



Port de Barcelona

Puerto de Barcelona **Memoria Anual 2007**



Puerto de Barcelona **Memoria Anual 2007**



Port de Barcelona

4 Consejo de Administración

6 Presentación

Jordi Valls i Riera, presidente

8 Introducción

Josep Oriol Carreras, director general

La gestión

12 Misión, visión y valores de la APB

14 Ámbito de presidencia

22 Ámbito de dirección

31 Infraestructuras

34 Explotación y planificación

37 Estrategia y desarrollo

42 Empresas participadas

Evolución del tráfico

52 Evolución del tráfico

53 Análisis por tipo de navegación

54 Análisis por tipo de carga

56 Pasajeros

Ejercicio económico y financiero

60 Ejercicio económico y financiero

65 Estado de origen y aplicación de los fondos

66 Cuenta de pérdidas y ganancias

67 Balance de situación

Guía del Puerto de Barcelona

70 Datos técnicos

71 Terminales especializadas

Directorio del Puerto de Barcelona

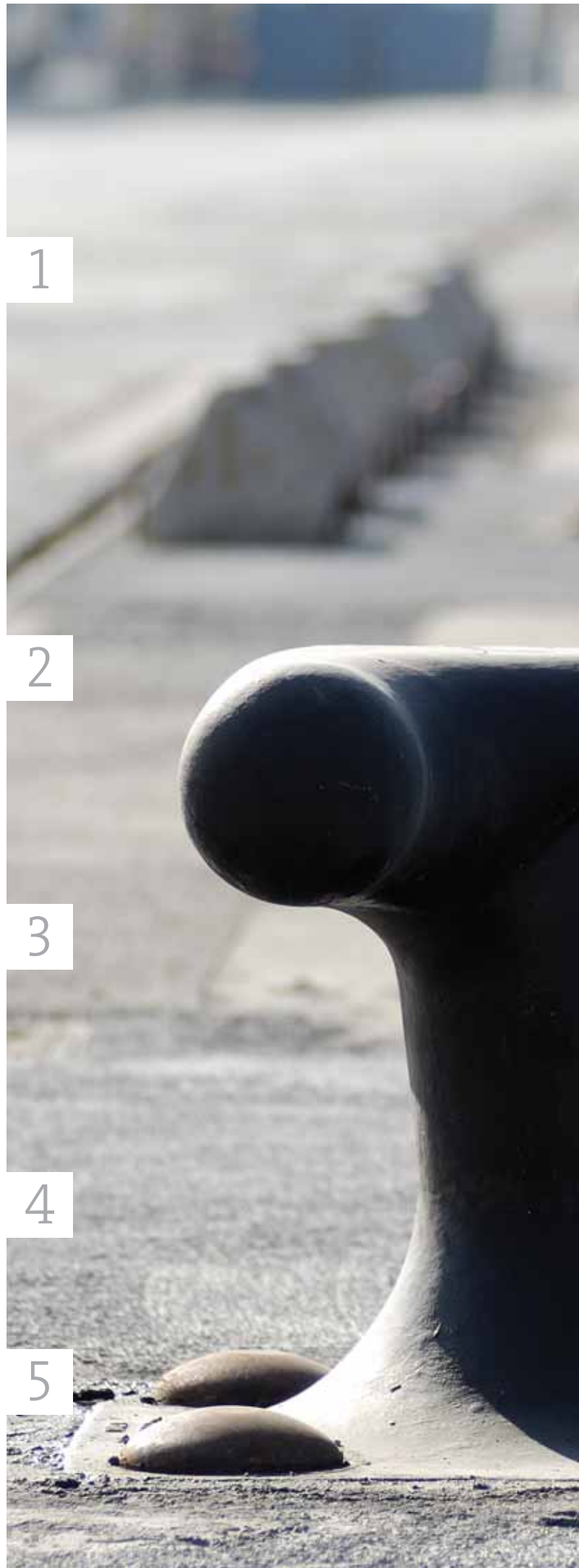
1

2

3

4

5





Miembros del Consejo de Administración

de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre de 2007

Presidente del Consejo de Administración

Sr. Jordi Valls Riera

Vocales natos

Sr. Francisco J. Valencia Alonso (capitán marítimo)

Sr. Josep Oriol Carreras (director general)

Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya

Sr. Julián García González

Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresidente)

Sr. Joaquim Llach Mascaró

Sra. Imma Mayol Beltran

Sr. Jordi Nadal Atcher

Sr. Enric Querol Marimon

Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

Sr. Joaquim M^a Tintoré Blanc

Sr. Josep Trius Collazos

Vocales representantes de la Administración del Estado

Sr. Josep Anton Burgasé Rabinad

Sra. Pilar Fernandez Bozal

Sr. Julián Maganto López

Sr. Manuel Royes Vila

Vocales representantes del Ayuntamiento de Barcelona

Sr. Jordi W. Carnes Ayats

Sr. Ramón García-Bragado Acín

Vocales representantes del Ayuntamiento del Prat de Llobregat

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros



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

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

Vocal representante de la Asociación de Empresas Estibadoras

Sr. Xabier M^a Vidal Niebla

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

Sr. Jordi Forné Ratés

Vocales en representación sindical

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

Secretario (no consejero):

Sr. Pere Caralps Riera

Bajas

Sr. Severo Bueno de Sitjar de Togoeres
Sr. José L. Estrada Llaquet
Sr. Xavier Casas Masjoan
Sra. Maravillas Rojo Torrecilla

Presentación

El 2007 ha sido un año decisivo para el futuro del Puerto de Barcelona. A parte de seguir creciendo por encima de la economía y registrando récords de tráfico, se ha caracterizado también por ser un ejercicio de reajustes, replanteamientos y despliegues que refuerzan internamente la Autoridad Portuaria de Barcelona y posicionan al Puerto de Barcelona entre las infraestructuras continentales de referencia.

Los pilares de la estrategia del Puerto están perfectamente definidos y son la base argumental de la gran ampliación en marcha. Pero las líneas y directrices para llevar a cabo esta estrategia han de ser dinámicas y revisarse y adaptarse continuamente en un mercado en continua transformación y unos entornos de trabajo cada vez más abiertos y complejos. Esta filosofía nos ha llevado este año a iniciar la elaboración de lo que será el III Plan Estratégico del Puerto de Barcelona, una herramienta que actualizará y plasmará los hitos a largo plazo de la Comunidad Portuaria para consolidarnos como la plataforma logística del sur de Europa. En este camino, sin embargo, tenemos que estar en disposición de afrontar a corto plazo una serie de retos inmediatos, que implican a la vez oportunidades y desafíos, y el éxito de los cuales apoyará la consecución del objetivo estratégico del Puerto y definirá su posicionamiento futuro. En el 2007 se han dado pasos muy relevantes en este sentido.

En primer lugar, afrontamos el crecimiento físico del Puerto de Barcelona, un reto en plena ejecución que se ha revelado como la única manera de garantizar el futuro de esta infraestructura; nos los confirman los clientes y el mercado. Para convertirnos en una primera opción ante una oferta muy amplia y global y, por lo tanto, atraer una mayor proporción de carga del comercio internacional, está claro que además de unas prestaciones de primer nivel debemos disponer de más espacio operativo y unas instalaciones competitivas. Por eso desde hace años el Puerto hace un gran esfuerzo inversor en medios económicos, medioambientales y técnicos para tener la dimensión adecuada con la cual servir a su entorno, tanto en el tejido empresarial como el mercado consumidor. Las obras de los diques de abrigo y el muelle Prat han experimentado este año 2007 un avance importante, bajo la coordinación del Comisionado para las Obras de Ampliación, una figura que hemos considerado imprescindible para garantizar el desarrollo de estos trabajos tan complejos y de gran envergadura.

Los resultados económicos alcanzados en el 2007 reflejan el buen nivel de gestión desarrollado por la institución. Así, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha obtenido un beneficio neto de 73,8 millones de euros,

que supera en más de 57 millones la cifra del anterior ejercicio. El resultado de explotación ha crecido un 16% y el resultado extraordinario ha representado una mejora neta de casi 50 millones de euros, motivado principalmente por el resultado extraordinario negativo de 37,8 millones de euros registrado en el 2006 por el accidente del muelle Prat. Destaca el incremento del 24% del *cash flow*, que en el 2007 ha totalizado 104,1 millones de euros, y el valor de las inversiones ejecutadas, que ha superado los 186 millones de euros. El 57% del total de esta cifra se ha destinado a las obras de ampliación.

Junto con la nueva terminal en el moll Prat, que operará Hutchison con TerCat, el proyecto de ampliación de la terminal de contenedores TCB ha contribuido a generar nuevas expectativas a los armadores, ya que garantiza una competencia real entre terminales de dimensiones similares. Además, las grandes navieras de contenedores confirman también la apuesta por Barcelona, con la ampliación constante de sus servicios y las capacidades de carga de sus líneas con buques cada vez más grandes. Nosotros reaccionamos y el mercado responde; vamos, pues, por buen camino.

El Puerto no frena en la consecución de su objetivo, por lo que con los operadores buscamos soluciones imaginativas para optimizar la superficie disponible hasta la entrada en servicio de los nuevos espacios de la ampliación y poder así seguir creciendo a corto plazo. Ante el reto de la congestión en la operativa se ha puesto en marcha este año una reordenación de los espacios portuarios que permite ampliar a corto plazo nuestra capacidad a 60 millones de toneladas y 2,7 millones de TEU anuales. Ahora bien, los 2,6 millones de contenedores manipulados ya durante este ejercicio nos hacen ver que aún no está todo hecho. Sabemos que en los próximos dos o tres años será difícil continuar con los crecimientos actuales de dos dígitos; pero nos preparamos para ello con actuaciones como la compra de MEPSA por parte de Catalana d'Infraestructures Portuàries, sociedad participada en un 49% por la Autoridad Portuaria de Barcelona, que favorecerá sacar el máximo rendimiento del perfil actual del puerto y aportará aún más espacio para el crecimiento. La disponibilidad de los espacios de la ampliación sur marcará un claro punto de inflexión.

También se ha trabajado específicamente, y con resultados, en el tercer reto: el de la apertura a los mercados estratégicos. En los territorios más alejados, el *foreland*, esta tarea toma formas tan diversas como acciones comerciales específicas, visitas a armadores o presencia en eventos internacionales. En lo que respecta al origen de la



carga, el Lejano Oriente y en especial la China han sido los principales focos de atención este año, ya que no podemos obviar que por su creciente tráfico de exportación el gigante asiático es un cliente muy relevante para el Puerto de Barcelona.

En el ámbito más inmediato, el *hinterland*, el Puerto materializa su estrategia de crecimiento en la extensión de los servicios portuarios y logísticos en red. Es decir, en favorecer la creación de un conjunto de centros de servicio próximos a los cargadores y/o a los consumidores finales y estrechamente vinculados al Puerto a través de corredores de transporte multimodales. El impulso dado durante este ejercicio a las terminales marítimas de Zaragoza y Toulouse y al puerto seco de Azuqueca de Henares, unidos a los primeros acuerdos para un espacio logístico en Perpignan, nos hacen disponer ya de un posicionamiento privilegiado en estos mercados del norte y centro de España y del sur de Francia. Además hemos iniciado las prospecciones en el entorno de Lyon, ya que entendemos que el acceso al centro de Europa sólo es posible con una presencia relevante en Rhône-Alpes. De este modo el proyecto de presentarnos como el "puerto francés" empieza a ser una realidad y nos permitirá contribuir a la salida de trenes hacia Europa con costes de gestión y de transporte competitivos y asumibles.

La apertura del *hinterland* está, pues, muy ligada al ferrocarril, el cual juega ahora un papel protagonista en la configuración de la estrategia de futuro del Puerto de Barcelona. Nuestra cuota de carga ferroviaria está aún muy lejos de los criterios mínimos de sostenibilidad y de una combinación eficiente de los diferentes modos de transporte, pero en la liberalización del transporte ferroviario, el cuarto reto, hay una verdadera oportunidad que no debemos dejar escapar. Aunque nos encontramos aún en una fase muy inicial, en la que hay que superar los desajustes que provoca la transición de modelo de negocio, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha diseñado y propuesto la figura de una autoridad ferroporpuaria que ordene y regule el transporte en el ámbito del puerto. Además, trabajamos como promotores de negocio y facilitadores de la creación de nuevos servicios ferroviarios en el *hinterland*, como en el caso de Madrid y Zaragoza, que ya empiezan a tener resultados positivos.

Es preciso hacer un aparte para mencionar que los avances realizados en los retos apuntados hasta ahora necesitan mejoras en las infraestructuras terrestres. Se trata de actuaciones de accesibilidad viaria y ferroviaria imprescindibles para garantizar una gestión eficiente de la entrada y salida

del volumen de tráfico creciente que acompañará al Puerto ampliado, y asegurar la conectividad de este con los mercados prioritarios.

El Puerto previó y anticipó esta realidad con las propuestas plasmadas en el Plan de Accesibilidad Ferroviaria y Viaria del Puerto de Barcelona. Por eso, la Declaración de Impacto Ambiental favorable sobre el Plan emitida el mes de octubre por el Ministerio de Medio Ambiente es una de las mejores noticias con que podíamos encarar el último trimestre del año. Durante el 2007 hemos podido completar la obra de desdoblamiento de la calle 3 de la Zona Franca, que garantiza una conexión viaria con mayor capacidad y directa entre el Puerto y la ronda Litoral. Ahora nuestra voluntad es acelerar el resto de actuaciones para que estén disponibles con la ampliación.

En cuanto a la conectividad, hemos sabido afrontar también la confirmación por parte del Ministerio de Fomento del atraso de la conexión ferroviaria entre Barcelona y la frontera francesa con la nueva línea de alta velocidad, prevista para el 2009. La línea de ancho europeo es la herramienta básica para mejorar el acceso y la competitividad del Puerto en los mercados europeos. Para no comprometer este objetivo y acelerar la disponibilidad de la conexión para el 2010, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha propuesto de acuerdo con la Generalitat de Cataluña una solución transitoria. Esta consiste en la construcción de un tercer carril entre Girona y Figueras y las correspondientes conexiones a la línea de ancho europeo ya construida, lo que permitirá seguir por el nuevo túnel transfronterizo o por la actual línea por Portbou hasta Perpignan. Un paso de gigante en nuestro posicionamiento como puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

En este orden de cosas el establecimiento de alianzas se configura como nuestro quinto reto. Sin olvidar cuáles son nuestros tráficoes estratégicos y que vivimos en una competencia de mercado, creemos que es imprescindible buscar espacios de colaboración en aquellos ámbitos en que el crecimiento sólo será posible si vamos acompañados. En este marco se inscribe la participación de la Autoridad Portuaria de Barcelona como miembro activo de la asociación FERRMED, que tiene como objetivo la promoción de un eje ferroviario europeo para mercancías entre Algeciras y Estocolmo. Las conclusiones del estudio elaborado por la asociación durante el 2007 pretenden que este proyecto se incluya como prioritario en la próxima revisión de la política europea de transportes de la Comisión Europea. En la misma línea de inscribe nuestra participación en la iniciativa Intermed, con Génova y Marsella,

para atraer tráficoes del Lejano Oriente hacia los puertos del sur del continente.

Finalmente, el Puerto está decidido a colocar en el lugar protagonista que le corresponde el reto de los valores y la responsabilidad social corporativa (RSC). Se trata de una actitud que el Puerto de Barcelona tiene asumida, de manera natural, en su modelo de gestión diaria y en sus grandes líneas de actuación. Ahora bien, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha considerado necesario sistematizarlo, marcar el camino y velar porque estos principios éticos pauten el funcionamiento del conjunto de la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona: poner en valor lo que hacemos responsablemente y aplicar responsabilidad en todo lo que tenemos que hacer.

En el ámbito de la sostenibilidad este compromiso se puede ver tanto en las actividades cotidianas, caso del control sistemático de emisiones a la atmósfera o el análisis de la calidad de las aguas, como en las obras de ampliación, que se planificaron y se ejecutan siguiendo criterios medioambientales que en muchos casos superan las exigencias de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA). Se evidencia también en la defensa de la intermodalidad como factor de eficiencia económica, social y medioambiental con la promoción del transporte marítimo de corta distancia y el ferrocarril.

Una prueba más de esta sensibilidad por la sostenibilidad es la aplicación inmediata de medidas para adaptarnos al Decreto 152/2007, de la mejora de la calidad del aire, aprobado este verano por la Generalitat de Cataluña. Con la complicidad de la Comunidad Portuaria se han iniciado las adaptaciones necesarias para cumplir la normativa dentro de los ámbitos de responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Finalmente, hay que destacar que las personas son el verdadero motor de la compleja maquinaria que es el Puerto de Barcelona. Del compromiso, capacidad de diálogo, responsabilidad e iniciativa de los profesionales que trabajan en él emana su buen nombre, uno de los patrimonios más valiosos que tiene hoy el Puerto de Barcelona. Por ello debemos cuidar especialmente este patrimonio –sinónimo de fiabilidad, seguridad y calidad–, poniéndolo continuamente en valor y dándolo a conocer. Si lo hacemos bien, si somos capaces de afrontar los retos que nos hemos fijado y mantener la suma de competitividad y sostenibilidad, tendremos sin duda buena parte del trabajo hecho y situaremos el Puerto de Barcelona como uno de los grandes de Europa.

Jordi Valls i Riera
Presidente

Introducción

De nuevo cerramos un ejercicio con récords en las cifras de tráfico del Puerto de Barcelona y con unos resultados económicos muy sólidos de la Autoridad Portuaria, que garantizan la capacidad de acometer los proyectos en marcha, y en especial las grandes inversiones en infraestructuras para la ampliación portuaria.

En relación a estas, a finales del 2007 se encontraba ya emergida al 100% la longitud total de los diques de abrigo Est y Sud, obras que se completarán durante el 2008 y que definen el nuevo perfil del puerto extendido hacia el sur.

También avanza a buen ritmo la construcción del muelle Prat -que albergará la primera terminal de la ampliación-, a pesar del incidente registrado el 1 de enero de 2007 que afectó parte de los cajones que conforman su línea del muelle. La rápida reacción de la Autoridad Portuaria de Barcelona y las soluciones propuestas y ejecutadas por los técnicos garantizan que la instalación empiece a estar disponible en el 2008, como estaba previsto, aunque invirtiendo el orden de entrega de sus espacios. Así, a finales del año 2008 se entregará la parte de la infraestructura situada más al sur, prácticamente el 70% de la terminal, mientras que se prevé que en el segundo semestre de 2009 esté rehabilitada la zona afectada, situada al norte.

La entrada en operativa de la Terminal Prat pondrá fin a la actual situación de déficit de espacio, que en el 2007 se ha solventado gracias al esfuerzo de las terminales para incrementar su eficiencia operativa y logística. Además, el trabajo conjunto con la Autoridad Portuaria de Barcelona ha llevado a la aprobación de una reordenación portuaria, basada en la propuesta realizada en 2006, que permite reagrupar actividades y optimizar el uso de espacios poniendo en valor 20 hectáreas de superficie ya existente y con capacidad para generar 5 millones de toneladas de tráfico nuevo de carga general y de cabotaje. Esto aumenta un 10% la capacidad del puerto, que se sitúa en 60 millones de toneladas y 2,7 millones de TEU a la espera de los nuevos espacios de la ampliación. Por su parte las terminales de vehículos han optado por invertir en nuevos espacios verticales para incrementar la capacidad de almacenaje y manipulación de vehículos en el puerto a corto y medio plazo.

En esta misma línea se inscribe la operación por la cual la sociedad de nueva creación Catalana d'Infraestructures Portuàries -participada en un 49% por la Autoridad Portuaria de Barcelona y un 51% por Catalana d'Iniciatives- ha adquirido la sociedad Muelles y Espacios Portuarios,

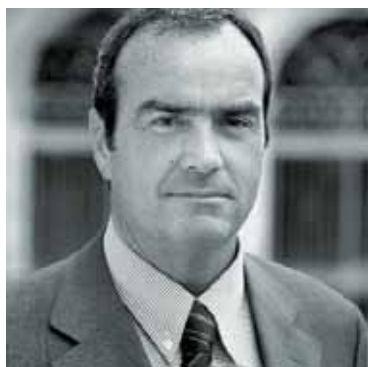
S.A. (MEPSA), concesionaria de una superficie de 49 hectáreas en el muelle de Inflamables. Esta actuación permitirá reordenar los espacios que explotaba MEPSA para adaptarlos a los criterios de desarrollo del Puerto y a las necesidades de crecimiento del tráfico marítimo. Con la construcción de los diques de abrigo los muelles han quedado a resguardo de las aguas exteriores y junto a la bocana Sud, convirtiéndose ésta en una zona privilegiada para la operativa de buques y con conexión a la red viaria y ferroviaria.

Son todas actuaciones imprescindibles ya que, mientras se completa la ampliación, las terminales y el Puerto no renuncian a seguir creciendo, como demuestran los datos del ejercicio. En el 2007 el tráfico total se ha incrementado un 7,8%, superando los 50 millones de toneladas. Destaca el buen comportamiento de la carga general, que con un crecimiento de casi el 11% ha alcanzado los 35,2 millones de toneladas y representa más de un 70% del total. La tendencia positiva general se ha reflejado también en los 2,6 millones de contenedores registrados, un 12,6% más que en el ejercicio anterior, y en el aumento del 11% en el tráfico de vehículos.

También los graneles líquidos, con un incremento del 4,3%, han contribuido al alza del tráfico total, y presentan buenas perspectivas por el aumento de capacidad de sus instalaciones. En cambio, los sólidos a granel han experimentado un descenso significativo del 49% por la reducción del tráfico del carbón.

La evolución del tráfico junto al fuerte incremento de los ingresos por concesiones del dominio portuario ha favorecido que la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria de Barcelona haya registrado un crecimiento del 13% hasta alcanzar los 158,1 millones de euros. Al cierre del ejercicio, y con las cuentas pendientes de auditar, el beneficio neto se ha situado en 73,8 millones de euros, 57,6 millones más que en el año anterior. Destaca el incremento del 20% en el cash-flow, que ha superado por primera vez la cifra de los 100 millones y supone una importante fuente de financiación de las inversiones.

A la solidez de los resultados económicos ha contribuido igualmente el crecimiento del 13% en el tráfico de pasajeros, motivado principalmente por los cruceristas. Este tráfico ha registrado un nuevo récord histórico con 1,8 millones de pasajeros y uno de los incrementos más significativos de la última década, de un 26%. Un resultado que consolida Barcelona com el primer puerto de cruceros de Europa y el noveno del mundo, después de las grandes bases del Caribe,



además de un verdadero dinamizador del sector turístico de la ciudad y su entorno, ya que un 60% del pasaje inicia y/o termina aquí su viaje.

En materia de instalaciones crucerísticas este año cabe destacar la entrada en servicio el mes de abril de la terminal Palacruceros, gestionada por la italiana Costa Crociere, y que confirma la apuesta firme de esta compañía y del grupo Carnival (al que pertenece) por el Puerto de Barcelona. Por otra parte, la compañía Creuers del Port de Barcelona ha iniciado en el 2007 las obras de la Terminal A, con una superficie de 7.200 m², capacidad para atender a 4.000 pasajeros y operar simultáneamente con la vecina Terminal B. Esta actuación completará en el 2008 el conjunto de infraestructuras que contribuyen a hacer de Barcelona puerto líder en este tráfico.

Los últimos datos confirman que Barcelona se ha consolidado también como puerto de referencia para el tráfico marítimo de corta distancia o *short sea shipping* (SSS). Muestra de ello es la ampliación de los servicios diarios ya existentes con Génova y Civitavecchia en Italia y la puesta en marcha de una nueva línea con Livorno, que han impulsado un incremento del 20,6% en este tráfico. El puerto también está comprobando las posibilidades de la conexión de este tráfico con el norte de África, que por ahora se han materializado en una línea con Tánger, básicamente para carga y el servicio estival de pasaje con Argelia.

El Puerto de Barcelona apuesta por el *short sea shipping* como eslabón eficiente y sostenible de la cadena de transporte, y no sólo fomentando los servicios de este tráfico, sino también promoviéndolo desde el ámbito académico a través de la Escola Europea de Short Sea Shipping. Desde su puesta en marcha en septiembre del 2006 y hasta el final de este ejercicio la Escola Europea de Short Sea Shipping ha dado formación a 804 estudiantes de 33 nacionalidades distintas, distribuidos en las tres modalidades de cursos: GLOSS, AVTORITAS y NUMINA.

Por otra parte, el Fórum del Transporte Terrestre (FTT) se ha consolidado en los últimos dos años como el entorno de diálogo del proyecto Proatrans, que aborda las cuestiones susceptibles de mejora de este sector en el Puerto de Barcelona. En este marco se han puesto en marcha en el 2007 dos nuevos proyectos: el desarrollo de un plan de calidad de los servicios al transporte, y el desarrollo de una nueva normativa medioambiental para regular las emisiones de NOx. También se ha desarrollado el plan de formación Transformar, en el cual además de cursos específicos se ha diseñado el Máster de

Gestión de Empresas de Transporte Terrestre del Puerto de Barcelona.

PortlC y la Autoridad Portuaria de Barcelona han trabajado en la especificación de los servicios de comunicaciones que deben llevar los camiones en el Puerto de Barcelona para ser compatibles con los procedimientos de entrada y salida de las terminales. Se trata de un paso más en la mejora de la eficiencia en esta actividad y una de las muchas actuaciones de PortlC hacia el "puerto sin papeles" en el que trabaja para los diferentes ámbitos portuarios.

La necesidad de favorecer una relación más creativa entre la Autoridad Portuaria de Barcelona y todos los ámbitos y operadores portuarios ha llevado este verano a la constitución del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria. Encabezado por el presidente del Puerto este órgano de participación y debate ha arrancado con dos líneas básicas de trabajo: la mejora de la productividad, eficacia y eficiencia del puerto, y la sensibilización y actuación en el marco de la responsabilidad social corporativa. También se ha creado dentro de la Autoridad Portuaria de Barcelona una dirección específica que tiene como principal función dar a conocer el Puerto de Barcelona en sus mercados estratégicos aprovechando la fuerza que su Comunidad Portuaria tiene en la proyección exterior.

En cuanto al puerto ciudadano como escenario de actividades varias y punto de atracción de millones de visitantes locales y turistas, destacan dos acontecimientos excepcionales. Por una parte, el Port Vell de Barcelona ha acogido la Barcelona World Race, primera edición de una regata de vuelta al mundo sin escalas con dos tripulantes, que ha sido multiplicadora de actuaciones deportivas, pedagógicas y de investigación náutica y marítima. Por otra parte, estos espacios portuarios han actuado como marco y campamento de rodaje de parte de los trabajos del director de cine Woody Allen en la ciudad, poniendo durante unos días el Puerto de Barcelona en el punto de mira de la escena cinematográfica mundial.

La voluntad de la Autoridad Portuaria de velar por todas las actividades que se llevan a cabo en su dominio y de convertir el Port Vell en un espacio de encuentro entre la ciudad y el puerto ha tenido un hito importante en la firma del Plan de reestructuración de la flota de artes menores del Puerto de Barcelona. Firmado entre la Cofradía de Pescadores y la Autoridad Portuaria de Barcelona, y con la participación del Departamento de Agricultura de la Generalitat, el acuerdo pretende garantizar el futuro del sector pesquero en Barcelona a través de

medidas socioeconómicas y la reforma integral de las instalaciones pesqueras para mejorar su operativa, racionalizar los espacios y generar nueva actividad que le beneficie. En este sentido el acuerdo propone la creación de actividades complementarias que permitan mejorar la capacidad financiera de la Cofradía a través de nuevos ingresos adicionales a los derivados de la venta de pescado.

En definitiva, el 2007 ha significado un paso firme y adelante en el proyecto de futuro del Puerto de Barcelona. Un proyecto que tiene en cuenta todas sus dimensiones -la industrial, la logística y la ciudadana- y todos sus públicos -clientes, concesionarios, usuarios, turistas, ciudadanos, etc.- para contribuir de manera efectiva al crecimiento de su entorno. Para ello cuenta, además, con un elemento de gran valor: un equipo humano profesional y comprometido con la misión, la visión y los valores de la Autoridad Portuaria.

Josep Oriol Carreras
Director general



- 12 Misión, visión y valores de la APB
Despliegue estratégico de la organización
- 14 **Ámbito de presidencia**
Comunicación y Relaciones institucionales
- 15 El Centro de Documentación
- 16 Plan APB 2008-2009
- 19 El Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona
- 21 La Promoción de la Comunidad Portuaria
- 22 **Ámbito de dirección**
Recursos Humanos
- 23 Recursos Sanitarios y Prevención de Riesgos Laborales
- 24 Sistemas de Información
- 26 Servicio de Acceso Unificado (SAU)
Promoción Comercial
- 29 Comisionado para las obras de ampliación del Puerto
- 31 **Infraestructuras**
Las actuaciones en Infraestructuras
- 34 **Explotación y planificación**
Seguridad Industrial y Medio Ambiente
- 36 Seguridad Operativa
- 37 **Estrategia y desarrollo**
Desarrollo de la red del Puerto
- 40 Dirección y Desarrollo del Negocio
- 42 **Empresas participadas**
Centro Intermodal de Logística (CILSA)
- 46 Estibarna
- 48 Port Vell
- 49 World Trade Center Barcelona



Misión, visión y valores

de la Autoridad Portuaria de Barcelona
y su despliegue dentro de la organización

La Autoridad Portuaria de Barcelona tiene definida su misión (que describe su razón de ser), su visión (que concreta cómo quiere ser en su futuro), y sus valores (prin-

cipios básicos que especifican el comportamiento de las personas de la organización). El conjunto de la organización se esfuerza día a día para cumplir estas máximas.

MISIÓN

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

VISIÓN

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo

VALORES

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

En 2007, durante las IV Jornadas APB los miembros del Comité de Dirección así como sus colaboradores más inmediatos, todos mandos intermedios, han consensuado los objetivos estratégicos y operativos válidos para el periodo 2008-2009 que se añaden al resto de los elementos estratégicos definidos anteriormente (misión, visión, valores y análisis DAFO).

El siguiente paso del proceso es la definición de los objetivos evaluables por el Comité de Dirección, que tienen, en general, un carácter anual. Muchas de estas iniciativas, que emanan directamente de la estrategia de la Autoridad Portuaria, se han de desarrollar en los Comités de Progreso y Grupos de Mejora, lo que favorece las actuaciones transversales dentro de la organización.

En un siguiente estadio, estas iniciativas deben desplegarse en cascada para todo el personal de la Autoridad Portuaria, definiéndose objetivos personalizados para cada uno de los trabajadores. Su grado de cumplimiento será la base para la remuneración variable en concepto de rendimiento y productividad. A lo largo del 2008 se hará un seguimiento continuo de la evolución de las iniciativas a través de informes trimestrales y de los indicadores del Cuadro de Mando Integral (CMI).

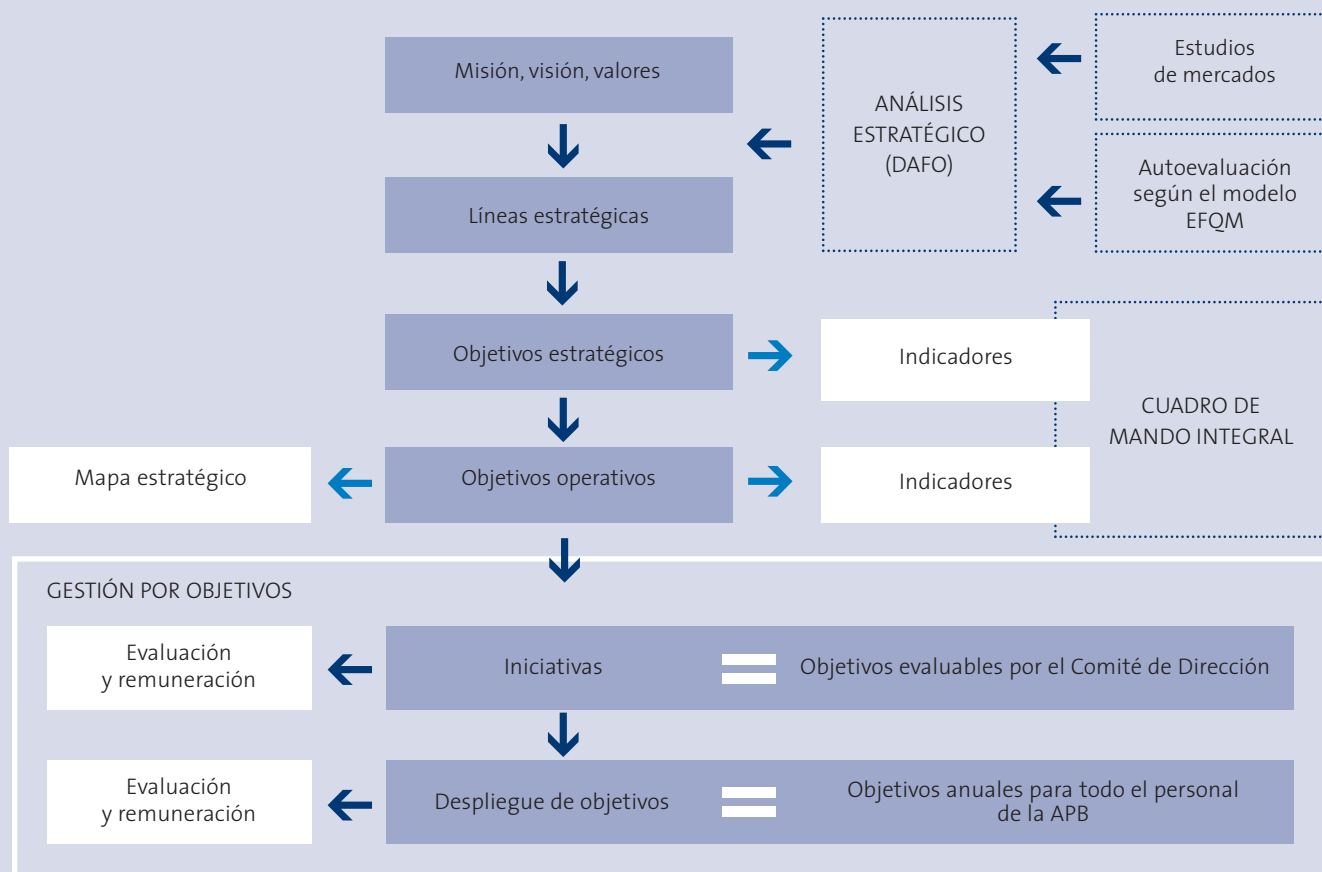
De esta manera, la Autoridad Portuaria ha desarrollado durante el 2007 un pro-

ceso de despliegue estratégico coherente con su misión y visión y que a través de la gestión por objetivos implica la totalidad de su personal.

Como resultado de este proceso la Autoridad Portuaria de Barcelona ha diseñado una estrategia que se centra en tres grandes ámbitos de actuación:

- **La ampliación del Puerto en red**, vinculada al crecimiento del puerto. Esta ampliación no sólo debe entenderse en términos internos (aumento de la capacidad de las terminales portuarias), sino también como potenciación de la capacidad de generación y distribución de carga del entorno portuario, como prevé el concepto de puerto en red.
- **La mejora de los servicios del puerto en red**, con la potenciación de una oferta de servicios logísticos y de alto valor añadido, tanto dentro del puerto como distribuidos en el territorio, que haga más competitivas las cadenas logísticas que utilizan el puerto de Barcelona
- **El cambio interno en la Autoridad Portuaria**, ya que no será posible cumplir con los otros ámbitos de la estrategia sin un proceso de cambio cultural que profesionalice la actividad interna de la Autoridad Portuaria y mejore su eficacia y eficiencia en la gestión.

ESTRUCTURA DEL PROCESO DE DESPLIEGUE ESTRATÉGICO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA



1.1.

COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES

Dos datos son suficientes para calibrar a simple vista el peso del Puerto de Barcelona en la economía y la ciudad: en el recinto portuario trabajan aproximadamente 16.000 personas y 16 millones de visitantes recorren cada año el Port Vell. A pesar de la rotundidad de estas cifras buena parte de la población desconoce el rol del Puerto como motor económico, su función estratégica como infraestructura o su importancia como institución.

El objetivo del Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales es, precisamente, hacer comprensible el papel del Puerto a la sociedad, además de poner en valor su función. Se trata de un

trabajo de largo recorrido, es decir, con un impacto directo pero no siempre inmediato, que tiene numerosas líneas de acción. Éstas se desarrollan a través de las diferentes áreas que integran el departamento: el Gabinete de Prensa, el área de Imagen, el Servicio Lingüístico y el área de Relaciones Institucionales, que trabajan coordinadamente y en colaboración con el resto de departamentos de la Autoridad Portuaria. Establecer una relación fluida y sólida con los medios de comunicación es el principal cometido del Gabinete de Prensa, que han de atender las necesidades informativas de medios muy diversos tanto por su naturaleza (prensa escrita, radios, televisiones, agencias de comunicación o diarios digitales), como por la especificidad de sus contenidos



(medios generalistas o especializados) y de sus ámbitos geográficos (medios locales, nacionales o extranjeros). Más allá de dar respuesta a las demandas diarias de información, el Gabinete de Prensa es proactivo en la generación de contenidos informativos, ya que en la voluntad de dar a conocer la actividad y la importancia del Puerto a la opinión pública los medios de comunicación son unos aliados cruciales.

Esta tarea implica una acción comunicativa constante que se concreta en el contacto permanente con los profesionales y responsables de los medios, en la producción de diversos materiales informativos, en la gestión de entrevistas con los portavoces de la entidad, y en la organización de actos puntuales, como ruedas de prensa o visitas de periodistas al recinto portuario, entre otros. Para contribuir a mantener vivo el interés de los medios sobre la realidad portuaria, durante el ejercicio 2007 se han puesto en marcha actuaciones informativas periódicas como la elaboración de la agenda de actos del Puerto y las notas de prensa sobre los tráficlos mensuales, que se añaden a iniciativas de este tipo ya existentes como la comunicación inmediata de los acuerdos aprobados en el Consejo de Administración.

Construir la imagen y el mensaje del Puerto

Incidir de forma positiva en la opinión pública también comporta el establecimiento de convenios de colaboración con determinadas empresas de comunicación, lo que permite una presencia permanente del Puerto en medios de prestigio y solvencia. Este año destacan los reportajes firmados por los profesionales de Barcelonatv, Com Ràdio o El Periódico de Catalunya.

En la creación de opinión es también fundamental el área de Imagen, encargada de definir y unificar la imagen interna y externa de la entidad. Se trata de una función de carácter totalmente transversal, ya que afecta cualquier elemento vinculado al Puerto de Barcelona y todos sus departamentos. Tan importante como la definición de la imagen corporativa del Puerto, es el uso y aplicación que se hace de ellos. Por este motivo el área de Imagen se halla actualmente inmersa en un proceso unificador, que es imprescindible para consolidar y fortalecer el valor de la marca Puerto de Barcelona.

El Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales también se encarga de controlar todas las publicaciones que genera la Autoridad



Portuaria de Barcelona, de modo que se consiga una coherencia de estilo, imagen y contenidos entre todos los materiales que produce el Puerto.

Como parte integrante del departamento desde este año, el Servicio Lingüístico desarrolla una tarea fundamental para garantizar el uso correcto de la lengua a todos los niveles. Además, promueve anualmente la convocatoria de los Juegos Florales del Puerto de Barcelona, unos premios que persiguen potenciar la creatividad literaria de los trabajadores del ámbito portuario y que en su última edición han reunido un total de 37 participantes.

En la vertiente de la Relaciones Institucionales, el departamento ha impulsado la firma de acuerdos con diversas entidades, con la intención de apoyar iniciativas culturales, sociales y económicas. Es el caso de los convenios de colaboración mutua con instituciones como Stella Maris, el Liceo o la Cámara de Comercio. En la misma línea, el Puerto patrocina actividades que, de manera directa o indirecta, tienen relación con la realidad marítima y portuaria. En 2007 ha sido el caso de la de la Barcelona World Race, la primera regata de vuelta al mundo por parejas y sin escalas, que tiene el Puerto de Barcelona como punto de salida y llegada.

El área de Relaciones Institucionales, junto al Departamento de Márketing y Comercial, también se encarga de definir la presencia del Puerto de Barcelona en las ferias y convenciones del sector que

periódicamente se celebran en todo el mundo. Se trata de garantizar la participación en los principales foros de la industria portuaria, ya que son plataformas privilegiadas para exponer los servicios y proyectos del Puerto, pero también para compartir ideas y captar las tendencias de futuro del sector.

El Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales tiene una función vertebradora de la imagen y del mensaje del Puerto, el éxito de la cual, sin embargo sólo se puede garantizar con la implicación de todos y cada uno de los departamentos de la Autoridad Portuaria de Barcelona y las personas que los integran.

EL CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

Uno de los principales hitos del Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Barcelona (CENDOC) durante el año 2007 ha sido velar por la implantación de un sistema de gestión documental avanzado que atiende con eficiencia las peticiones de consultas y suponga una mejora cualitativa del servicio. Con este propósito se ha llevado a cabo un plan de revisión de los procedimientos dirigidos a los usuarios, y se ha colaborado en la elaboración del Manual de Buenas Prácticas Administrativas del Puerto de Barcelona, que dedica un apartado específico a la gestión documental.

Entre las actuaciones de este ejercicio destaca la realización del proyecto de

planificación del traslado de archivos de gestión y oficina al edificio World Trade Center. En este sentido, se ha trabajado con los responsables de los departamentos para concretar qué documentos se custodiarán en la nueva ubicación y cuáles permanecerán en los depósitos del archivo central del edificio ASTA.

En cuanto a las otras áreas funcionales del CENDOC, la mejora del Servicio de Prensa (*press clipping*) con la incorporación de un mayor número de noticias ha permitido llegar a las 165.000 consultas, un 10% más que el año anterior. Por lo que respecta al Servicio de Atención a Investigadores y Consultas, el Centro de Documentación Marítima –especializado en las consultas históricas sobre el Puerto– ha atendido 541 peticiones de información, mayoritariamente procedentes del mundo académico y de la investigación. El CENDOC ofrece un servicio similar para consultas sobre temas actuales que este año, con la implementación de una plataforma electrónica de seguimiento de asuntos, ha podido mejorar cualitativamente y ofrecer un alto índice de respuesta inmediata.

Como miembro del conjunto de archivos y centros de documentación de todas las autoridades portuarias estatales, el CENDOC ha estado presente en las III Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios celebradas en Gijón el mes de noviembre. A parte de participar en los grupos de trabajo, el representante de la APB expuso en estas jornadas la experiencia de ser la primera autoridad portuaria que presentó una propuesta de valoración de series documentales a la Comisión Superior Calificadora de Documentos Administrativos.

Proyecto cultural del Puerto

También ha sido un año decisivo para asentar y difundir el proyecto cultural del Puerto de Barcelona con la firma del Convenio de Colaboración con el Consorcio de las Atarazanas Reales y el Museo Marítimo de Barcelona. Este convenio consolida definitivamente la proyección del Centro de Documentación Marítima como entidad de referencia en la investigación de cuestiones relacionadas con la historia y el patrimonio marítimo y portuario en Cataluña, y se convierte en un marco inmejorable para acercar el puerto y la ciudad a través de las actividades culturales. Durante el 2007 se ha materializado ya en la organización de diferentes iniciativas culturales, de difusión y conservación, entre las cuales destaca la exposición sobre los 100 años del edificio de Portal de la Pau, ubicada de forma temporal en las Atarazanas Reales de Barcelona. Debido a su gran éxito e interés la muestra se ha convertido en virtual en Internet y en itinerante, y ha sido expuesta también el edificio del Consorcio El Far. Otra iniciativa desarrollada en este marco ha sido la transferencia, en régimen de depósito, a las instalaciones del Consorcio de las Atarazanas y Museo Marítimo del fondo de documentos del Puerto de Barcelona sobre la Junta de Obras del Puerto (1868 - 1978). La gestión del fondo corresponde a la APB, que es la responsable de la catalogación y acceso a los documentos depositados.

Otra realización destacada en este ámbito ha sido el Proyecto de Diseño y Ejecución del Punto de Información del Puerto de Barcelona. Con el objetivo de difundir la realidad del Puerto como importante motor económico del país se han definido las características que debe tener un punto de información permanente, que en el 2008 se instalará en el vestíbulo del Museo Marítimo de Barcelona, por donde pasan anualmente 400.000 visitantes.

PLAN APB 2008-2009

Durante el ejercicio 2007 se ha revisado el Plan APB 2006-2008 a partir del análisis interno de las conclusiones obtenidas de la autoevaluación según el Modelo de Excelencia EFQM y el ciclo de planificación estratégica. En este sentido el Comité de Estrategia se ha reunido de manera sistemática a lo largo del año para desarrollar dos actuaciones básicas: alinear el Plan Estratégico y el Plan de Empresa (en cuanto a líneas estratégicas, objetivos estratégicos y objetivos



operativos), y elaborar el Documento Estratégico 2008 que incluye la definición de la estrategia básica de la Autoridad Portuaria de Barcelona para ejercicio citado (en lo que respecta a misión, visión, valores, líneas estratégicas, objetivos estratégicos y operativos y mapa estratégico).

El tratamiento de aspectos prioritarios en la organización ha provocado una breve pausa en el Plan APB durante el primer semestre del año, que se ha retomado el mes octubre con la celebración de las IV Jornadas APB. En éstas se ha validado el método de trabajo iniciado, se ha profundizado en el cambio cultural de la organización y se ha dado impulso a todo el proceso de mejora interna, con la actualización del plan estratégico para el próximo bienio, que se plasma en el Plan APB 2008-2009. El nuevo Plan refuerza la estrategia de la organización y la metodología de desarrollo interno basada en los Comités de Progreso y en los Grupos de Mejora.

Las IV Jornadas han tenido continuidad en la Jornada BCN realizada el mes de diciembre con el objetivo de informar sobre el trabajo desarrollado y las novedades del Plan APB 2008-2009. En esta ocasión se ha convocado a un equipo más numeroso de personas de la organización con la voluntad de reforzar la cohesión y la comunicación interdepartamentales.

Comités de Progreso

Uno de los principales problemas detectados en la Autoridad Portuaria de Barcelona ha sido la falta de transversalidad entre los diferentes departamentos que la integran, motivo por el cual se ha estructurado un modelo que potencia el trabajo en equipo a través de grupos interdisciplinarios que pretenden resolver problemas comunes de la organización. Con este objetivo se han revisado los Comités de Progreso que, constituidos por las personas de más alto nivel de responsabilidad de la Autoridad Portuaria (miembros del Comité de Dirección), tienen la misión de analizar y decidir sobre los grandes temas de debate en el ámbito estratégico de la organización.

Los Comités de Progreso definidos en el 2007, que tienen el reto de gestionar y coordinar el Plan APB 2008-2009, son los siguientes:

- **Comité de estrategia**, con el objetivo de gestionar las actuaciones relacionadas con el planteamiento estratégico general del Puerto de Barcelona y propio de la Autoridad Portuaria de Barcelona, así como el despliegue de la estrategia mediante el Plan de Empresa y su seguimiento y control.



- **Comité de Transformación**, con el objetivo de impulsar las acciones de cambio interno implicando a toda la organización y basándose principalmente en 3 ejes: procesos, personas y sistema organizativo. Se apoya en la excelencia, la innovación y el capital emprendedor existente para transformar la cultura corporativa.
- **Comité de Comunicación**, con el objetivo de gestionar los planes y proyectos que mejoren la comunicación interna y externa.
- **Comité de Responsabilidad Social Corporativa (RSC)**, con el objetivo de gestionar los planes y proyectos que incorporen de manera integral y gradual en la Autoridad Portuaria el enfoque hacia la RSC, entendiendo como tal la integración voluntaria de las preocupaciones sociales, económicas y medioambientales en las operaciones comerciales y en las relaciones con los grupos de interés.

Para dar coherencia e integrar esta metodología de trabajo se ha revisado el Comité Gestor del Plan APB 2008-2009, que es el órgano máximo de gobierno del Plan APB y tiene como objetivo general coordinar y hacer el seguimiento del resto de comité y actuar como enlace, caso de ser necesario, con el Consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.





Grupos de Mejora

Para analizar y mejorar los aspectos identificados como débiles y desarrollar proyectos concretos, en el sí de los Comités de Progreso se han constituido Grupos de Mejora, la misión de los cuales es estudiar las situaciones y proponer la alternativa más adecuada a la Dirección en los ámbitos que el comité respectivo le encargue.

Los Grupos de Mejora conforman un sistema participativo mediante el cual trabajadores de las diferentes áreas se reúnen para realizar sugerencias, mejorar la prestación del servicio y/o resolver problemas relacionados con aspectos propios del trabajo. Se revelan como un buen sistema que permite tanto aprovechar el potencial creativo e innovador de las personas de la empresa como crear espacios de conversación en los que se intercambian conocimientos y experiencias y se potencian las sinergias entre las diferentes áreas de actividad. Dentro de este marco, a lo largo de 2007 han desarrollado sus actividades los siguientes Grupos de Mejora:

Análisis de demanda y oferta portuaria, con la misión de evaluar la demanda

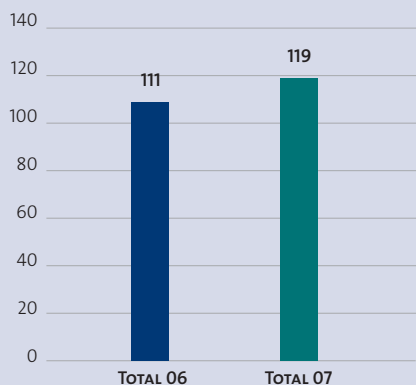
futura y los tipos de tráfico que serán prioritarios para el puerto ampliado.

Seguimiento de asuntos, con la misión de definir los procedimientos necesarios que permitan hacer el seguimiento de los asuntos externos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, a fin de conocer el estado de cada trámite y las asignaciones y las respuestas emitidas a los clientes o solicitantes. Para la primera fase de implantación del procedimiento los trámites escogidos han sido: alegaciones de multas, preguntas parlamentarias, peticiones de consultas de estadísticas y reclamaciones.

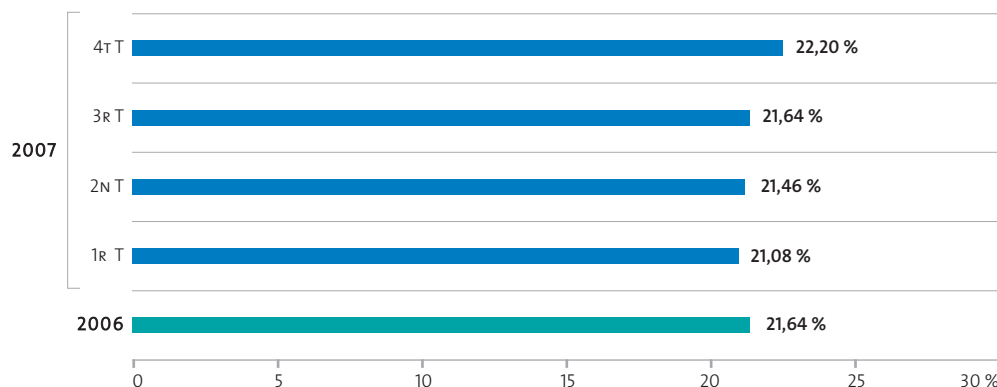
Definición de objetivos, con la misión de elaborar la metodología de definición de objetivos evaluables del personal.

En la Jornada BCN se ha presentado la planificación de Grupos de Mejora para 2008-2009, que se configura de la siguiente manera: 9 grupos dependientes del Comité de Estrategia, 7 dependientes del Comité de Transformación, 3 dependientes del Comité de Comunicación y 3 del Comité de RSC. El Plan APB avanza, poco a poco pero sin pausa, gracias a la implicación de las personas de la organización, como muestran los gráficos de participación 2006-2007.

PARTICIPANTES EN GRUPOS DE TRABAJO APB



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



EL SISTEMA DE CALIDAD DEL PUERTO DE BARCELONA

El Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona se configura como el conjunto de planes de calidad que se diseñan, se implantan, evalúan y mejoran en el Puerto, y que actualmente incluyen las siguientes instalaciones: Terminal de Contenidores de Barcelona, SL, Terminal Catalunya, SA, Estibadora de Ponent, SA, y el Punto de Inspección Fronterizo (PIF).

La obtención y evaluación continua de los datos de los procesos, así como la mejora de los mismos, constituye el Control de Procesos. Los resultados más relevantes del año 2007 han sido los siguientes:



Volumen de actividad		Volumen de inspecciones	
Contenedores descargados llenos	360.835 (+14,9%)	Exportación	1.502 (+35,8%)
Partidas vaciadas en almacén	1.924 (-88,2%)	Importación	16.782 (+11,8%)
Bultos manipulados/vaciados	1.622.328 (-50,9)	Total	18.284 (+13,4%)
Bultos afectados por incidencia	34 (-90,5%)	% de inspección respecto del volumen total de actividad	2,79 (-4,4%)

Detalle de las inspecciones		Intervenciones del Equipo de Calidad	
Inspecciones en explanada	13.509 (+24,7%)	Contenedor/precinto	35 (+52,2%)
Inspecciones con pasillo	4.516 (-9,5%)	Mercancía	193 (-88,9%)
Inspecciones en almacén	260 (-14,5%)	Total	228 (-87,1%)
Inspecciones PIF(sin pasillo)	3.095 (-15,6%)		
Inspecciones PIF (con pasillo)	1.453 (-31,1%)		

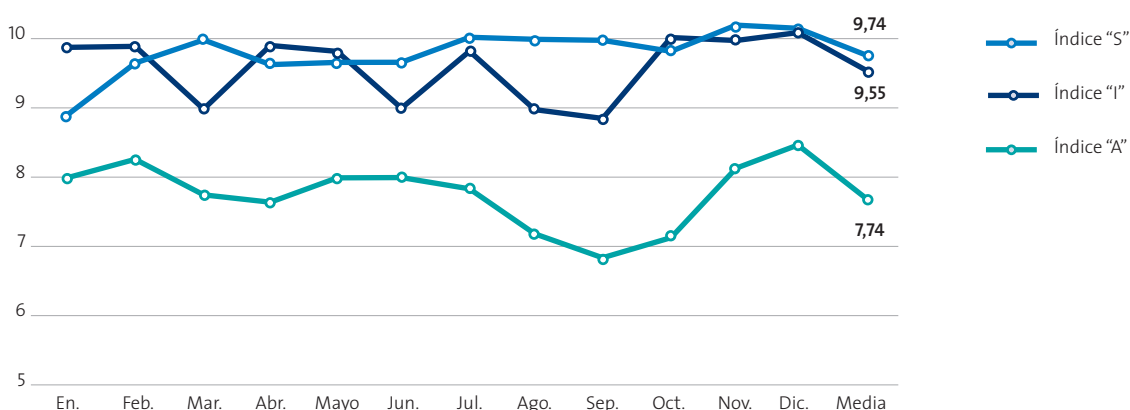
Incidencias internas	
Contenedor/precinto	0 (-100%)
Mercancía	9 (-91,5%)
Inspección	29 (+383 %)
Total	38 (-197,4%)

Del Control del Proceso se extraen los índices de Calidad, que tienen la finalidad de evaluar la tendencia de los principales objetivos de la calidad de servicio en el Puerto de Barcelona. El índice "A" mide el grado de agilidad de la mercancía por el Puerto, teniendo en cuenta el proceso físico y documental. El índice "S" es el grado de integridad y seguri-

dad de la mercancía en el Puerto. El índice "I" es el grado de coordinación de los diferentes operadores que intervienen en las inspecciones físicas de la mercancía. En el ejercicio 2007 se ha registrado una mejora relevante de la media anual de los índices "S" e "I", mientras que el índice "A" ha experimentado un cierto retroceso respecto del año anterior.

EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES "A", "S" E "I"				
Media	Índice "A"	Índice "S"	Índice "I"	
2006	8,1	8,6	9,4	
2007	7,7	9,7	9,6	

EVOLUCIÓN MENSUAL ÍNDICES DE CALIDAD



Programa de Garantías

El Puerto de Barcelona dispone de un Programa de Garantías que recoge determinados compromisos de servicio de la Comunidad Logística y Portuaria hacia el cliente final y que, en caso de incumplimiento, implican una compensación económica de hasta 450 € por incidencia interna activada. Este programa contempla los siguientes compromisos en las terminales del Sistema de Calidad:

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

El resultado de la aplicación del Programa de Garantías este año ha sido el siguiente:

Detalle de las garantías abonadas	Garantías activadas	
	2007	2006
Seguridad Total	18	14
Inspección Física Coordinada	11	5
Total	29	19
Total (€)	10.389	5.181

Análisis, transparencia y control

Con el objetivo de ofrecer la máxima información posible sobre el estado de la mercancía en su paso por el Puerto de Barcelona, durante este año se han enviado un total de 20.592 informes. Estos se remiten de modo automático cuando se genera información relativa a las inspecciones físicas o incidencias detectadas en la mercancía. Por otra parte, y a petición de los clientes o de sus representantes, se han respondido 245 solicitudes de información y se han llevado a cabo un total de 6 análisis del proceso.

También se han realizado 5 auditorías del sistema a las terminales incluidas en el Sistema de Calidad (2), al Equipo de Calidad (1), y a los Referenciales de Prácticos (1) y Ayudas a la Navegación (1), todas con resultados muy satisfactorios.

Aplicación de Referenciales de Calidad de Servicio

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

El mes de noviembre de 2007 se firmó el *Manual para la revisión y mejora del Servicio de Ayudas a la Navegación del Puerto de Barcelona*, que describe el sistema de actuación y los criterios generales que se aplicarán a los diferentes procesos de este servicio, de modo que se cumplen las características y los indicadores estableci-



dos para satisfacer las exigencias de los clientes. El manual ha recibido el visto bueno del Comité de Calidad creado para este proyecto y que está formado por representantes de la Dirección General de Puertos y Transportes de la Generalitat, la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalitat, Puertos de la Generalitat, la Demarcación de Costas, la Capitanía Marítima, Salvamento Marítimo, la Corporación de Prácticos, la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques, el organismo público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Referencial de Servicio de Practicaje del Puerto de Barcelona

La Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona ha trabajado estrechamente con el departamento de Sistemas de Calidad de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el seguimiento del Sistema de Calidad de Prácticos. En el Comité de Calidad se han presentado los resultados del Plan de Mejora Continua del año 2007, los cuales han sido alcanzados en un 81,8%. Así mismo se han aprobado el Plan de Mejora Continua de la Corporación de Prácticos para el 2008 y el *Manual para la revisión y mejora del Servicio de Practicaje*. El Comité de Calidad creado para este proyecto está formado por representantes de la Asociación de Navieros Españoles (Anave), la Corporación de Prácticos, la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques, el Colegio Oficial de Prácticos y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

También se ha continuado trabajando en la implantación de diferentes aspectos relacionados con los referenciales de automóviles y de cruceros.

LA PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

El Consejo Rector y los Grupos de Trabajo

Con el objetivo de reactivar la proyección y promoción nacional e internacional de la Comunidad Portuaria, su coordinación y el aumento y fidelización de las mercancías, a la vez que potenciar la imagen de conjunto del Puerto de Barcelona, se ha constituido este año el Consejo Rector de la Comunidad Portuaria.

En la sesión constituyente del 23 de julio se han nombrado los miembros del Comité Ejecutivo y se ha determinado la misión, la composición y los objetivos de un total de 10 Grupos de Trabajo. Estos grupos, presididos por miembros destacados de la Comunidad Portuaria y coordinados por miembros de la Autoridad Portuaria de Barcelona, son:



Telemática; Calidad; Calidad Ambiental; Responsabilidad Social Corporativa; Márketing y Comercial; Innovación, Prevención y Riesgos Laborales; Punto de Inspección Fronterizo; Short Sea Shipping; Servicios Ferroviarios, y Fórum del Transporte Terrestre.

En la segunda reunión del Consejo Rector, celebrada en noviembre, se han expuesto las líneas de trabajo de cada uno de los Grupos, sus propuestas y el calendario de actividades.

Estudio de marca

El Consejo Rector también ha aprobado que la Dirección de Promoción de la Comunidad Portuaria, de nueva creación, encargue un estudio de marca para analizar la situación del Puerto en este ámbito. El estudio tendrá que abarcar el *hinterland* inmediato del Puerto de Barcelona, incluidos el centro y norte de la península y el sur de Francia, y las conclusiones se entregarán el próximo año.

Misiones Comerciales

Otra de las decisiones aprobadas por el Consejo ha sido retomar la dinámica de realizar misiones comerciales anuales, como había llevado a cabo el Puerto en años anteriores. Después de presentar diversas alternativas por mercados y objetivos potenciales, el país escogido como destino para la misión del 2008 ha sido Marruecos. En la elección ha tenido mucho que ver el buen momento de las relaciones del Puerto con este país y el desarrollo económico de éste, que presentan un amplio abanico de oportunidades.

En definitiva, la iniciativa de formar un Consejo Rector se ha revelado ya en estos primeros meses como muy necesaria. La participación efectiva del conjunto de la Comunidad Portuaria en las propuestas que diseñan el futuro del Puerto de Barcelona es fundamental para la cohesión y la complicidad generadas que aseguran el progreso del conjunto de los que componen el ámbito portuario.



1.2.

RECURSOS HUMANOS

El 2007 se ha caracterizado por ser un año orientado a la preparación para un cambio que permita alinear la estructura organizativa de la Autoridad Portuaria de Barcelona con la estrategia definida por la entidad.

En el ámbito de las relaciones laborales el ejercicio se ha centrado en la negociación de la implantación efectiva de los aspectos acordados el año anterior. Se ha puesto especial énfasis en la implantación del nuevo modelo de gestión por competencias y el desarrollo de los acuerdos particulares adoptados en el Acuerdo de Empresa del 2006. En este sentido, se ha debatido en profundidad con los representantes de los trabajadores la concreción y el desarrollo de los procesos de selección, promoción y formación de los empleados, con la finalidad de aplicarles la máxima objetividad y transparencia.

A principios de año el presidente comunicó a todo el personal la voluntad de reunir los servicios técnicos administrativos -que actualmente están ubicados en dos edificios- en un edificio único en el World Trade Center para mejorar el clima laboral y la eficiencia de la organización. Recursos Humanos ya ha iniciado las negociaciones con la representación social para tratar los aspectos relacionados con el traslado que afectan a los trabajadores.

A nivel estatal, el día 13 de mayo entró en vigor la Ley 7/2007, de 12 de abril, por la



cual se aprueba el Estatuto Básico del Empleado Público en el ámbito de la Administración del Estado y sus organismos públicos. La nueva norma contempla una serie de mejoras que son aplicables directamente a la autoridades portuarias y, por tanto, a los empleados de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Com cada año la Autoridad Portuaria de Barcelona ha potenciado el aspecto sociodeportivo con la organización de diferentes campeonatos en sus instalaciones deportivas ubicadas en la ZAL, como es el caso del 10º Torneo de Fútbol Sala, el 9º Torneo de Frontenis y el 9º Torneo de Tenis.

Formación y comunicación interna

Los elementos clave para favorecer un cambio organizativo son la comunicación interna y la formación, motivo por el cual

estas dos áreas se han potenciado especialmente.

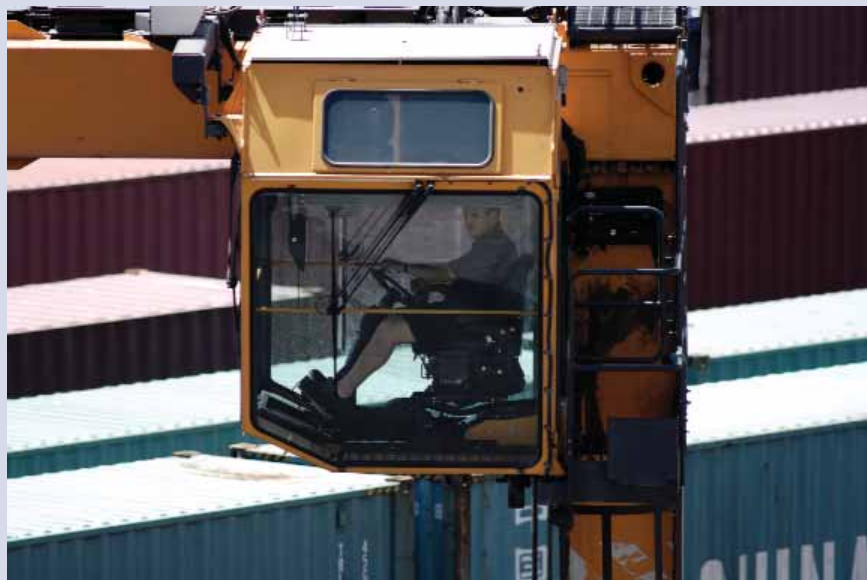
En lo que se refiere a la formación ha sido necesario un proceso de reflexión y reorientación alrededor de dos aspectos fundamentales. Por una parte, el nuevo modelo de gestión por competencias ha propiciado desarrollar un proyecto de formación que pone especial énfasis en el conocimiento del sector y del negocio, y que la Autoridad Portuaria de Barcelona ha decidido abordar con formadores internos. Por otra parte, se ha llevado a cabo un estudio denominado Plan de Calidad y Mejora del Servicio del Cuerpo de Policía Portuaria, que entre otros aspectos ha analizado la formación de este colectivo con el objetivo de reorientar las áreas a mejorar.

El conjunto de planes de formación desarrollados durante el 2007 han sumado un total de 82 acciones formativas colectivas y 66 de tipo individual, que se han enmarcado en los ámbitos siguientes:

En relación al Plan de Formación de la Policía Portuaria, destaca la formación de una nueva promoción de 32 policías portuarios que han asistido al Curso Básico para la Policía Portuaria impartido por el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, encargado de formar a los cuerpos de seguridad en Cataluña y con el cual existe una colaboración docente desde el 1997. También se han emprendido 7 acciones de formación continua para este colectivo.

En cuanto al Plan de Formación en Idiomas, además de la lengua inglesa, indispensable en una sociedad globalizada, se han tenido en cuenta dos aspectos relevantes: la orientación comercial y estratégica de la Autoridad Portuaria de Barcelona hacia Francia y Marruecos, que ha llevado a potenciar la formación en francés, y el énfasis de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el *short sea shipping*, en especial con Italia, que ha impulsado los cursos de lengua italiana.

En lo que se refiere a la formación de los diferentes departamentos de la Autoridad Portuaria, habitualmente se cubre con formación individual dado que las necesidades son muy concretas y diversas. Como actuaciones formativas destacadas pueden señalarse la realizada para el personal de la Unidad de Mantenimiento General sobre el sistema de iluminación público Citigis, Terminal Urbilux y Terminal Urbidat, que implica un nuevo modo de trabajar mucho más tecnificado y eficiente, y la formación para el personal del Departamento Económico y Financiero sobre el Nuevo Plan General Contable, impartido por el Colegio de Economistas de Cataluña.



En cuanto al otro aspecto clave del departamento, la comunicación interna, se ha centrado la atención en informar sobre el traslado al edificio WTC, cuestión en la cual se continuará trabajando el año próximo. En el 2006 los esfuerzos se centraron en el lanzamiento y la consolidación de una herramienta fundamental para la comunicación interna, el ePORTal, la intranet corporativa de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Este año se ha dado un paso adelante para garantizar el acceso de todos los empleados a la información relevante de la organización, poniendo a su alcance los servicios y contenidos de la intranet corporativa desde cualquier ubicación.

Para fomentar al máximo la implicación y participación de los trabajadores en los temas fundamentales de la Autoridad Portuaria de Barcelona, se han potenciado también las acciones de comunicación presencial, a través de la realización de jornadas de difusión dirigidas a todo el personal. También se ha inaugurado un programa de visitas al Puerto de Barcelona con el objetivo de aproximar y dar a conocer a los trabajadores su entorno de trabajo.

RECURSOS SANITARIOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Los cambios organizativos aplicados este ejercicio han motivado la creación del Departamento de Recursos Sanitarios y Prevención de Riesgos Laborales, integrado por el Servicio Médico y el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

Servicio Médico y Salud Laboral

Como empresa colaboradora de la Seguridad Social, la Autoridad Portuaria de Barcelona dispone de un servicio





médico propio y, por lo tanto, presta un servicio integral que da cobertura al personal activo, a jubilados y jubiladas de la entidad y a sus respectivos familiares directos. Estos servicios se llevan a cabo en las instalaciones del muelle de Bosch i Alsina y en el edificio técnico administrativo del edificio ASTA. Por otra parte, las pruebas complementarias y las consultas a especialista se realizan a través de la mutua Atlántida, y la cobertura de los ingresos y las urgencias, en clínicas concertadas.

El nuevo manual del usuario publicado este año permite tener una orientación sobre las posibilidades del Servicio y su uso. El procedimiento de atención continua desarrollado en el Plan de Salud de la Autoridad Portuaria de Barcelona marca los procedimientos y los protocolos que son necesarios para unificar las pautas de actuación de los profesionales de la medicina asistencial y laboral. La puesta en marcha del buzón de sugerencias supone una vía de comunicación con la dirección del Servicio que debe permitir medir el grado de satisfacción de los usuarios y mejorar la atención.

Las funciones del Servicio Médico son, principalmente, el control continuo de la salud y la prevención de enfermedades, y en este sentido se han atendido este año a un total de 19.283 personas. También es tarea de este servicio el control del absentismo laboral, al cual puede contribuir la mejora del estado de salud. La media de días por baja ha disminuido este año. Las revisiones médicas son el máximo indicador para contribuir al seguimiento y la corrección del Plan de Salud vigentes. Durante este ejercicio el 55,2% de la plantilla ha aceptado voluntariamente revisar su estado de salud, un 18% más que en 2006.

Prevención de Riesgos Laborales

En este ámbito se ha concluido la elaboración del Plan de Prevención de la empresa, con la previsión de ser aprobado por el Comité de Dirección a principios del 2008. Con la colaboración del Departamento de Organización y Desarrollo se ha diseñado, por otra parte, el Plan de Formación en Riesgos Laborales que abarca todos los trabajadores.

Como otras actuaciones destacadas del 2007 en el ámbito de la prevención de riesgos laborales, pueden mencionarse la elaboración de un mapa de señalización del edificio TIR y realización de un simulacro de evacuación; la colaboración en la reactivación de la Comisión Técnica Portuaria de Prevención; y la valoración de propuestas para la realización, durante el

ejercicio 2008, de la evaluación de riesgos psicosociales de los puestos de trabajo de la Unidad de Mantenimiento General, Estaciones Marítimas y Policía Portuaria.

SISTEMAS DE INFORMACIÓN

El Departamento de Sistemas de Información desarrolla proyectos en materia de tecnologías de la información para una mejor gestión de la Autoridad portuaria y para la mejora de la competitividad del Puerto de Barcelona.

Por lo que respecta a la Autoridad Portuaria se han ejecutado más de 75 proyectos de informática, telefonía, radiotelefonía y sistemas de seguridad y telecontrol, algunos de los cuales destacan por su alcance o su repercusión más allá de la organización. En el ámbito interno se ha iniciado la implantación de la gestión del departamento siguiendo las mejores prácticas definidas por el marco de trabajo ITIL (*Information Technology Infrastructure Library*) y se ha generalizado el uso de las herramientas de gestión de la relación con los clientes (CRM) entre los componentes del Departamento Comercial. Igualmente se ha iniciado el proyecto de migración de la web de la Autoridad Portuaria a un nuevo entorno de programación que facilitará la oferta de nuevos servicios a los usuarios. El departamento colabora, además, en el traslado de actividad de la Autoridad Portuaria al edificio del World Trade Center que comenzará a hacerse efectivo en 2008 y que favorece la introducción de cambios tecnológicos como el sistema de telefonía o el de control de presencia. En la aplicación del código ISPS de seguridad de los puertos e instalaciones portuarias se ha adaptado el procedimiento de intercambio documental



de petición de escalas y las aplicaciones informáticas asociadas para controlar su correcto funcionamiento.

De cara al exterior, se han instalado los equipos y el software necesarios de control de las tarjetas de embarque en las terminales de pasaje para la aplicación de la nueva reglamentación sobre bonificaciones a residentes en las Islas Baleares. Además se ha aprovechado el traslado de los prácticos a la nueva torre de control de operaciones portuarias para dotarlos de los sistemas de control necesarios.

Fòrum Telemàtic y PortIC

Sistemas de Información desarrolla proyectos para el Puerto y la Comunidad Portuaria desde el Fòrum Telemàtic y desde PortIC. El Fòrum Telemàtic, creado el año 1994, es un grupo de trabajo en el cual están representados los diferentes colectivos que configuran la Comunidad Portuaria y tiene por misión la definición y mejora de los procedimientos de intercambio documental que intervienen en el paso de la mercancía, el pasaje y los medios de transporte por el puerto. PortIC, por su parte, es la plataforma tecnológica que facilita la implantación de estos procedimientos que han de contribuir a hacer más competitivo el puerto.

Este año el Fòrum Telemàtic ha revisado su metodología de trabajo, ampliando su alcance y potenciando aspectos como el seguimiento de los desarrollos necesarios o de la implantación de los procedimientos existentes que hasta entonces habían quedado al margen. A mediados de año los trabajos de este órgano se han enmarcado en el Consejo Rector y ha pasado a ser uno de sus grupos constituyentes. En lo que respecta a los

proyectos ejecutados, el Fòrum Telemàtic ha desarrollado el nuevo procedimiento de intercambio documental de las listas de carga, lo que representará, también, el primer paso para que la Autoridad Portuaria desarrolle una aplicación que facilite el control de la Aduana en la operativa de exportación. Por otra parte, se ha trabajado en el despacho aduanero con documentos escaneados, proyecto que, después de haber sido definido y probado en Barcelona, la Aduana ha extendido a todos los recintos aduaneros del Estado español.

En cuanto al seguimiento de los procedimientos de intercambio documental definidos en ejercicios anteriores, en 2007 se ha generalizado el uso de los procedimientos telemáticos de entrada y salida terrestre de contenedores llenos, y casi el 100% de los documentos necesarios para retirar o admitir un contenedor ya se han enviado telemáticamente a finales de año.

Por otro lado, sobre la plataforma de comercio electrónico de la Autoridad Portuaria gestionada por PortIC se han desarrollado nuevos servicios y se han mejorado otros de los que ya se ofrecían. En este sentido se ha efectuado un cambio tecnológico que posibilita la instalación de todas las aplicaciones desde la web, actuación que ha dado pie a toda una serie de nuevos servicios más eficientes y funcionales. PortIC y la Autoridad Portuaria han establecido también las especificaciones de los equipos de comunicaciones que han de llevar los camiones que trabajan en el puerto de Barcelona para ser compatibles con los procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías. Posteriormente, se ha abierto un proceso de homologación de estos equipos.





SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

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

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

En el año 2007 este servicio ha atendido un total de 70.896 llamadas telefónicas, ha tramitado 45.165 documentos y ha registrado 13.860 documentos.

Aprovechando la evolución tecnológica el SAU está implantando nuevos servicios no presenciales. En este sentido durante el ejercicio 2007, además de revisar y actualizar los contenidos del área de servicios de la web de la APB, se han empezado a generar nuevos formularios web de solicitud de servicios, así como una plataforma de pago para los mismos, evitando con ello desplazamientos innecesarios de los clientes.

Una actuación destacable del ejercicio ha sido la apertura en el mes de marzo del Centro de Identificación de camiones (CI-SAU), una nueva oficina del SAU ubicada en el edificio TIR del puerto. Esta unidad se encarga de dar las autorizaciones provisionales a los transportistas de contenedores no autorizados antes de que se dirijan a las terminales o a los depósitos de contenedores. También tienen obligación de dirigirse al CI-SAU los transportistas autorizados que tienen que

entregar o recoger contenedores y no disponen aún del preaviso telemático a las terminales o los depósitos. Durante los primeros diez meses de funcionamiento de esta oficina se han tramitado 14.743 autorizaciones provisionales y 16.462 preavisos.

PROMOCIÓN COMERCIAL

El diseño de un nuevo Plan de Márketing para el periodo 2007-2009 ha marcado el inicio de una nueva serie de acciones comerciales aplicadas a los diferentes productos. Con una estructura de personal consolidada, el Departamento de Márketing y Comercial ha impulsado los diferentes productos (contenedores, vehículos, pasajeros, ferrocarril, granel, café, fruta, *short sea shipping*, etc.) a través de acciones de promoción muy específicas y dirigidas a captar nuevos tráficos o a consolidar los ya existentes.

En el marco de su política habitual, Márketing y Comercial ha mantenido una atención y un contacto permanentes con sus clientes principales. Esto le permite conocer sus estrategias de futuro, así como informarles de la evolución de las obras de ampliación y de los nuevos proyectos de desarrollo de las terminales marítimas interiores y del ámbito ferroviario.

El Lejano Oriente, y en especial China, han sido los principales focos de atención por lo que se refiere al origen de la carga. El gigante asiático continúa creciendo en volumen de exportaciones hacia el Puerto de Barcelona y esto hace que se le dé un trato preferente. El interés en el mercado asiático se ha traducido en los dos viajes realizados en la zona para visitar los principales armadores, así como la posterior presencia a la feria Transport Logistic Asia celebrada en Shanghai a finales de año.

Otro aspecto que incide en la promoción comercial del puerto es la evolución de las obras de ampliación de la nueva futura terminal, así como el proyecto de ampliación de la terminal de contenedores TCB. Este último hecho ha contribuido a generar nuevas expectativas a los armadores, dado que el Puerto de Barcelona vuelve a garantizar una competencia entre terminales y se acerca más al gran objetivo de consolidarse como *hub* real en el Mediterráneo. En esta línea se inscribe el hecho que la compañía NYK haya asegurado una ubicación en la ZAL Prat, zona de claro privilegio respecto a la nueva terminal.

A parte de las reuniones de seguimiento con armadores de producto contenerizado, el otro punto de interés ha sido el producto refrigerado. La evolución de los reefers (buques frigoríficos) ha sido uno de los motivos de los contactos con algunos de los grandes armadores, como MAERSK, MSC, HAMBURG SUD o CSAV. La necesidad de disponer de un equipamiento suficiente para este tipo de carga, en claro crecimiento, es una de las preocupaciones de los clientes finales.

Este año se ha consolidado la línea ferroviaria con el puerto seco de Azuqueca que, después de su puesta en marcha a finales del 2006, ha registrado un importante volumen de actividad con los más de seis trenes semanales de media en ambas direcciones. Con este tipo de acciones el Puerto de Barcelona confirma el interés para llegar a la zona centro con calidad y fiabilidad e implicar los operadores. En este sentido, es necesario mencionar que los principales armadores han consolidado un depot de contenedores vacíos en la propia terminal del puerto seco, garantizando el equipamiento al cliente final y favoreciendo un equilibrio entre la importación y la exportación.

Proyección a ferias y congresos

El año supuso una reestructuración interna en cuanto a la coordinación de la presencia a ferias y congresos. La incorporación de la dirección de Comunicación a la nueva estructura orgánica de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha supuesto un nuevo impulso para la participación del Puerto de Barcelona en los principales foros internacionales de la logística, el transporte y el comercio internacional. La coordinación de ambos departamentos ha llevado al Puerto de Barcelona como expositor a las ferias de París (SITL), SIL de Barcelona, Transporte Logístico de Múnich, y SITL Asia a Shanghai.

El Puerto de Barcelona ha vuelto a apostar por una presencia conjunta con

CILSA en el SITL de París para apoyar la promoción de la tmT (terminal marítima de Toulouse). Este certamen –con un público especializado en promoción de terreno industrial– resulta un escenario privilegiado para la exposición de las características de los terrenos logísticos y la comercialización de espacios. La tmT juega un papel protagonista de cara al desarrollo de un eje de conexión con el mercado francés. Este mismo año ya ha habido transitarios franceses que han apostado por encaminar sus mercancías por el Puerto de Barcelona y que se plantean desarrollar infraestructuras logísticas en Toulouse.

Por orden cronológico la siguiente cita ferial ha sido el Salón Internacional de la Logística, SIL, de Barcelona. En su 9ª edición es ya una feria plenamente consolidada, líder en España en el sector, y punto de encuentro de toda la actividad logística del sur de Europa, la cuenca Mediterránea –en particular de los países del Magreb–, Iberoamérica y del sudeste asiático. Además, el hecho que se celebre en Barcelona obliga a una presencia aún más cuidada, con un especial esfuerzo para mostrar en detalle los nuevos servicios y productos del Puerto de Barcelona. Dentro de la estrategia de promoción conjunta con CILSA y BCL, el Puerto se sirve de todo el potencial informativo que permite el entorno –con participación en jornadas, conferencias, contactos bilaterales, etc. – y constata año tras año el incremento de los visitantes y contactos comerciales. El principal foco de atención en esta edición ha continuado siendo la evolución de los proyectos constructivos de las nuevas infraestructuras portuarias así como de los nuevos accesos viarios y ferroviarios.

Por primera vez el Puerto de Barcelona ha tomado también parte en la Transport Logistic de Múnich, considerada en estos momentos la feria europea, y





probablemente mundial, más importante en el sector del transporte y la logística. La apuesta ha sido totalmente acertada, ya que a parte de posibilitar que llegue información a las empresas más relevantes del sector, ha permitido también compartir con los principales puertos europeos el desarrollo de los proyectos ferroviarios más destacables del continente. En Múnich se han iniciado valiosos contactos para desarrollar proyectos de conexión ferroviaria europea con diferentes operadores extranjeros.

En aplicación de la acción fijada en el Plan de Màrqueting de mantener una continua presencia en China, este año correspondía la participación en el SITL Asia, celebrado en Shanghai en el mes de diciembre. Esta feria permite consolidar la presencia en este mercado del Puerto de Barcelona, que en esta ocasión, a parte de los socios habituales CILSA y BCL, ha estado acompañado por el Puerto de Tarragona. Esto responde al establecimiento de una estrategia conjunta en China basada en la presentación del Frente Portuario Catalán como puerta de entrada a Europa de los productos chinos. Una vez más la mayor influencia de público ha sido la de los transitorios chinos con interés por establecer relaciones con sus homónimos de Barcelona. Otro de los puntos centrales de la presencia en Shanghai ha sido el desarrollo de la nueva terminal Prat, dado que uno de los socios es el operador de origen chino Hutchison Port Holdings, considerado el principal "terminalista" portuario del mundo.

Respecto a las ferias a las cuales el Puerto de Barcelona ha asistido como visitante destaca la Fruitlogistic de Berlín. La presencia por tercer año consecutivo del Puerto con Barcelona Fruit Terminal y Terminal Port Nou ha permitido facilitar información comercial sobre los servicios e instalaciones y sobre los precios de manipulación de las mercancías. Por otra parte ha representado una ocasión inmejorable para contactar con los principales operadores, como las navieras Maersk, CSAV, Hamburg Süd, Libra y Costa Container Lines, así como conocer sus nuevas líneas marítimas i sus características de volúmenes de carga, escalas y *transit time*.

Uno de los objetivos principales del Puerto en Fruitlogistic ha sido conocer como planteaban la próxima temporada los principales productores de banano, melón y cítricos. En este sentido, con la colaboración de instituciones argentinas se ha iniciado la preparación de una misión empresarial del sector de la fruta a Barcelona.

En el ámbito del café el año 2007 cabe destacar dos acciones fundamentales para

la evolución del crecimiento de este producto en el Puerto de Barcelona. La primera ha sido la misión empresarial para cerrar las condiciones de certificación de los almacenes portuarios de café de las compañías BIT y Molenbergnatie y obtener la certificación de puerto de entrega por parte de la Bolsa de Nueva York, The ICE (antiguo NYBOT). Esta acción debe conducir a una certificación definitiva a partir de mediados de 2008. La segunda acción ha sido la llevada a cabo en el marco del Día del Café que este año se ha celebrado en la ciudad de Valencia. Todo el sector cafetero ha asistido a este tradicional encuentro, donde se departe sobre las últimas tendencias del sector cafetero español y se celebran las diferentes asambleas generales de las asociaciones del sector: Ancafe, Federación Española del Café y Asociación Española de Tostadores. Durante la asamblea de la Federación Española del Café se propuso Barcelona, y en concreto el Puerto de Barcelona, como sede para la celebración en el 2008 del próximo Congreso Nacional e Internacional del Café.

El Puerto de Barcelona ha colaborado y tomado parte también en la Reefer Logistics Conference, la conferencia más importante a nivel europeo para los actores y operadores del sector del producto refrigerado. Celebrado en Barcelona e inaugurado por el presidente del Puerto este fórum de discusión ha analizado la situación actual del sector y la constante evolución de sus productos.

Dentro de las acciones de proximidad con operadores y grandes clientes el Departamento de Màrqueting y Comercial ha atendido en este ejercicio un total de 33 visitas comerciales, dirigidas a explicar los nuevos proyectos y dar a conocer los servicios que puede facilitar el Puerto de Barcelona

Por lo que respecta al sector de cruceros, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha par-



tipado un año más en las dos ferias más importantes. La primera, de carácter anual y cita indiscutible para un puerto de cruceros, ha sido la Seatrade Cruise Convention, celebrada en Miami el mes de marzo y en la cual el Puerto de Barcelona ha dispuesto de un stand en el Pavellón de los Puertos Españoles. La segunda feria, el Seatrade Europe, ha tenido lugar en Hamburgo en el mes de septiembre y el Puerto ha asistido como visitante.

La Autoridad Portuaria ha participado activamente en la elaboración de un estudio sobre el impacto de cruceros en las economías locales. Este trabajo, liderado por la European Cruise Council, Euroyards, Cruise Europe y MedCruise, ha sido presentado el mes de febrero en Bruselas. Su principal objetivo es convencer a la Comisión Europea y las entidades estatales y de turismo local de la importancia creciente de la industria de los cruceros en el turismo de la región.

Dos hechos han destacado especialmente en el 2007 por lo que respecta al tráfico de cruceros del Puerto. El primero, la inauguración de la terminal Pala-Cruceros, el 24 de abril, la primera terminal dedicada de cruceros de Barcelona. Este proyecto demuestra la confianza que uno de los grupos más importantes del sector, el Grupo Carnival, ha puesto en el Puerto de Barcelona. El segundo acontecimiento ha sido el despliegamiento del barco Disney Magic en el Mediterráneo. El hecho que una compañía con un alto nivel de exigencia, como es Disney, haya escogido Barcelona como puerto base de su itinerario, es una prueba del más alto nivel de calidad que se ofrece.

Además, como miembro de MedCruise, la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo, el Puerto ha participado en las dos asambleas generales celebradas en Sochi y Almería, y ha participado como ponente del primer curso sobre la industria de cruceros organizado por la asociación a bordo del barco *Fantastic*.



COMISIONADO PARA LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO

La complejidad y envergadura de las obras de ampliación portuaria llevaron a principios del 2007 a la creación de la figura del Comisionado para las Obras de Ampliación del Puerto que, en dependencia directa de la Dirección General de la Autoridad Portuaria de Barcelona, es responsable de coordinar las obras relativas a los muelles del término municipal del Prat de Llobregat y a los diques de abrigo Sud y Est. A continuación se detalla la evolución y el estado de las actuaciones desarrolladas bajo la responsabilidad del Comisionado durante este ejercicio.

Muelle Prat

El pasado 1 de enero de 2007 el muelle Prat sufrió una avería que afectó aproximadamente una tercera parte de su longitud. El primer paso en la resolución del incidente fue la creación de un Comité de Expertos y la contratación de un experto internacional para analizar las causas de la avería, hacer un análisis y validación de las instalaciones existentes, y proponer las nuevas actuaciones. El 30 de junio se ha presentado al Consejo de Administración el informe pertinente.

Con las conclusiones del informe se ha llevado a cabo la redacción del Pliego de Prescripciones Técnicas y la puesta en marcha del expediente administrativo para la contratación conjunta, por procedimiento abierto y negociado, de la redacción del proyecto constructivo y de la ejecución de las obras de rehabilitación del citado muelle. Las obras han sido adjudicadas por el Consejo de Administración, el 28 de noviembre del 2007 y se han iniciado el 14 de diciembre.





proceso de incoación de responsabilidades sobre la avería del muelle Prat, en colaboración con la Secretaría General de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Dique de abrigo Sud

A 31 de diciembre de 2007 se encontraba completamente finalizada la parte del dique Sud correspondiente a los tramos I y II, lo que permite disponer de una longitud total de 3.700 metros de dique. El tramo I consiste en 2.000 metros de dique en talud, con un manto principal formado por bloques paralelepípedos de hormigón de hasta 60 toneladas; mientras que el tramo II consta de 1.700 metros de dique vertical ejecutado con cajones prefabricados de hormigón.

Por otra parte, se ha procedido a la ejecución de la parte sumergida de las obras del tramo III del dique Sud. Este tramo consta de 1.100 metros de dique en talud y manto principal formado por bloques paralelepípedos de hormigón de 40 toneladas y a finales de año estaba totalmente emergido. Los porcentajes de avance de las diferentes unidades de obra son los siguientes: se ha ejecutado el 100% de dragado previo, el 95% de todo-uno, el 100% de escollera clasificada, el 50% de hormigón de bloques, el 100% de hormigón de cajones y el 98% de armadura de cajones.

Dique de abrigo Est

El dique de abrigo Est es un dique en talud, con su manto principal formado por bloques paralelepípedos de hormigón de 50 toneladas.

Durante el 2007 se ha procedido a la terminación de las obras del dique Est hasta la cota +2 en toda su longitud, de 2.000 metros, y se han iniciado las obras del espaldón. Así la proporción de obra ya ejecutada es la siguiente: 100% de longitud de dique emergente, 100% del dragado previo, 100% de escollera, 96% de hormigón de bloques y el 93% del todo-uno.

Ambos diques se prevé que estén finalizados en el 2008.

Los proyectos están orientados a la terminación, en el mínimo tiempo posible y en condiciones de seguridad, de las partes del muelle Prat no afectadas por la avería. Por ello la nueva planificación considera la entrega escalonada de las superficies comprometidas a la empresa concesionaria, con el objetivo de minimizar los impactos negativos del accidente.

Además, con el fin de cumplir con las exigencias que requiere la explotación de la Terminal de Contenedores Muelle Prat, se ha desarrollado un conjunto de estudios y análisis para profundizar en el conocimiento del terreno natural y del relleno.

Los más relevantes proyectos redactados y obras iniciadas en el muelle Prat durante el 2007 ascienden a un total de 23 millones de euros. A estas actuaciones, especificadas en el cuadro siguiente, deben sumarse ocho más de pequeño presupuesto realizadas por un valor total de 0,9 millones de euros.

Cabe destacar que antes de la adjudicación de las obras, el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha presentado en el mes de octubre, ante el Parlament de Catalunya el "Informe sobre las Causas de la Avería del Muelle Prat". Durante el 2007 se ha iniciado, además, el

PRINCIPALES ACTUACIONES EN EL MUELLE PRAT 2007	MILLONES DE EUROS
Tratamiento de trasdós (pedraplén), reposición de relleno y capa drenante. Muelle Prat Fase I (cajones 1 a 9)	3,7
Modificado Movimiento de precargas. Fase I - Terminal Prat	4,0
Campaña sondeos geotécnicos en el muelle Prat	2,7
Modificado colocación de geodrenes en muelle Prat	2,4
Tratamiento de trasdós (columnas de grava). Muelle Prat. Fase II (en 2007 sólo redacción del proyecto)	2,3
Proyecto modificado de movimiento de precargas (actuación 2). Terminal Prat (precarga muelle Prat. Fase II)	2,1
Capa drenante en explanada muelle Prat. Fase II	1,5
Trasvase de material desde el trasdós del muelle Prat Fase I a recintos en zona posterior	1,5
Aportación todo-uno en motas o explanadas en Terminal Muelle Prat	1,2
Suministro de material granular proveniente del reciclado de la construcción	0,9
Instrumentación de los cajones del muelle Prat	0,7

1.3.

Infraestructuras

LAS ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS

Del total de 186,8 millones de euros de inversión realizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona en el 2007, aproximadamente 129,1 millones se han destinado a las infraestructuras. Esa cifra representa alrededor de un 40% menos de la inversión dedicada a este capítulo durante el ejercicio anterior.

Las actuaciones que han consumido la mayor parte de la citada inversión son las de los nuevos diques de abrigo y el muelle Prat, y que son responsabilidad del Comisionado para las Obras de la Ampliación. Además de estas, también se han ejecutado otras obras importantes y no menos necesarias para la operativa portuaria como son: la habilitación de espacios ya existentes para adecuarlos a las nuevas

necesidades, la construcción de nuevos muelles y la reconstrucción de algunos ya existentes, los proyectos relacionados con la accesibilidad viaria y ferroviaria del Puerto y, finalmente, otras actuaciones singulares, como es el caso de las medidas correctoras de carácter medioambiental. A continuación se describen algunas de las obras más relevantes iniciadas o en fase de ejecución durante el año 2007, excepto las relativas a las infraestructuras de la ampliación, que se tratan en el apartado correspondiente.

Habilitación de espacios

Con el objetivo de dar respuesta a la demanda generada por el tráfico de cruceros se han llevado a cabo dos obras relacionadas de habilitación de espacios, que se han completado durante el ejercicio.





La primera de las actuaciones ha consistido en la urbanización de unos 1.300 metros de explanada del muelle Adossat para dotar a esta zona, destinada a los cruceros, de mejores servicios y equipamientos.

Por otra parte, las obras del proyecto complementario de urbanización han comprendido la construcción de una nueva marquesina de 100 metros en la zona de espera de taxis de la terminal D y la remodelación del espacio existente entre las terminales A y B.

Nuevos muelles

La ampliación del puerto se traducirá en un sensible incremento de las operaciones de practica, por el previsible incremento de actividad, así como en un desplazamiento físico de éstas hacia el sur. A tenor de las nuevas circunstancias surgidas, la Autoridad Portuaria ha planificado una nueva ubicación para la Corporación de Prácticos en el extremo noreste del muelle de Inflamables.

En esta línea, se está ejecutando el proyecto “Muelle de atraque de prácticos” que incluye las obras necesarias para la ejecución de un muelle de atraque adosado a la escollera de protección del muelle de Inflamables. Estas obras comprenden la ejecución de una banqueta coronada entre las cotas -3,50 y -5,00, que servirá de base para la construcción del muelle, así como la ejecución del muelle de atraque formado por una estructura de hormigón en masa con un espaldón de protección en su lado exterior.

Remodelación y mantenimiento de muelles existentes

Durante el ejercicio se han ejecutado varias obras destinadas a la remodelación y mejora de muelles ya existentes. Entre las más significativas figura la finalización de la ejecución del “Muelle de tablestacas en el muelle Álvarez de la Campa”, consecuencia de la necesidad de mejorar la línea de atraque para adaptarla a los nuevos requerimientos de operativa portuaria. Dicha obra ha consistido en la construcción de 450 metros de muelle de tablestacas, adelantando en 1,5 metros la alineación existente, así como la construcción de la vía de rodadura para la grúa Panamax en toda su longitud.

También se ha iniciado la obra “Relleno de explanada y precarga para la consolidación de la remodelación muelle Costa”, que comprende el relleno general a la cota +2 del muelle creado entre la antigua alineación del muelle de Costa y la nueva, para la formación de una explanada. Para adelantar el tiempo de consolidación del relleno se precarga con tierras.

Los bolardos existentes en el muelle Adossat habían perdido parte de su capaci-

dad resistente de tiro debido a la corrosión de sus cabezas. Por otro lado, la capacidad de tiro era de entrada relativamente baja (50 t) teniendo en cuenta el tipo de buque que en la actualidad puede utilizar el muelle. Por este motivo, se ha ejecutado la actuación “Refuerzo sistema de atraque muelle Adossat”, que ha consistido en la sustitución de los bolardos existentes y sus macizos de anclaje por otros de mayor capacidad de tiro (de 100 y 150 t en función de las zonas).

Con motivo de la reordenación de las terminales de contenedores del puerto es preciso acometer un nuevo tramo de muelle Adossat de unos 600 metros de longitud, así como la prolongación y ampliación de superficies del muelle Sud. Por ello, como paso previo necesario para la redacción de los distintos proyectos, se ha planteado ejecutar una campaña de reconocimientos geotécnicos que permitirán dimensionar correctamente la cimentación de las obras de contención (muelles), así como la estabilidad de los rellenos. La “Campaña de sondeos geotécnicos en el muelle Adossat y ampliación muelle Sud” ha consistido básicamente en una investigación exhaustiva de las características geotécnicas del subsuelo en las zonas de Adossat y Sud para proyectar los nuevos muelles y las instalaciones para el futuro astillero de síntesis.

Accesos viarios y ferroviarios

Por lo que respecta a proyectos relacionados con los accesos viarios y ferroviarios al Puerto destacan cuatro actuaciones, algunas de ellas ya iniciadas en la anterior anualidad.

En el 2007 se ha finalizado la obra “Habilitación área para aparcamiento de camiones”, vinculada a la ejecución de nuevos accesos terrestres a la zona de ampliación del Puerto de Barcelona. La nueva vialidad planteada supone la construcción de un ramal que partirá del



cinturón Litoral y discurrirá por el margen izquierdo del río Llobregat hasta conectar la ZAL y la zona sur del Puerto. Para asumir el nuevo volumen de tráfico que previsiblemente generará, se ha dotado dicha zona de un aparcamiento provisional para camiones. La obra ha consistido en el acondicionamiento de un terreno de aproximadamente siete hectáreas ubicado en la parte final del antiguo lecho del Llobregat.

También se ha ejecutado en su totalidad la obra denominada “Desdoblamiento calle nº 3”. Se trata de una de las actuaciones necesarias vinculadas a la apertura del nuevo cauce del río Llobregat y consiste en el desdoblamiento de la calle nº 3 del Polígono de la Zona Franca para permitir un nuevo acceso directo al Puerto desde la ronda Litoral. Así, la calle 3 se ha reconvertido en una vía de doble sentido de circulación, aumentando su sección hasta seis carriles, tres sentido Puerto-Cinturón y tres de sentido contrario, salvo en el tramo comprendido entre el cinturón y la rotonda de intersección con la calle E, que sigue disponiendo de dos carriles por sentido.

En el ámbito ferroviario se ha finalizado la obra “Bucle ferroviario en antigua zona T.I.R.” que ha implicado la construcción de una vía de unos 1.100 metros, de los cuales 960 corresponden a vía sobre placa de hormigón y el resto, a vía sobre balasto. La vía es de doble ancho Renfe y europeo, con carriles del tipo VIC-54.

Finalmente en este capítulo destaca la obra “Ampliación terminal ferroviaria Príncipe d’Espanya y urbanización arcén Tramo VI”, que ha supuesto la ejecución de tres actuaciones de carácter lineal emplazadas en el área posterior del muelle Príncipe d’Espanya: la implantación de un nuevo trazado ferroviario de carácter mixto a lo largo de una longitud de unos 800 metros; la adecuación de un vial auxiliar anejo a un tramo del trazado ferroviario actual necesario para la correcta logística de carga y descarga de vehículos; y, por último, la ade-

cuación de un carril de unos 700 metros de longitud para albergar colas de vehículos a lo largo del Tramo VI, entre la rotonda de DAMEX y la puerta 29.

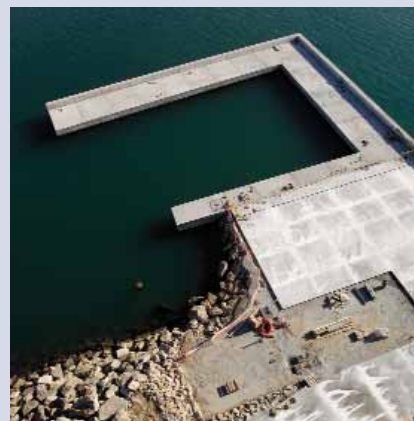
Actuaciones singulares

En la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Plan Director del Puerto de Barcelona se contempla la creación de una playa junto a la margen derecha de la nueva desembocadura del río Llobregat, mediante una aportación total de arena de 3.500.000 m³. La zona interior de la nueva playa, en el espacio comprendido entre el arranque del espigón y la mota de aguas altas de la margen derecha de la nueva desembocadura, se ha proyectado como zona húmeda, compensando de esta forma la pérdida de la laguna de la Podrida. En la elaboración del proyecto “Medidas correctoras en la línea de costa Fase III D (Creación de zona húmeda)” se ha tenido en cuenta la planificación de zonas húmedas que figura en el proyecto modificado de desvío del río Llobregat.

También ha incorporado las medidas necesarias para garantizar la conservación de los ecosistemas naturales y artificiales de la llanura de inundación del río.

Las correspondientes obras, actualmente en ejecución, consisten en la creación de una zona húmeda sobre la nueva playa generada por el Puerto de Barcelona, también como parte de las medidas correctoras en la línea de costa. La geometría de la playa es triangular y se desarrolla en una línea de costa de unos 1.700 metros y en una superficie de unas 50 hectáreas. Cabe resaltar que se modela el terreno con microtopografía, creando sistemas dunares y lagunares, canales de drenaje y realizando plantaciones de especies herbáceas, arbustivas y arbóreas con el fin de recrear diferentes comunidades, proyectadas según las características hídricas del sustrato de cada zona.

La citada DIA sobre el Plan Director del Puerto de Barcelona establece igualmente que, a fin de mitigar la erosión que se producirá en el tramo de costa situado al sur del desagüe de la laguna de la Ricarda, se llevarán a cabo aportes periódicos de arenas. Teniendo en cuenta lo anterior, durante este ejercicio se ha llevado a cabo la actuación denominada “Aportación de arenas a la playa situada al sur del Llobregat (1ª aportación)”, consistente en la aportación de unos 480.000 m³ de arenas dragadas en las proximidades del dique de Port Ginesta y, posteriormente, depositadas a lo largo del tramo de costa situado en el término municipal del Prat de Llobregat (Barcelona), al sur del dique de la margen derecha del río Llobregat desviado.



1.4.

SEGURIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE

Seguridad Industrial

Las mercancías clasificadas han representado un 23% del tráfico total del Puerto durante el ejercicio 2007 y han seguido su carrera al alza: el tráfico de mercancías peligrosas contenizadas ha crecido un 17% y han supuesto un volumen de 959.227 toneladas, mientras que se han movido un total de 10.476.470 toneladas de mercancías peligrosas a granel, un 3% más que el año anterior. Destaca que un 95% de las 92.205 autorizaciones de admisión de mercancías peligrosas tramitadas han sido procesadas vía EDI (electrónicamente).

En el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona para el ejercicio de las respectivas competencias en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, las actuaciones más destacadas han sido en el apartado de inversiones. Así, se han adquirido dos unidades autobomba pesadas para sustituir las antiguas unidades B-405 i B-406 que, por otra parte, han prestado muy buen servicio en tareas de prevención. Las nuevas unidades de extinción son más potentes e incorporan un depósito de 5.000 litros de agua con una bomba de alta capacidad y un sistema tecnológico de espuma a alta precisión CAFS POWER FOAM PRO I. Este sistema supone un menor consumo de agua y espuma, lo que permite una mayor autonomía y eficacia contra incendios, tanto por el peso de las mangue-

ras como por el menor tiempo de extinción. Las unidades también incorporan el material necesario para una primera intervención de riesgo químico y de rescate, y han sido dotadas de los equipos de protección personal NBQ (nuclear, biológica y química) de tercer nivel para poder hacer frente a las situaciones más desfavorables. Por tanto, el vehículo y su equipamiento suponen un instrumento de alta eficacia y de intervención integral para el puerto de Barcelona.

Por lo que respecta a la formación específica para bomberos, se han realizado cuatro ediciones del curso de Extinción de incendios en buques, en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos en Gijón, con la participación de un total de 63 personas, entre bomberos y mandos.

En este periodo se han llevado también a cabo una serie de colaboraciones en materia de ejercicios y simulacros con las diferentes empresas afectadas por la reglamentación de accidentes mayores del Puerto y con el apoyo del Pacto de Ayuda Mutua. Se han realizado dos simulacros con carácter general de activación del Plan de Emergencia Interior (PEI) del Puerto de Barcelona, en dos escenarios bien diferenciados: el mes de abril se simuló un incendio con explosión en el garaje del edificio Sur del World Trade Center; y el mes de noviembre otro ejercicio práctico reprodujo un escape de gas natural líquido en la planta de Enagas. En ambas ocasiones han colaborado diferentes componentes de los grupos de actuación previstos en el Plan de Emergencia Interior (PEI).

Limpieza viaria, residuos y jardinería

La limpieza viaria de las zonas comunes y libres del recinto portuario ha representado la inversión de un total de 9.340 horas de personal, de las cuales 3.372 horas corresponden a trabajo mecanizado.

El volumen de los desechos generados por la actividad de bares y restaurantes, así como de las instalaciones y actividades de la Autoridad Portuaria ha alcanzado las 2.475 toneladas de residuos sólidos urbanos (RSU), cantidad muy similar a la recogida en el año 2006, ya que hay que sumarle las 125 toneladas procedentes de la limpieza fina de las descargas de material sólido a granel en muelle público, que se ha separado de la recogida general de residuos. A estas cantidades hay que sumarle la recogida selectiva de residuos no especiales (papel, vidrio, chatarra, madera...) y especiales (pilas, fluorescentes, baterías...) que han representado 486,06 y 40,86 toneladas, respectivamente.

Del total de 73 actuaciones que han obligado a interrumpir el servicio ordinario de limpieza viaria, más de un 90% corresponde a avisos de la Policía Portuaria que han requerido la presencia de los equipos y medios de limpieza, ya sea por accidentes de tráfico o por pérdidas de carga de camiones en viales o explanadas.

Los trabajos en las zonas ajardinadas del recinto portuario han generado, por su parte, 20.340 kg de residuos vegetales gestionados como compostaje, a los cuales se han de añadir 12.480 kg procedentes de la eliminación del bálsamo (*Carpobrotus edulis*) en ciertas zonas del Puerto. También en el ámbito de la jardinería se ha iniciado una campaña de detección de la plaga del escarabajo picudo de las palmeras (*Rhynchophorus ferrugineus*), con resultados negativos durante el ejercicio.

Calidad del aire

En el verano de 2007 se ha producido un hecho crucial para el desarrollo de la vigilancia de la contaminación atmosférica en el

puerto de Barcelona: el gobierno de la Generalitat ha aprobado, con el Decreto 152/2007, el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los municipios declarados de zonas de protección especial del ambiente atmosférico, para los óxidos de nitrógeno y las partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras. Este Plan de actuación establece 73 medidas encaminadas a reducir las emisiones de estos dos contaminantes y hacen referencia a los ámbitos de la prevención, el transporte, la industria, la energía, el sector doméstico y las tareas de sensibilización. Las medidas concretas que afectan al puerto de Barcelona, incluido en la Zona 1 de protección especial, son: requerimientos ambientales a los camiones de transporte de contenedores P+; potenciación del transporte ferroviario de mercancías; renovación anticipada de la flota de embarcaciones de remolque y otros servicios interiores; suministro eléctrico a barcos desde el muelle durante el atraque; modificación del esquema de las tasas portuarias para introducir bonificaciones por emisiones atmosféricas; mejoras en la manipulación de productos pulverulentos a granel; renovación de la maquinaria auxiliar de carga y descarga de las terminales; estrategia para la reducción de las emisiones en el recinto portuario.

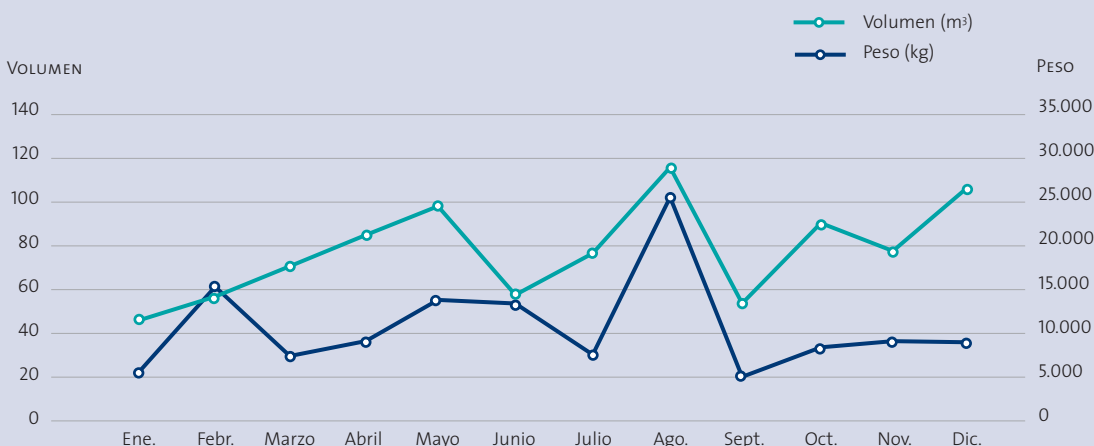
Así mismo, se ha ampliado la red meteorológica y de vigilancia de la calidad del aire con una nueva estación meteorológica automática ubicada en el muelle Contradique para realizar el control de las operativas de graneles sólidos.

Lucha contra la contaminación marina

El servicio de limpieza de las aguas, formado por tres embarcaciones externas y dos propias de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha recogido este año de la superficie de las aguas 152,8 toneladas de residuos flotantes, con un volumen de 830 m³. Diariamente se han retirado una media de de 196 kg, de los cuales un 38% han sido plásticos.

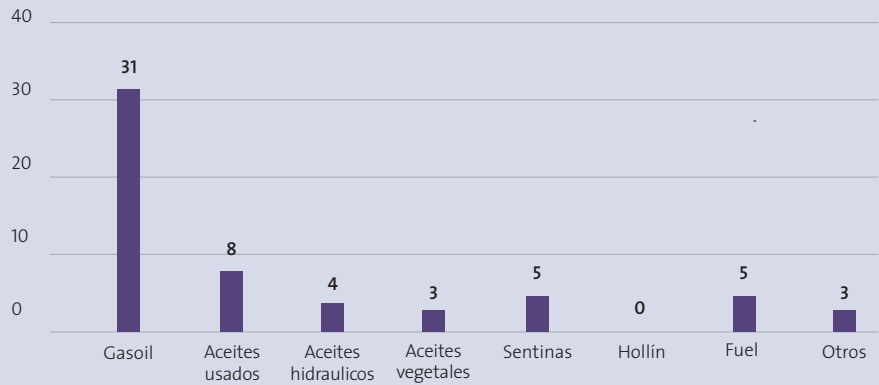


LIMPIEZA DE LAS AGUAS 2007





- Plásticos 38%
- Maderas 23%
- Orgánica 14%
- Otros 25%



Paralelamente se han realizado 59 actuaciones en episodios de contaminación por hidrocarburos, más de la mitad de los cuales corresponden a incidencias con gasoil, y se han utilizado 605 metros de barrera absorbente. En la mayoría de casos la respuesta ha sido oxigenar la superficie del agua y en 18 ocasiones se ha recuperado el producto por aspiración. En total se han recogido un total de 13,575 kg de hidrocarburos en fase libre que han sido gestionados como residuos..

de los puertos, para tener a punto su total implantación a lo largo del 2008.

En el apartado estrictamente policial se ha mantenido la estrategia sobre intervenciones en materia de seguridad ciudadana y, administrativamente, en las sanciones y actos de decomisos por delitos contra la propiedad intelectual y la venta ambulante en la zona del Port Vell. Com es habitual los recursos humanos se han visto reforzados en verano para garantizar los servicios necesarios provocados por el aumento del número de usuarios en la zona pública y en las terminales de cruceros.

Por lo que respecta al tráfico (circulación), la Policía Portuaria ha aumentado los controles y la vigilancia para evitar determinadas conductas antirreglamentarias, incidiendo en el seguimiento de las directrices del Servicio Catalán de Tráfico y de las actuaciones establecidas en el Plan Catalán de Seguridad Viaria, con la realización de las campañas de ofensiva contra el alcohol en la conducción y de controles de uso del cinturón de seguridad y otros sistemas de retención, como el casco. También hay que destacar las tareas de apoyo para garantizar las operaciones de servicios portuarios del Departamento de Explotación, en situaciones de emergencia, incidencias por huelgas de transporte, colas de entrada en las terminales, acompañamientos, etc.

Un total de treinta y dos nuevos agentes se han incorporado plenamente a las tareas de la Policía Portuaria al completar y superar en los meses de noviembre y diciembre el curso de formación básica en el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña. En el capítulo relativo a la formación continua en la APB destacan los cursos de homologación de documentos oficiales del Cuerpo de Guardamuelles, por la consecución de los procedimientos normalizados de trabajo (PNT), sobre tacógrafo digital, de prevención de riesgos laborales, de implementación de Proatrans y de defensa personal.

SEGURIDAD OPERATIVA

Policía portuaria

El año 2007 ha sido de consolidación y desarrollo en el ámbito de la seguridad y la protección en el Puerto de Barcelona. Esto se ha constatado en la superación de una serie de auditorías de seguridad: el mes de octubre inspectores de la Unión Europea emitieron un dictamen positivo después de la evaluación de las condiciones de seguridad y protección portuaria implementadas en las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Barcelona, el Centro de Control y determinadas terminales; en el mismo mes inspectores de la US Coast Guard auditaron las instalaciones portuarias; y durante el año diferentes empresas de cruceros y diferentes gobiernos han evaluado también los estándares en esta materia. El Plan de Calidad de la Policía Portuaria ha implicado igualmente una auditoría llevada a cabo en el mes de diciembre.

Entre los hechos más destacados del ejercicio cabe señalar también la firma del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona en materia de movilidad y convivencia ciudadana dentro del Port Vell, y la preparación de la aplicación del Real Decreto 1617/2007 (transposición de la Directiva Europea 725/2004) sobre la mejora de la protección



DESARROLLO DE LA RED DEL PUERTO

Durante el 2007 la Autoridad Portuaria de Barcelona ha continuado materializando su estrategia de crecimiento basada en la extensión de los servicios portuarios y logísticos en red. La red es el conjunto de centros de servicio (terminales portuarias, zonas logísticas, terminales marítimas interiores, terminales intermodales, *depots*...) desplegados en el *hinterland* estratégico del Puerto –la Península Ibérica, el sur de Francia, el resto de Europa i el norte de África– y estrechamente vinculados al Puerto a través de corredores de transporte multimodales.

En los últimos años la Autoridad Portuaria de Barcelona, además de cumplir con las funciones de *landlord port*, o puerto concesionario, ha sido innovadora y pionera en la gestión del dominio portuario y ha promovido proyectos en los cuales ha sido capaz de involucrar la iniciativa privada. La Zona de Actividades Logísticas, el Plan de Calidad, la plataforma de intercambio documental y comercio electrónico PortIC, la financiación privada de la infraestructura y el Plan Estratégico, entre otros, son ejemplos de actuaciones que impulsan el negocio portuario y contribuyen a mejorar la competitividad de los clientes.

En el desarrollo de la red del Puerto la Autoridad Portuaria de Barcelona ejerce, según cada caso, de promotora, constructora de infraestructuras o facilitadora de nuevos servicios. Su participación es subsidiaria a la iniciativa privada, que es la



que se compromete en negocios específicos y se encarga de comercializar y prestar los servicios.

La terminal marítima de Zaragoza

La terminal marítima de Zaragoza (tmZ) supone una oferta diferenciada de servicios logísticos y de transporte, que responde a toda clase de requerimientos, y ayuda a resolver los problemas de suministro y de distribución de productos, tanto de importación como de exportación. Funciona como un operador neutral, de modo que cualquier cargador o profesional que usa el transporte marítimo puede planificar, organizar y hacer el seguimiento de todos los movimientos de su mercancía durante el paso por el Puerto de Barcelona. La actividad logística está separada en dos operadores, uno gestiona la nave logística de 6.000 m² situada al lado de la nave ferroviaria y otro, el *depot* de contenedores con la terminal ferroviaria.



El año 2007 ha representado el inicio de la actividad ferroviaria en Zaragoza. Después de la aportación económica para la construcción de la terminal ferroviaria de contenedores tmZ, se ha asegurado el corredor de transporte entre el Puerto, el noroeste y el centro de la península, además de aprovechar las sinergias entre estas áreas.

El indicador más relevante para medir la actividad de tmZ, los movimientos del depósito de contenedores, han registrado este año un total de 25.782 TEU (incluidos tren y camión), con 52 trenes (26 entradas y 26 salidas) que han aportado 2.287 TEU. El servicio ferroviario, iniciado el 13 de junio, ha tenido que reducir su frecuencia al ser priorizados los trenes de largo recorrido por las incidencias del servicio de cercanías de Barcelona. La terminal ferroviaria confiere a la plataforma logística tmZ una mayor accesibilidad y agilidad a la entrada y salida de mercancías.

La terminal marítima de Toulouse

La implicación de CILSA en la gestión de la terminal marítima de Toulouse (tmT) ha empezado a dar ya sus frutos en el 2007 con la obtención del permiso para la construcción de nuevas naves logísticas, que se prevé que empiecen a estar disponibles en el 2009. Igualmente ha sido el año de la creación del servicio de atención directa de información para facilitar el acceso a los servicios portuarios.

El Puerto de Barcelona ha entendido que para acceder a los mercados más potentes y equilibrados de Francia —es decir, Rhône-Alpes (Lyon) y Aquitania, además de París— es necesario posicionarse previamente en el sur del país en dos ubicaciones especialmente ventajosas: Toulouse i Perpignan. Por otra parte, el acceso al centro de Europa sólo es posible con una presencia relevante en Rhône-Alpes. Para acceder, pues, al país vecino el “producto” Puerto de Barcelona ha de estar integrado por un conjunto de prestaciones específicas de servicios que los operadores del Puerto de Barcelona ofrecen a los operadores y cargadores del mercado francés y una nueva oferta de infraestructuras (terminales marítimas, ZAL y terminales de ferrocarriles) localizada cerca de estos usuarios, en puntos clave de Francia.

El estado de las implantaciones que se han considerado necesarias es el siguiente:

En la región Midi-Pyrénées (Toulouse) se desarrolla un terreno de 20 ha en Eurocentre, con una ZAL de 80.000 m² de naves de alquiler y acceso ferroviario.

En la región de Languedoc-Roussillon hay un acuerdo para desarrollar una ZAL de 30 ha en Perpignan, y una propuesta para participar en la sociedad pública para la explotación de la nueva terminal ferroviaria.

En la región de Rhône-Alpes (Lyon) se han identificado tres ubicaciones adecuadas a las necesidades.

El hecho que el Puerto de Barcelona esté posicionado en Perpignan y Toulouse le permite ofrecer “El puerto francés” y ayudar a hacer posible la salida de trenes a Europa con costes de gestión y de transporte equivalentes y por tanto asumibles.

Puerto seco de Azuqueca de Henares

El Puerto Seco de Azuqueca de Henares, una de las apuestas del Puerto de Barcelona para reforzar su acceso al mercado del centro de España, está situado en un entorno privilegiado desde el punto de vista logístico. Actúa como operador de la terminal ferroviaria, de un almacén para el despacho aduanero y de un almacén con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores. A parte de llevar a cabo las operaciones de consolidación y desconsolidación inherentes a su actividad, el puerto seco también tiene por objeto el estudio, el desarrollo, la instalación, la comercialización, la gestión y la explotación de terminales ferroviarias.

La participación del Puerto de Barcelona en la gestión de este puerto seco se concreta con la representación de CILSA y la Autoridad Portuaria de Barcelona en su Consejo de Administración. En lo que respecta al servicio, los trenes con el Puerto de Barcelona transportan mayoritariamente contenedores para receptores situados en el “corredor de Henares”, un tráfico que en el 2007 supuso 17.973 TEU. El servicio se inició en 2006, con 2.793 TEU transportados.

Puerto seco de Madrid-Coslada

El Puerto seco de Madrid-Coslada tiene como objeto contribuir al crecimiento de los tráficos de los puertos de interés general participantes en el proyecto (como el Puerto de Barcelona), mediante el desarrollo de iniciativas logísticas y la provisión de espacios e infraestructuras



intermodales para el fomento del transporte ferroviario entre estos puertos y el área metropolitana de Madrid.

El tráfico entre Madrid-Coslada y el Puerto de Barcelona, este ejercicio ha ascendido a 52.762,5 TEU, frente a los 43.083 TEU manipulados el año anterior.

Corredores multimodales. La solución ferroviaria

En cuanto a los corredores multimodales de transporte –que abarcan tanto las infraestructuras como los servicios– la Autoridad Portuaria de Barcelona ha centrado sus actuaciones en el ámbito ferroviario. Por una parte para asegurar una buena conexión ferroviaria con Europa y, por otra, para disponer de una oferta ferroviaria competitiva en los dos corredores terrestres peninsulares prioritarios, el corredor del Ebro y el que conecta Barcelona con Madrid.

A finales del 2007 el Ministerio de Fomento hizo público el atraso de la conexión ferroviaria entre Barcelona y la frontera francesa con la nueva línea de alta velocidad, prevista para el 2009. El Puerto de Barcelona, tal y como había considerado en su Plan de Accesibilidad Ferroviaria y Viaria, contaba con poder usar esta línea de ancho europeo y de uso mixto para pasaje y mercancías y mejorar su competitividad en relación con los mercados europeos.

Ante este retraso, la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Generalitat de Cataluña han propuesto una solución transitoria para acelerar la disponibilidad de la conexión para el 2010, a través de la construcción de un tercer carril en la vía existente de ancho ibérico entre Girona y Figueres y la construcción de las correspondientes conexiones en la línea de ancho europeo ya construida. Estas actuaciones, aceptadas y en ejecución por el Ministerio de Fomento, permitirán que el Puerto de Barcelona use la vía de ancho europeo

hasta Figueres y continúe por el nuevo túnel transfronterizo o la actual línea de Portbou, para llegar, en ambos casos hasta Perpignan. Para esas fechas se espera que en Francia el gobierno haya resuelto los actuales problemas de congestión ferroviaria entre Perpignan, Montpellier y Nîmes.

Sin embargo, es conocido que a medio y largo plazo el uso mixto de esta vía de alta velocidad desde el Puerto hasta la frontera francesa no tendrá capacidad suficiente para encaminar los volúmenes de tráficos previstos, tanto por los usos del pasaje como por las propias características de la vía. La propuesta de la Autoridad Portuaria de Barcelona, recogida en el Plan de Infraestructuras de transporte de Cataluña, es la creación de una vía exclusiva de mercancías de ancho europeo, adosando a la doble vía de actual ancho ibérico otra vía entre Mollet y Sant Celoni, mientras que en el norte de Sant Celoni es necesario transformar una de las dos vías existentes al ancho europeo.

El futuro de la explotación portuaria pasa por la especialización progresiva de los servicios que ofrece, de modo que este tipo de soluciones acabarán siendo habituales. En este mismo sentido, la Autoridad Portuaria es miembro activo de la asociación FERRMED que tiene como objetivo la promoción del eje ferroviario europeo para mercancías Mediterráneo Occidental - Rhône-Rhin - Escandinavia, entre Algeciras y Estocolmo. La actividad de FERRMED en el 2007 se ha centrado en el inicio de un estudio técnico, socioeconómico y de oferta y demanda que comprende toda el área de influencia del eje. Las conclusiones han de servir para que este gran eje sea incluido como proyecto prioritario en la próxima revisión de la política europea de transportes de la Comisión Europea.

La mejora de la conectividad ferroviaria con el resto de la Península ha sido otra de las prioridades de la Autoridad Portuaria de Barcelona durante este ejercicio. Junto con CEDINSA –sociedad liderada por FCC y Caixa Catalunya– se ha elaborado un estudio sobre las actuaciones necesarias para permitir el encaminamiento de composiciones de trenes de mercancías de 750 metros de longitud en el itinerario Barcelona-Madrid, desde la terminal ferroviaria de Can Tunis hasta el puerto seco de Azuqueca de Henares. En la actualidad, por esta línea de ancho europeo sólo pueden circular trenes de un largo máximo de 450 metros, más cortos que los que circulan por el resto de Europa y poco competitivos, por el volumen que pueden transportar, ante la alternativa de la carretera. Esto viene provocado por la longitud de las vías de apartadero (PAET) que los trenes de mercancías usan para dejar pasar a los trenes de pasajeros; por este motivo una

de las medidas solicitadas por el estudio es la adecuación de los PAET de este corredor.

Todas estas mejoras infraestructurales son necesarias pero no suficientes; para que sean útiles es preciso asegurar la organización y la promoción de los servicios ferroviarios en el *hinterland*. En el corredor Barcelona-Madrid, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha participado como promotora de negocio y facilitadora de la creación de nuevos servicios ferroviarios que prestarán las dos terminales de contenedores, TERCAT y TCB, entre Barcelona y el puerto seco de Azuqueca de Henares. El rol facilitador de la Autoridad Portuaria ha derivado en el acuerdo firmado entre los dos operadores portuarios y RENFE Operadora, por el cual las terminales se comprometen a comprar y ofertar unos trenes determinados independientemente del volumen de carga que manipulen.

En este corredor, tmZ podrá funcionar como terminal intermedia y aumentar la eficiencia del mismo, ya que los operadores la pueden usar para completar trenes, ubicar contenedores vacíos, etc. El nuevo compromiso de servicio y el apoyo de las instalaciones de tmZ resultarán en una nueva oferta fiable y competitiva ante la carretera en los corredores del Ebro y con Madrid, fundamentales para la ampliación del *hinterland* del Puerto de Barcelona

El enfoque estratégico de la red del puerto es la repuesta de la Autoridad Portuaria de Barcelona para afrontar las exigencias del mercado y avanzar hacia el objetivo estratégico de convertir el Puerto de Barcelona en un gran centro de distribución, concentración y logística de cargas del Mediterráneo. El *foreland* o mercados exteriores prioritarios son también un elemento importante de esta visión, por ello la Autoridad Portuaria ha continuado desarrollando proyectos internacionales y alianzas estratégicas con puertos situados en América Latina, el Mediterráneo y Extremo Oriente.

Formación en Gestión Portuaria

La formación en Gestión Portuaria es una de las herramientas para establecer y reforzar vínculos con los puertos del *foreland* estratégico y buscar posibles vías de colaboración. En el 2007 el Puerto de Barcelona ha realizado tres acciones formativas de este tipo.

Con la participación y colaboración económica del Instituto Europeo de la Mediterránea (IEMED) se ha realizado en mayo el curso para estudiantes de Comercio y Transporte Internacional de la Academia Árabe de Ciencia y Tecnología de Alejandría (Egipto). Este curso se realiza anualmente desde el 1997 y en la presente edición ha contado con la asistencia de 32 estudiantes y 6 profesores provenientes,





entre otros, de Etiopía, Kenia, Sudáfrica, Tanzania y Uganda. En noviembre el Seminario en Gestión Portuaria dirigido a técnicos y directivos de puertos latinoamericanos ha reunido 25 participantes de países como Argentina, Venezuela y México. La tercera acción formativa ha sido el seminario para técnicos del puerto de Thessaloníki (Grecia) celebrado en diciembre, con la asistencia de 33 participantes, y fruto del acuerdo de colaboración firmado con el Instituto Interbancario de Administración Pública.

Por otra parte, el Puerto de Barcelona patrocina la cátedra de Logística de la China Europe International Business School (CEIBS), situada en Shanghái y considerada como la primera escuela de negocios de China y una de las 11 primeras del mundo. La colaboración del Puerto tiene como objetivo la realización de estudios relacionados con la gestión, el funcionamiento y las prácticas de innovación de la cadena de suministros (*supply chain management*) en los flujos de comercio entre Asia y Europa, teniendo en cuenta que el 60% de este comercio se genera con China y que los mercados asiáticos constituyen el principal *foreland* del puerto barcelonés.

Presencia en organizaciones internacionales

Una parte importante de la estrategia internacional del Puerto es su posición activa en las principales organizaciones mundiales dedicadas a promover medidas y proyectos que dinamicen el intercambio de mercancías, para un comercio internacional más ágil y que aproveche las nuevas tecnologías.

En este sentido, el Puerto ha mantenido la presidencia del Comité de Facilitación del Comercio y Port Community Systems (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems) en la Organización Internacional de Puertos (Internacional Association of Ports and Harbors, IAPH), y la participación, en nombre de la IAPH en la Organización Mundial de Aduanas (World

Customs Organisation). Además, mantiene una presencia activa en el Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, UN/CEFACT) como representante de la IAPH, y participa en el Comité de Transportes de la Organización Europea de Puertos (European Sea Ports Organisation, ESPO).

Entre los numerosos actos y acontecimientos internacionales del sector portuario y logístico en que el Puerto ha intervenido en el 2007 destaca la participación en el TOC Asia 2007 en representación de la Asociación INTERMED que agrupa los puertos de Barcelona, Marsella y Génova.

DIRECCIÓN DE DESARROLLO DE NEGOCIO

La Dirección de Desarrollo de Negocio (DDN) actúa como interlocutor de los usuarios y clientes del Puerto de Barcelona ante la Comunidad Logística y Portuaria, desarrollando acciones en materia de atención al cliente, gestión de la información, promoción y difusión, y mediante la realización de cursos de formación. Este conjunto de actividades se estructura en programas, proyectos y servicios cuyo objetivo final es poder conjugar el crecimiento sostenible, responsable y respetuoso del negocio portuario con los intereses de las empresas que participan en él.

Procesos de mejora

A través del Servicio de Atención al Cliente (SAC) se atienden, gestionan y responden las solicitudes, consultas, sugerencias, quejas o reclamaciones de los usuarios del puerto, lo que permite trasladar sus necesidades al resto del sector y dar valor añadido al paso de sus mercancías. A partir del análisis y la gestión de la información recibida por esta vía el SAC intenta detectar los puntos débiles de cada operación y servicio, así como del sector en general,

para trasladarlos a los foros adecuados. A continuación hace el seguimiento de la aplicación de las medidas necesarias para minimizar la insatisfacción de usuarios u operadores, corregir sus causas y favorecer la readaptación del servicio.

El SAC ha realizado en 2007 un total de 323 registros, frente a los 349 del año anterior, de los cuales 156 han sido reclamaciones y 167 consultas. El tipo de consulta más destacado ha sido sobre conceptos tarifarios (74), y las reclamaciones más frecuentes, sobre inspecciones de mercancía (59). La importación y exportación ha sido el sector de actividad que mayor número de consultas y reclamaciones ha realizado (91).

La DDN ha mantenido su apuesta por ayudar a clientes y usuarios del Puerto de Barcelona a conseguir el máximo nivel de profesionalidad y de especialización, ofreciendo cursos cada vez más ajustados a sus necesidades dentro del marco del proyecto Formar. El acierto de esta apuesta se refleja en que los alumnos han valorado con 4,4 puntos sobre 5 la formación impartida en 2007. El curso estrella del año ha sido el de Crédito Documentario y las UCP600, con una asistencia de más de 400 profesionales repartidos en cuatro sesiones. Organizado conjuntamente con el Banco de Sabadell, ha tenido como principal objetivo presentar las nuevas reglas y usos para los créditos documentarios que entraron en vigor el 1 de julio del 2007.

Short Sea Shipping

Desde que inició su actividad en septiembre del 2006, la Escola Europea de Short Sea Shipping ha dado formación a 804 estudiantes de 33 nacionalidades distintas distribuidos en las tres modalidades de cursos-GLOSS, AVTORITAS y NUMINA. Las clases han sido impartidas en inglés, francés, castellano y catalán.

Del curso GLOSS se han realizado 9 ediciones con un total de 539 participantes. A petición de los puertos y de los centros de promoción del *short sea shipping* se han



celebrado ediciones específicas dedicadas a una zona concreta –como sobre Cartagena o Castellón y sus *hinterlands* respectivos– o a un país, como Portugal. También se han llevado a cabo ediciones monográficas para los miembros integrantes de grupos de profesionales del negocio marítimo, caso de West Mos y Medcruise. En cuanto a los cursos AVTORTAS y NUMINA, destaca la participación de 14 centros de formación de España y Francia en un total de 5 cursos que han sumado 265 asistentes.

Proyecto Mercurio

En colaboración con el Consejo de Usuarios del Transporte, la DDN ha puesto en marcha en 2007 el Proyecto Mercurio, con el objetivo de mejorar la calidad del transporte en camión entre los cargadores y las instalaciones portuarias. Este proyecto parte del análisis de la situación actual para definir e impulsar alternativas en la gestión del transporte por carretera vinculado al Puerto de Barcelona, mejorando su accesibilidad y los servicios portuarios.

Las cinco áreas de mejora en las que se focaliza el Proyecto Mercurio son: reducir la congestión en los accesos viarios; aumentar la rotación de los transportistas; reducir los cuellos de botella en la recepción de los contenedores; mejorar la calidad de servicio logístico ofrecido a los cargadores, y contener los gastos del transporte.

Proatrans

El Fórum del Transporte Terrestre (FTT), entorno de diálogo del proyecto Proatrans en el cual participan representantes de la Comunidad Logística y Portuaria, ha continuado celebrando sus reuniones según el calendario previsto. En éstas se abordan las cuestiones susceptibles de mejora dentro del sector terrestre de mercancías del Puerto de Barcelona y este año han resultado en la puesta en marcha de dos nuevos proyectos: el desarrollo de un plan de calidad de los servicios al transporte, y el

desarrollo de una nueva normativa medioambiental que regule las emisiones de NoX en el entorno portuario.

En el marco de Proatrans otro proyecto que continua vigente y en constante evolución es el plan de formación Transformar. Vinculado al FTT como órgano impulsor de la modernización del sector y su avance hacia un nuevo modelo de transporte, Transformar cuenta con la colaboración las asociaciones ALTC y TRANSCONT, la Dirección General de Puertos y Transportes de la Generalitat de Catalunya y la Autoridad Portuaria de Barcelona. Dentro de este plan de formación se ha diseñado el Máster de Gestión de Empresas de Transporte Terrestre del Puerto de Barcelona, dirigido a empresarios del sector del transporte de contenedores, en el que participan expertos en logística y formación de la Fundación ICIL y la APB. Otros cursos organizados durante el año 2007 han sido Obtención de ADR, Renovación de ADR y Funcionamiento del Tacógrafo Digital.

Desde el punto de vista divulgativo del proyecto se han editado los números 4 y 5 de la revista Proatrans en los que se puede hacer el seguimiento de todos los proyectos mencionados y las ventajas y los requisitos específicos para cada uno de ellos. Esta revista se dirige a todas las empresas y a los conductores registrados en el SICTT, así como los colectivos relacionados con el proyecto.

Difusión

En el ámbito de la difusión la DDN dispone de dos herramientas clave: el boletín electrónico CCLINK y la web. El CCLINK, que en el 2007 ha cumplido su cuarto año de existencia, va dirigido especialmente a receptores y expedidores de mercancía y a personas y/o empresas que mantienen relación con el Puerto de Barcelona. En las últimas ediciones han tenido como temas principales: Madrid y la zona centro y su relación con el Puerto de Barcelona, el creciente imperio económico de China, el comercio internacional de café y las mercancías peligrosas.

El DDN ha colaborado con otros departamentos en el diseño y los contenidos de la nueva página web de la Autoridad Portuaria de Barcelona. A partir de un exhaustivo estudio de mercado, y de las sugerencias y comentarios recibidos por parte de los usuarios se ha pensado en una presentación de contenidos más accesible y funcional, que facilite el acceso a la información relacionada con la Autoridad Portuaria y, en general, con el Puerto de Barcelona.



1.6.

CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

CILSA, la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Barcelona (ZAL), ha continuado en el 2007 el proceso de expansión y desarrollo en las 143 hectáreas de su área del Prat del Llobregat. Diecisiete clientes ya están instalados en la ZAL Prat, que tiene comercializado un 52% del territorio y del resto -en construcción o negociaciones- el 30% está reservado y sólo queda disponible el 18%. La finalización de esta segunda fase de la ZAL coincidirá con la puesta en marcha de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Barcelona.

Durante el 2007 las obras de urbanización de la ZAL Prat han terminado favorablemente, quedando pendiente solo un vial para el 2008. Se han construido y entregado tres naves, con la previsión de la entrega de tres naves más en los primeros meses del 2008.

La ZAL tiene la misión de ayudar al Puerto de Barcelona a crecer y convertirse en el primer *hub* logístico euromediterráneo. Sus bazas son una ubicación estratégica, que permite distribuir la mercancía eficazmente hacia los mercados de la Península Ibérica, el sur de Francia, Italia, y el norte de África, y una oferta inmobiliaria flexible y de calidad. Así lo han entendido los clientes de la ZAL, sólidas empresas nacionales e internacionales que en un 45,65% de los casos se dedican a los servicios a la logística, un 28,26% son operadores logísticos, un 18,48% son

transitarias, un 5,43% son distribuidores y un 2,12% son importadoras y exportadoras. La actividad total que realizan estas empresas supone un movimiento de dos millones y medio de toneladas de mercancías anuales, con un 35% de origen o final marítimo.

Por su parte, la gama de servicios que la ZAL ofrece a las empresas instaladas comprende vigilancia las 24 horas, tecnologías de la información (TIC) de última generación, la guardería Simphonie, una zona deportiva y un edificio de oficinas, el Service Center, con una amplia oferta complementaria: galería comercial, restaurantes, centro de formación y reuniones, etc. Además, para sus diferentes clientes la ZAL genera paquetes de servicios específicos.

CILSA tiene la voluntad de generar sinergias entre los diferentes operadores y conseguir economías de escala con la gestión de diversos servicios comunes. Los proyectos que CILSA desarrolla se fundamentan en la sostenibilidad y es por eso que se enmarcan en la Responsabilidad Social Corporativa (RSC).

ILI Logística Internacional

ILI Logística Internacional desarrolla su actividad en dos ámbitos de actuación: la formación y la consultoría. A parte de otros trabajos habituales de realización de estudios de ámbito logístico, la actividad de consultoría de ILI en el año 2007 se ha centrado en tres ejes fundamentales. Por una parte, ha consolidado y potenciado la estrategia iniciada en el año 2006 orien-



tada a involucrarse activamente en los proyectos más allá de los estudios iniciales estratégicos y de viabilidad. En este sentido, ILI ha iniciado en Colombia el asesoramiento a un grupo de empresarios privados en la puesta en marcha de una zona logística, que se traduce en un apoyo en el desarrollo y la gestión del proyecto. En China ha seguido participando en el proceso para llegar a un acuerdo de gestión de una plataforma logística en Nanjing.

Por otra parte, ILI ha seguido apoyando a CILSA en su estrategia de expansión internacional en Marruecos, completando los estudios comenzados en 2006 sobre Casablanca y Tangermed, y en el sur de Francia, iniciando los estudios de nuevos emplazamiento en la región del Languedoc-Roussillon.

Como tercer eje en este ámbito hay que mencionar la integración del ILI en un consorcio europeo en el que participan socios franceses, italianos y griegos, para llevar a cabo un estudio orientado a desarrollar instrumentos estratégicos y operativos que potencien el transporte intermodal en el área del Mediterráneo Occidental. Este proyecto, denominado MEDIGATE, no únicamente generará recomendaciones específicas sino que prevé también su validación y contraste en una prueba piloto que se diseñará para ello. Además, y a fin de facilitar la difusión de sus resultados, se diseñarán herramientas específicas de promoción y formación a distintos niveles y para varios colectivos.

En la vertiente formativa ILI ha realizado un gran número de acciones con el apoyo o la colaboración de diferentes entidades y organizaciones: cursos sobre gestión del transporte y de la logística, subvencionados por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la

Generalitat de Catalunya; un total de 19 cursos realizados en sedes de la Cámara de Comercio de Barcelona en los ámbitos de gestión de estocs e inventarios, de compras, de almacenes y de producción; una nueva edición del Máster ILI-UAO-Anahuac del Sur, con la impartición de un módulo en Barcelona; dos ediciones (enero y septiembre 2007) del Master ILI-UAO en Logística y Comercio Internacional; y la segunda edición del Máster Logística Integral Internacional ILI-UAO-Institut Balmes (Girona).

En lo que se refiere a convenios y colaboraciones, ILI se ha convertido en *partner* y patrocinador de la Escuela Europea de Short Sea Shipping, lo que ha favorecido que alumnos de los programas máster del ILI hayan participado también en cursos de la Escuela Europea de Short Sea Shipping. Además, se han firmado convenios de colaboración con el Máster de Logística On Line de ECA Formació y de convalidación de titulaciones con ILI-UAO-Anáhuac del Sur. ILI ha impartido formación y ha ofrecido conferencias en Uruguay, Argentina, República Dominicana, Ecuador y en las ciudades de Lima, Barcelona, Madrid, Oviedo, Girona y Manresa, y más de 1.500 alumnos han pasado ya por sus aulas.

Fundación CARES

La Fundación Cares (Centros de Alto Rendimiento Empresarial Social) es una entidad creada para la inserción laboral de colectivos discapacitados y en riesgo de exclusión, a través de operaciones principalmente de apoyo logístico y productivo para otras empresas. Los patrones de la fundación son CILSA (sociedad participada por la APB), CTC Ingeniería Dedicada, ADES (Asociación para el Desarrollo de la Economía Social), Prosegur y Concatel.





En el año 2007 se han finalizado las obras de ampliación en las instalaciones de la ZAL BCN, que totalizan unos espacios propios de 3.200 m². Dentro y fuera de la ZAL Cares ha gestionado 12.000 m² de instalaciones y ha generado 5,2 millones de euros, un 14,8% más que el año anterior, y un excedente positivo de 137.000 euros según los datos provisionales pendientes de cierre.

La Fundación ha finalizado el ejercicio con 143 puestos de trabajo (137 de media, que representan un 11% de crecimiento) y 7 en la empresa de inserción Codec que depende de la entidad. Entre el personal con discapacidad de la entidad hay un 53% de retraso mental, un 17% de enfermedad mental, un 24% de discapacidad física y un 6% de discapacidad sensorial.

En cuanto a la actividad, hay que destacar la entrada de nuevos proyectos de embalaje y ensamblaje. Este año se han llevado a cabo principalmente actividades de apoyo logístico como almacenamiento, manipulaciones para embalaje y logística inversa, así como de apoyo productivo, como es el caso de los ensamblajes. En el ámbito de la promoción Cares ha estado presente un año más en el SIL junto a la APB y CILSA, y ha puesto en marcha la renovada web www.fundacioncares.com. Por otra parte, durante el ejercicio se ha realizado un estudio de mercado para enfocar los nuevos objetivos de actividad de la fundación.

Para la formación de mandos se han desarrollado los siguientes cursos: Gestión e Intervención en Servicios Sociales, Tutela, Postgrado de Higiene Industrial, Decreto para la mejora de crecimiento y ocupación, Absentismo, MTM-2 (Métodos y Tiempo), Investigación de Accidentes y Comunicados de Riesgo, Curso de Sensibilidad en la Lucha contra Incendios (práctica), Prevención de Riesgos, Ofimática, y Portal Web. Dirigidos a operarios se han ofrecido cursos de carreteros, manipuladores de alimentos, transpaleta eléctrica, polivalen-

cia en puestos de trabajo y medidas de emergencia.

En lo que respecta a acciones sociales la Fundación ha llevado a cabo charlas sobre ocio y deporte para los padres; ha consolidado el Club Deportivo Fundación Cares con el equipo de fútbol sala, en el cual juegan 11 personas en la Liga catalana, 2ª división, grupo B, del Acell (Federación Catalana de Deportes para Disminuidos Psíquicos); ha editado trimestralmente la revista interna de la entidad, y ha participado en el desarrollo de la Fundación Logística Justa y en el patronato de FUSEAT, entidad para la tutela de personas discapacitadas psíquicas sin padres.

Fundación Logística Justa

La Fundación Logística Justa tiene como finalidad la cooperación internacional para el desarrollo y fomento económico del comercio justo y la economía social, optimizando el proceso logístico con el objetivo de potenciar el desarrollo y la sostenibilidad de los productores de las comunidades de los países más desfavorecidos.

Para ello se han planteado favorecer el acceso de productos de comercio justo y economía social de los países más desfavorecidos al mercado español y europeo, con la optimización de la cadena de valor; facilitar el envío de excedentes de los mercados occidentales a los países con mayores carencias; dar apoyo a las entidades de cooperación internacional y ayuda humanitaria para mejorar su gestión logística y las labores de respuesta inmediata en casos de catástrofes humanitarias o naturales, y sensibilizar el mundo empresarial, especialmente dentro del ámbito logístico y portuario, de la necesidad de la implantación de políticas de responsabilidad social corporativa (RSC).

El Patronato de la Fundación Logística Justa está formado por la organización Global Humanitaria, la Fundación Cares, CTC Ingeniería Dedicada, ADES Asociación



para el Desarrollo de la Economía Social, Fundación Seur y Fundación SEMG Solidaria. El Puerto de Barcelona mantiene un convenio de colaboración Logística Justa desde sus inicios.

Cooperación internacional y trading

Durante el año 2007 la Fundación ha coordinado o ha participado en las siguientes actividades de cooperación internacional:

- Envío de un contenedor de ayuda humanitaria del Ayuntamiento de Barcelona con material sanitario para los hospitales de Beirut (Líbano).
- Envío de material de ayuda humanitaria del Rotary de Alicante, en colaboración con Fundación Seur, a la República Democrática del Congo.
- Envío de dos contenedores con material didáctico de Fundación Seur a Honduras.
- Envío de un contenedor de Fundación SEMG Solidaria con material sanitario a Nicaragua.
- Envío de un contenedor de la asociación FISC Aragón con material de ayuda humanitaria a Nicaragua.
- Envío de un contenedor de la asociación FAPCI con material escolar y didáctico a Callao (Perú).
- Apoyo en el envío de dos contenedores de la Fundación Educación sin Fronteras con material escolar a Nicaragua y Guatemala.

Además de continuar colaborando con entidades de la India, Bangladesh, Chile y Brasil, la Fundación ha incorporado nuevos proveedores para sus actividades de *trading* –importación, distribución y comercialización de productos solidarios y de economía social- lo que le ha permitido ampliar su catálogo. Entre los nuevos productores con los que ha empezado a trabajar se encuentran las siguientes iniciativas:

- Una cooperativa de mujeres de Ciudad del Cabo (Sudáfrica) que elabora un vino muy artesanal y da formación y capacitación.

- Varias cooperativas de comercio social en Colombia, indígenas en su mayoría, con productos artesanales muy variados y de gran creatividad.
- La Asociación de Productores Artesanos de Katmandú (Nepal), que ha desarrollado un nuevo modelo de autogestión que, después de una amplia formación, permite a las mujeres confeccionar desde su casa, con la consiguiente mejora de la conciliación familiar.
- La Asociación Núcleo Cultural A, de Asunción (Paraguay), es una entidad que trabaja con artesanas indígenas guaraníes del Chaco, a las cuales capacita.

Consultoría y Promoción

Dentro de la ampliación del marco de actividades de Logística Justa cabe destacar la implementación del área de consultoría en materia de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y la incorporación de una responsable con amplio bagaje en el ámbito privado y público. Durante el ejercicio se han desarrollado trabajos de consultoría para Montes de Cijara, entidad de desarrollo de parques sostenibles, y para CILSA, con su memoria social de RSC. También se ha firmado el convenio de colaboración con la Autoridad Portuaria de Barcelona para el desarrollo de la implantación de su estrategia de RSC y la elaboración de la memoria social durante los dos próximos años. Además, Logística Justa forma parte de la Comisión de la Autoridad Portuaria de Barcelona para el desarrollo de la RSC en la Comunidad Logística Portuaria.

En el ámbito de la promoción, la Fundación ha elaborado una nueva web corporativa, ha estado presente en el Salón Internacional de la Logística de Barcelona, SIL, y sus representantes han participado como ponentes en la Mesa Redonda Latinoamericana del Congreso de la Sociedad Española de Medicina General, celebrado en Salamanca.

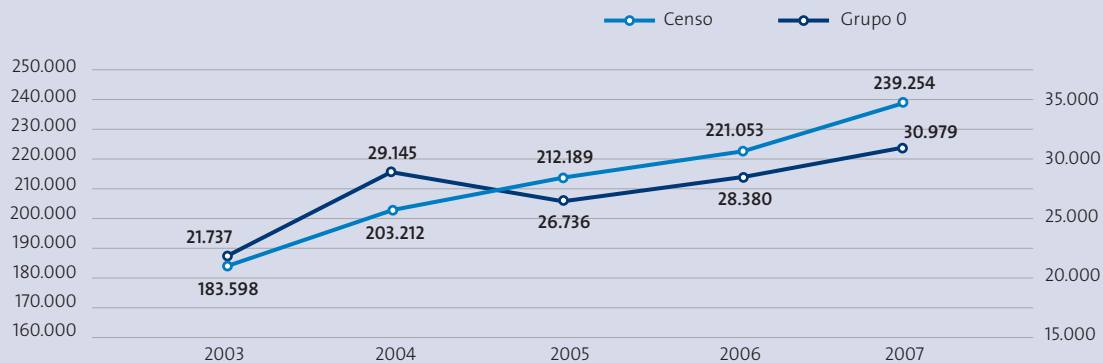


ESTIBARNA

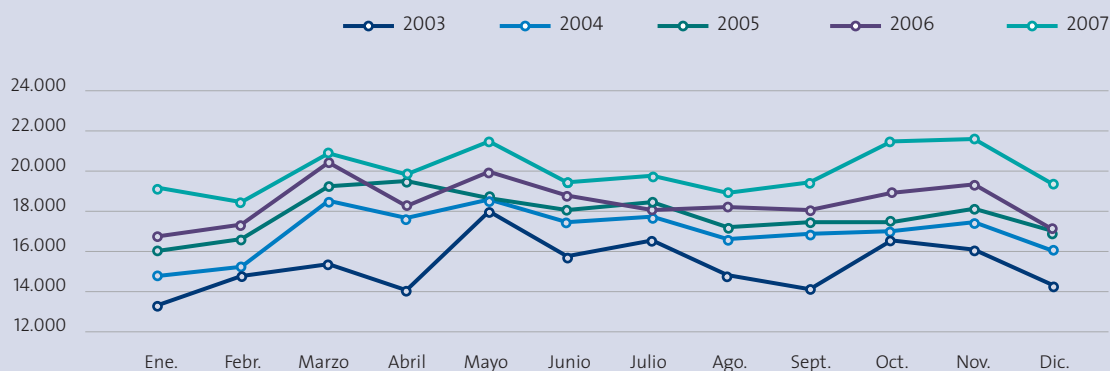
La Sociedad de Estiba del Puerto de Barcelona, Estibarna, S.A., ha realizado durante el 2007 un total de 239.254 jornales de censo, un 8,23% más respecto del año anterior. El Grupo o cerró el ejercicio con un total 30.979 jornales trabajados lo que supone un incremento del 9,16% respecto del 2006.

La distribución anual del total de jornales realizados por censo ha seguido un patrón similar al de ejercicios precedentes tal y como se refleja en el gráfico. Destaca el hecho de que en tres ocasiones -los meses de mayo, octubre y noviembre- se han superado los 21.000 jornales mensuales..

EVOLUCIÓN TOTAL DE JORNALES 2003-2007



EVOLUCIÓN MENSUAL DE JORNALES 2003-2007



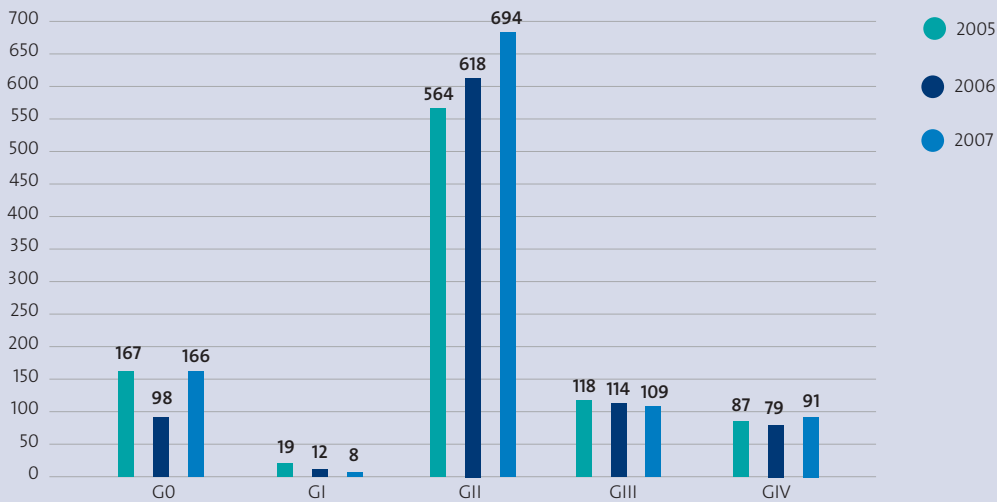
A 31 de diciembre de 2007 la plantilla de censo se ha situado en 902 trabajadores, 79 más que en el año anterior, con incrementos en los grupos II y IV. Por su parte, el Grupo o ha registrado a finales de

año un total de 166 trabajadores. Los movimientos que se han producido en la plantilla durante el ejercicio y la evolución de los tres últimos años se muestran en el cuadro y el gráfico adjuntos.

MOVIMIENTO ANUAL DE PLANTILLA 2007

PLANTILLA	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Total censo	Grupo 0	TOTAL
1 enero 2007	12	618	114	79	823	98	921
Total altas	0	104	0	20	124	173	297
Total bajas	4	28	5	8	45	105	150
31 diciembre 2007	8	694	109	91	902	166	1068

PLANTILLA POR GRUPOS 2005-2007



El grado de cobertura del servicio, que se indica a través del porcentaje de manos servidas, ha sido de una media del 97,6%. El gráfico de evolución mensual muestra una punta de cobertura máxima del 99,1% en mayo y mínima del 96,1% en octubre. Los porcentajes están referidos para un total de 35.248 equipos de trabajo servidos sobre 36.121 equipos de trabajo solicitados en el año 2007 (33.271 y 34.242, respectivamente para el año 2006).

Formación

En el ámbito de la formación el año 2007 ha supuesto como cambio significativo la reanudación de las incorporaciones de personal de Grupo o, lo que ha conllevado la entrada en la empresa de un importante número de nuevos trabajadores después de un período extenso de formación inicial. Por otra parte se ha consolidado y ampliado la formación de primeras especialidades, así como de diversos reciclajes y promociones internas a otros grupos profesionales.

Al respecto merece la atención la finalización de una promoción interna de nuevos capataces, en la que han

participado 12 alumnos. Estos han recibido 216 horas de formación teórica así como diversos períodos de formación práctica trabajando en todas las empresas estibadoras y en las operativas que éstas desarrollan. También se ha puesto en marcha un proyecto de formación destinado a preparar 140 capataces alternativos, con la perspectiva de que un grupo de ellos puedan completar su formación y pasar en el futuro al Grupo Profesional IV, ya de forma definitiva. De este modo también se ha conseguido hacer frente a las puntas de trabajo en las que la operativa diaria demanda la presencia de personal que pueda desarrollar las tareas de capataz. Dicho plan de formación establece inicialmente unos módulos de 40 horas de las que ya han cursado un 60%; el resto se impartirán a lo largo del primer cuatrimestre del año 2008.

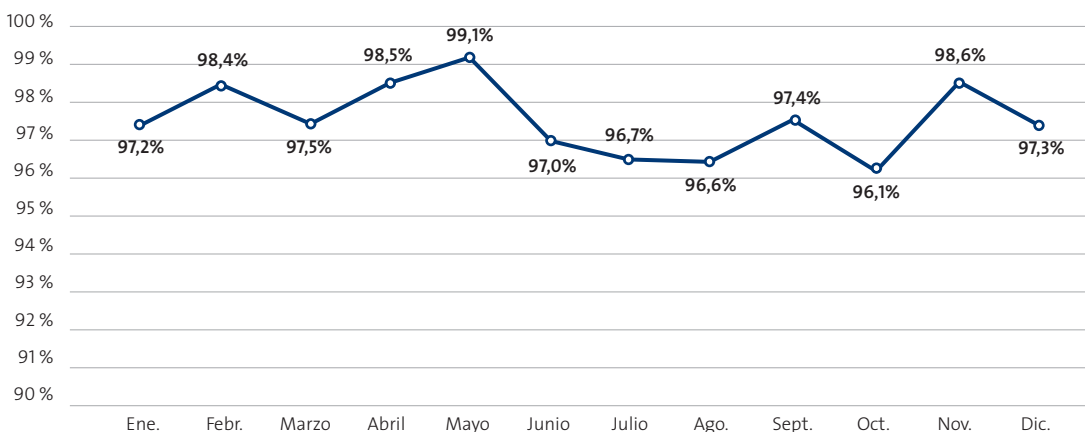
El Centro de Formación Portuaria ha seguido dando apoyo al ámbito más académico de la formación, con 1.075 horas y 164 acciones formativas de diversa temática. Paralelamente, el Centro de Formación Gregal ha continuado cediendo sus instalaciones a diversos colectivos del

sector para que pudieran desarrollar sus respectivas tareas formativas, que se han traducido en 1.580 horas repartidas en 116 acciones diversas.

En el año 2007 se han realizado las auditorias externas de seguimiento para las certificaciones de Organización y Planificación del Personal Portuario y de Procesos Operativos del Sector de la Estiba en el Puerto de Barcelona. Durante su desarrollo no se han evidenciado no conformidades, concluyendo todas ellas de forma satisfactoria.



MANOS SERVIDAS (En porcentaje sobre el total demandado)





PORT VELL, EL PUERTO-CIUDAD

Con una ubicación única en Barcelona, el Port Vell ha demostrado que la convivencia de las actividades lúdicas, la cultura, los negocios, los deportes, la pesca profesional y la reparación de embarcaciones hoy no sólo es factible, sino necesaria para la creación de sinergias entre ellas. Gracias al esfuerzo de las empresas concesionarias y el empeño del Port de Barcelona en mejorar, invertir y apoyar las iniciativas, los muelles del Port Vell -históricamente dedicados a usos industriales- se han consolidado como espacios abiertos a la ciudad y con una diversa oferta de actividades.

Los muelles de Bosch y Alsina y de la Barceloneta, el Portal de la Pau, el muelle del Depósito, y la plaza del Mar son espacios muy apreciados tanto por el ciudadano y el turista, que encuentran en ellos una oferta ecléctica y siempre cambiante, como por empresas e instituciones que los escogen como escenario para sus actividades promocionales. Además de las actividades temporales ya habituales –como la Feria del Vino y el Cava, el Circo Raluy, Firagran; el *pit lane* de BMW durante el Gran Premio de Fórmula 1 de Montmeló, y varias regatas de renombre- en el 2007 dos eventos excepcionales han contribuido a difundir el carisma y la innovadora imagen del Port Vell, del Puerto de Barcelona y de la ciudad. Uno de estos ha sido la Barcelona World Race, primera edición de una regata de vuelta al mundo sin escalas a dos tripulantes, que ha traído implícitas actuaciones de fomento del deporte y la aventura, programas pedagógicos, e investigación náutica y marítima. La regata salió del muelle de Bosch i Alsina el

mes de noviembre con el marco excepcional de la muestra flotante internacional del Salón Náutico.

Por otra parte, en el mes de julio, el director de cine Woody Allen inició en Barcelona el rodaje de su última película, en escenarios que precisaban de la implicación de los espacios del Port Vell y su apoyo organizativo. El primer día, el 9 de julio, el rodaje se desarrolló hasta primera hora de la tarde en la terraza del Restaurante Barceloneta con un equipo de treinta personas. A continuación se rodaron escenas de la puesta de sol en las playas de Sant Sebastià y Sant Miquel, con la actriz Scarlett Johansson como protagonista de los planos. Estas localizaciones implicaron una gestión de coordinación entre el Puerto de Barcelona, Barcelona-Catalunya Film Comission, Parques y Jardines, y el barrio de la Barceloneta, además del propio restaurante, de la Marina Port Vell, y de efectivos de la Policía Portuaria, Guardia Urbana y Mossos de Esquadra. Durante el siguiente día de trabajo, centrado en las Ramblas y el paseo Colón, el muelle de Bosch i Alsina se convirtió en un campamento de rodaje con las caravanas de las actrices Penélope Cruz y Scarlett Johansson y las de maquillaje, vestuario, *catering* y otros vehículos técnicos. La coordinación de las fuerzas de seguridad implicadas permitió un buen desarrollo del trabajo y una cierta privacidad.

En el ámbito cultural, a parte de las referencias obligadas de cada año al Museo Marítimo y al Museo de Historia de Catalunya, otro acto destacado ha ido a cargo del Liceo de Barcelona. Esta institución, con la colaboración del barrio de la Barceloneta, ha acercado la cultura operística al público ofreciendo un concierto retransmitido en directo desde la plaza del Mar. Además en 2007 el Port de Barcelona, el Consorci de les Drassanes

DATOS PORT VELL AÑO 2007

Club Natació Barcelona	8.682 socios
Museu d'Historia de Catalunya	263.864 visitantes
Marina Port Vell	1.598 barcos amarrados de 6 m à 130 m
Club Natació Atlètic Barceloneta	12.244 socios 610.000 accesos
Las Golondrinas	302.401 pasajeros
Imax Port Vell	541.762 espectadores
L'Aquàrium de Barcelona	1.626.068 visitantes
Maremagnum	13 millones de visitantes



y el Consorci El Far han unido sus esfuerzos entorno a una serie de proyectos vinculados a las actividades relacionadas con el mar y a los planes pedagógicos. Estos proyectos tienen como finalidad principal la difusión y la preservación de los valores presentes y pasados de la cultura marítima, a la vez que favorecen un nuevo planteamiento de las relaciones entre la sociedad civil y el mundo marítimo.

El Port Vell tiene una consolidada situación presente, pero también un gran futuro que incluye nuevas actividades y la reconversión y adaptación de espacios y concesiones. Sobre la mesa hay una serie de nuevos proyectos que dotarán a este espacio de un vigor sorprendente y que lo acabarán de congraciarse con la ciudad. Por una parte, se plantea abrir al público el área de los muelles de Pescadors y del Relotge, con el objetivo de generar nueva actividad que beneficie al sector pesquero y al barrio de la Barceloneta. Por otra parte, en los espacios generados por la Nueva Bocana están proyectados un hotel y un centro de negocios, además de nuevos espacios públicos que respirarán aires marítimos en unos años. Estas actuaciones contribuyen a construir un nuevo concepto de Port Vell y completarán en los próximos años la oferta del puerto ciudadano.

Este conjunto de actividades -que incluye también la oferta turística y de negocios del WTCB- ha propiciado que el Port Vell sea visitado anualmente por 16 millones de personas. Pero además, su nueva orientación y la implicación de las empresas concesionarias, verdaderos "motores" del Port Vell, favorece que las visitas a estos espacios sean cada vez mejores cualitativamente y, sobretodo, se fidelicen.

WORLD TRADE CENTER BARCELONA

El WTC Barcelona ha sido de nuevo durante 2007 uno de los centros de referencia del mundo de los negocios en Cataluña. La operación inmobiliaria más destacada ha sido la decisión de la Autoridad Portuaria de Barcelona de trasladar sus oficinas a este complejo. Este año ya han materializado su instalación en el WTCB empresas como Tanatex Chemicals, Intas Pharmaceuticals, Real Estate Advisory Group, Cent Degres Pulp o Evaluación Médica.

En el Centro de Congresos se han celebrado 750 eventos de todo tipo, que han aportado un total de 71.500 asistentes. El acto más concurrido de 2007 ha sido el VIII Congreso de Cirugía Ambulatoria que, a lo largo de tres días, reunió a más de 1.000 personas. También destacan el acto impulsado por la organización de empresarios catalanes FemCat con la participación, entre otros, del ex secretario de Estado de los Estados Unidos, Colin Powell, y el presidente del grupo Forbes, Steve Forbes, así como la celebración de diversos eventos durante el transcurso de la Barcelona World Race. El XII Congreso Nacional de la Sociedad Española de Toxicomanías, el Congreso Internacional de Acogida para Personas Recién Llegadas y el Congreso Internacional de Medicina del Sueño han sido otros eventos con gran afluencia de público.

Otras grandes firmas que han escogido el Centro de Congresos durante este ejercicio son Motorola, Chupa Chups, Luxotica, Novartis, Nutrexpa, MCE, Caixa Catalunya, Deloitte, UOC, Banc Sabadell, Oracle, Nissan, Deutsche Bank, Siemens, Panasonic, Unilever o Cisco Systems.

Entre las mejoras que se han llevado a cabo este año en el Centro de Convenciones destacan el nuevo sistema de conexión wireless y la remodelación de todas las salas del edificio Sur.



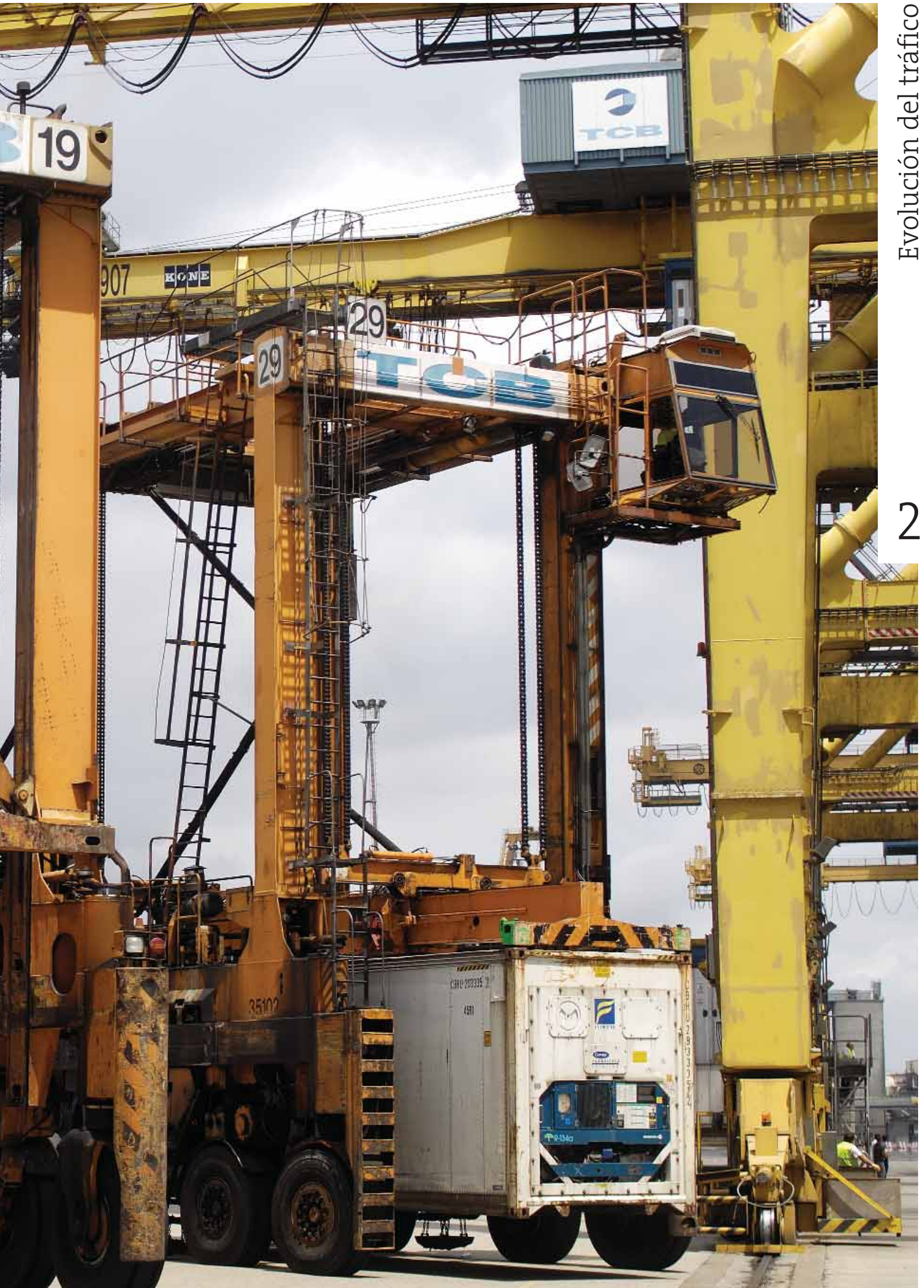


52 Evolución del tráfico

53 Análisis por tipos de navegación

54 Análisis por tipos de carga

56 Pasajeros



Evolución del tráfico



Desde el punto de vista económico el ejercicio 2007 ha significado una desaceleración respecto del anterior, y los principales indicadores de la actividad económica han ofrecido un panorama poco alentador de cara al 2008. En este sentido, se ha producido una moderación de la demanda interna y de la construcción, que ha supuesto un ligero crecimiento de los puestos de trabajo de alrededor del 3%. La tasa de crecimiento del IPC se ha situado entorno al 4,2%, con un diferencial de 1,2 puntos por encima de la media de inflación de la zona euro. El repunte de los precios del petróleo a finales de año y los elevados incrementos de determinados productos alimenticios han resultado en un crecimiento anual del 3,8%, una décima

menos que el año 2006, y han marcado una tendencia ligeramente descendiente del PIB.

Según los datos de cierre del ICEX, la balanza comercial española ha sido deficitaria en 98.952.011 millones de euros, con un incremento de las exportaciones alrededor del 6,5% y de las importaciones del 6,7%, pero este déficit modera progresivamente su ritmo de avance. Así, para el próximo ejercicio las perspectivas de ventas al exterior son claramente positivas si se atiende al incremento de la cartera de pedidos de las empresas exportadoras. En cuanto al valor de las exportaciones catalanas, los datos de la Secretaría de Estado de Turismo y Comercio para los siete primeros meses del año apuntan que ha

registrado un crecimiento del 9,1% y representan una cuota del 27,6% del total del Estado español. Por lo que respecta a las importaciones, el incremento ha sido del 5,3% y la cuota del mercado español es del 28,7%. Estos datos continúan posicionando a Cataluña como uno de los motores de la economía del Estado español, y el Puerto de Barcelona como una herramienta fundamental para este crecimiento económico y el desarrollo del comercio exterior.

Los datos de la economía nacional contrastan con la evolución del tráfico del Puerto de Barcelona, que mantiene la tendencia creciente en sintonía con la proyección de los últimos 12 años. En la actual situación de déficit de espacio, a la espera que se completen las obras de ampliación, toma aún más valor el incremento del 7,8% registrado en el tráfico total del Puerto, que se ha situado en 50.046.105 toneladas. En el tráfico de contenedores se ha notado el esfuerzo de las terminales portuarias por optimizar la gestión logística y ganar en eficiencia con los espacios disponibles, actuación que ha contribuido a la consecución de la cifra de 2,6 millones de TEU, un incremento del 12,6% claramente superior a la media de los puertos españoles. También los dos otros tipos de tráficos preferentes han registrado aumentos notables: los vehículos, de cerca del 11%, y los pasajeros un 13,4% global, propiciado por el crecimiento de casi el 26% en el número de cruceristas.



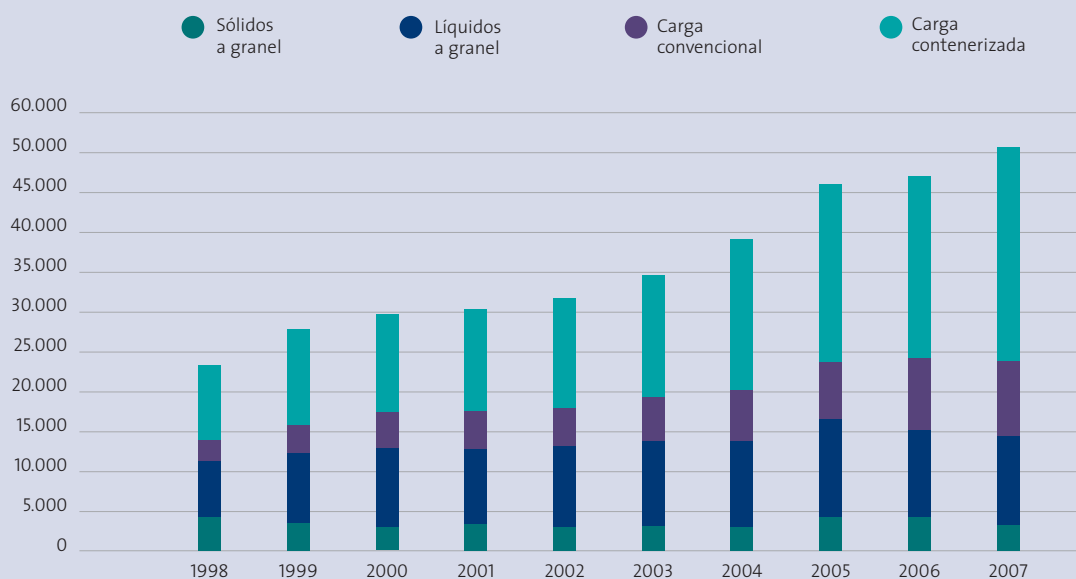
ANÁLISIS POR TIPOS DE NAVEGACIÓN

De los más de 50 millones de toneladas del total de tráfico registrado, 41.553.416 toneladas corresponden al volumen de tráfico exterior, cifra que representa un incremento del 8,5% respecto del año 2006. La perspectiva de generación y disponibilidad de nuevos espacios a corto plazo ha permitido incrementar el interés del Puerto de Barcelona por captar tráficos asiáticos y ha resultado en un crecimiento de ambos, del 22,2% en la carga expresada en toneladas y del 21,3% del volumen en TEU. Entre los países de esta zona juega un papel protagonista China, que en tráfico

contenerizado ha supuesto el 18,2% del total de las exportaciones y el 27,6% a las importaciones. También destaca el impulso del tráfico de *short sea shipping* con Italia que con un volumen de 1.889.507 toneladas ha supuesto un 46,7% del total de importaciones y un 31,8% de las exportaciones. La evolución creciente de estos tipos de tráficos confirma la tendencia a la consolidación del Puerto de Barcelona como una puerta privilegiada de entrada a Europa. El desarrollo en marcha de líneas ferroviarias con Europa permitirá, además, que en breve se posicione como competidor real de los puertos del norte de Europa.

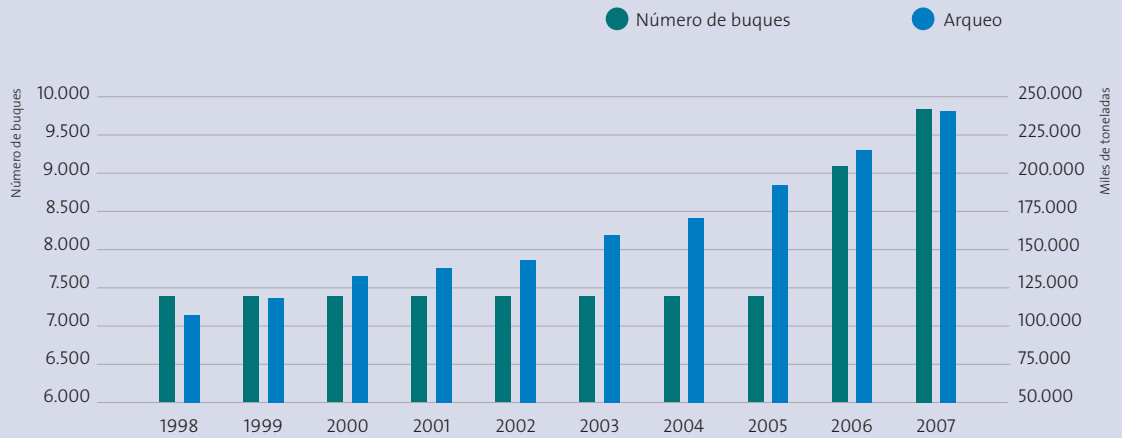
El tráfico de cabotaje también ha presentado cifras positivas, con un volumen

ESTRUCTURA DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS, 1998-2007 (Miles de toneladas)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Carga contenerizada	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417
Carga convencional	3.078	3.792	4.596	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768
Líquidos a granel	7.238	8.500	8.966	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991
Sólidos a granel	4.407	4.053	3.254	3.818	3.383	3.698	3.468	4.052	4.108	3.870
Total	24.725	27.877	29.805	31.469	32.608	34.775	39.320	43.837	46.407	50.046

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES, 1998-2007



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Número de buques	7.712	9.204	9.138	8.651	8.993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942
Arqueo	101.713	118.697	129.158	132.121	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374

total de 8.492.689 toneladas y un incremento del 4,9% respecto del ejercicio anterior. Después de un 2006 muy bueno este tráfico ha vuelto a los niveles de equilibrio de la última década que lo consolidan como uno de los tráficos más estables.

El análisis entre los movimientos de entrada, salida y tránsito de mercancías muestra que el crecimiento porcentual de las exportaciones, de un 9,1% que ha llevado a un volumen de 13.326.445 toneladas, ha sido más del doble que el de las importaciones (+3,8%) pero aún está muy por detrás de las 24.541.365 toneladas de entrada. Por su parte, los tránsitos han crecido un 15,4% hasta alcanzar la cifra de 12.178.295 toneladas.

En lo que respecta al tipo de navegación en el tráfico de contenedores, del total de

2.610.099 TEU movidos, la gran mayoría –2.305.664 TEU– corresponde a tráfico exterior, que ha crecido un 14,5%, y los 304.434 TEU restantes corresponden al tráfico de cabotaje, que se mantiene estable.

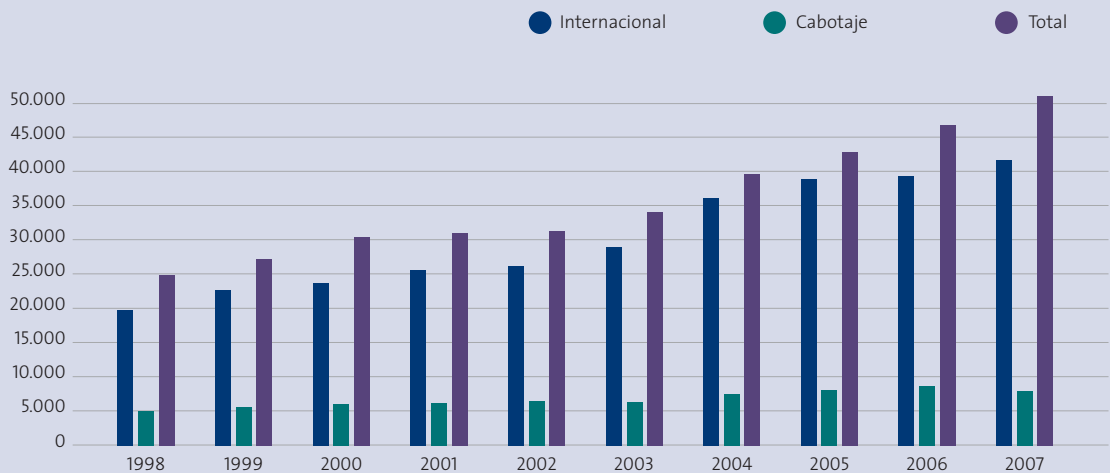
ANÁLISIS POR TIPOS DE CARGA

Carga general

Una vez más ha destacado el buen comportamiento de la carga general, con un total de 35,1 millones de toneladas movidas, un 10,8% más que el año anterior. Esta carga, que posee un alto valor, representa el 70,3% del tráfico total del Puerto de Barcelona.

Como ejemplos del sector alimentario a los cuales, como tráficos estratégicos,

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPOS DE NAVEGACIÓN, 1998-2007 (Miles de toneladas)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Internacional	19.780	22.432	24.264	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553
Cabotaje	4.945	5.445	5.541	6.180	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493
Total	24.725	27.877	29.805	31.469	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046

el Departamento de Márqueting y Comercial del Puerto de Barcelona dedica una atención especial destacan el café y cacao, que se han incrementado un 17,6 % respecto del 2006, y el capítulo de fruta y hortalizas, que ha crecido un 20,2%.

Contenedores

Manteniendo la tendencia de los años anteriores, el tráfico de contenedores del Puerto de Barcelona ha registrado un incremento del 12% que ha permitido alcanzar la cifra de 2.610.099 TEU. Esta viene favorecida tanto por el tráfico de importación y exportación como por el de transbordo, y ha sido posible por la mayor cantidad de escalas de buques portacontenedores, que han aumentado un 5,2% y han ofrecido mayor capacidad de transporte al mercado del Puerto de Barcelona. El aumento del registro bruto de este tipo de buques ha sido del 8,9%.

El equilibrio habitual de los últimos años entre el embarque y desembarque se refleja de nuevo en este ejercicio, con un total de 1.304.635 TEU embarcados y 1.305.464 TEU desembarcados y unos incrementos respectivos del 11,9% y del 13,2%. En cuanto a la distribución total del tráfico de contenedores por tipo de operación, los tránsitos suponen un 38%, los desembarques un 30% y los embarques un 32%.

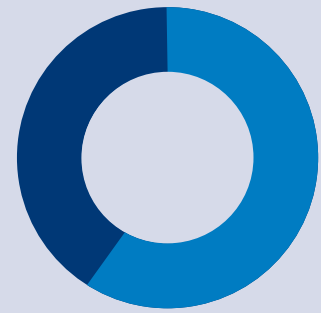
Por áreas geográficas, Extremo Oriente con Japón y España son los principales mercados del Puerto de Barcelona en mercancía contenerizada. La carga contenerizada procedente de estas zonas asiáticas ha aumentado un 21,3%, de modo que los tráficis entre Barcelona y estos países representan más de una quinta

parte de toda la mercancía contenerizada que pasa por el Puerto de Barcelona. Por lo que respecta a los tráficis con origen y destino en España suponen el 14% de toda la carga en contenedor manipulada en el Puerto.

También destaca el aumento de los tráficis totales con los países asiáticos en general, que constituyen un mercado prioritario para el Puerto de Barcelona. Así, el volumen de TEU con origen o destino en la India, Pakistán i Bangladesh ha crecido un 32,6%, mientras que los tráficis con el sudeste asiático han experimentado unos incrementos medios del 30,2%. Igualmente significativa es la evolución de mercados más próximos e igualmente estratégicos para el Puerto de Barcelona, como el Mediterráneo oriental, el mar Negro y el Próximo Oriente, que han crecido a un ritmo superior al 11%. Otro tráfico remarkable es el mantenido con el norte de África, que ha registrado un incremento del 8,5% en TEU y la consolida como cuarta área geográfica de importancia.

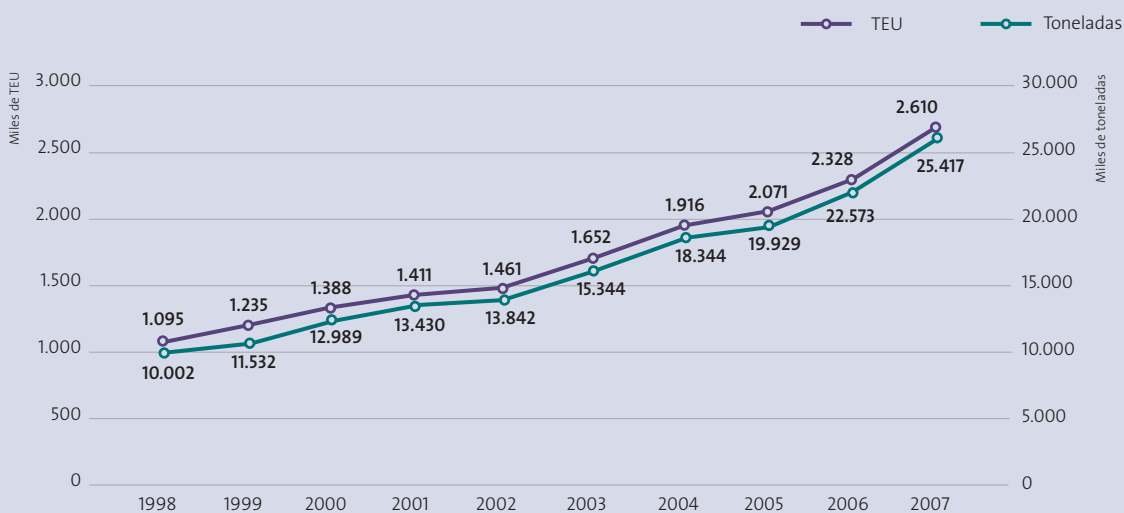
Estos datos demuestran el buen posicionamiento del Puerto de Barcelona para conseguir su objetivo estratégico de convertirse en la puerta de entrada de los productos asiáticos en el sur de Europa i consolidarse, además de como puerto de importación y exportación, como puerto de distribución para el *hinterland* y el *foreland*. Los principales destinos de la carga en contenedor fueron, por orden de volumen en TEU: China, España, Estados Unidos, Emiratos Árabes Unidos, Turquía e Italia. El apartado de las descargas está también liderado por China, seguida de España, Estados Unidos, Japón y Hong Kong.

PARTICIPACIÓN DE LA CARGA GENERAL EN EL TRÁFICO, 2007 (Miles de toneladas)



- Carga general: 35.185 70%
- Resto tráfico: 14.861 30%

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL, 1998-2007 (Miles de toneladas y TEU)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Toneladas	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417
TEU	1.095	1.235	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610



Líquidos a granel

El movimiento de graneles líquidos durante el año 2007 ha experimentado un aumento del 4,3% respecto del año anterior y ha alcanzado la cifra total de 10.990.527 toneladas. El porcentaje medio de crecimiento de hidrocarburos ha sido del 4,3%, ligeramente superior al de otros líquidos a granel (aceites, productos alimenticios, etc.), que ha sido del 4,2%. El incremento de la capacidad de las instalaciones del Puerto de Barcelona, sobre todo la destinada a la recepción de aceites para biocombustibles, hace prever que este tráfico aumente considerablemente en poco tiempo.

Sólidos a granel

En el ejercicio 2007 el tráfico de sólidos a granel ha representado un total de 3.870.253 toneladas, un 49% inferior al del año anterior. Este descenso ha sido motivado por una fuerte disminución del tráfico de carbón, que no ha podido ser contrarrestada por los considerables incrementos registrados en los otros productos. Así, el tráfico de cereales y harinas han crecido un 16% y el de chatarra un 18,4%. Los movimientos de harina de soja, por su parte, han aumentado un 0,4%.

Automóviles

El tráfico de automóviles ha mantenido prácticamente el mismo crecimiento del año anterior, un 10,8%, con un total de 801.406 unidades manipuladas. Casi el 90% de este volumen corresponde al tráfico exterior, que ha representado 697.843 vehículos. En cuanto al tipo de operación, se han cargado un total de 447.949 unidades (más del 80% por tráfico exterior), 169.059 unidades han sido descargadas (un 86% de tráfico exterior), y se han registrado 184.398 unidades en tránsito (todas de tráfico exterior). Noviembre ha sido el mes en que se han movido más vehículos, con 80.841 unidades.

A la espera de la reorganización de espacios que se producirá al finalizar las obras de ampliación de las dos terminales de contenedores, este tráfico ha optado por la construcción de nuevos espacios verticales para incrementar la capacidad de almacenaje y manipulación de vehículos en el Puerto. Este esfuerzo inversor se ha visto compensado por la confianza depositada en las terminales SETRAM y AUTOTERMINAL por parte de los principales fabricantes en territorio español y por las principales marcas japonesas.

Short sea shipping

El Puerto de Barcelona se ha consolidado definitivamente durante el año 2007 como el puerto más importante y de referencia

en la Península para el tráfico marítimo de corta distancia (TMCD) o *short sea shipping* (SSS). Por una parte, se ha incrementado la oferta de los servicios diarios ya existentes con Italia, que han puesto en funcionamiento nuevos barcos con más capacidad de carga, cosa que permite transportar más semiremolques y más camiones. Por otra parte, se ha puesto en marcha un nuevo servicio entre con el puerto de Livorno (Italia), con 3 salidas semanales fijas y una de ocupación del barco progresiva. El tráfico con Italia ha sumado 3.623.055 toneladas de carga, un 20,6% más que el 2006, y 316.227 pasajeros, que muestran que un número cada vez más elevado de personas usa estas líneas para sus desplazamientos.

Además, el Puerto de Barcelona ha desarrollado también con el norte de África, como la que lo une con Tánger, que facilita que los transportistas puedan posicionar su carga en la ciudad marroquí en menos de 24 horas. En cuanto a la línea estival con Argelia, ha permitido que 18.882 pasajeros viajaran directamente desde Barcelona y 5.021 vehículos fueran transportados en barco, evitando así el tradicional recorrido peninsular por carretera.

El Puerto de Barcelona apuesta por la eficiencia de los servicios de SSS y por la integración de nuevas líneas que se adapten a las necesidades de sus clientes. De este modo contribuye a descongestionar la red de carreteras, y en consecuencia a la reducción de la emisión de gases, como parte de su compromiso por la sostenibilidad. Además, proporciona una herramienta para incrementar la competitividad de las empresas a través de un transporte marítimo más flexible y competitivo económicamente, a la vez que cumple con los principales criterios de calidad que la Unión Europea exigirá para desarrollar las futuras autopistas del mar.

Corredor ferroviario Barcelona-Madrid

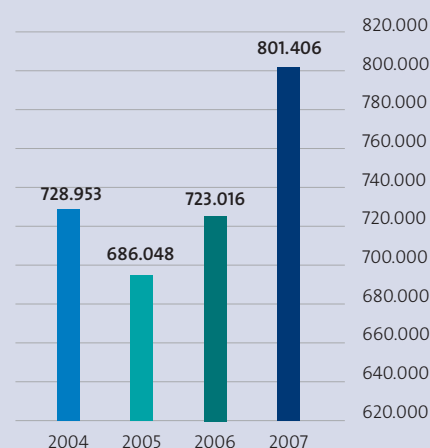
Durante el año 2007 se ha producido una notable consolidación del corredor ferroviario de mercancías que conecta el Puerto de Barcelona con el centro de la península, según los últimos datos disponibles. El principal tráfico ferroviario con el mercado de Madrid se produce a través de la Terminal Marítima de Azuqueca de Henares, corredor que este año ha canalizado un total de 17.973 TEU.

El servicio se inició en octubre del 2006 y hasta finales de año operaron 69 trenes; mientras que en este ejercicio han circulado por el corredor Barcelona-Azuqueca de Henares un total de 425 trenes. El mes de agosto ha sido el principal en volumen de mercancías transportadas (2.453 TEU) y de los trenes operados (51).



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES, 1998-2007 (Número de vehículos)

	2004	2005	2006	2007
Vehículos	728.953	686.048	723.016	801.406
TRÁFICO DE AUTOMÓVILES POR TIPO DE NAVEGACIÓN				
		2006	2007	% VARIACIÓN
Cabotaje		89.788	103.563	15,34
International		633.228	697.843	10,20
TRÁFICO INTERNACIONAL DE AUTOMÓVILES				
		2006	2007	% VARIACIÓN
Importaciones		143.493	145.117	1,13
Exportaciones		334.585	368.329	10,09
Tránsito		155.150	184.397	18,85

VEHÍCULOS

PASAJEROS

El Puerto de Barcelona ha acogido durante el 2007 –incluidos cruceros, ferrys en las Islas Baleares y tráfico de SSS– un total de 2.879.864 pasajeros y del número de escalas de estos barcos se ha situado en 4.237. Un año más ha sido el tráfico que ha presentado un mayor índice de crecimiento, un 13,4%, favorecido por el considerable aumento del pasaje de cruceros.

Cruceros

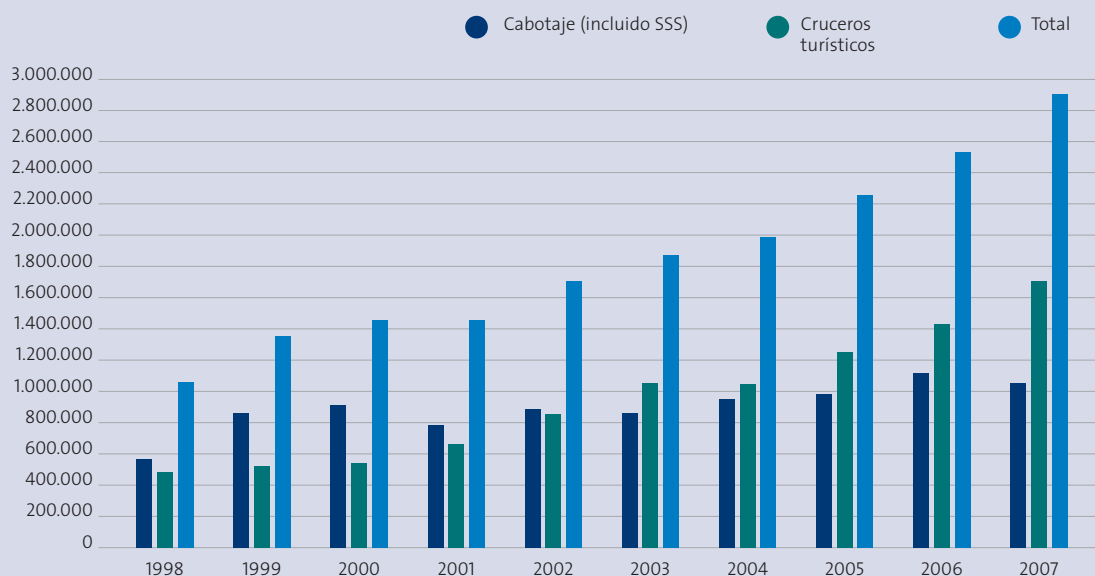
El Puerto de Barcelona se consolida como el primer puerto de Europa y del Mediterráneo en este tipo de tráfico y entre los diez primeros del mundo. Los 1.765.838 pasajeros de cruceros han pasado por el puerto este año suponen un crecimiento del 25,9% y un nuevo récord de tráfico. El número de escalas de cruceros ha ascendido a 820, un 16% más que en 2006. Esta

diferencia de incremento porcentual entre número de pasaje y de escalas demuestra la tendencia del mercado a utilizar barcos cada vez más grandes.

En cuanto a las infraestructuras, el 24 de abril se inauguró la nueva terminal del Grupo Carnival, PalaCruceros. Además, ha continuado la construcción de la nueva terminal A, que entrará en funcionamiento el 2008 y contará con un gran diseño exterior y una disposición interior similar a la de la terminal B.

Ferrys

Del total de 1.114.026 pasajeros de ferrys registrado en el 2007, un 70% –es decir, 779.413 personas– provienen del tráfico con las Islas Baleares. El tráfico de *short sea shipping* ha alcanzado los 313.148 pasajeros y los restantes 21.465 pasajeros corresponden a otros ferrys.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS, 1998-2007


	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cabotaje	588.946	836.656	847.973	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026
Cruceros turísticos	476.476	541.596	576.648	652.800	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838
Total	1.065.422	1.378.252	1.424.621	1.443.060	1.690.524	1.869.967	1.968.193	2.208.330	2.538.751	2.879.864



60 Ejercicio económico y financiero

65 Estado de origen y aplicación
de fondos

66 Cuenta de pérdidas y ganancias

67 Balance de situación





Ejercicio económico y financiero

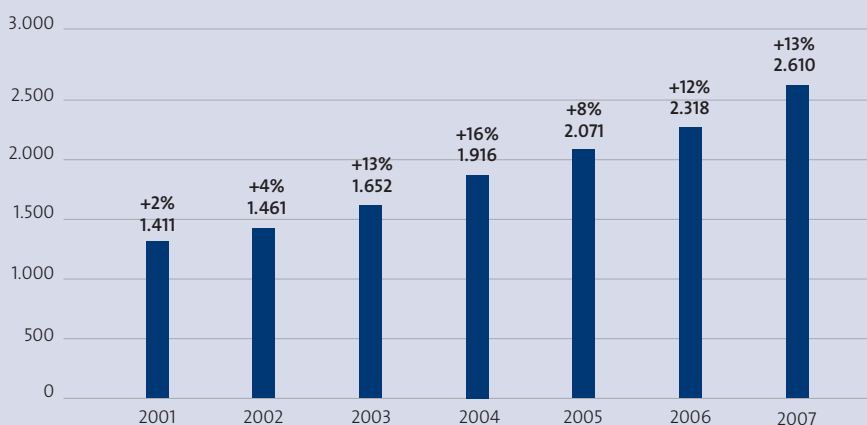
Al cierre del ejercicio, y con las cuentas pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha obtenido un beneficio neto de 73,8 millones de euros, una mejora de 57,6 millones de euros respecto del beneficio del ejercicio anterior.

Gracias a los buenos registros de los tráficos y al fuerte incremento de los ingresos de las concesiones del dominio portuario, la cifra de negocio ha registrado un crecimiento del 13% hasta alcanzar un total de 158,1 millones de euros.

IMPORTE DE LA CIFRA DE NEGOCIO (Miles de euros)

	2007	2006	VAR	%VAR
Tasas y servicios a buques	31.769	30.630	1.139	4%
Tasas y servicios a mercancías	51.336	46.813	4.523	10%
Tasas y servicios de pasajeros	6.144	5.390	754	14%
Tasas y servicios de la pesca fresca	251	233	17	7%
Tasas y servicios de las embarcaciones deportivas	689	673	16	2%
Tasas y servicios a las concesiones	62.971	51.698	11.274	22%
Otras tasas por aprovechamiento del dominio	89	91	(2)	-2%
Servicios específicos	4.858	3.832	1.026	27%
	158.107	139.360	18.747	13%

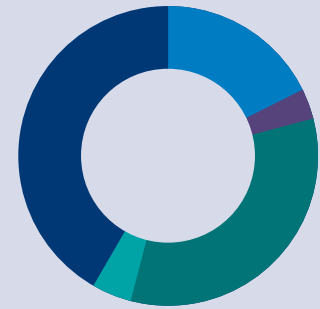
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TEU (Miles)





IMPORTE DE LA CIFRA DE NEGOCIO 2007

157.927 Miles de euros



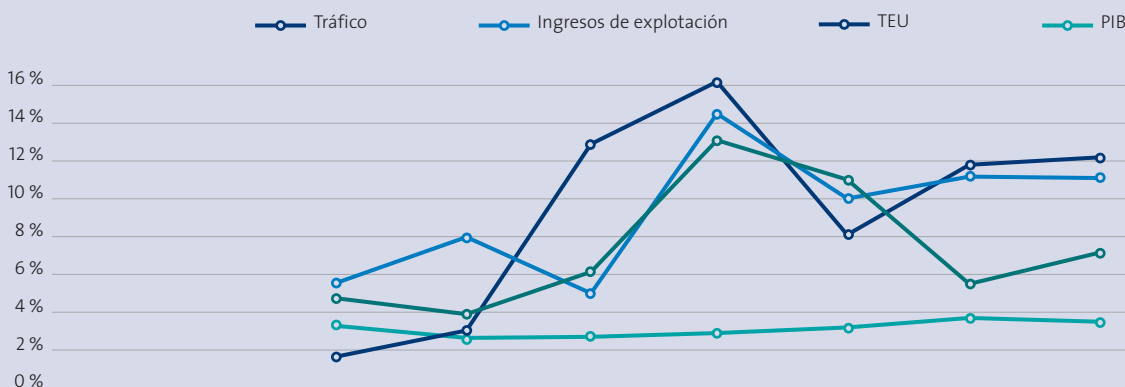
- Tasas y servicios a las concesiones: **40%**
- Tasas y servicios a buques: **20%**
- Tasas y servicios a pasajeros: **4%**
- Tasas y servicios a mercancías: **33%**
- Resto de tasa y tarifas: **3%**

El volumen total de tráfico del Puerto de Barcelona ha superado por primera vez los 50 millones de toneladas y ha subido un 8% respecto del año anterior. El tráfico de contenedores ha sumado 2,6 millones de TEU y un crecimiento anual del 13%, lo que ha propiciado que los ingresos por la tasa a las mercancías se hayan incrementado en un 10% y los ingresos por la tasa al buque lo hayan hecho a un ritmo del 4%. Per su parte, los 2,9 millones de

pasajeros que han pasado por el puerto durante este ejercicio han provocado una alza del 14% en los ingresos de la tasa correspondiente.

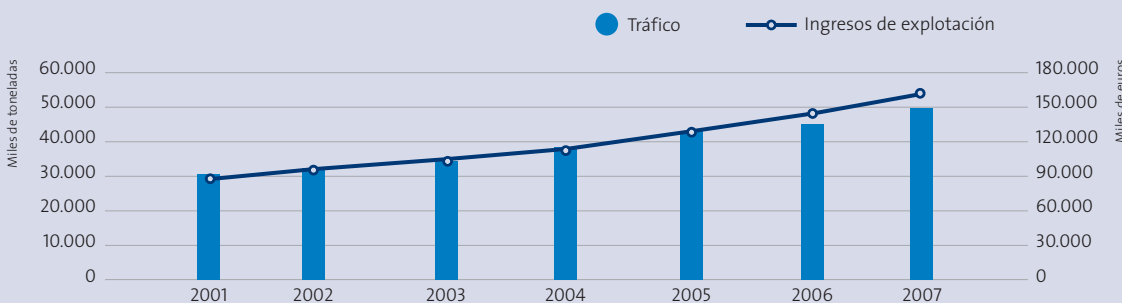
Como primera fuente de ingresos se han consolidado los que proceden de las concesiones del dominio público, con una participación del 40% del total de la cifra de negocio. Esta representación ha hecho un incremento de tres puntos con relación al ejercicio anterior.

EVOLUCIÓN DE LAS VARIACIONES DE TRÁFICO E INGRESOS EN RELACIÓN AL PIB (%)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tráfico	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8
Ingresos de explotación	5,7	8,0	5,0	15,1	10,5	11,8	11,0
TEU	1,7	3,5	13,1	16,0	8,1	11,9	12,6
PIB	3,6	2,7	3,1	3,3	3,6	3,9	3,8

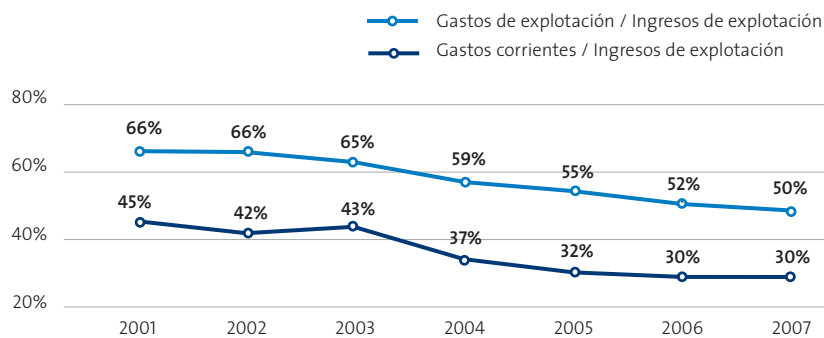
EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS Y DEL VOLUMEN DE TRÁFICO



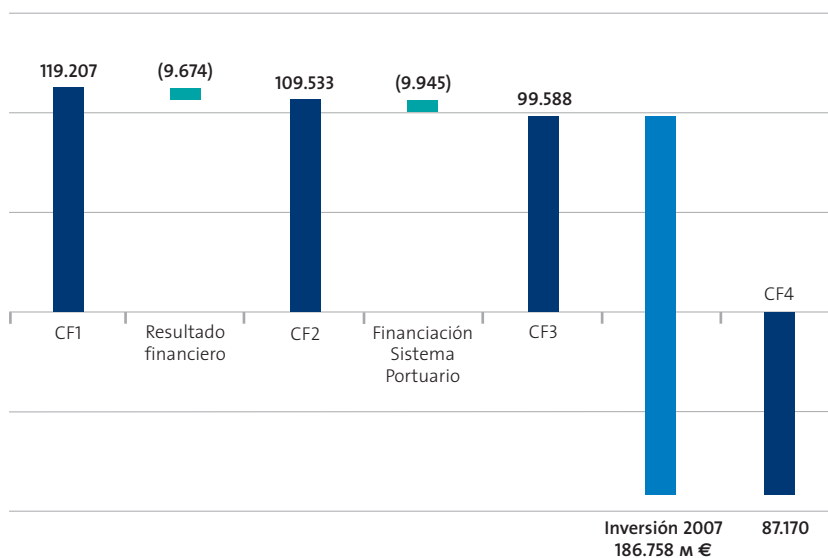
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tráfico (miles de toneladas)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046
Ingresos de explotación (miles de euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (Miles de euros)

	2007	2006	VAR	% VAR
Ingresos de explotación	160.913	145.030	15.883	11%
Importe neto de la cifra de negocio	158.107	139.360	18.747	13%
Otros ingresos de explotación	2.806	5.670	(2.864)	-51%
Gastos de explotación	80.243	75.468	4.775	6%
Gastos de personal	30.098	27.416	2.682	10%
Dotaciones para la amortización del inmovilizado	26.663	26.426	237	1%
Variación de las provisiones para insolvencias de tráfico	(361)	234	(595)	
Servicios exteriores	14.619	14.780	(161)	-1%
Tributos	923	878	45	5%
Otros gastos de gestión corriente	2.871	687	2.184	318%
Financiación de Puertos del Estado	5.430	5.047	383	8%
	80.670	69.562	11.108	16%

RATIOS DE ABSORCIÓN DE INGRESOS


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

RECURSOS GENERADOS Y CAPACIDAD DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)


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

CF2: *Cash flow* antes de la financiación al Sistema Portuario

CF3: *Cash flow* neto

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

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

Los ingresos de explotación han totalizado 160,9 millones de euros, un 11% más que en el ejercicio anterior. En la partida de otros ingresos se ha producido una disminución provocada por un exceso de provisiones por valor de 4 millones de euros contabilizado el 2006.

Por otra parte, el incremento moderado del 6% en los gastos de explotación ha permitido situar el resultado de explotación un 16% por encima del nivel del año anterior. La principal partida de gastos ha sido la de personal, con un aumento del 10%, mientras que los servicios exteriores han generado un volumen de gasto inferior al de 2006. Con estos datos, la ratio de absorción de los gastos corrientes sobre los ingresos de explotación se ha mantenido en el nivel del 29,6% y ha disminuido en más de 15 puntos en los últimos seis años.

Por lo que respecta al resto del capítulo de gastos, el total de las dotaciones a la amortización del inmovilizado tan sólo se ha incrementado un 1% y el gasto destinado a la financiación del organismo público Puertos del Estado lo ha hecho en un 8%.

Siguiendo la tendencia de los últimos ejercicios, el aumento del endeudamiento bancario para financiar la ampliación del Puerto ha supuesto unas pérdidas financieras de 9,7 millones de euros. No obstante, el resultado de las actividades ordinarias se ha saldado con un beneficio de 71



millones de euros situándose en un 13% por encima del ejercicio anterior.

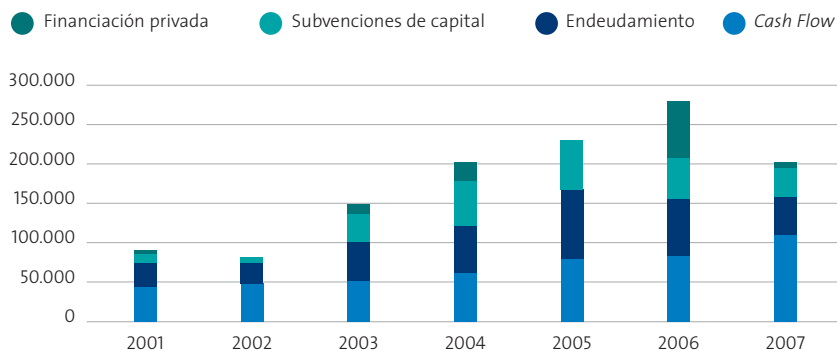
El resultado extraordinario ha representado una mejora neta de 49,3 millones de euros, motivada principalmente por el resultado extraordinario negativo de 37,8 millones registrado el 2006 por el accidente del muelle Prat. Habiendo aplicado la aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario, el beneficio neto del ejercicio ha reportado unas ganancias de 73,8 millones.

El flujo de caja (*cash flow*) del ejercicio ha superado por primera vez la cifra de los cien millones de euros; concretamente ha significado una generación de recursos por valor de 104,1 millones, un 24% más respecto del ejercicio anterior.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha ejecutado un volumen de inversiones de 186,8 millones de euros, el 57% del cual se ha destinado a las obras de ampliación del puerto. Hay que destacar que durante este ejercicio ha entrado en explotación el nuevo dique Sud, que ha representado una inversión acumulada de 229,8 millones de euros. De cara al período 2008-2010, la entidad prevé invertir 512 millones de euros más, 142 millones de los cuales se aplicarán a la construcción del muelle Prat. La inversión privada ha sido de 385 millones de euros en 2007 con la previsión de aportar un total de 1.050 millones durante los dos próximos años.

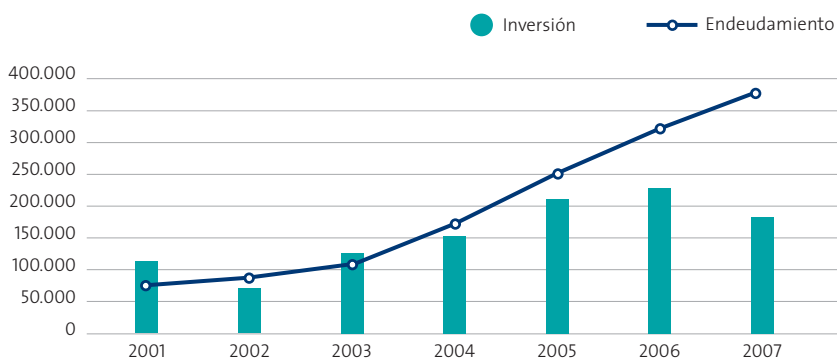


FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES (Miles de euros)



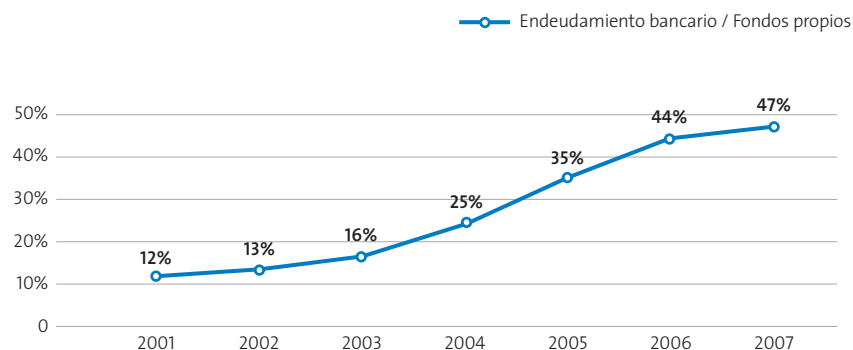
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Financiación privada	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350
Subvenciones de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744
Endeudamiento	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030	104.103

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



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

EVOLUCIÓN DE LA RATIO DE ENDEUDAMIENTO



En lo que respecta a la financiación de las inversiones al margen de los recursos generados, la subvención de capital del Fondo de Cohesión Europeo destinada a financiar la construcción de los nuevos diques ha aportado un total de 37 millones de euros durante este ejercicio. En cuanto al endeudamiento bancario, la entidad ha obtenido orígenes de fondos por valor de 58 millones de euros a través de dos vías. Por un lado, la suscripción en el mes de diciembre de un nuevo préstamo del Banco Europeo de Inversiones, por valor de 25 millones. Por otro, la disposición de 33 millones del crédito sindicado; durante el ejercicio la Autoridad Portuaria de Barcelona ha formalizado un contrato de nova-

ción modificativa de este crédito sindicado con el Banco Santander Central Hispano y Dexia Sabadell Banco Local.

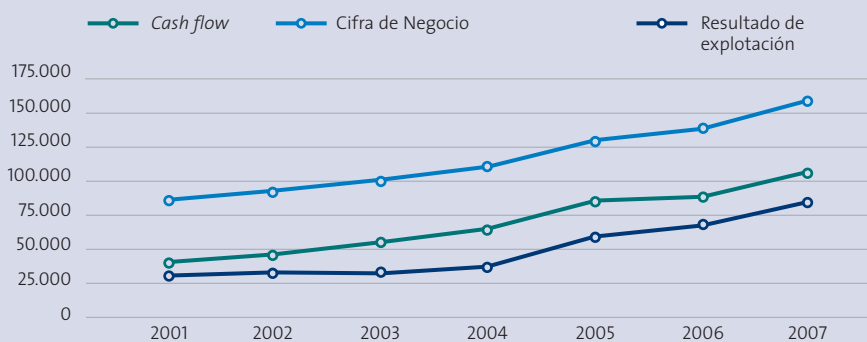
En el ámbito de las sociedades participadas, destaca la operación a través de la cual la Autoridad Portuaria ha adquirido el 49% de la nueva sociedad Catalana d'Infraestructures Portuàries SL, propietaria del 100% de Muelles y Espacios Portuarios SA. MEPSA es la titular de una concesión de 49 ha situada en el muelle de Inflamables y su actividad principal es la de gestionar el parque de terminales portuarias ubicado en este espacio. Con esta decisión la Autoridad Portuaria de Barcelona pretende adaptar la oferta portuaria al crecimiento de nuevos tráficos.

APORTACIÓN APB AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL (Miles de euros)



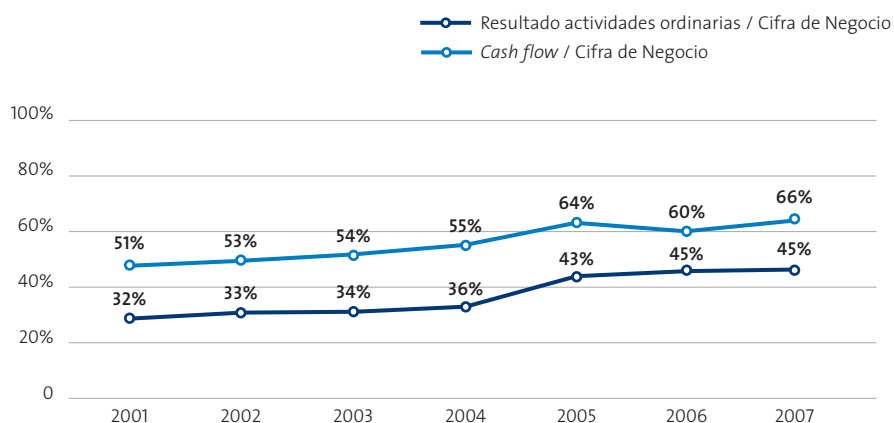
* Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario + Financiación OPPE (Ley 48/2003)

EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS (Miles de euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.00	83.868	104.103
Cifra de Negocio	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107
Resultado de explotación	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670

RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS



ESTADO DE ORIGEN Y APLICACIÓN DE FONDOS (Miles de euros)					
APLICACIONES DE FONDOS			ORÍGENES DE FONDOS		
	2007	2006		2007	2006
Altas de inmovilizado	186.758	245.214	Recursos procedentes de las operaciones	104.103	83.868
Adquisiciones de inmovilizado inmaterial	1.001	1.465	Resultado de las operaciones	78.327	20.723
Adquisiciones de inmovilizado material	132.464	231.684	Dotaciones a la amortización del inmovilizado	26.663	26.426
Adquisiciones de inmovilizado financiero	51.469	12.065	Dotaciones a las provisiones del inmovilizado	422	2.478
Procedentes de concesiones revertidas	1.824	-	Amortización de gastos a distribuir	684	255
Fondo de Compensación Interportuario aportado	4.827	4.838	Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	5.389	3.748
Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/p	2.649	4.308	Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.476	39.376
Deudas con entidades de crédito	601	2.404	Otros	48	15
De proveedores de inmovilizado y otros	2.048	1.904	Exceso de provisiones del inmovilizado	(2.225)	(1.035)
			Exceso de provisiones para riesgos y gastos	(693)	(3.983)
			Beneficios procedentes del inmovilizado	-	(692)
			Subvenciones de capital traspasadas a resultados	(2.269)	(802)
			Ingresos traspasados al resultado		
			por concesiones revertidas	(848)	(761)
Provisiones para riesgos y gastos	14	-	Otros ingresos a distribuir	(2.871)	(1.880)
Créditos comerciales a largo plazo	-	8			
Gastos a distribuir en varios ejercicios	-	2.650	Ingresos a distribuir devengados	56.126	137.656
			Subvenciones de capital	38.744	56.448
			Otros ingresos a distribuir	17.382	81.208
			Fondo de Compensación recibido	312	312
			Deudas a largo plazo	58.000	77.650
			Con entidades de crédito	58.000	75.000
			Con proveedores de inmovilizado y otros	-	2.650
			Bajas de inmovilizado	-	1.186
			Enajenación de inmovilizado material e inmaterias	-	1.186
			Otros orígenes	7.617	2.070
TOTAL DE APLICACIONES	194.248	257.018	TOTAL DE ORÍGENES	226.158	302.742
EXCESO DE ORÍGENES SOBRE APLICACIONES	31.910	45.724	EXCESO DE APLICACIONES SOBRE ORÍGENES	-	-



CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Miles de euros)

	2007	2006	%Var		2007	2006	%Var
GASTOS				INGRESOS			
Gastos de personal	30.098	27.416	10%	Mmporte neto de la cifra de negocio	158.107	139.360	13%
Sueldos y salarios	20.655	18.819	10%	Tasa del buque	25.834	24.951	4%
Indemnizaciones	1.521	992	53%	Tasa de la mercancía	42.780	39.011	10%
Seguridad Social a cargo de la empresa	5.145	5.042	2%	Tasas de ocupación y aprovechamiento de las inst. portuarias	52.691	43.217	22%
Otros gastos de gestión	2.777	2.563	8%	Otras tasas de la utilización especial de las inst. portuarias	5.903	5.248	12%
				Tasas de los servicios no comerciales	26.041	23.101	13%
Dotaciones para la amortización del inmovilizado	26.663	26.426	1%	Otros ingresos	4.858	3.832	27%
Variación de la provisión para insolvencias de tráfico	(361)	234		Otros ingresos de explotaciónn	2.806	5.670	-51%
				Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.764	1.616	71%
Atros gastos de explotación	23.843	21.392	11%	Subvenciones	42	72	-42%
Servicios exteriores	14.619	14.780	-1%	Exceso de provisiones para riesgos y gastos	-	3.982	
Reparaciones y conservación	3.400	3.015	13%				
Servicios de profesionales independientes	2.928	3.568	-18%				
Suministros	1.347	1.290	4%				
Otros servicios exteriores	6.944	6.907	1%				
Tributos	923	878	5%				
Otros gastos de gestión corriente	2.871	687	318%				
Financiación Puertos del Estado	5.430	5.047	8%				
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	80.243	75.468	6%	TOTAL DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	160.913	145.030	11%
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	80.670	69.562	16%				
Intereses de deudas a largo plazo	12.518	8.429	49%	Ingresos de participaciones en capital	334	252	33%
Otros gastos financieros y asimilado	1.609	7		Ingresos de otros valores neg. y créditos del activo inmov.	557	462	21%
				Otros intereses e ingresos asimilados	3.562	864	312%
TOTAL DE GASTOS FINANCIEROS	14.127	8.436	67%	TOTAL DE INGRESOS FINANCIEROS	4.453	1.578	182%
				RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	9.674	6.858	-41%
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	70.996	62.704	13%				
Variación de las provisiones de inmovilizado material y financiero	(1.803)	1.443		Beneficios en alienación del inmovilizado	-	692	
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.476	39.376		Subvenciones de capital traspasadas al resultado	2.268	802	
Gastos extraordinarios	4.926	3.816		Ingresos extraordinarios	8.334	1.146	
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	701	829		Ingresos y beneficios de otros ejercicios	2.029	843	
TOTAL DE GASTOS EXTRAORDINARIOS	5.300	45.464		TOTAL DE INGRESOS EXTRAORDINARIOS	12.631	3.483	
RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS	7.331			RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS		41.981	
BENEFICIOS DE LAS OPERACIONES	78.327	20.723	278%				
Fondo de Compensación Interportuario aportado	4.827	4.838		Fondo de Compensación Interportuario recibido	312	312	
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS	73.812	16.197	356%				
Impuesto sobre sociedades	-	-					
RESULTADO DEL PERIODO (BENEFICIOS)	73.812	16.197	356%				

BALANCE DE SITUACIÓN (Miles de euros)

ACTIVO	2007	2006	PASIVO	2007	2006
INMOVILIZADO	1.525.573	1.372.818	FONDOS PROPIOS	823.449	749.637
Inmovilizaciones inmateriales	7.454	8.109	Patrimonio	512.743	512.743
Aplicaciones informáticas	12.273	11.627	Patrimonio inicial	510.451	510.451
Otro inmovilizado inmaterial	4.841	4.841	Patrimonio Ley 27/1992	2.195	2.195
Amortizaciones	(9.660)	(8.359)	Patrimonio adscrito	97	97
Inmovilizaciones materiales	1.418.582	1.310.720	Resultados acumulados	236.894	220.697
Terrenos y bienes naturales	364.844	363.844	Reserva para beneficios acumulados	282.225	261.502
Construcciones	848.024	595.719	Fondos de compensación aportado	(8.994)	(4.468)
Maquinaria y equipamiento técnico	6.978	6.892	Immobilizado entregado para uso general	(36.337)	(36.337)
Anticipos e Inmovilizaciones materiales en curso	465.701	595.684			
Otro inmovilizado material	31.474	30.113	Perdidas y ganancias	73.812	16.197
Provisiones	(707)	(3.253)	Resultados de las operaciones menos Imp. de sociedades	78.327	20.723
Amortizaciones	(297.732)	(278.279)	Fondos de Compensación del ejercicio	(4.515)	(4.526)
Inmovilizaciones financieras	96.208	47.489	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	448.002	397.864
Participaciones en empresas del grupo	35.286	35.286	Subvenciones de capital	289.584	253.109
Créditos a empresas del grupo	810	1.214	Otros ingresos a distribuir	158.418	144.755
Participaciones en empresas asociadas	15.025	719			
Créditos a empresas asociadas	226	452	PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	16.173	11.492
Otras inversiones financieras permanentes en capital	1.576	1.666	Provisiones para pensiones y obligaciones similares	-	-
Otros créditos	45.690	12.266	Provisiones para impuestos	-	-
Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	675	675	Provisiones para responsabilidades	15.673	10.992
Provisiones	(3.080)	(4.789)	Provisiones para grandes reparaciones	500	500
Deudas por operaciones de tráfico a largo plazo	3.329	6.500	ACREEDORES A LARGO PLAZO	385.483	330.132
			Deudas con entidades de crédito	383.601	326.202
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	12.662	13.345	Deudas con empresas del grupo y asociadas	-	-
			Otros acreedores	-	1.472
				1.882	2.458
ACTIVO CIRCULANTE	179.850	161.16	ACREEDORES A CORTO PLAZO	44.978	58.205
Existencias	278	308	Deudas con entidades de crédito	1.681	3.313
Deudores	62.269	112.039			
Clientes por servicios comerciales	24.986	4.114	Deudas con empresas del grupo y asociadas	421	248
Deudores por tasas portuarias	23.582	44.784	Deudas con empresas del grupo	176	(10)
Empresas del grupo, deudores	4.547	2.875	Deudas con empresas asociadas	245	258
Empresas asociadas, deudores	66	80			
Deudores varios	627	35.878	Acreedores comerciales	5.569	4.720
Administraciones públicas	9.269	25.476			
Provisiones	(808)	(1.168)	Otras deudas no comerciales	37.050	49.811
			Administraciones públicas	934	1.427
Inversiones financieras temporales	112.562	45.228	Proveedores de inmovilizado	33.675	45.475
Créditos a empresas del grupo	405	405	Otras deudas	1.387	1.436
Créditos a empresas asociadas	452	226	Remuneraciones pendientes de pago	1.054	1.473
Cartera de valores a corto plazo	111.500	44.000			
Otros créditos	205	597			
Tesorería	4.358	3.345			
Ajustes por periodificación	383	247	Ajustes por periodificación	257	113
TOTAL ACTIVO	1.718.085	1.547.330	TOTAL PASIVO		

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE (Miles de euros)

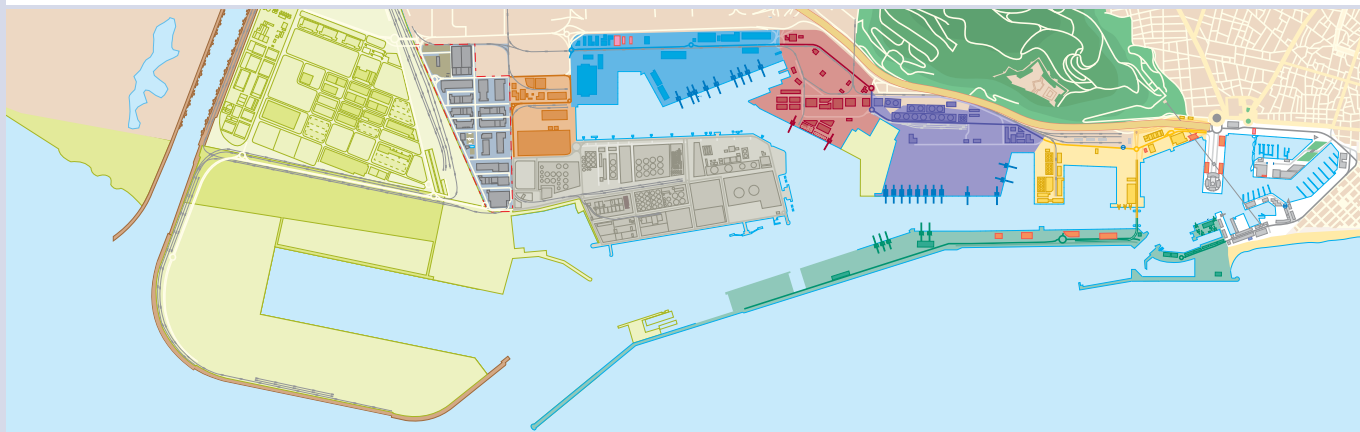
	2007		2006	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	-	30	-	88
Deudores	-	49.770	31.947	-
Acreedores	13.227	-	35.001	-
Inversiones financieras temporales	67.334	-	-	19.071
Tesorería	1.013	-	-	2.077
Ajustes por periodificación	136	-	12	-
	81.710	49.800	66.960	21.236
Variación del capital circulante	31.910	-	45.724	-



70 Datos técnicos

71 Terminales especializadas





Situación

Latitud: 41°21' N
 Longitud: 2° 10' E

Mareas

Amplitud: 125 CM

Entrada

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

Bocana Sud

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

Bocana Nord

Superficie terrestre: 830,4 ha
 Muelles y atraques: 20,3 km
 Rampas ro-ro: 32
 Calado: Maximum 16 m

Remolcadores

9 (1 213 kw / 2.943 kW)

Almacenamiento

Cubierto: 121.035 m²
 Descubierta: 2.941.339 m²

Grúas de muelle

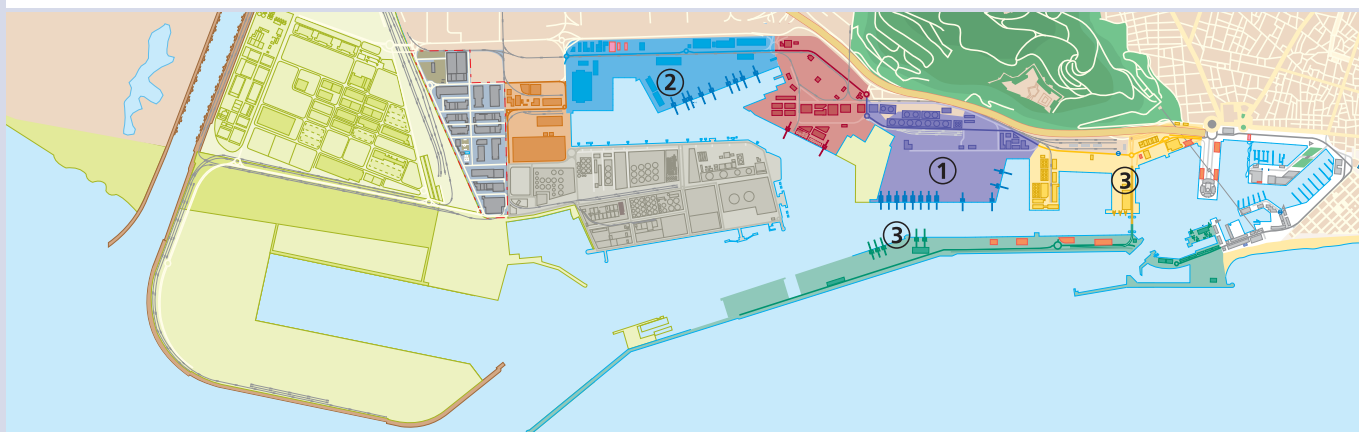
32 (28 de contenedores)

Dique seco

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

Dique Flotante

Eslora: 101 m
 Manga: 19 m
 Capacidad de elevación: hasta 4.500 t



1. TCB, SL

Tel.: 93 441 00 66; Fax: 93 441 04 18
 www.tbcn.com
 inf@tbcn.com

Situación: Muelle 24 Sud

Características:

Superficie: 46 ha
 Línea de atraque: 1.362 m
 Calado: hasta 16 m
 Grúas: 13 (8 post-panamax)
 Terminal ferroviaria (5 ha)
 Aduana marítima y PIF integrados en la terminal
 Conexiones frigoríficas: 486
 Container freight station: 13.800 m²
 Almacenes cubiertos: 3.600 m²

2. TERMINAL CATALUNYA, SA

Tel.: 93 298 64 00; Fax: 93 298 64 01
 www.tercat.es
 terminal.catalunya@tercat.es

Situación: muelles 29 Príncipe d'Espanya y 30
 Darsena Sud

Características:

Superficie: 33,9 ha
 Línea de atraque: 1.653 m
 Calado: 8,70 / 14 m
 Rampas ro-ro: 2

Terminal polivalente, contenedores:

Grúas: 8 (8 post-panamax)
 RIG (o RTG): 11; reach stacker: 29; tractoras: 32
 Container freight station: 3.607 m²
 Almacenes cubiertos: 14.225 m²

Terminal carga general:

Grúas: 8 móviles
 reach stacker: 6; máquinas frontales: 60;
 palas cargadoras: 5
 Almacenes cubiertos: 7.920 m²

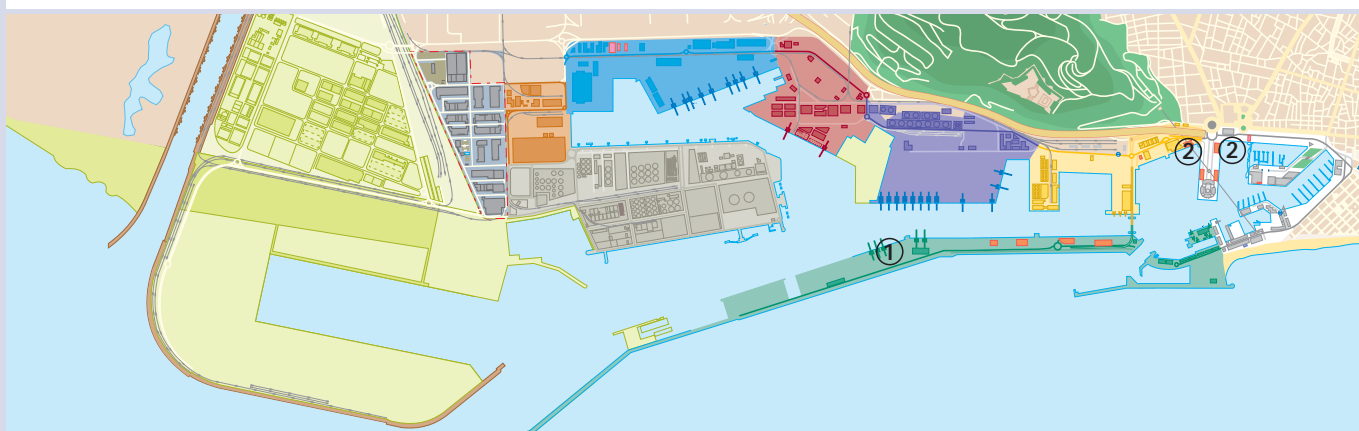
3. TERMINAL PORT-NOU, SA

Tel.: 93 227 38 00; Fax: 93 441 21 05
 www.portnou.com
 portnou@portnou.com

Situación: Muelles 01 Adossat y 20 Ponent

Características:

Superficie: 4,9 ha
 Línea de atraque: 1.050 m
 Calado: hasta 16 m
 Rampas ro-ro: 2
 Almacenes cubiertos: 9.000 m²
 Grúas: 4 (1 portacontenedores, 3 de pórtico)
 RTG: 2; reach stacker: 7; tractoras: 8



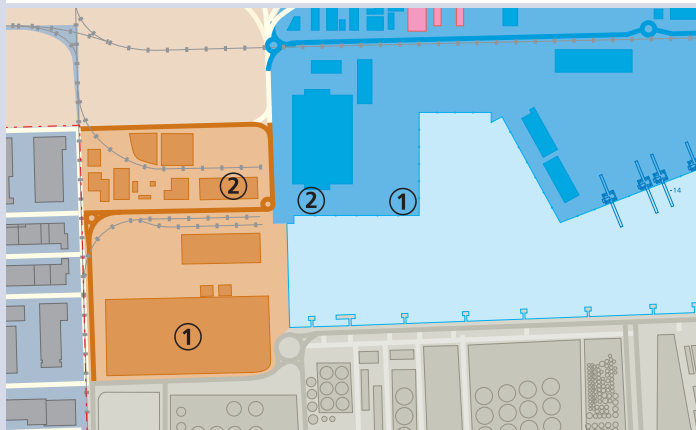
1. ESTIBADORA DE PONENT, SA

Tel.: 93 223 88 00; Fax: 93 223 88 53
 jgomez@ral.es

2. Acciona Trasmediterránea, SA

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

TERMINALES ESPECIALIZADAS. TERMINAL DE AUTOMÓVILES **B. 3**



1. AUTOTERMINAL, SA

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

www.autoterminal.es

correogeneral@autoterminal.es

Situación: Muelles 30 dársena Sud y 31 dársena Interior

Características:

Superficie: 29,2 ha de explanada y 37,8 de aparcamiento vertical
 Línea de atraque: 850 m
 Calado: hasta 12 m
 4 aparcamientos verticales de 377.975 m² y 26.981 plazas. Dispone de un centro de personalización de vehículos y un túnel de desprotección.

2. SETRAM, SA

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

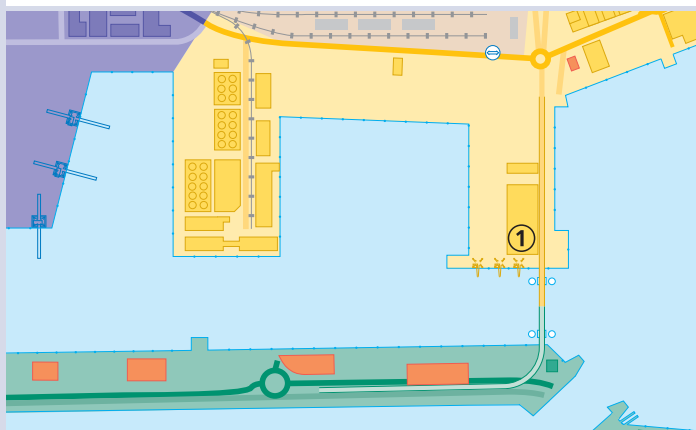
setram@setram.es

Situación: Muelles 30 dársena Sud y 31 dársena Interior

Características:

Superficie: 8,7 ha
 Línea de atraque: 850 m
 Calado: hasta 12 m
 Capacidad: 10.000 plazas. 1 aparcamiento vertical de 88.700 m²
 4 atraques ro-ro

TERMINALES ESPECIALIZADAS. TERMINAL DE FRUTA **B. 4**



TERMINAL PORT NOU, SA

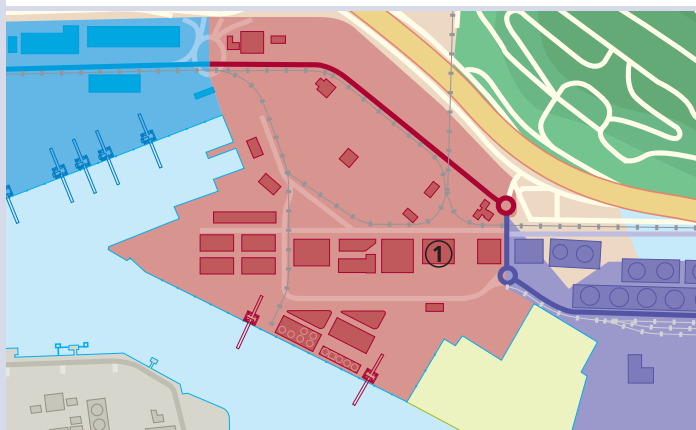
Tel.: 93 227 38 17; Fax: 93 227 38 20

Situación: Muelle 20C Ponent

Características:

5.556 m² de almacén frigorífico, en tres cámaras de temperatura independiente.
 Almacenaje simultáneo de hasta 6.000 paletas.
 Sistema informatizado de control por código de barras.
 Plataforma de carga con capacidad de hasta 150 camiones diarios.

TERMINALES ESPECIALIZADAS. TERMINAL DE CAFÉ Y CACAO **B. 5**



BIT, SA

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

Es_Barcelona_bit@sgsgroup.com

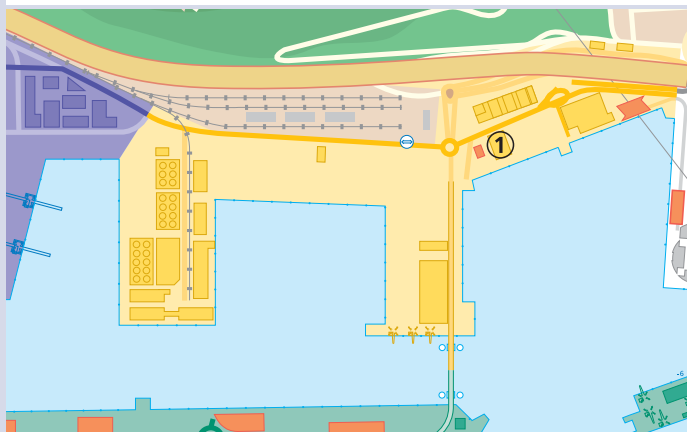
Situación: Muelle 26 Álvarez de la Campa

Características:

Superficie: 11.000 m²
 Capacidad: 14.000 t
 En régimen de zona franca.
 Única terminal del Mediterráneo Occidental con la homologación del LIFFE (London International Financial Futures and Options Exchange).

TERMINALES ESPECIALIZADAS. ALMACÉN FRIGORÍFICO

B. 6



INTERLOGÍSTICA DEL FRÍO, SA

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

Situación: Muelle 19 Sant Bertran

Características:

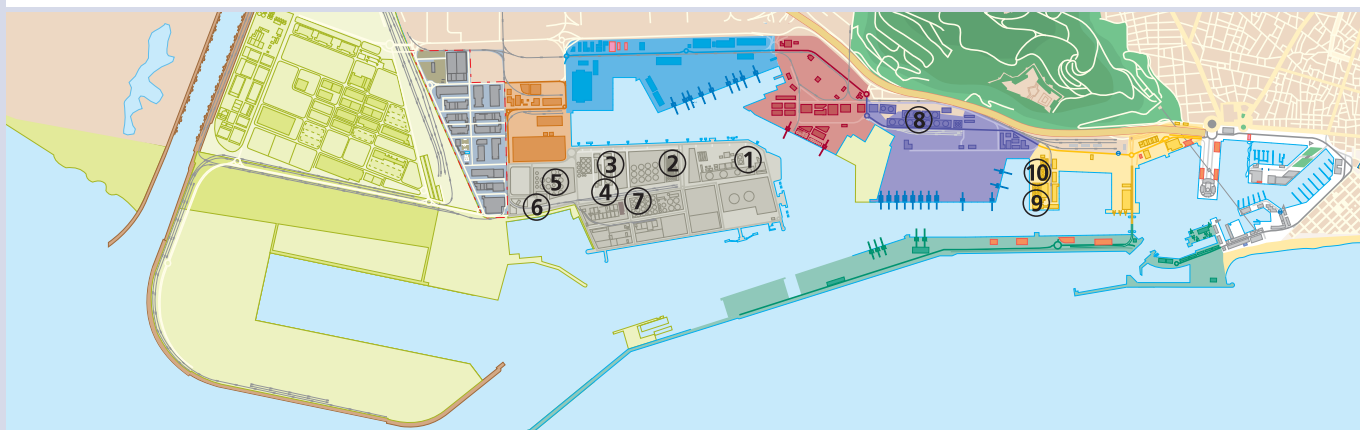
Capacidad cámaras: 75.000 m³

Túnel de congelación.

Homologado para el almacenaje intracomunitario.

TERMINALES ESPECIALIZADAS. TERMINALES LÍQUIDOS A GRANEL

B. 7



1. Enagás, SA (gas natural)

Tel.: 93 223 53 06; Fax: 93 223 46 86
www.enagas.es

2. Relisa (líquidos oleosos)

Tel.: 93 223 40 02; Fax: 93 223 46 10
www.relisa.com
relisa@relisa.com

3. Tepsa (químicos y refinados)

Tel.: 93 289 55 40; Fax: 93 223 45 79
www.tepsa.es
tepsa@tepsa.es

4. Terquimsa (químicos)

Tel.: 93 223 48 80; Fax: 93 223 45 19
www.terquimsa.com
dptocial@terquimsa.com

5. Decal (refinados)

Tel.: 93 223 87 40; Fax: 93 223 80 95
www.decal.it
bcn@decalesp.com

6. Koalagás, SA

Tel.: 93 289 51 76; Fax: 93 289 51 73

7. Meroil

Tel.: 93 206 16 00; Fax: 93 204 61 16
www.meroil.es
info@meroil.es

8. CLH, SA (refinados)

Tel.: 93 289 54 00; Fax: 93 223 20 59

9. Sadesa (líquidos oleosos)

Tel.: 93 442 78 15; Fax: 93 442 23 39

10. Loiret & Haëntjens España, SA (melaza)

Tel.: 93 443 10 60; Fax: 93 442 27 77

Situación: Muelles 32 Inflamables, 22 Contradic y Tramo IV

Características:

Superficie: 61 ha

Línea de atraque: 2.390 m exclusivos

Calado: 12 m

Núm. depósitos: 497 (líquidos); 8 (gases)

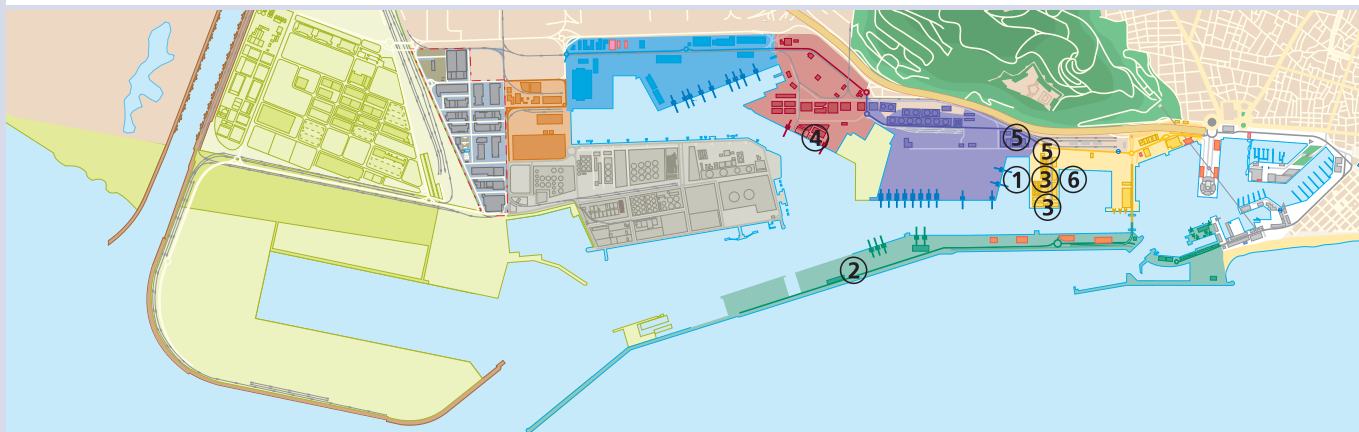
Tipos: acero suave, inoxidable, isotérmicos, calentados, revestidos y de calidad alimentaria.

Capacidad total: 2.001.977 m³ (líquidos); 544.000 m³ (gases).

Instalaciones de llenado de bidones.

Instalaciones de llenado de contenedores CIG.

Terminales ferroviarias propias.



CIMENT

1. PORTCEMEN, SA

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

2. CEMEX ESPAÑA, S.A.

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

GRANS

3. ERGRANSA

Tel.: 93 443 37 16; Fax: 93 443 44 39
siloe@ergransa.es
Situación: Muelle 22B Contradic. 1 terminal
Características: silos multicelulares con capacidad para 145.000 t
Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 t/h

HABA DE SOJA

4. Cargill España, SA

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

5. BUNGE IBÉRICA SA

Tel.: 93 230 24 00; Fax: 93 443 42 90

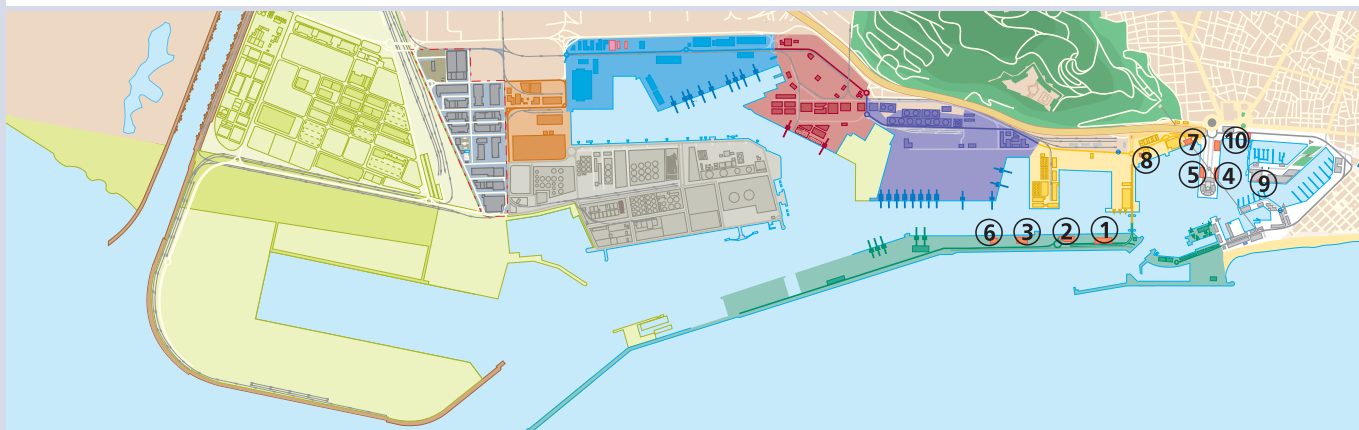
Situación: Muelles 26B Álvarez de la Campa, 22C Contradic y 23A Oest. 2 terminales

Características: industria para la producción de harinas y aceite crudo.
Plantas de molturación con capacidad para 1.400.000 t/año.

POTASA

6. TRAMER, SA

Tel.: 93 442 19 40; Fax: 93 443 20 73
tramer@iberposash.com
Situación: Muelle 22A Contradic. 1 terminal
Características: Capacidad máxima de almacenaje de 80.000 t.
Equipo: 1 pórtico de carga (rendimiento de 700 t/h)



1. Terminal Marítima Internacional A
(en reconstrucción)

2. Terminal Marítima Internacional B
Ttel.: 93 221 83 67

3. Terminal Marítima Internacional C

4. Terminal Marítima Internacional D
Tel.: 93 487 40 45

5. Terminal Marítima Nord (World Trade Center)
Tél. : +34 93 412 79 14

6. Terminal Marítima Sud (World Trade Center)
Tel.: 93 412 79 14

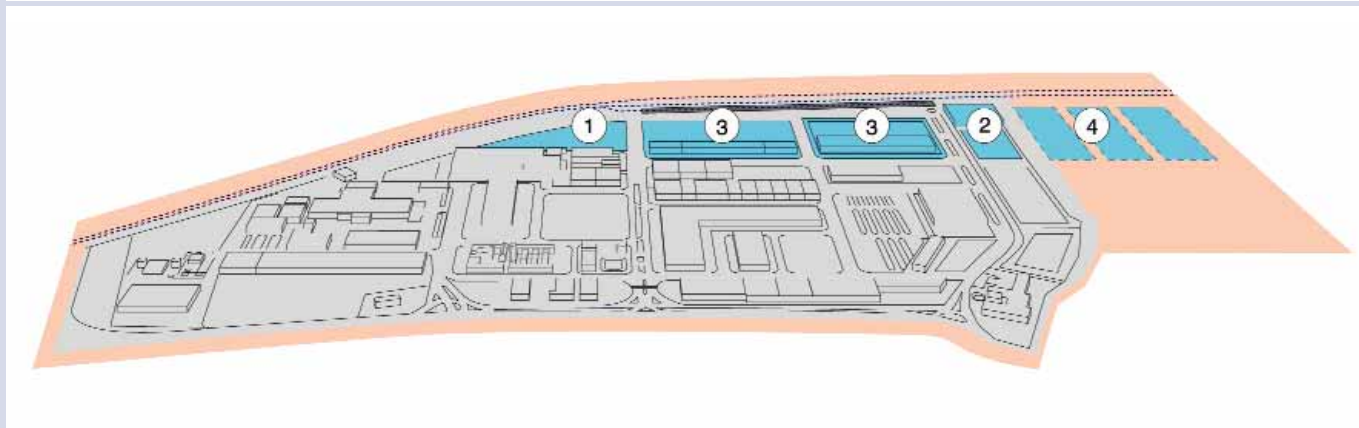
7. Trasmediterránea
Tel.: 93 295 91 00; Fax: 93 295 91 65

8. Estació Marítima Barcelona-Gènova
Tel.: 93 443 98 98

9. Estació Marítima Drassanes
Tel.: 93 441 58 00; Fax: 93 441 30 31

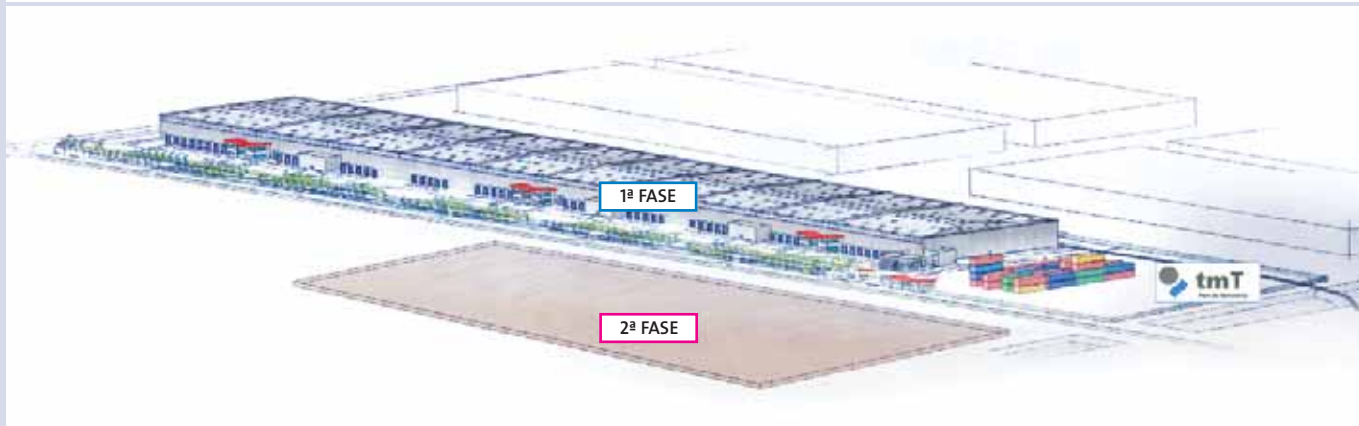
10. Estació Marítima Maremagnum
Tel.: 93 225 81 46

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



- Terminal Marítima
- Apartadero ferroviario

1. Zona de aparcamiento de camiones y cámaras frigoríficas
2. Almacenes logísticos
3. Zona de movimiento de contenedores
4. Ampliación TM2



- 1ª FASE Naves a partir de 4.500 m²
- 2ª FASE Naves a partir de 2.000 m²



Directorio del Puerto de Barcelona

Autoridad Portuaria de Barcelona

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

SAU (Servicio de Acceso Unificado)

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

SAC (Servicio de Atención al Cliente)

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

Representación del Puerto de Barcelona en Japón

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

Representación del Puerto de Barcelona en China

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

Representación del Puerto de Barcelona en Argentina

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

Representación del Puerto de Barcelona en Madrid

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

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

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

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

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

Port Vell

Gerencia Urbanística Port 2000

Josep Anselm Clavé, 27
 08002 Barcelona
 Tel.: +34 93 317 61 35
 Fax: +34 93 317 41 48
 d/e: port.2000@bcn.servicom.es

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

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

PortIC Barcelona, SA

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

World Trade Center Barcelona, SA

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

**ESTIBARNA (Sociedad Estatal de Estiba y
Desestiba)**

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

Capitanía Marítima de Barcelona

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

**Centro Regional de Coordinación
de Salvamento de Barcelona**

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

Aduana de Barcelona

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

**Punto de Inspección Fronterizo
Edificio PIF**

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

CATICE

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

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

**Asociación de Consignatarios
de Buques de Barcelona**

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

**Asociación de Empresas Estibadoras
Portuarias de Barcelona**

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

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

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

**Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de
Aduanas de Barcelona**

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

**Cámara de Comercio, Industria
y Navegación de Barcelona**

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

**Consejo de Usuarios Marítimos
de Catalunya**

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

Corporación de Prácticos del Puerto

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

Puerto Seco de Azuqueca

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



Port de Barcelona

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

© Autoridad Portuaria de Barcelona

PRODUCCIÓN E IMPRESIÓN
Novatesa Gràfiques, SL

DISEÑO GRÁFICO
El taller interactivo, s.l.

FOTOGRAFÍA
Taller de Fotografia de Alta Definición, S.L.
Lluís Castellà Bel (Tracte Comunicació Global)
Juanjo Martínez

D.L.: B-23462-2008



SAE JIN NIP EVO

EVO