.

D'altra banda, Port 2000 es planteja contínuament noves iniciatives i repensa els continguts culturals, socials i de posicionament territorial i internacional del Port de Barcelona. Mostra d'aquesta actitud són el nou moll de Pescadors, que ja camina amb peu ferm, el desenvolupament progressiu de la bocana Nord, d'acord amb les necessitats de la ciutat, i el Port Center com a projecte vertebrador d'aquestes reflexions.

El Port de Barcelona és conscient que per consolidar-se com a escenari privilegiat de la trobada del port amb la ciutat necessita el suport, l'estímul, l'acceptació i la complicitat de tota la societat civil, i orienta la seva estratègia en aquesta línia.

## WORLD TRADE CENTER BARCELONA

El World Trade Center Barcelona (WTC Barcelona) té la voluntat de ser un referent en el mercat immobiliari i en el sector congressual de Barcelona i Catalunya. Per tal que tothom pugui conèixer de forma fàcil i amb un disseny atractiu els productes que el centre de negocis posa a disposició del món empresarial, el 2010 s'ha creat una nova pàgina web: [www.wtcbarcelona.com](http://www.wtcbarcelona.com)

WTC Barcelona ha acabat l'exercici amb un 94% d'ocupació dels 40.000 m<sup>2</sup> d'oficines de lloguer de què disposa. Les dues operacions immobiliàries més destacades han estat les pròrrogues dels contractes signats amb les empreses Regus i VF, amb 1.290 i 1.200 m<sup>2</sup> ocupats, respectivament dins de l'edifici. Un exemple més de la confiança que mostren les empreses amb el WTC Barcelona és l'ampliació d'espais que al llarg d'aquest any han formalitzat Hotelbeds, Gesintel, Vacaciones Edreams, Lloyd's Register i Commerccat. D'altra banda, Palace Creations i The Competitiveness Institute s'han incorporat a la llista de companyies que decideixen instal·lar-se al complex.





Pel que fa referència a l'àrea comercial, aquest any s'hi han instal·lat dues noves empreses que incrementen l'oferta complementària per als usuaris i treballadors del WTC Barcelona: el centre de salut i bellesa El Jardí del Benestar i EC.NET, una consultoria informàtica i de telecomunicacions que ofereix suport tècnic i proximitat per a la compra de materials i consumibles.

Al Centre de Congressos del complex s'han celebrat 281 esdeveniments empresarials, amb poc més de 43.000 assistents. Aquesta xifra representa un augment del 5% d'actes i del 10% d'assistents respecte els resultats obtinguts el 2009.

L'acte més rellevant que s'ha celebrat a les instal·lacions ha estat el SINO European Conference, organitzat per l'Associació de Transitaris Internacionals de Xina –sota el lideratge del Ministeri

de Comerç de la Xina i en representació de la indústria de transitaris nacional– i la WTCA de Xarxes Logístiques –l'organització mundial més poderosa per a transitaris independents. L'Autoritat Portuària de Barcelona ha patrocinat aquest congrés, celebrat entre el 13 i el 16 de juny del 2010.

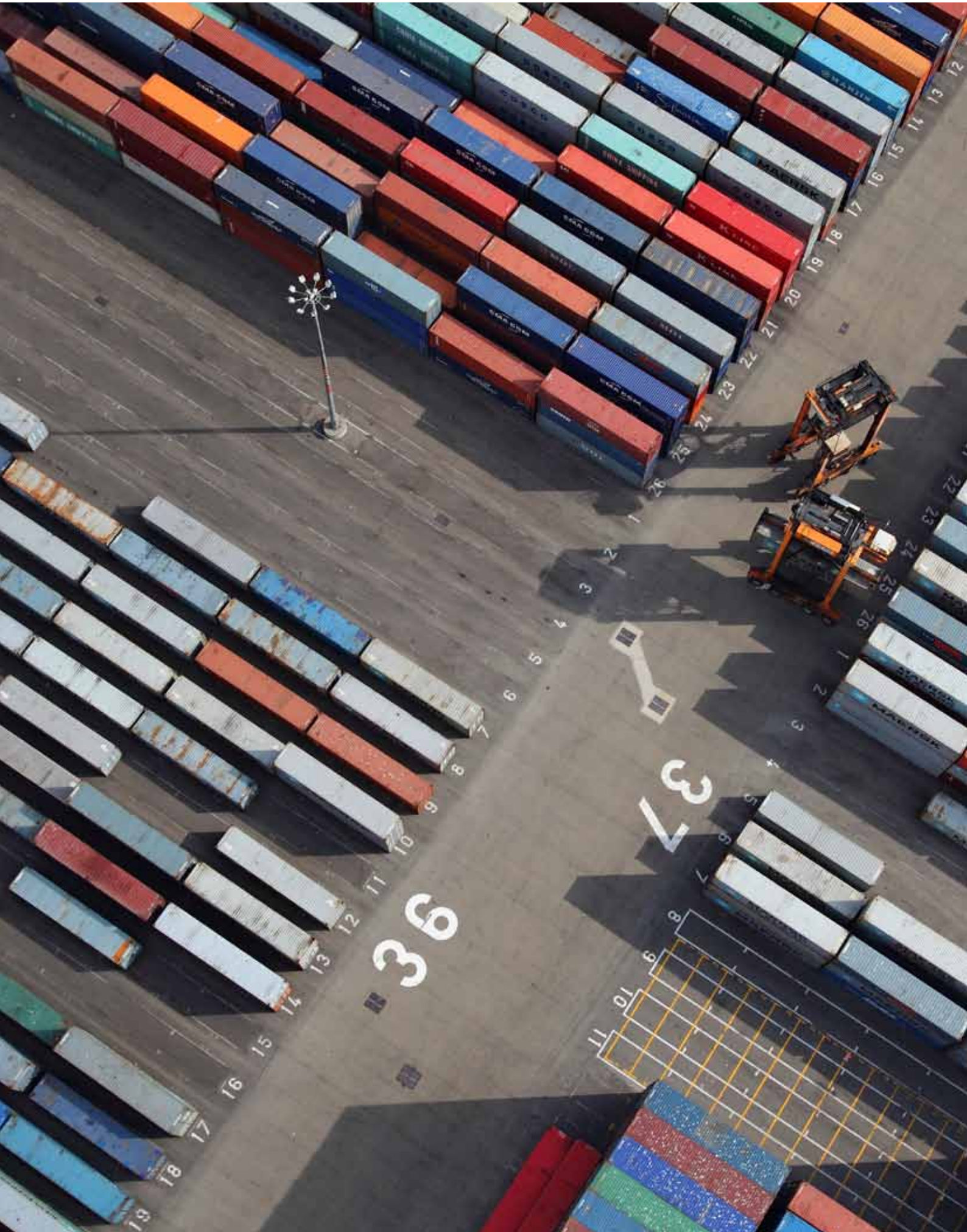
El WTC Barcelona també ha allotjat el Congrés Internacional de Dones Directives, l'ACM Recommender Systems i la VIII Jornada del Consell Català de Formació Professional, a part de moltes altres organitzacions que l'han triat per organitzar reunions o actes empresarials, com són ara Novartis, Nissan, Bosch, l'Ajuntament de Barcelona o T-Systems Deutsche Telekom.

Aquest any el centre de negocis ha realitzat un conjunt de millores per mantenir intacte l'aspecte d'edifici emblemàtic i modern. S'ha netejat la

façana de la planta baixa i de l'àrea comercial del complex i, a més a més, s'ha iniciat la substitució dels gasos refrigerants R22 pels R407 lliures de clor de les màquines de producció de climatització de WTC Barcelona. Aquesta última actuació ajudarà a reduir les emissions a l'atmosfera i a seguir amb les normatives desenvolupades pel Protocol de Kyoto.

L'eficiència energètica és una peça clau en el model de desenvolupament sostenible del WTC Barcelona. Així, durant el 2010 s'han automatitzat l'encesa i l'apagada de la il·luminació, mitjançant detectors de presència de les zones d'accés restringit del centre, com ara els magatzems i espais tècnics, fet que disminueix el consum energètic i augmenta el rendiment de les instal·lacions, la seva competitivitat i la cohesió social.







# 2.

## Evolució del tràfic

- 62 Contenedors
- 63 Sòlids i líquids a granel
- 64 Vehicles
- 65 Transport ferroviari
- 66 Nou impuls al *short sea shipping*  
Rècord de passatgers  
Creuers

# 2.

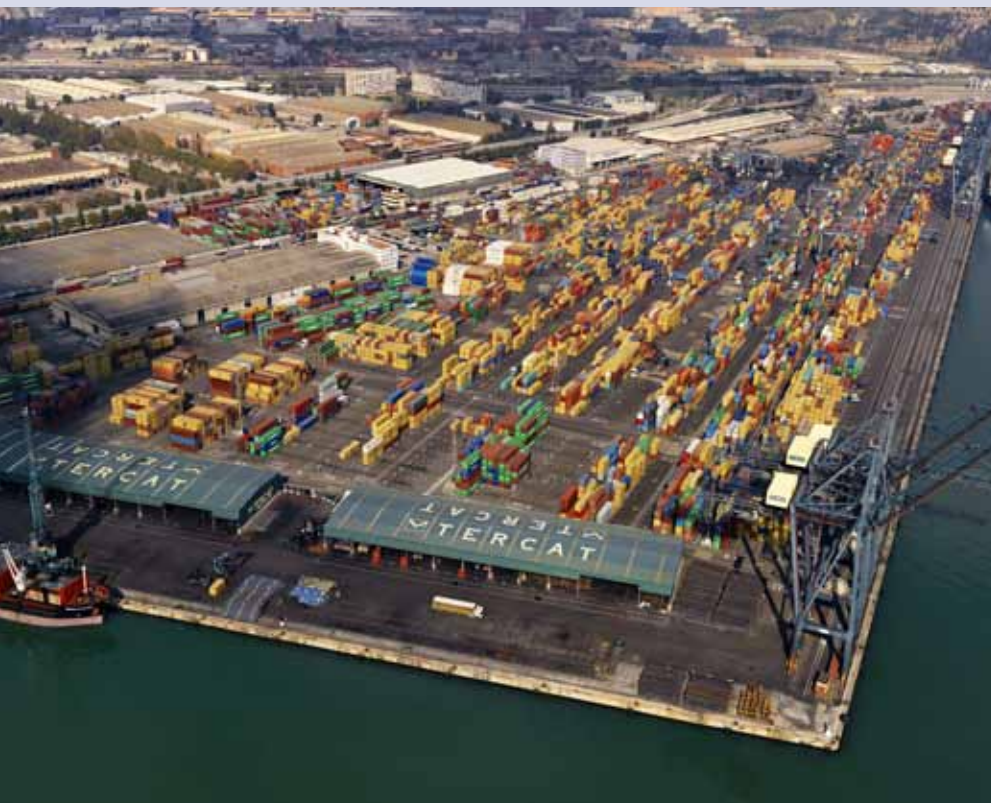
## Evolució del tràfic

El Port de Barcelona ha completat l'exercici 2010 amb un creixement molt notable dels fluxos de comerç internacional, especialment en l'apartat de càrrega transportada en contenidor. Segons les dades acumulades fins al mes de desembre, les terminals de contenidors del recinte portuari han registrat un increment del 21% en els tràfics d'exportació i un augment del 16% en els tràfics d'importació. Aquests resultats situen el creixement del comerç internacional del Port en un 19% i indiquen una clara tendència a la recuperació respecte als registres

obtinguts el 2009, reforçat per la consecució del comerç del *hinterland*.

Pel que fa al tràfic total de mercaderies –que, a part dels contenidors, inclou tot tipus de càrrega manipulada al recinte portuari–, el Port ha registrat un volum de 43,9 milions de tones entre els mesos de gener i desembre de 2010, xifra que es tradueix en un increment del 2,4% respecte al 2009. La càrrega general (principalment béns de consum, que representen el 65% del tràfic total del Port) ha crescut més de 6 punts, amb un total de 27,7 milions de tones manipulades.

Per àrees geogràfiques, el dinamisme en els intercanvis comercials ha estat marcat pel bon comportament d'Extrem Orient i Japó (que ha incrementat la seva càrrega amb el Port en un 18%), del Mediterrani oriental, mar Negra i Pròxim Orient (+14%); d'Itàlia i França (+34%) i d'Amèrica del Sud (25%). El sud-est asiàtic (+16%) i Amèrica Central i el Carib (+20%) també han experimentat creixements significatius, tot i que en termes absoluts els volums de càrrega que el Port intercanvia amb aquests mercats són més modestos que en els casos anteriors.



### CONTENIDORS

En el transcurs de l'exercici el Port de Barcelona ha manipulat 1.945.733 TEU (unitat de mesura equivalent a un contenidor de 20 peus), una xifra que suposa un augment de més de vuit punts respecte a l'exercici anterior. Aquests resultats recullen els efectes de ser port *hub* i de distribució per França, particularment en el període de juliol a novembre, tràfic que ha representat un 1% sobre el 8% de creixement esmentat.

La Xina es consolida, un any més, com el principal soci comercial del port català, amb un 24% de la quota de mercat de contenidors, de manera que un de cada quatre contenidors que passen pel Port té el país asiàtic com a origen o destinació. Respecte a les importacions, el 31% dels contenidors procedeixen de la Xina, mentre que en el cas de les exportacions el percentatge és del 18,5%.

**SÒLIDS I LÍQUIDS A GRANEL**

Aquest ha estat un any de transició per als productes transportats a granel, que han tingut comportaments molt diversos, lligats a factors definits per la situació general.

Quant als sòlids a granel, s'ha registrat un 22% d'increment de la fava de soja destinada a fer farina i oli, principalment per a l'alimentació animal, a les molineries de les instal·lacions del Port. D'altra banda, les grans oscil·lacions a l'alça que han experimentat els cereals, especialment el blat destinat al consum, han provocat una baixada de prop d'un 40% dels volums operats a través de Barcelona. Aquest comportament ve definit per les collites, en general mediocres i especialment dolentes a Rússia.

També ha estat remarcable l'augment del 39% en l'exportació de potassa, mentre que el tràfic a granel de minerals diversos ha experimentat un increment d'aproximadament un 25%, atès que va lligat a processos productius que no s'han vist gaire alterats per les circumstàncies econòmiques.

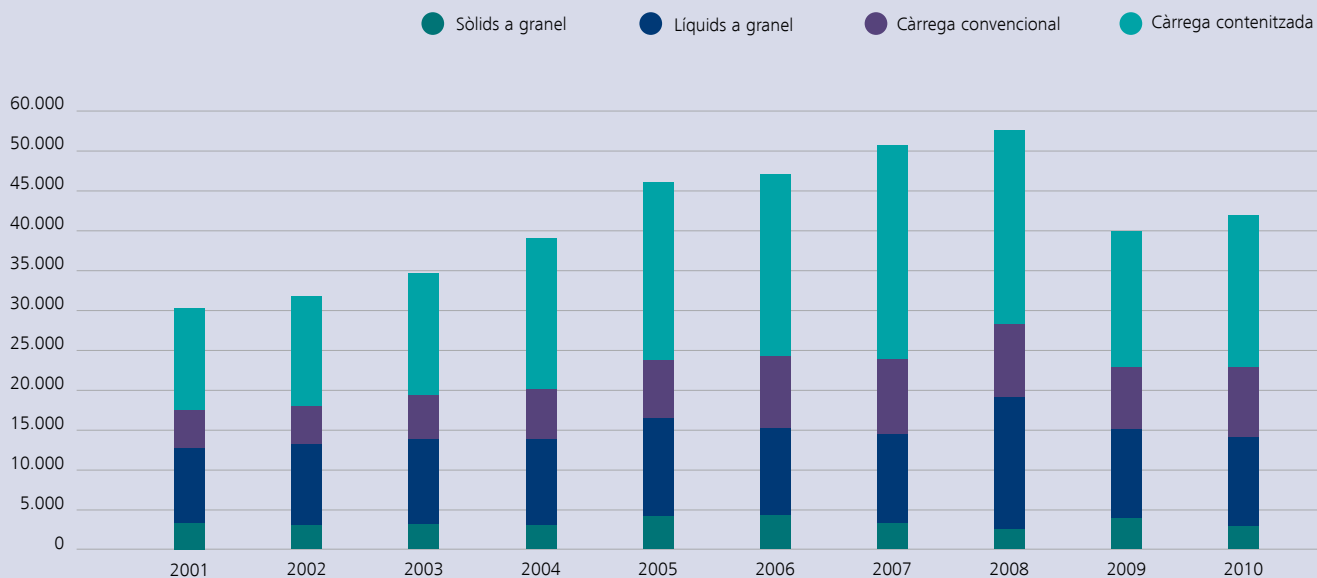
Pel que fa als líquids a granel que



es manipulen a les diverses terminals especialitzades del Port de Barcelona, s'observen dues tendències ben diferenciades. Els hidrocarburs que s'utilitzen com a combustible han tingut una baixada moderada lligada

molt directament al comportament del consum, restringit per causa de la crisi econòmica. Aquesta situació està en procés d'invertir-se gràcies a les noves instal·lacions, que permeten tràfics molt més diversificats.

**ESTRUCTURA DEL TRÀFIC DE MERCADERIES, 2001-2010 (Milers de tones)**



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Càrrega contenitzada	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625	19.187
Càrrega convencional	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768	9.778	8.491	8.589
Líquids a granel	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991	12.105	11.756	11.558
Sòlids a granel	3.818	3.383	3.698	3.468	4.052	4.108	3.870	3.506	3.921	3.542
<b>Total</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>	<b>41.794</b>	<b>42.877</b>

**PARTICIPACIÓ DE LA CÀRREGA GENERAL EN EL TRÀFIC TOTAL 2010 (Milers de tones)**


- Càrrega general: **27.777**  
**65%**
- Resta tràfic: **15.097**  
**35%**

En aquest mateix àmbit destaca l'ascens experimentat pel gas natural, que amb més de 5 milions de tones transportades ha augmentat un 7% respecte de l'any passat. Es confirma especialment una tendència ascendent de la importació de gas, que es podrà mantenir gràcies a les ampliacions realitzades i que ja permeten l'operativa de vaixells Q-Max, referència d'eficiència dins el sector. Els nous tancs d'emmagatzemament i les centrals de cycle combinat situades al Port completen les sinergies que consoliden Barcelona com a capdavantera en aquest tràfic en tot el Mediterrani.

Un bon indicador de la recuperació de moltes empreses, i el seu esforç remarcable per expandir els mercats exteriors, és l'augment de tràfic de productes químics en ambdues modalitats de transport: més de 5 milions de tones (+7%) d'aquest tipus de producte es van transportar com a líquids a granel i 3,4 milions de tones (+13%), en contenidor.

**VEHICLES**

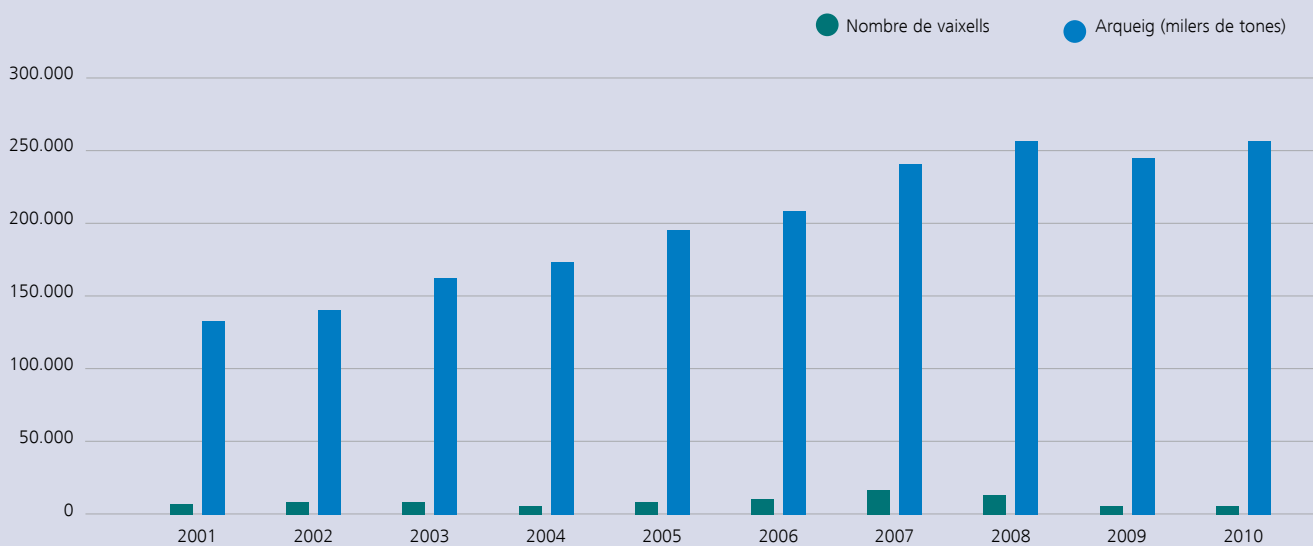
El tràfic de vehicles nous ve definit per factors com ara el consum de les famílies, l'activitat productiva de les fàbriques del

*hinterland* i les decisions estratègiques de marques i operadors marítims que utilitzen el Port de Barcelona com a punt de distribució per a tot el Mediterrani i part d'Europa occidental.

Enguany s'han manipulat 550.874 vehicles nous, un 26% més que el registre assolit l'any passat. El comportament alcista es dona en totes les activitats de transport de vehicles, especialment a l'exportació (+38%), atesa la millora de l'activitat a les fàbriques nacionals. La importació ha pujat el 32%, mentre que els trànsits marítims induïts per les empreses que fan servir Barcelona com a plataforma de concentració i redistribució de vehicles via marítima han experimentat un increment del 12,2%.

Des de diferents observatoris s'ha pogut constatar l'augment constant de la qualitat i la fiabilitat de les operacions que es porten a terme a les terminals del Port de Barcelona, cosa que reverteix en la consecució de nous contractes i l'ampliació del *hinterland*.

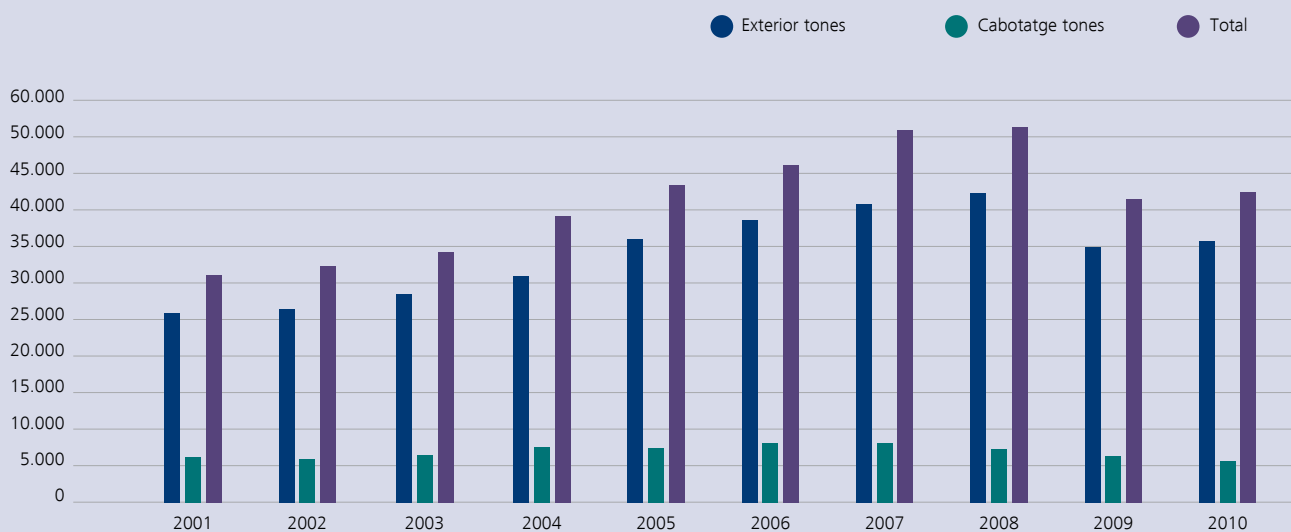
El nombre d'escales de vaixells *car-carrier* ha augmentat un 67%, de 269 a 449 escales, i la mida mitjana dels vaixells es manté en 35.000 GT, és a dir, vaixells grans que proporcionen múltiples opcions de destinacions i orígens de la mercaderia.

**EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE VAIXELLS 2001-2010**


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Nombre de vaixells	8.651	8.993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582	8.418	8.180
Arqueig (milers de tones)	132.121	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340	245.272	256.079



## EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE MERCADERIES PER TIPUS DE NAVEGACIÓ 2001-2010 (Milers de tones)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Exterior	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474	35.151	36.761
Cabotatge	6.180	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071	6.642	6.116
<b>Total</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>	<b>41.794</b>	<b>42.877</b>

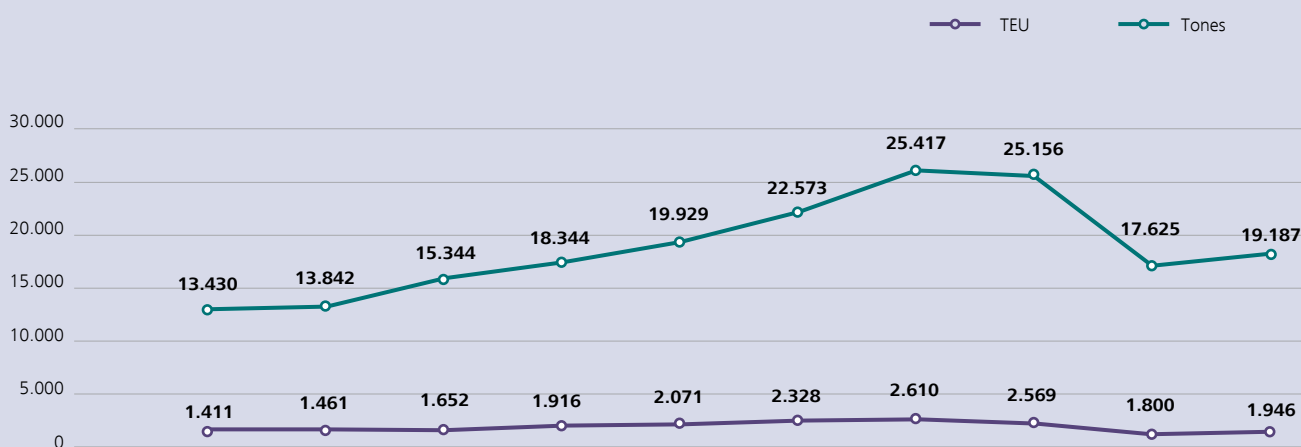
## TRANSPORT FERROVIARI

S'ha donat un impuls definitiu al tràfic ferroviari del Port de Barcelona i el flux de mercaderies transportades amb tren ha crescut en les diferents tipologies de càrrega, inclosos els vehicles (22%) i els granel.

Pel que fa als contenidors, un total de 103.755 TEU han estat transportats per

ferrocarril, un augment del 75% respecte del 2009, a les principals destinacions ferroviàries de contenidors: Saragossa, Madrid, Lleó, Lleida, Tarragona i Burgos. Els fluxos d'entrada i sortida (o càrrega i descàrrega) s'han mantingut en equilibri, ja que el 50,6% de contenidors han arribat al Port per ser transferits a un vaixell i el 49,4% han arribat per via marítima per ser redistribuïts amb tren.

## EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE CÀRREGA GENERAL CONTENITZADA 2001-2010 (Milers TEU i milers de tones)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tones	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625	19.187
TEU	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610	2.569	1.800	1.946



### NOU IMPULS AL SHORT SEA SHIPPING

En els resultats anuals del Port de Barcelona també destaca molt positivament l'evolució de la càrrega transportada a bord de les naus que cobreixen les autopistes del mar o serveis de *short sea shipping* (SSS), un apartat en el qual el Port revalida el seu lideratge a la península Ibèrica. Les línies de SSS –serveis mixtos de passatge i de càrrega rodada que connecten amb diverses destinacions del mar Mediterrani– han transportat 113.575 UTI (unitat de càrrega rodada, com és ara camió, plataforma o furgó refrigerat), un 12% més que el 2009. Les principals connexions de SSS des de la capital catalana són amb Gènova, Civitavecchia (Roma), Livorno, Porto Torres (Sardenya), Alger, Tunis i Tànger.

El comerç de SSS amb el nord d'Àfrica ha registrat un increment del 43%, gràcies a un nou servei de Tànger iniciat a finals de març, el qual sumat al ja existent ha fet que es consolidi la línia i se'n dobli la freqüència, que ha passat a ser de quatre sortides setmanals.

Les autopistes del mar o línies de SSS permeten desviar trànsit pesant de la

carretera a la via marítima, un mode de transport més econòmic, àgil i sostenible mediambientalment, ja que contribueix molt notablement a reduir les emissions contaminants a l'atmosfera. Els resultats assolits pel Port impliquen que el 2010 es van treure de les carreteres de l'arc mediterrani (una zona molt sensible mediambientalment) prop de 114.000 camions, que en comptes de circular per vies terrestres van ser desplaçats en vaixells.

### RÈCORD DE PASSATGERS

Un total de 3,4 milions de passatgers han arribat o sortit del Port de Barcelona a bord de ferris de línia regular o de creuers turístics durant el 2010, una xifra que estableix un nou rècord al recinte portuari i que suposa un increment del 8%.

Els passatgers de línia regular, de SSS i amb les Balears han representat més d'un milió del total de passatgers que han passat pel Port. Destaca entre aquests, l'evolució dels viatgers entre la capital catalana i el nord d'Àfrica: 120.208 persones, un 82% més que l'any anterior.

### Creuers

Però la principal contribució de l'increment en el nombre de passatgers, ha estat el tràfic de creuers, que aquest any ha comptabilitzat un total de 2.350.283 creueristes (+9%). Més del 56% d'aquests ha iniciat i acabat el seu creuer a Barcelona, fet que demostra la consolidació de la ciutat com a port base. Les estadístiques, a més, revaliden el Port de Barcelona com a líder europeu en el tràfic de creuers i li fan guanyar posicions en l'escenari mundial, on és el quart en nombre de passatgers totals i com a port base.

Durant aquest exercici diverses companyies han repetit la decisió de deixar els seus vaixells operatius al Mediterrani durant l'hivern. Ha estat el cas de Norwegian Cruise Line i Royal Caribbean, que han realitzat itineraris per la zona amb origen a Barcelona i han seguit, així, l'exemple de fa anys d'algunes companyies europees. Un altre fet rellevant ha estat el retorn de la companyia Disney Cruise Line que, amb deu escales del creuer *Disney Magic*, ha cobert la campanya d'estiu al Mediterrani.

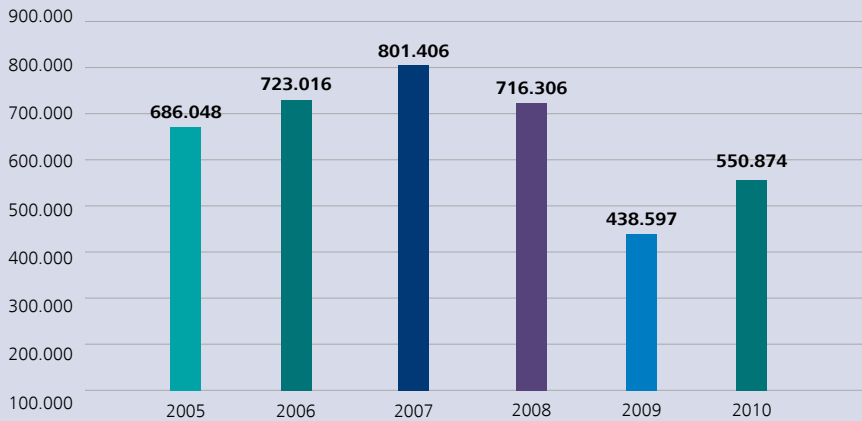
La terminal 1 de l'aeroport de Barcelona ha ajudat i ajuda a consolidar els vols internacionals, amb l'establiment de vols directes amb origen a Barcelona i destinació a Miami, Philadelphia, New York, Atlanta o Chicago. Això permetrà incrementar la capacitat del Port de Barcelona per atreure creueristes des dels Estats Units.

També han de contribuir-hi millores infraestructurals al mateix Port, com és ara el nou sistema addicional d'embarcament de passatgers construït a la terminal C, que comprèn passarel·les mòbils, fixes i un edifici vertical de comunicacions. O el fet que les set terminals especialitzades de creuers del Port disposen dels estàndards de seguretat més elevats i segueixen estrictament la norma de l'International Ship and Port Security Code (codi ISPS). Aquestes instal·lacions han superat amb èxit la inspecció de la nova regulació de la Unió Europea (CE) 2005/65, que sistematitza l'aplicació de mesures que el ISPS considerava meres recomanacions per als ports europeus.

**EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC D'AUTOMÒBILS 2005-2010 (En nombre de vehicles)**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Vehicles	686.048	723.016	801.406	716.306	438.597	550.874

**VEHICLES**



**Tràfic d'automòbils per navegació**

	2009	2010
Cabotatge	65.765	61.947
Internacional	372.832	488.927

**TRÀFIC D'UTI\* (U) PER NAVEGACIÓ**

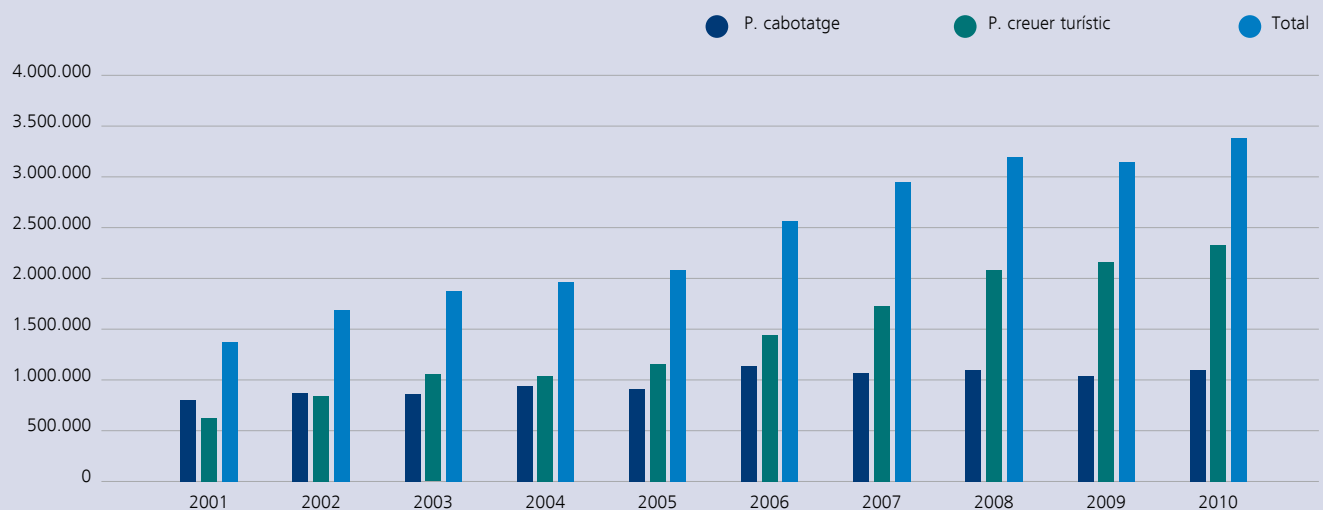
	2009	2010
Importació	17.228	171.421
Exportació	169.896	164.213
Trànsit	49	21
<b>Total</b>	<b>341.173</b>	<b>335.655</b>

**Tràfic internacional d'automòbils**

	2009	2010
Importació	94.353	124.441
Exportació	201.638	278.179
Trànsit	76.841	86.307

\*UTI: es considera UTI tot aquell mitjà, autopropulsat o no, que s'utilitza directament o indirecta com a mitjà de transport terrestre. (Ex: remolcs, plataformes, camions, furgons frigorífics...). No inclou els contenidors.

**EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE PASSATGERS 2001-2010**



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
P. cabotatge	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026	1.162.422	1.050.231	1.096.515
P. creuer turístic	652.800	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838	2.074.554	2.151.465	2.347.976
<b>Total</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>	<b>3.201.696</b>	<b>3.444.491</b>





# 3.

## Exercici econòmic i financer

- 70 Exercici econòmic i financer
- 73 Balanç de situació
- 74 Compte de pèrdues i guanys
- 75 Quadre de finançament  
Recursos procedents de les operacions
- 76 Estat de fluxos d'efectiu

# 3.

## Exercici econòmic i financer

Segons dades pendents d'auditar, l'import net de la xifra de negoci de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha registrat un creixement anual del 3%, en un exercici que ha mostrat símptomes d'una feble recuperació econòmica i en el qual els principals indicadors de l'activitat portuària han invertit el signe de les fortes davallades de l'any anterior.

El volum total de tràfic del Port de Barcelona ha sumat 42,9 milions de tones, que suposen un increment del 3% respecte del 2009. Aquesta recuperació dels tràfics ha estat especialment significativa en els contenidors, que s'han situat en 1.945.733 TEU després de créixer el 8%. El també rellevant tràfic d'automòbils ha augmentat un 26%, fins a les 550.874 unitats, tot i que aquesta xifra es manté encara considerablement per sota dels registres d'anys anteriors al 2009.

La recuperació del tràfic ha permès que els **ingressos de la taxa de la**

**mercadèria** hagin pujat un 10%.

Es tracta d'un ritme superior al del global de la càrrega, gràcies a què els principals augments del tràfic s'han centrat en aquells de més valor afegit: les importacions i exportacions de càrrega contenitzada.

Igualment ha influït en el creixement d'ingressos el fet que les xifres de passatgers han registrat nous màxims històrics, amb un total de 3,4 milions i un creixement anual del 8%, del qual un 9% correspon a l'increment en el passatge dels creuers turístics i un 5% en el dels ferris de línia regular.

El total dels ingressos de les concessions del domini públic s'ha vist reduït lleugerament per l'efecte dels imports addicionals a la taxa comptabilitzats durant l'exercici anterior.

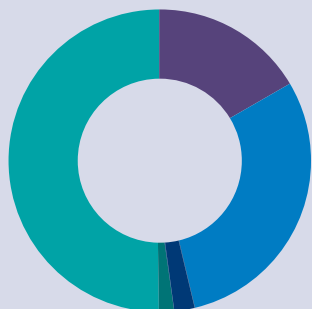
El resultat d'explotació de l'exercici ha representat més del doble del benefici de l'any anterior. Això ha estat motivat, principalment, pels efectes dels altres

resultats que recullen fets econòmics fora de l'activitat ordinària com ara són:

- La comptabilització, l'any 2009, d'una despesa excepcional de 25,2 milions d'euros per a la dotació a la provisió de les reclamacions per les demandes interposades contra les liquidacions de les tarifes portuàries.
- Uns ingressos excepcionals pel dret de cobrament de 12,3 milions, amb motiu de l'aplicació del fons de contingència, aprovat pel Consell de Ministres per al compliment de les sentències judicials fermes anul·latòries per les liquidacions de les tarifes portuàries. Aquest import fa referència al deute principal de les reclamacions.
- El cobrament de 4,3 milions d'euros en concepte de la indemnització que l'empresa d'assegurances va fer efectiva per l'accident en la construcció del moll Prat, ocorregut l'any 2006.

IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI (SEGONS EL COMPTE DE RESULTATS) (Milers d'euros)				
	2010	2009	Var	%Var
<b>Taxes portuàries</b>	<b>160.631</b>	<b>151.688</b>	<b>8.943</b>	<b>6%</b>
Taxa per l'ocupació privativa del domini públic portuari	58.867	57.858	1.009	2%
Taxes per la utilització especial de les instal·lacions portuàries	82.539	77.340	5.199	7%
Taxa del vaixell	29.536	29.304	232	1%
Taxa de les embarcacions esportives	603	565	38	7%
Taxa del passatge	7.871	6.797	1.074	16%
Taxa de la mercaderia	44.333	40.465	3.868	10%
Taxa de la pesca fresca	196	209	(13)	-6%
Taxa per l'aprofitament especial del domini públic portuari	18.371	15.690	2.681	17%
Taxes dels serveis no comercials	854	800	54	7%
<b>Altres ingressos de negoci</b>	<b>6.729</b>	<b>10.509</b>	<b>(3.780)</b>	<b>-36%</b>
Imports addicionals a les taxes	2.342	7.891	(5.549)	-70%
Tarifes i altres	4.387	2.618	1.769	68%
	<b>167.360</b>	<b>162.197</b>	<b>5.163</b>	<b>3%</b>

## IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI 2010



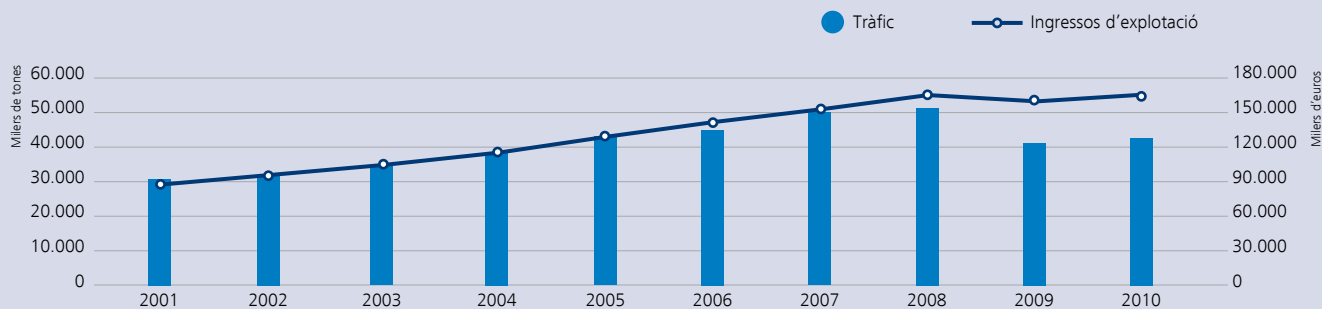
167.360 Milers d'euros

- Taxes i serveis a les concessions: **47%**
- Taxes i serveis a vaixells: **18%**
- Taxes i serveis a passatgers: **5%**
- Taxes i serveis a mercaderies: **26%**
- Altres taxes i serveis: **3%**

## IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI (PER LÍNIES DE NEGOCI)

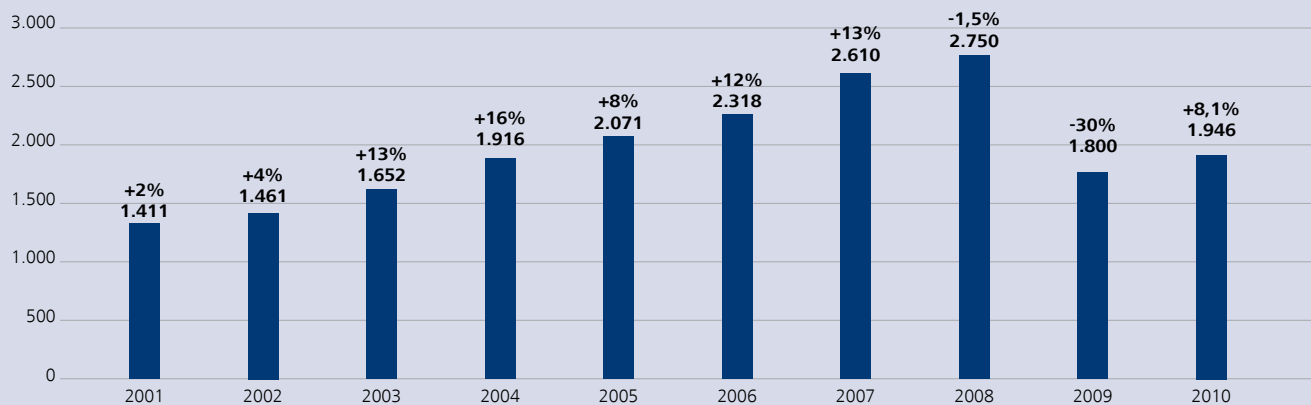
	2010	2009	Var	%Var
<b>Taxes portuàries i imports addicionals</b>	162.973	159.579	3.394	2%
Vaixells	30.390	30.104	286	1%
Mercaderies	44.333	40.465	3.868	10%
Passatge	7.871	6.797	1.074	16%
Pesca fresca	196	209	(13)	-6%
Embarcacions esportives	603	565	38	7%
Concessions del domini públic	79.485	81.331	(1.846)	-2%
Altres taxes per l'aprofitament del domini públic	95	108	(13)	-12%
<b>Tarifes dels serveis comercials</b>	4.387	2.618	1.769	68%
<b>Milers d'euros</b>	<b>167.360</b>	<b>162.197</b>	<b>5.163</b>	<b>3%</b>

## EVOLUCIÓ DELS INGRESSOS I DEL VOLUM DE TRÀFIC



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tràfic (Milers de tones)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794	42.877
Ingressos d'exploració (Milers d'euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913	166.128	162.197	167.360

## EVOLUCIÓ DEL NÚMERO DE TEU (Milers)



L'efecte combinat d'aquests fets econòmics ha significat un **increment net del resultat d'explotació** per valor de 41,7 milions d'euros. Cal remarcar que, en l'àmbit de l'activitat ordinària i sense aquests efectes excepcionals, el resultat d'explotació registra un augment de l'11% respecte de l'any anterior, un total de 6,2 milions en termes absoluts, gràcies a l'augment del volum de vendes i la contenció de les despeses.

En el capítol de les **despeses de personal**, la partida de sous i salaris s'ha reduït d'un 1%, principalment per les mesures del Reial decret 8-2010 iniciades el mes de juny, i les altres despeses d'explotació han disminuït d'un 14%. Aquesta disminució s'ha centrat en la partida de pèrdues de gestió corrent. En l'any anterior s'hi va imputar un total de 6,1 milions del cost no activable dels treballs del nou passeig marítim, que forma part del *Pla especial de la nova Bocana*.

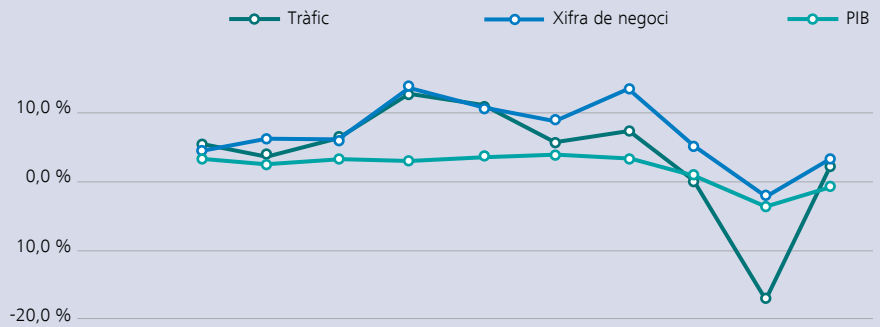
Tot i que l'augment continuat de l'**endeutament bancari** per finançar les infraestructures ha incrementat les despeses, el **resultat financer** ha registrat una millora neta d'11,5 milions d'euros respecte de l'any anterior. L'aplicació del fons de contingència per al compliment de les sentències judicials sobre les reclamacions per les liquidacions de les tarifes portuàries, també ha significat un dret de cobrament de 8,9 milions pels interessos de demora. Aquest import s'ha comptabilitzat en el capítol dels ingressos financers de l'exercici i ha estat el motiu principal del seu increment.

L'entitat ha comptabilitzat un ingrés de 5,1 milions d'euros en concepte de la plusvàlua de les accions que l'empresa del grup CILSA ha aportat a l'empresa associada Consorci de Plataformes Logístiques, SL.

Amb tot, el resultat de l'exercici ha totalitzat 81,4 milions d'euros, que signifiquen multiplicar gairebé per quatre la xifra de 2009.

Els recursos procedents de les operacions han generat un cash flow de 92,8 milions d'euros, els quals superen d'un 23% els 75,4 milions de l'exercici anterior.

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

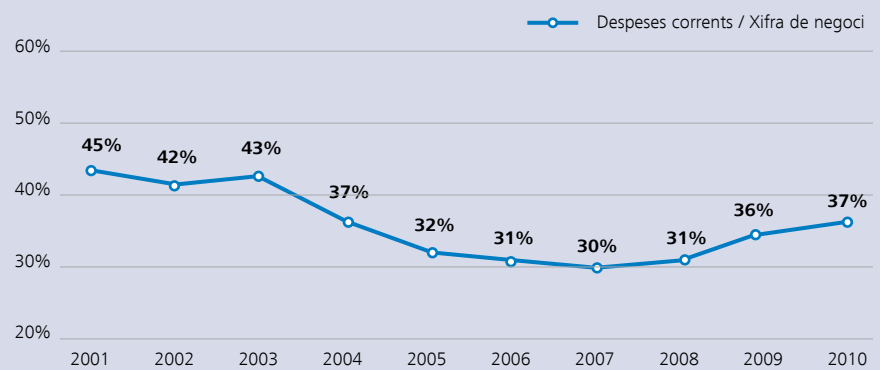


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tràfic	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8	1,0	-17,3%	2,6%
Xifra de negoci	4,0	6,5	6,4	14,6	11,4	8,9	13,5	5,1	-2,7%	3,2%
PIB	3,6	2,7	3,1	3,3	3,6	3,9	3,8	1,2	-3,6%	-0,1%

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

	2010	2009	Variació	%Var
Import net de la xifra de negoci	167.360	162.197	5.163	3%
Altres ingressos d'explotació	6.925	6.624	301	5%
Despeses de personal	(34.360)	(34.213)	(147)	0%
Altres despeses d'explotació	(41.299)	(48.041)	6.742	-14%
Amortitzacions de l'immobilitzat	(40.750)	(40.594)	(156)	0%
Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres	5.694	8.126	(2.432)	-30%
Excés de provisions	1.422	-	1.422	-
Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat	(3.774)	957	(4.731)	-
Altres resultats	16.628	(25.042)	41.670	-
<b>Total</b>	<b>77.846</b>	<b>30.014</b>	<b>47.832</b>	<b>159%</b>

#### RÀTIOS D'ABSORCIÓ D'INGRESSOS



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

#### RESULTAT FINANCER (Milers d'euros)

	2010	2009	Variació	%Var
Ingressos financers	12.981	4.921	8.060	164%
Despeses financeres	(12.479)	(11.780)	(699)	6%
Variació del valor raonable en instruments financers	(2.028)	(1.051)	(977)	93%
Deteriorament i resultat per alienacions d'instruments financers	5.124	(32)	5.156	-
<b>Total</b>	<b>3.598</b>	<b>(7.942)</b>	<b>11.540</b>	



Durant l'exercici, l'Autoritat Portuària ha executat un volum d'inversions de 95,5 milions d'euros segons:

- Adquisicions d'immobilitzat intangible .....2,3 milions
- Adquisicions d'immobilitzat material .....69,0 milions
  - Construcció moll Prat.....17,2 milions
  - Ampliació moll Sud.....18,7 milions
- Inversions financeres .....24,2 milions

Per cobrir les necessitats financeres, l'APB ha fet una disposició de 50 milions a finals de l'exercici, atribuïbles a la línia de préstecs del Banc Europeu d'Inversions.

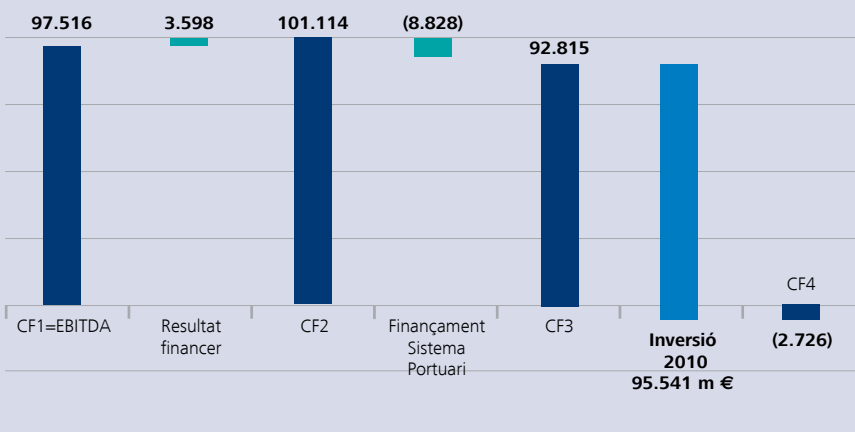
En l'àmbit de les societats participades, les operacions més destacades que ha dut a terme l'Autoritat Portuària durant l'exercici 2010 han estat:

- L'adquisició inicial del 49% del capital de la societat Consorci de Parcs Logístics, SL (CPL). Posteriorment, l'APB hi ha aportat el 12% de l'empresa del grup CILSA (Centre Intermodal de Logística, SA) i una aportació dinerària mitjançant una ampliació de capital. Al tancament de l'exercici, l'APB té el 35,46% del capital de CPL i la resta pertany al grup Abertis.

#### RESULTAT DE L'EXERCICI (Milers d'euros)

	2010	2009	Variació	%Var
Resultat d'explotació	77.846	30.014	47.832	159%
Resultat financer	3.598	(7.942)	11.540	-145%
<b>Total</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>	<b>59.372</b>	<b>269%</b>

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



CF1: Cash flow abans del resultat financer i del finançament al Sistema Portuari

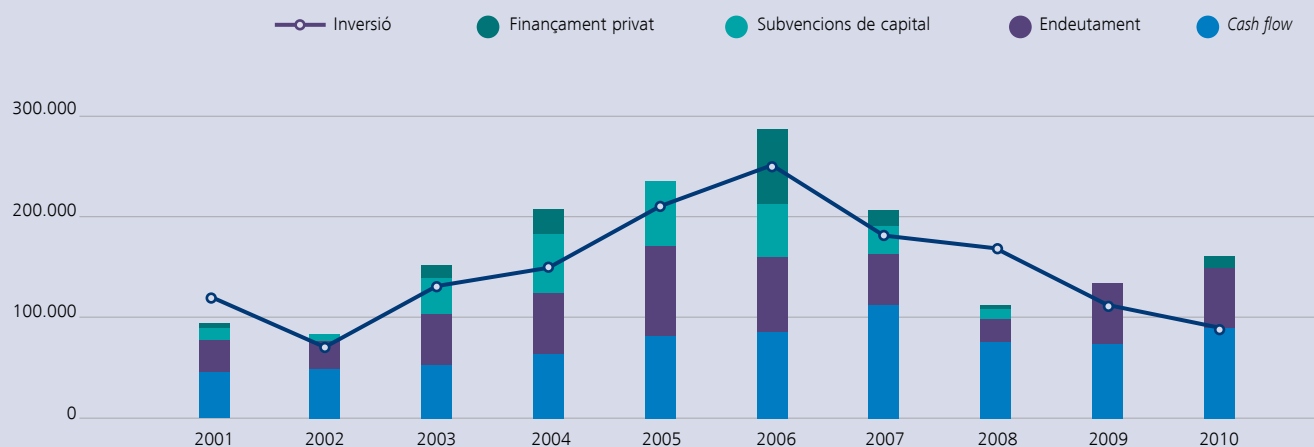
CF2: Cash flow abans del finançament al Sistema Portuari

CF3: Cash flow net

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

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

#### FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS (Milers d'euros)

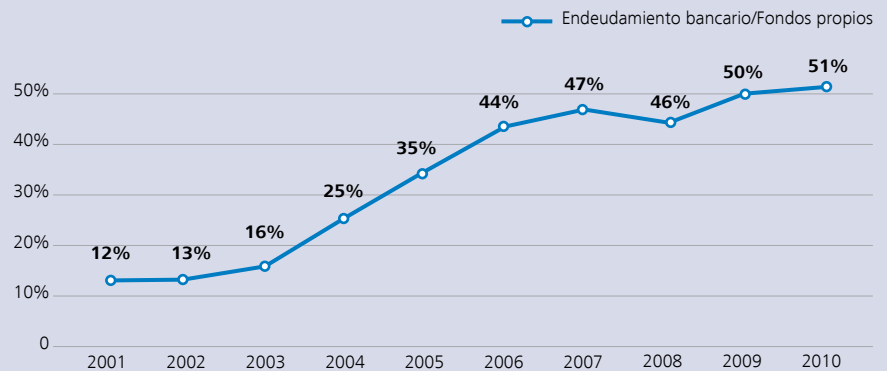
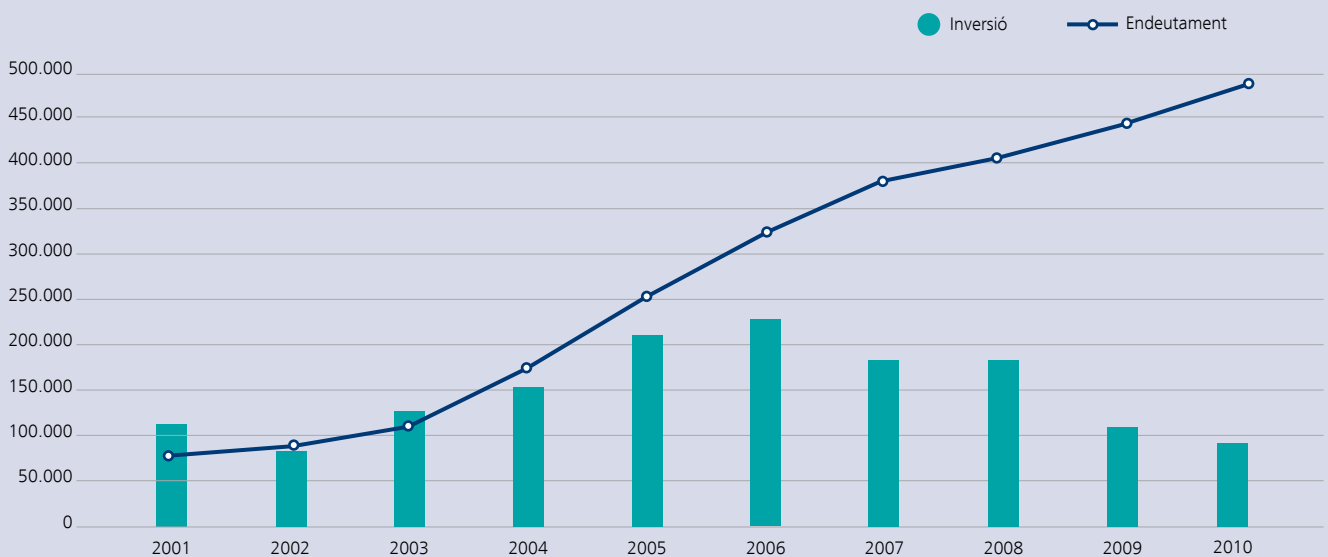


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Inversió	118.750	72.472	132.953	151.433	213.602	245.214	186.758	161.209	115.131	92.541
Finançament privat	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350	4.000	0	9.722
Subvencions de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744	10.012	0	0
Endeutament	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000	20.000	50.000	50.000
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030	104.103	77.987	75.353	92.815

- La concurrència a l'ampliació de capital de la societat participada Marina Barcelona 92, SA, amb el desemborsament el mes de desembre de mig milió d'euros i l'obligació de desemborsar 0,3 milions d'euros més l'any 2013, amb la intenció d'evitar la dilució en el capital social de la seva participació del 8,07%.
- El desemborsament dels dividendes passius de Barcelona Strategical Urban Systems, AIE, amb la inversió de 88.000 euros més de capital i l'ajustament de la seva participació fins al 25%, amb la conseqüent qualificació d'empresa associada d'aquesta entitat.
- En compliment dels pactes del contracte del préstec participatiu concedit a CILSA el desembre de 2008, l'APB ha capitalitzat els interessos meritats, cosa que ha suposat una inversió financera de 447.000 euros.

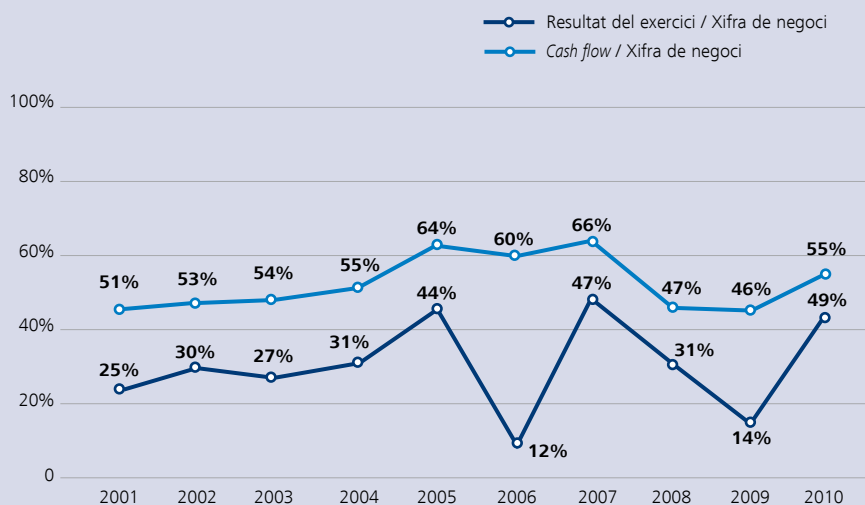
**SOCIETATS PARTICIPADES A 31/12/2010**

<b>Empreses del Grup</b>	<b>% del capital social</b>
Gerència Urbanística Port 2000 de l'APB	100,00%
Centro Intermodal de Logística, SA	51,00%
World Trade Center Barcelona, SA	52,28%
<b>Empreses Associades</b>	
Catalana d'Infraestructures Portuàries, SL	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, SL	47,32%
Consorci de Parcs Logístics, SL	35,46%
Portic Barcelona, SA	25,18%
Barcelona Strategical Urban Systems, AIE	25,00%
Terminal Marítima de Zaragoza, SL	21,55%
Creuers del Port de Barcelona, SA	20,00%
<b>Altres Participacions</b>	
Marina Port Vell, SA	14,98%
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	11,77%
Puerto Seco de Madrid, SA	10,20%
Marina Barcelona 92, SA	8,07%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	5,00%

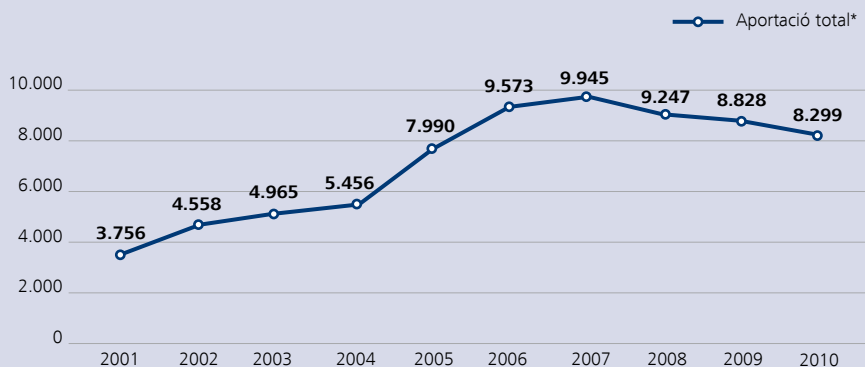
**EVOLUCIÓ DE LA RÀTIO D'ENDEUTAMENT****EVOLUCIÓ DE LA INVERSIÓ ANUAL I DE L'ENDEUTAMENT BANCARI A LLARG TERMINI (Milers d'euros)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Inversió	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006	186.758	161.209	115.131	95.541
Endeutament	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601	401.667	449.222	494.000

## RÀTIOS DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS

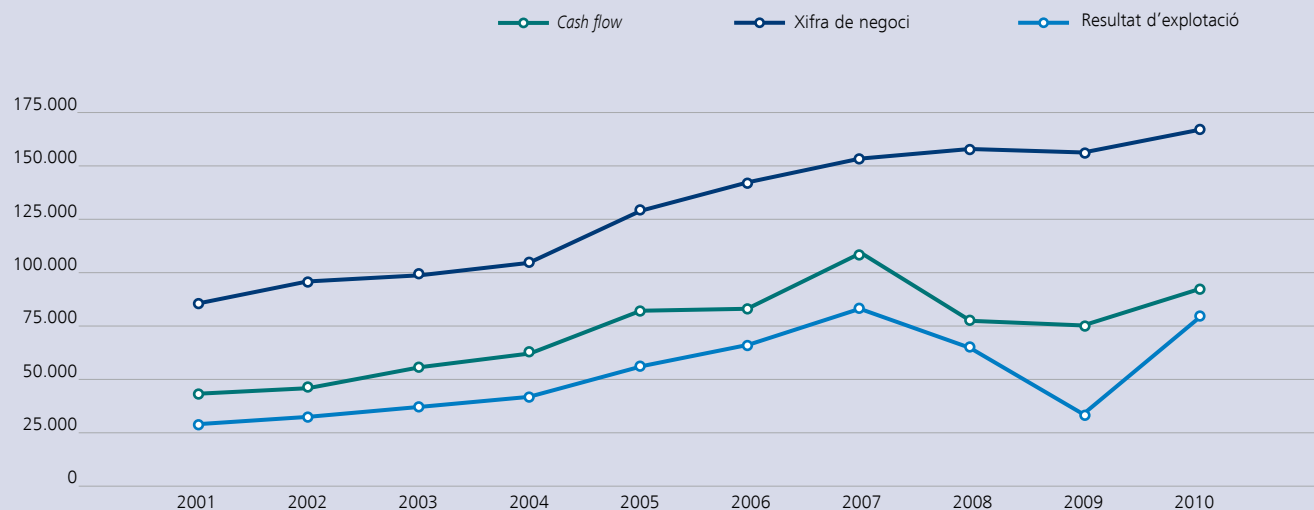


## APORTACIÓ APB AL SISTEMA PORTUARI ESTATAL (Milers d'euros)



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

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



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.868	104.102	77.987	75.353	92.815
Xifra de negoci	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.128	162.197	167.360
Resultat d'exploració	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949	29.816	77.846

## BALANÇ DE SITUACIÓ (Milers d'euros)

	31-12-2010	31-12-2009		31-12-2010	31-12-2009
<b>ACTIU NO CORRENT</b>	<b>1.785.138</b>	<b>1.746.508</b>	<b>PATRIMONI NET</b>	<b>1.272.997</b>	<b>1.194.795</b>
<b>Immobilitzat intangible</b>	<b>16.641</b>	<b>16.174</b>	<b>Fons propis</b>	<b>978.042</b>	<b>896.598</b>
Propietat industrial i altre immobilitzat intangible	10.389	10.657	Patrimoni	512.743	512.743
Aplicacions informàtiques	6.252	5.517	Resultats acumulats	383.855	361.783
			Resultat de l'exercici	81.444	22.072
<b>Immobilitzat material</b>	<b>1.418.176</b>	<b>1.365.304</b>	<b>Ajustaments per canvis de valor</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Terrenys i béns naturals	193.142	170.733			
Construccions	968.513	931.204	<b>Subvencions, donacions i llegats rebuts</b>	<b>294.955</b>	<b>298.197</b>
Equipaments i instal·lacions tècniques	1.867	2.857			
Immobilitzat en curs i acomptes	243.594	247.459			
Altres immobilitzat	11.060	13.051	<b>PASSIU NO CORRENT</b>	<b>661.764</b>	<b>610.493</b>
<b>Inversions immobiliàries</b>	<b>205.079</b>	<b>230.263</b>	<b>Provisions a llarg termini</b>	<b>22.680</b>	<b>24.589</b>
Terrenys	177.928	200.337	Obligacions per prestacions al personal a llarg termini	-	-
Construccions	27.151	29.926	Provisions per a responsabilitats	22.680	24.589
			Altres provisions	-	-
<b>Inversions en empreses grup i associades a llarg termini</b>	<b>84.937</b>	<b>71.622</b>			
Instruments de patrimoni	74.447	61.580	<b>Deutes a llarg termini</b>	<b>497.527</b>	<b>450.720</b>
Crèdits a empreses	10.490	10.042	Deutes amb entitats de crèdit	494.000	449.222
			Proveïdors d'immobilitzat a llarg termini	-	-
<b>Inversions financeres a llarg termini</b>	<b>60.213</b>	<b>59.874</b>	Altres	3.527	1.498
Instruments de patrimoni	2.090	1.646			
Crèdits a tercers	1.499	1.638	<b>Deutes amb empreses del grup i associades a llarg termini</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Adm. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	55.441	55.441			
Altres actius financers	1.183	1.149	<b>Periodificacions a llarg termini</b>	<b>141.557</b>	<b>135.184</b>
Deutors comercials no corrents	92	3.271			
<b>ACTIU CORRENT</b>	<b>212.766</b>	<b>150.730</b>	<b>PASSIU CORRENT</b>	<b>63.143</b>	<b>91.950</b>
<b>Existències</b>	<b>226</b>	<b>251</b>	<b>Provisions a curt termini</b>	<b>-</b>	<b>9.924</b>
<b>Deutors comercials i altres comptes a cobrar</b>	<b>60.205</b>	<b>33.613</b>	<b>Deutes a curt termini</b>	<b>23.281</b>	<b>58.079</b>
Clients per vendes i prestacions de serveis	35.454	21.109	Deutes amb entitats de crèdit	6.053	3.202
Clients i deutors, empreses del grup i associades	21.772	3.479	Proveïdors d'immobilitzat a curt termini	14.729	45.788
Deutors diversos	557	969	Altres passius financers	2.499	9.089
Adm. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	-	-			
Altres crèdits amb les administracions públiques	2.422	8.056	<b>Deutes amb empreses del grup i associades a curt termini</b>	<b>648</b>	<b>570</b>
<b>Inversions en empreses del grup i associades a curt termini</b>		<b>383</b>	<b>Creditors comercials i altres comptes a pagar</b>	<b>39.205</b>	<b>23.362</b>
<b>Inversions financeres a curt termini</b>	<b>125</b>	<b>127</b>	Creditors i altres comptes a pagar	29.835	15.527
Crèdits a empreses	125	127	Administracions públiques, acomptes de subvencions	-	-
			Altres deutes amb les administracions públiques	9.370	7.835
<b>Periodificacions</b>	<b>823</b>	<b>689</b>	<b>Periodificacions</b>	<b>9</b>	<b>15</b>
<b>Efectiu i altres actius líquids equivalents</b>	<b>151.387</b>	<b>115.667</b>			
Tresoreria	14.887	8.667			
Altres actius líquids equivalents	136.500	107.000			
<b>TOTAL ACTIU</b>	<b>1.997.904</b>	<b>1.897.238</b>	<b>TOTAL PASSIU</b>	<b>1.997.904</b>	<b>1.897.238</b>

## COMpte DE PÈRDUES I GUANYS (Milers d'euros)

	2010	2009	Variación	%Var
<b>Import net de la xifra de negoci</b>	<b>167.360</b>	<b>162.197</b>	<b>5.163</b>	<b>3%</b>
<b>Taxes portuàries</b>	<b>160.631</b>	<b>151.688</b>	<b>8.943</b>	<b>6%</b>
Taxa per l'ocupació privativa del domini públic portuari	58.867	57.858	1.009	2%
Taxes per la utilització especial de les instal·lacions portuàries	82.539	77.340	5.199	7%
Taxa del vaixell	29.536	29.304	232	1%
Taxa de les embarcacions esportives	603	565	38	7%
Taxa del passatge	7.871	6.797	1.074	16%
Taxa de la mercaderia	44.333	40.465	3.868	10%
Taxa de la pesca fresca	196	209	(13)	-6%
Taxa per l'aprofitament especial del domini públic portuari	18.371	15.690	2.681	17%
Taxes per serveis no comercials	854	800	54	7%
<b>Altres ingressos de negoci</b>	<b>6.729</b>	<b>10.509</b>	<b>(3.780)</b>	<b>-36%</b>
Imports addicionals a les taxes	2.342	7.891	(5.549)	-70%
Tarifes i altres	4.387	2.618	1.769	68%
<b>Altres ingressos d'explotació</b>		<b>6.925</b>	<b>6.624</b>	<b>301 5%</b>
Ingressos accessoris i altres de gestió corrent	3.068	2.721	347	13%
Subvencions d'explotació incorporades al resultat de l'exercici	140	126	14	11%
Ingressos de reversió de concessions	835	835	-	-
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.882	2.942	(60)	-2%
<b>Despeses de personal</b>	<b>(34.360)</b>	<b>(34.213)</b>	<b>(147)</b>	<b>0%</b>
Sous, salaris i assimilats	(22.079)	(22.278)	199	-1%
Indemnitzacions	(2.698)	(2.292)	(406)	18%
Càrregues socials	(9.583)	(9.643)	60	-1%
Provisions	-	-	-	-
<b>Altres despeses d'explotació</b>	<b>(41.299)</b>	<b>(48.041)</b>	<b>6.742</b>	<b>-14%</b>
Serveis exteriors	(24.020)	(21.263)	(2.757)	13%
Reparacions i conservació	(8.844)	(5.047)	(3.797)	75%
Serveis de professionals independents	(4.136)	(4.127)	(9)	0%
Subministraments i consums	(1.511)	(1.624)	113	-7%
Altres serveis exteriors	(9.529)	(10.465)	936	-9%
Tributs	(1.250)	(1.396)	146	-10%
Pèrdues, deteriorament i variació de provisions per operacions comercials	(1.060)	(5.173)	4.113	
Altres despeses de gestió corrent	(3.788)	(8.439)	4.651	-55%
Aportació a Puertos del Estado	(6.068)	(6.460)	392	-6%
Fons de Compensació Interportuari aportat	(5.113)	(5.310)	197	-4%
<b>Amortitzacions de l'immobilitzat</b>	<b>(40.750)</b>	<b>(40.594)</b>	<b>(156)</b>	<b>0%</b>
<b>Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres</b>	<b>5.694</b>	<b>8.126</b>	<b>(2.432)</b>	<b>-30%</b>
<b>Excés de provisions</b>	<b>1.422</b>	<b>-</b>	<b>1.422</b>	
<b>Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat</b>	<b>(3.774)</b>	<b>957</b>	<b>(4.731)</b>	
Deterioraments i pèrdues	(3.650)	91	(3.741)	
Resultats d'alienacions i d'altres	(124)	866	(990)	
<b>Altres resultats</b>	<b>16.628</b>	<b>(25.042)</b>	<b>41.670</b>	
Ingressos excepcionals	16.628	-	16.62	
Despeses excepcionals	-	(25.042)	25.042	
<b>RESULTAT D'EXPLOTACIÓ</b>	<b>77.846</b>	<b>30.014</b>	<b>47.832</b>	<b>159%</b>
<b>Ingressos financers</b>	<b>12.981</b>	<b>4.921</b>	<b>8.060</b>	<b>164%</b>
De participacions en instruments de patrimoni	288	679	(391)	-58%
De valors negociables i altres instruments financers	11.337	3.391	7.946	234%
Incorporació de despeses financeres a l'actiu	1.356	851	505	59%
<b>Despeses financeres</b>	<b>(12.479)</b>	<b>(11.780)</b>	<b>(699)</b>	<b>6%</b>
Per deutes amb tercers	(11.232)	(10.366)	(866)	8%
Per actualització de provisions	(1.247)	(1.414)	167	-12%
<b>Variació del valor raonable en instruments financers</b>	<b>(2.028)</b>	<b>(1.051)</b>	<b>(977)</b>	<b>93%</b>
<b>Deteriorament i resultat per alienacions d'instruments financers</b>	<b>5.124</b>	<b>(32)</b>	<b>5.156</b>	
Deterioraments i pèrdues	-	(32)	32	
Resultats d'alienacions i d'altres	5.124	-	5.124	
<b>RESULTAT FINANCER</b>	<b>3.598</b>	<b>(7.942)</b>	<b>11.540</b>	
<b>RESULTAT ABANS D'IMPOSTOS</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>	<b>59.372</b>	
<b>Impost sobre beneficis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
<b>RESULTAT DE L'EXERCICI</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>	<b>59.372</b>	

## QUADRE DE FINANÇAMENT (Milers d'euros)

	2010	2009
<b>APLICACIONS</b>	<b>111.110</b>	<b>151.339</b>
<b>Altes d'actiu no corrent</b>	<b>95.541</b>	<b>115.131</b>
Adquisicions d'immobilitzat intangible	2.333	2.285
Adquisicions d'immobilitzat material	69.025	105.215
Adquisicions d'immobilitzat financer	24.183	7.631
<b>Fons de Compensació Interportuari aportat</b>	<b>5.113</b>	<b>5.310</b>
<b>Baixes de passiu no corrent</b>	<b>10.456</b>	<b>30.898</b>
Cancel·lació/Traspàs a CT de deutes amb entitats de crèdit	5.222	2.444
Cancel·lació/Traspàs a CT de deutes amb proveïdors d'immobilitzat	-	-
Cancel·lació/Traspàs a CT de deutes amb empreses del grup/associades	-	7.571
Cancel·lació/Traspàs a curt termini de periodificacions a llarg termini	4.114	474
Aplicació i traspàs a curt termini de provisions a llarg termini	1.120	20.409
<b>ORÍGENS</b>	<b>201.953</b>	<b>132.125</b>
<b>Recursos procedents de les operacions</b>	<b>92.815</b>	<b>75.353</b>
<b>Fons de Compensació Interportuari rebut</b>	<b>2.882</b>	<b>2.942</b>
<b>Ingressos per reversió de concessions</b>	<b>3.287</b>	<b>-</b>
<b>Altes de passiu no corrent</b>	<b>62.829</b>	<b>50.395</b>
Deutes a llarg termini amb entitats de crèdit	50.000	50.000
Deutes a llarg termini amb empreses del grup/associades i d'altres	-	395
Avançaments rebuts per vendes o prestació de serveis	12.829	-
<b>Baixes d'actiu no corrent</b>	<b>18.879</b>	<b>3.435</b>
Alienació d'immobilitzat intangible i material	11	2.283
Alienació d'instruments de patrimoni	15.324	-
Cancel·lació/Traspàs a CT d'altres inversions financeres a llarg termini	3.544	1.152
<b>Altres orígens</b>	<b>21.261</b>	<b>-</b>
<b>Excés d'origens sobre aplicacions</b>	<b>90.843</b>	<b>-</b>
<b>Excés d'aplicacions sobre orígens</b>	<b>-</b>	<b>19.214</b>

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

	2010	2009	Variació	%Var
<b>Resultat del període</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>		
<b>Ajustaments</b>	<b>11.371</b>	<b>53.281</b>		
Fons de Compensació Interportuari rebut (-)	(2.882)	(2.942)		
Fons de Compensació Interportuari aportat (+)	5.113	5.310		
Amortitzacions de l'immobilitzat (+)	40.750	40.594		
Correccions valoratives pel deteriorament de l'actiu no corrent (+/-)	3.650	(60)		
Dotació/Excés de provisions per a riscos i despeses (+/-)	(789)	28.045		
Resultats per les baixes i vendes d'immobilitzat (+/-)	(5.000)	(866)		
Reclassificacions a despeses d'inversions en immobilitzat (+/-)	24	415		
Imputacions a resultats de subvencions, donacions i llegats (-)	(6.529)	(8.961)		
Imputacions a resultats d'avançaments per prestació de serveis (-)	(2.342)	(8.271)		
Activació de despeses financeres (-)	(1.356)	(851)		
Variació del valor raonable d'instruments financers (+/-)	2.028	1.051		
Ingressos i despeses per actualitzacions financeres (+/-)	(35)	(183)		
Ingressos de l'OPPE pel pagament dels litigis tarifaris (-)	(21.261)	-		
<b>Total</b>	<b>92.815</b>	<b>75.353</b>	<b>17.462</b>	<b>23%</b>

## ESTAT DE FLUXES D'EFECTIU (Milers d'euros)

	2010	2009
<b>A) Fluxes d'efectiu de les activitats d'explotació</b>	<b>86.805</b>	<b>70.454</b>
<b>Resultat de l'exercici abans d'impostos</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>
<b>Ajustaments del resultat</b>	<b>18.399</b>	<b>57.177</b>
Amortització de l'immobilitzat (+)	40.750	40.594
Correccions valoratives per deteriorament	3.650	(60)
Variació de provisions	(1.422)	26.630
Imputació de subvencions (-)	(5.694)	(8.126)
Resultats de les baixes i alienacions d'immobilitzat	124	(866)
Resultats de les baixes i alienacions d'instruments financers	(5.124)	-
Ingressos financers (-)	(12.981)	(4.921)
Despeses financeres (+)	12.479	11.780
Variació del valor raonable d'instruments financers	2.028	1.051
Ingressos de reversió de concessions (-)	(835)	(835)
Imputació a resultats d'acomptes rebuts per vendes o prestació de serveis	(2.342)	(8.271)
Altres ingressos i despeses	(12.234)	201
<b>Canvis en el capital corrent</b>	<b>(6.684)</b>	<b>151</b>
Existències	26	1
Deutors i altres comptes a cobrar	(8.663)	11.026
Altres actius corrents	286	(33)
Creditors i altres comptes a pagar	5.333	(1.744)
Altres passius corrents	(7.803)	(6.366)
Altres actius i passius no corrents	4.137	(2.733)
<b>Altres fluxes d'efectiu de les activitats d'explotació</b>	<b>(6.354)</b>	<b>(8.946)</b>
Pagaments d'interessos (-)	(9.951)	(10.171)
Cobraments de dividends (+)	288	679
Cobraments d'interessos (+)	1.431	2.248
Pagaments d'interessos de demora per litigis tarifaris (-)	(442)	(2.315)
Cobraments de subvencions d'interessos de demora per litigis tarifaris (+)	2.312	9
Cobraments / Pagaments per l'impost sobre els beneficis	8	604
Altres cobraments / pagaments	-	-
<b>B) Fluxes d'efectiu de les activitats d'inversió</b>	<b>(98.237)</b>	<b>(105.080)</b>
<b>Pagaments d'inversions (-)</b>	<b>(114.246)</b>	<b>(125.755)</b>
Empreses del grup i associades	(7.697)	(1.500)
Immobilitzat intangible	(2.831)	(2.388)
Immobilitzat material	(103.229)	(119.822)
Altres actius financers	(489)	(2.045)
<b>Cobraments de desinversions (+)</b>	<b>16.009</b>	<b>20.675</b>
Empreses del grup i associades	384	631
Immobilitzat material	13	369
Altres actius financers	-	-
Altres actius	15.612	19.675
<b>C) Fluxes d'efectiu de les activitats de finançament</b>	<b>47.152</b>	<b>48.066</b>
<b>Cobraments i pagaments d'instruments de patrimoni</b>	-	-
Subvencions, donacions i llegats rebuts	-	-
<b>Cobraments i pagaments d'instruments del passiu financer</b>	<b>47.152</b>	<b>48.066</b>
Emissió	52.000	50.000
Deutes amb entitats de crèdit (+)	50.000	50.000
Deutes amb empreses del grup i associades (+)	-	-
Altres deutes (+)	2.000	-
Devolució i amortització de:	(4.848)	(1.934)
Deutes amb entitats de crèdit (-)	(2.444)	(1.934)
Deutes amb empreses del grup i associades (-)	-	-
Altres deutes (-)	(2.403)	-
<b>AUGMENT / DISMINUCIÓ NETA DE L'EFECTIU O EQUIVALENTS (A+B+C)</b>	<b>35.720</b>	<b>13.440</b>
<b>Efectiu o equivalents a l'inici de l'exercici</b>	<b>115.667</b>	<b>102.227</b>
<b>Efectiu o equivalents al final de l'exercici</b>	<b>151.387</b>	<b>115.667</b>







# 4.

## **Directori del Port de Barcelona**

# 4.

## Directori del Port de Barcelona

### **Autoritat Portuària de Barcelona**

World Trade Center Barcelona  
Edifici Est  
Moll de Barcelona  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 306 88 00  
Fax: +34 93 306 88 11  
web: [www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)

### **SAU (Servei d'Accés Unificat)**

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

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

Tel.: 902 22 28 58  
a/e: [sac@portdebarcelona.es](mailto:sac@portdebarcelona.es)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sra. Silvia Martínez  
Ctra. de la Cogullada, 65. Mercazaragoza  
50014 Saragossa  
Tel.: +34 976 479 658  
Fax: +34 976 449 108  
a/e: [silvia\\_martinez@portdebarcelona.es](mailto:silvia_martinez@portdebarcelona.es)  
web: [www.tmaragoza.com](http://www.tmaragoza.com)

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

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

**Port Vell Gerència Urbanística  
Port 2000**

C. Josep Anselm Clavé, 27  
08002 Barcelona  
Tel.: +34 93 317 61 35  
Fax: +34 93 317 41 48  
a/e: info@portvellbcn.com  
web: www.portvellbcn.com

**ZAL (Zona d'Activitats Logístiques)  
CILSA (Centre Intermodal de  
Logística, SA)**

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

**Portic Barcelona, SA**

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

**World Trade Center Barcelona, SA**

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

**ESTIBARNA – APIE**

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

**Capitania Marítima de Barcelona**

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

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

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

**Duana de Barcelona**

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

**Punt d'Inspecció Fronterer (PIF)**

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

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

Moll Sud, 1 (sortida TCB)  
Ctra. Circumval·lació, tram IV,  
ed. PIF, 2a pl.  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 441 65 36  
Fax: +34 93 442 30 05  
a/e: buzon.official@barcelona.catice.mcx.es

**Associació de Consignataris  
de Vaixells de Barcelona**

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

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

Ctra. Circumval·lació, s/n, tram VI,  
Edifici Gregal, 1a pl.  
08040 Barcelona  
Tel.: +34 93 442 88 24  
Fax: +34 93 223 41 84  
a/e: aeepb@aeepb.com  
web: www.aeepb.com

**Associació de Transitaris  
Internacionals de Barcelona  
(ATEIA-OLT)**

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

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

C. Diputació 295, baixos  
08009 Barcelona  
Tel.: +34 93 329 27 54  
Fax: +34 93 441 51 08  
a/e: coacab@coacab.com  
web: coacab.com

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

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

**Consell d'Usuaris del Transport  
de Catalunya**

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

**Corporació de Pràctics del Port**

C. Port de Ningbo, moll Contradic, s/n  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 221 95 67  
Fax: +34 93 221 38 95  
a/e: admin@barcelonapilots.com  
web: www.practicos-bcn.es

**Puerto Seco de Azuqueca**

Av. del Vidrio, 18, Pol. Ind. Garona  
19200 Azuqueca de Henares  
(Guadalajara)  
Tel.: +34 949 261 207  
Fax: + 34 949 247 216  
a/e: grupo@graneuropa.com  
web: www.graneuropa.com



## Port de Barcelona

World Trade Center Barcelona  
Edifici Est  
Moll de Barcelona, s/n  
08039 Barcelona  
Tel.: 93 306 88 00  
Fax: 93 306 88 11  
[www.portdebarcelona.es](http://www.portdebarcelona.es)

© Autoritat Portuària de Barcelona

Producció i disseny gràfic  
El taller interactivo, SL

Fotografies  
Oscar Ferrer  
Juanjo Martínez  
Autoritat Portuària de Barcelona