



Port de Barcelona

Port de Barcelona **Memòria Anual 2007**



Port de Barcelona **Memòria Anual 2007**



Port de Barcelona

4 Consell d'Administració

6 Presentació

Jordi Valls i Riera, president

8 Introducció

Josep Oriol Carreras, director general

La gestió

12 Missió, visió i valors de l'APB

14 Àmbit de presidència

22 Àmbit de direcció

31 Infraestructures

34 Explotació i planificació

37 Estratègia i desenvolupament

42 Empreses participades

Evolució del tràfic

52 Evolució del tràfic

53 Anàlisi per tipus de navegació

54 Anàlisi per tipus de càrrega

56 Passatgers

Exercici econòmic i financer

60 Exercici econòmic i financer

65 Estat d'origen i aplicació dels fons

66 Compte de pèrdues i guanys

67 Balanç de situació

Guia del Port de Barcelona

70 Dades tècniques

71 Terminals especialitzades

Directori del Port de Barcelona

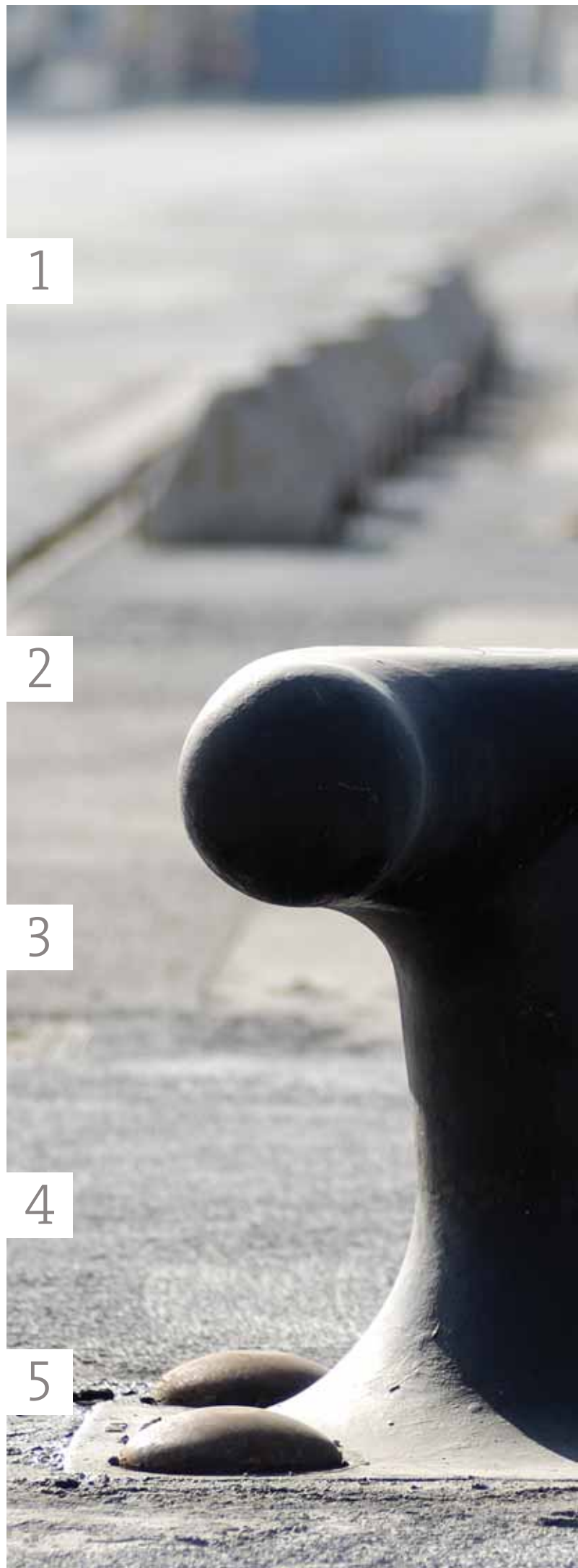
1

2

3

4

5





Membres del Consell d'Administració

de l'Autoritat Portuària de Barcelona

a 31 de desembre de 2007

President del Consell d'Administració:

Sr. Jordi Valls i Riera

Vocals nats

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

Sr. Josep Oriol i Carreras (director general)

Vocals representants de la Generalitat de Catalunya

Sr. Julián García i González

Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresident)

Sr. Joaquim Llach i Mascaró

Sra. Imma Mayol i Beltran

Sr. Jordi Nadal Atcher

Sr. Enric Querol i Marimon

Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

Sr. Joaquim Ma. Tintoré i Blanc

Sr. Josep Trius i Collazos

Vocals representants de l'Administració de l'Estat

Sr. Josep Anton Burgasé i Rabinad

Sra. Pilar Fernandez Bozal

Sr. Julián Maganto López

Sr. Manuel Royes i Vila

Vocals representants de l'Ajuntament de Barcelona

Sr. Jordi W. Carnes i Ayats

Sr. Ramón García-Bragado i Acín

Vocals representants de l'Ajuntament del Prat de Llobregat

Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros



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

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

Vocal representant de l'Associació d'Empreses Estibadores

Sr. Xabier Ma. Vidal i Niebla

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

Sr. Jordi Forné i Ratés

Vocals en representació sindical

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

Secretari (no conseller)

Sr. Pere Caralps i Riera



Baixes

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

Presentació

El 2007 ha estat un any decisiu per al futur del Port de Barcelona. A banda de seguir creixent per damunt de l'economia i registrant rècords de tràfic, s'ha caracteritzat també per ser un exercici de reajustaments, replantejaments i desplegaments que reforcen internament l'Autoritat Portuària de Barcelona i posicionen el Port de Barcelona entre les infraestructures continentals de referència.

Els pilars de l'estratègia del Port estan perfectament definits i són la base argumental de la gran ampliació en marxa. Però les línies i directrius per dur a terme aquesta estratègia han de ser dinàmiques i s'han de revisar i adaptar continuament en un mercat en contínua transformació i uns entorns de treball cada vegada més oberts i complexos. Aquesta filosofia ens ha portat enguany a iniciar l'elaboració del que serà el III Pla Estratègic del Port de Barcelona, una eina que actualitzarà i plasmarà les fites a llarg termini de la Comunitat Portuària per consolidar-nos com la plataforma logística del sud d'Europa. En aquest camí, però, hem d'estar en disposició d'afrontar a curt termini una sèrie de reptes immediats, que impliquen alhora oportunitats i desafiaments, i l'èxit dels quals donarà suport a l'assoliment de l'objectiu estratègic del Port i definirà el seu posicionament futur. Durant el 2007 s'han donat passes molt rellevants en aquest sentit.

En primer lloc, afrontem el creixement físic del Port de Barcelona, un repte en plena execució que s'ha revelat com l'única manera de garantir el futur d'aquesta infraestructura; ens ho confirmen els clients i el mercat. Per convertir-nos en una primera opció davant d'una oferta molt àmplia i global i, per tant, atraure una proporció més gran de càrrega del comerç internacional, està clar que a més d'unes prestacions de primer nivell hem de disposar de més espai operatiu i unes instal·lacions competitives. Per això des de fa anys el Port fa un gran esforç inversor en mitjans econòmics, mediambientals i tècnics per tenir la dimensió adequada amb la qual servir el seu entorn, tant el teixit empresarial com el mercat consumidor. Les obres dels dics de recer i el moll Prat han experimentat aquest any 2007 un avançament important, sota la coordinació del Comissionat per a les Obres de l'Ampliació, una figura que hem considerat imprescindible per a garantir el desenvolupament d'aquests treballs tan complexos i de gran envergadura.

Els resultats econòmics assolits el 2007 reflecteixen el bon nivell de gestió desenvolupat per la institució. Així, l'Autoritat Portuària de Barcelona ha obtingut un be-

nefici net de 73,8 milions d'euros, que supera en més de 57 milions la xifra de l'anterior exercici. El resultat d'exploació ha crescut un 16% i el resultat extraordinari ha representat una millora neta de quasi 50 milions d'euros, motivat principalment pel resultat extraordinari negatiu de 37,8 milions d'euros registrat el 2006 per l'accident del moll Prat. Destaca l'increment del 24% del *cash flow*, que el 2007 ha totalitzat 104,1 milions d'euros, i el valor de les inversions executades, que ha superat els 186 milions d'euros. El 57% del total d'aquesta xifra s'ha destinat a les obres d'ampliació.

Juntament amb la nova terminal al moll Prat que operarà Hutchison amb TerCAT, el projecte d'ampliació de la terminal de contenidors TCB ha contribuït a generar noves expectatives als armadors, ja que garanteix una competència real entre terminals de dimensions similars. A més, les grans navilieres de contenidors confirmen també l'aposta per Barcelona, amb l'ampliació constant dels seus serveis i capacitats de càrrega de les seves línies amb vaixells cada cop més grans. Nosaltres reaccionem i el mercat respon; anem, doncs, pel bon camí.

El Port no s'atura en la consecució del seu objectiu i cerquem amb els operadors solucions imaginatives per optimitzar la superfície disponible fins a l'entrada en servei dels nous espais de l'ampliació i poder, així, seguir creixent a curt termini. Davant el repte de la congestió en l'operativa s'ha endegat aquest any una reordenació dels espais portuaris que permet ampliar a curt termini la nostra capacitat a 60 milions de tones i 2,7 milions de TEU anuals. Ara bé, els 2,6 milions de contenidors manipulats ja durant aquest exercici ens fan veure que encara no està tot fet. Sabem que en els propers dos o tres anys serà difícil continuar amb els creixements actuals de dos dígits; però ens hi preparem amb actuacions com la compra de MEPSA per part de Catalana d'Infraestructures Portuàries, societat participada en un 49% per l'Autoritat Portuària de Barcelona, que afavorirà treure el màxim rendiment del perfil actual del port i aportarà encara més espai per al creixement. La disponibilitat dels espais de l'ampliació sud marcaran un punt d'inflexió clar.

També s'ha treballat específicament, i amb resultats, en el tercer repte, el de l'obertura als mercats estratègics. Als territoris més llunyans, el *foreland*, aquesta tasca pren formes tan diverses com accions comercials específiques, visites a armadors o presència en esdeveniments internacionals. Pel que fa a l'origen de la càrrega, l'Extrem Orient i en especial la Xina han



estat els principals focus d'atenció aquest any; ja que no podem obviar que pel seu tràfic creixent d'exportació el gegant asiàtic és un client molt rellevant per al Port de Barcelona.

En l'àmbit més immediat, el *hinterland*, el Port materialitza la seva estratègia de creixement en l'extensió dels serveis portuaris i logístics en xarxa. És a dir, a afavorir la creació d'un conjunt de centres de servei propers als carregadors i/o als consumidors finals i estretament vinculats al Port a través de corredors de transport multimodals. L'impuls donat enguany a les terminals marítimes de Saragossa i Tolosa i al port sec d'Azuqueca d'Henares, unit als primers acords per un espai logístic a Perpinyà, ens fan disposar ja d'un posicionament privilegiat en aquests mercats del nord i centre d'Espanya i sud de França. A més, hem iniciat les prospeccions a l'entorn de Lió, ja que entenem que l'accés al centre d'Europa només és possible amb una presència rellevant a Roine-Alps. D'aquesta manera el projecte de presentar-nos com "el port francès" comença a ser una realitat i ens permetrà contribuir a la sortida de trens cap a Europa amb costos de gestió i de transport competitius i assumibles.

L'obertura del *hinterland* està, doncs, molt lligada al ferrocarril, la qual alhora juga un paper protagonista en la configuració de l'estratègia de futur del Port de Barcelona. La nostra quota de càrrega ferroviària encara està molt lluny dels criteris de sostenibilitat mínims i d'una combinació eficient dels diferents modes de transport, però en la liberalització del transport ferroviari, el quart repte, hi ha una veritable oportunitat que no hem de deixar escapar. Tot i que ens trobem encara en una fase molt inicial, en què cal superar els desajustaments que provoca la transició de model de negoci, l'Autoritat Portuària de Barcelona ha dissenyat i proposat la figura d'una autoritat ferroportuària que ordeni i reguli el transport en l'àmbit del port. A més, treballarem com a promotors de negoci i facilitadors de la creació de nous serveis ferroviaris en el *hinterland*, com en el cas de Madrid i Saragossa, que ja comencen a obtenir resultats positius.

Cal fer un apart per mencionar que els avenços realitzats en els reptes apuntats fins ara necessiten millores en les infraestructures terrestres. Es tracta d'actuacions d'accessibilitat viària i ferroviària imprescindibles per garantir una gestió eficient de l'entrada i sortida del volum de tràfic creixent que acompanyarà el Port ampliat, i assegurar la connectivitat d'aquest amb els mercats prioritaris.

El Port va preveure i va anticipar aquesta realitat amb les propostes plasmades en el Pla d'Accessibilitat Ferroviària i Viària del Port de Barcelona. Per això, la Declaració d'Impacte Ambiental favorable sobre el Pla emesa el mes d'octubre pel Ministeri de Medi Ambient és una de les millors notícies amb què podíem encarar el darrer trimestre de l'any. Durant el 2007 hem pogut completar l'obra de desdoblament del carrer 3 de la Zona Franca, que garanteix una connexió viària directa i amb més capacitat entre el Port i la ronda Litoral. Ara la nostra voluntat és accelerar la resta d'actuacions perquè estiguin disponibles amb l'ampliació.

Quant a la connectivitat, hem sabut també afrontar la confirmació per part del Ministeri de Foment de l'endarreriment de la connexió ferroviària entre Barcelona i la frontera francesa amb la nova línia d'alta velocitat, prevista per al 2009. La línia d'ample europeu és l'eina bàsica per millorar l'accés i la competitivitat del Port als mercats europeus. Per no comprometre aquest objectiu i accelerar la disponibilitat de la connexió pel 2010, l'Autoritat Portuària de Barcelona ha proposat d'acord amb la Generalitat de Catalunya una solució transitòria, que consisteix en la construcció d'un tercer carril entre Girona i Figueres i les corresponents connexions a la línia d'ample europeu ja construïda. Això permetrà seguir pel nou túnel transfronterer o per l'actual línia per Portbou fins a Perpinyà. Un pas de gegant en el nostre posicionament com a port solució d'Europa a la Mediterrània.

En aquest ordre de coses l'establiment d'aliances esdevé el nostre cinquè repte. Sense oblidar quins són els nostres tràfics estratègics i que vivim en una competència del mercat, creiem que és imprescindible buscar espais de col·laboració en aquells àmbits en què el creixement només serà possible si anem acompanyats. En aquest marc s'inscriu la participació de l'Autoritat Portuària de Barcelona com a membre actiu de l'associació FERRMED, que té com a objectiu la promoció d'un eix ferroviari europeu per a mercaderies entre Algesires i Estocolm. Les conclusions de l'estudi elaborat per l'associació durant el 2007 pretenen que aquest projecte s'inclogui com a prioritari en la propera revisió de la política europea de transports de la Comissió Europea. En la mateixa línia s'inscriu la nostra participació en la iniciativa Intermed, amb Gènova i Marsella, per atraure tràfics de l'Extrem Orient cap als ports del Sud del continent.

Finalment, el Port està decidit a col·locar en el lloc protagonista que li per-

toca el repte dels valors i la responsabilitat social corporativa (RSC). Es tracta d'una actitud que el Port de Barcelona té assumida, de manera natural, en el seu model de gestió diària i en les seves grans línies d'actuació. Ara bé, l'Autoritat Portuària de Barcelona ha considerat necessari sistematitzar-ho, marcar el camí i vetllar perquè aquests principis ètics pautin el funcionament del conjunt de la Comunitat Logística Portuària de Barcelona: posar en valor el que fem responsablement i aplicar responsabilitat en tot allò que hem de fer.

En l'àmbit de la sostenibilitat aquest compromís es pot veure tant en les activitats quotidianes, cas del control sistemàtic d'emissions a l'atmosfera o l'anàlisi de la qualitat de les aigües, com en les obres d'ampliació, que es van planificar i s'executen seguint criteris mediambientals que en molts casos superen les exigències de la declaració d'impacte ambiental (DIA). S'evidencia també en la defensa de la intermodalitat com a factor d'eficiència econòmica, mediambiental i social, amb la promoció del transport marítim de curta distància i el ferrocarril.

Una prova més d'aquesta sensibilitat per la sostenibilitat és l'aplicació immediata de mesures per adaptar-nos al Decret 152/2007, de la millora de la qualitat de l'aire, aprovat aquest estiu per la Generalitat de Catalunya. Amb la complicitat de la Comunitat Portuària s'han iniciat les adaptacions necessàries per acomplir la normativa dins dels àmbits de responsabilitat de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Finalment, cal destacar que les persones són el veritable motor de la complexa maquinària que és el Port de Barcelona. Del compromís, capacitat de diàleg, responsabilitat i iniciativa dels professionals que hi treballen emana el seu bon nom, un dels patrimonis més valuosos que té avui el Port de Barcelona. Cal, doncs, que tinguem especial cura d'aquest patrimoni –sinònim de fiabilitat, seguretat i qualitat– que hem de seguir posant en valor i donar a conèixer. Si ho fem bé, si som capaços d'afrontar els reptes que ens hem fixat i mantenir la suma de competitivitat i sostenibilitat, tindrem, sens dubte, bona part de la feina feta i situarem el Port de Barcelona com un dels grans ports d'Europa.

Jordi Valls i Riera
President

Introducció

Un cop més tanquem un exercici amb rècords en les xifres de tràfic del Port de Barcelona i amb uns resultats econòmics molt sòlids de l'Autoritat Portuària, que garanteixen la capacitat d'escometre els projectes en marxa, i en especial les grans inversions en infraestructures per a l'ampliació portuària.

En relació amb aquestes, a finals del 2007 ja es trobava emergida al 100% la longitud total dels dics de recer Est i Sud, obres que es completaran durant el 2008 i que defineixen el nou perfil del port estès cap al sud.

També avança a bon ritme la construcció del moll Prat –que allotjarà la primera terminal de l'ampliació–, malgrat l'incident registrat l'1 de gener del 2007 que afecta part dels blocs de la seva línia de moll. La ràpida reacció de l'Autoritat Portuària de Barcelona i les solucions proposades i executades pels tècnics garanteixen que la instal·lació comenci a estar disponible el 2008, tal com estava previst, encara que invertint l'ordre de lliurament dels espais. Així, a finals de l'exercici es lliurarà la part de la infraestructura situada més al sud, pràcticament el 70% de la terminal, mentre que es preveu que en el segon semestre de 2009 estigui rehabilitada la zona afectada situada al nord.

L'entrada en operativa de la Terminal Prat resoldrà l'actual situació de dèficit d'espai, que el 2007 s'ha solucionat gràcies a l'esforç de les terminals per incrementar la seva eficiència operativa i logística. A més, el treball conjunt amb l'Autoritat Portuària de Barcelona ha portat a l'aprovació d'una reordenació portuària, basada en la proposta realitzada el 2006, que permet reagrupar activitats i optimitzar l'ús d'espais posant en valor 20 hectàrees de superfície ja existents i amb capacitat per generar 5 milions de tones de tràfic nou de càrrega general i de cabotatge. Això augmenta un 10% la capacitat del port, que se situa en 60 milions de tones i 2,7 milions de TEU a l'espera dels nous espais de l'ampliació. Per altra part, les terminals de vehicles han optat per invertir en nous espais verticals per incrementar la capacitat d'emmagatzematge i de manipulació de vehicles al port, a curt i mitjà termini.

En aquesta mateixa línia s'inscriu l'operació per la qual la societat de nova creació Catalana d'Infraestructures Portuàries –participada en un 49% per l'Autoritat Portuària de Barcelona i un 51% per Catalana d'Iniciatives– ha adquirit la societat Muelles y Espacios Portuarios, S.A. (MEPSA), concessionària d'una superfície

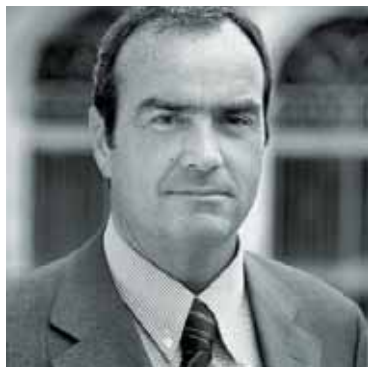
de 49 hectàrees en el moll d'Inflamables. Aquesta actuació permetrà reordenar els espais que explotava MEPSA per adaptar-los als criteris de desenvolupament del port i a les necessitats de creixement del tràfic marítim. Amb la construcció dels dics de recer els molls han quedat arrecreats de les aigües exteriors i junt a la bocana Sud, de manera que aquesta s'ha convertit en una zona privilegiada per a l'operativa de vaixells i amb connexió a la xarxa viària i ferroviària.

Totes són actuacions imprescindibles ja que, mentre es completa l'ampliació, les terminals i el Port no renuncien a seguir creixent, tal com demostren les dades de l'exercici. El 2007 el tràfic total s'ha incrementat un 7,8%, i ha superat els 50 milions de tones. Destaca el bon comportament de la càrrega general, que amb un creixement de quasi l'11% ha assolit els 35,2 milions de tones i representa més d'un 70% del total. La tendència positiva s'ha reflectit també en els 2,6 milions de contenidors registrats, un 12,6% més que en l'exercici anterior, i en l'augment de l'11% en el tràfic de vehicles.

També els líquids a dojo, amb un increment del 4,3%, han contribuït a l'alça del tràfic total, i presenten bones perspectives per l'augment de capacitat de les seves instal·lacions. En canvi, els sòlids a granel han experimentat un descens significatiu del 49% per la reducció del tràfic del carbó.

L'evolució del tràfic juntament amb el fort increment dels ingressos per concessions del domini portuari han afavorit que la xifra de negoci de l'Autoritat Portuària de Barcelona hagi registrat un creixement del 13% fins a assolir els 158,1 milions d'euros. Al tancament de l'exercici, i amb els comptes pendents d'auditar, el benefici net s'ha situat en 73,8 milions d'euros, 57,6 milions més que l'any anterior. Destaca l'increment del 24% en el *cash-flow*, que ha superat per primer cop la xifra dels 100 milions i suposa una important font de finançament de les inversions.

A la solidesa dels resultats econòmics hi ha contribuït igualment el creixement del 13% en el tràfic de passatgers, motivat principalment pels creueristes. Aquest tràfic ha registrat un nou rècord històric amb 1,8 milions de passatgers i un dels increments més significatius de la darrera dècada, d'un 26%. Un resultat que consolida Barcelona com el primer port de creuers d'Europa i el novè del món, després de les grans bases del Carib, a més d'un veritable dinamitzador del sector turístic de la ciutat i el seu entorn, ja que un 60% del pas-satge inicia i/o acaba aquí el seu viatge.



En matèria d'instal·lacions creuerístiques aquest any s'ha de destacar l'entrada en servei el mes d'abril de la terminal Palacrueros, gestionada per la italiana Costa Crociere, i que confirma l'aposta ferma d'aquesta companyia i del grup Carnival (al qual pertany) pel Port de Barcelona. Per altra part, la companyia Creuers del Port de Barcelona ha iniciat el 2007 les obres de la Terminal A, amb una superfície de 7.200 m², capacitat per atendre 4.000 passatgers i operar simultàniament amb la veïna Terminal B. Aquesta actuació completarà el 2008 el conjunt d'infraestructures que contribueixen a fer de Barcelona port líder d'aquest tràfic.

Les darreres dades confirmen que Barcelona s'ha consolidat també com a port de referència per al tràfic marítim de curta distància o *short sea shipping* (SSS). Mostra d'això és l'ampliació dels serveis diaris ja existents amb Gènova i Civitavecchia a Itàlia i la posada en marxa d'una nova línia amb Livorno, que han impulsat un increment del 20,6% en aquest tràfic. El port també està comprovant les possibilitats de la connexió d'aquest tipus de tràfic amb el nord d'Àfrica, que per ara s'han materialitzat en una línia amb Tànger bàsicament per càrrega i el servei estival de passatge amb Algèria.

El Port de Barcelona aposta pel *short sea shipping* com a baula eficient i sostenible de la cadena de transport, i no només fomentant els serveis d'aquest tràfic, sinó també promovent-lo des de l'àmbit acadèmic a través de l'Escola Europea de Short Sea Shipping. Des de la seva posada en marxa el setembre del 2006 i fins al final d'aquest exercici aquesta escola ha ofert formació a 804 estudiants de 33 nacionalitats diferents, distribuïts en les tres modalitats de cursos: GLOSS, AVTORITAS i NUMINA.

D'altra banda, el Fòrum del Transport Terrestre (FTT) s'ha consolidat en els dos darrers anys amb l'entorn de diàleg del projecte Proatrans, que aborda les qüestions susceptibles de millora d'aquest sector al Port de Barcelona. En aquest marc s'han posat en marxa durant el 2007 dos nous projectes: el desenvolupament d'un pla de qualitat dels serveis al transport, i el desenvolupament d'una nova normativa mediambiental per regular les emissions d'NOx. També s'ha desenvolupat el pla de formació Transformar, en el qual a part de cursos específics s'ha dissenyat el Màster de Gestió d'Empreses de Transport Terrestre de Port de Barcelona.

PortIC i l'Autoritat Portuària de Barcelona han treballat en l'especificació dels serveis de comunicacions que han de dur

els camions que circulen pel Port de Barcelona per ser compatibles amb els procediments d'entrada i sortida de les terminals. Es tracta d'un pas més en la millora de l'eficiència en aquesta activitat i una de les moltes actuacions de PortIC cap al "port sense papers", en el qual treballa pels diferents àmbits portuaris.

La necessitat d'afavorir una relació més creativa entre l'Autoritat Portuària de Barcelona i tots els àmbits i operadors portuaris han dut aquest estiu a la constitució del Consell Rector per a la Promoció de la Comunitat Portuària. Encapçalat pel president del Port, aquest òrgan de participació i debat ha arrencat amb dues línies bàsiques de treball: la millora de la productivitat, eficàcia i eficiència del port, i la sensibilització i actuació en el marc de la responsabilitat social corporativa. També s'ha creat dins de l'Autoritat Portuària de Barcelona una direcció específica per donar a conèixer el Port de Barcelona als seus mercats estratègics aprofitant la força que la seva Comunitat Portuària té en la projecció exterior.

Quant al port ciutadà com a escenari d'activitats diverses i punt d'atracció de milions de visitants locals i turistes, destaquen dos esdeveniments excepcionals. D'una banda, el Port Vell de Barcelona ha acollit la Barcelona World Race, primera edició d'una regata de volta al món sense escales, amb dos tripulants, que ha estat multiplicadora d'actuacions esportives, pedagògiques i d'investigació nàutica i marítima. I d'altra banda, aquests espais portuaris han actuat com a marc i campament de rodatge de part dels treballs del director de cine Woody Allen a la ciutat, i han posat durant uns dies el Port de Barcelona en el punt de mira de l'escena cinematogràfica mundial.

La voluntat de l'Autoritat Portuària de vetllar per totes les activitats que es duen a terme en el seu domini i de convertir el Port Vell en un espai de trobada entre la ciutat i el port ha tingut una fita en el Pla de reestructuració de la flota d'arts menors de Port de Barcelona. Signat entre la Confraria de Pescadors i l'Autoritat Portuària de Barcelona, i amb la participació del Departament d'Agricultura de la Generalitat, l'acord pretén garantir el futur del sector pesquer a Barcelona a través de mesures socioeconòmiques i la reforma integral de les instal·lacions pesqueres per millorar-ne l'operativa, racionalitzar els espais i generar nova activitat que el beneficiï. En aquest sentit, l'acord proposa la creació d'activitats complementàries que permetin millorar la capacitat financera de la Confraria a través de nous in-

gressos addicionals als derivats de la venda de peix.

En definitiva, el 2007 ha significat un pas ferm i cap a endavant en el projecte de futur del Port de Barcelona. Un projecte que té en compte totes les seves dimensions -la industrial, la logística i la ciutadana- i tots els seus públics -clients, concessionaris, usuaris, turistes, ciutadans, etc.- per contribuir de manera efectiva al creixement del seu entorn. Per a això compta, a més, amb un element de gran valor: un equip humà professional i compromès amb la missió, la visió, i els valors de l'Autoritat Portuària

Josep Oriol Carreras
Director general



- 12 Missió, visió i valors de l'APB
Desplegament estratègic
de l'organització
- 14 **Àmbit de presidència**
Comunicació i Relacions
Institucionals
- 15 El Centre de Documentació
- 16 Pla APB 2008-2009
- 19 El Sistema de Qualitat
del Port de Barcelona
- 21 La Promoció de la Comunitat
Portuària
- 22 **Àmbit de direcció**
Recursos Humans
- 23 Recursos Sanitaris i Prevenció
de Riscos Laborals
- 24 Sistemes d'Informació
- 26 Servei d'Acces Unificat (SAU)
- 26 Promoció Comercial
- 29 Comissionat per a les obres
d'ampliació del port
- 31 **Infraestructures**
Les actuacions en Infraestructures
- 34 **Explotació i planificació**
Seguretat Industrial i Medi Ambient
- 36 Seguretat Operativa
- 37 **Estratègia i desenvolupament**
Desenvolupament de la xarxa
del Port
- 40 Direcció i Desenvolupament del
Negoci
- 42 **Empreses participades**
Centre Intermodal de Logística (CILSA)
- 46 Estibarna
- 48 Port Vell
- 49 World Trade Center Barcelona





Missió, visió i valors

de l'Autoritat Portuària de Barcelona i el seu desplegament dins l'organització

L'Autoritat Portuària de Barcelona té definida la seva missió (que descriu la seva raó de ser), la seva visió (que concreta com vol ser en un futur), i els seus valors (principis bàsics que

especifiquen el comportament de les persones de l'organització). El conjunt de l'organització s'esforça dia a dia per assolir aquestes màximes.

MISSIÓ

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

VISIÓ

Barcelona: el port solució d'Europa a la Mediterrània

VALORS

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

L'any 2007, durant les IV Jornades APB els membres del Comitè de Direcció així com els seus col·laboradors més immediats, tots comandaments intermedis, han consensuat els objectius estratègics i operatius vàlids per al període 2008-2009, que s'afegeixen a la resta d'elements estratègics definits anteriorment (missió, visió, valors i anàlisi DAFO).

El següent pas del procés és la definició dels objectius que ha d'avaluar el Comitè de Direcció, que tenen, en general, un caràcter anual. Moltes d'aquestes iniciatives, que emanen directament de l'estratègia de l'Autoritat Portuària, s'han de desenvolupar en els Comitès de Progrés i Grups de Millora, fet que afavoreix les actuacions transversals dins l'organització.

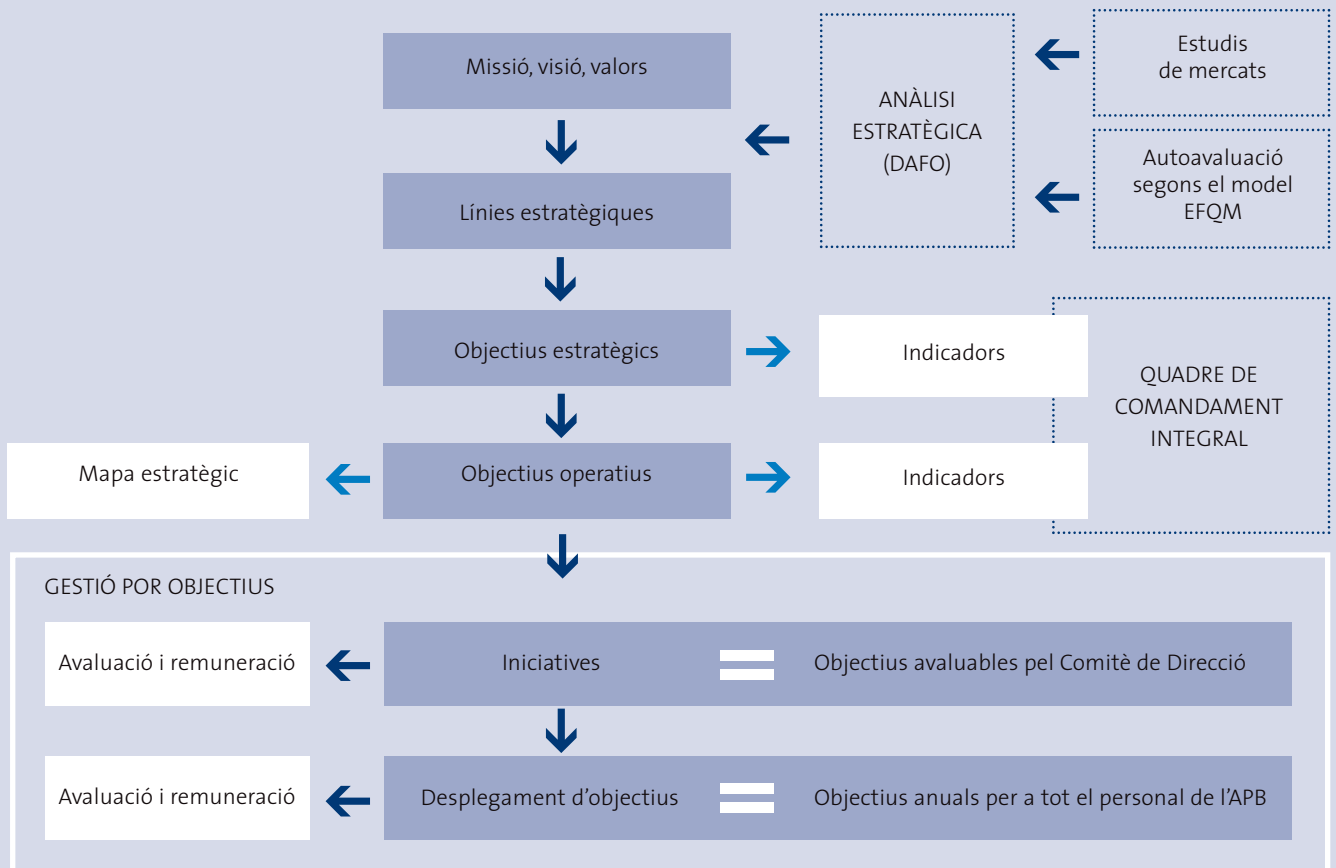
En un següent estadi, aquestes iniciatives s'han de desplegar en cascada per a tot el personal de l'Autoritat Portuària, i s'han de definir objectius personalitzats per a cadascun dels treballadors. El seu grau de compliment serà la base per la remuneració variable en concepte de rendiment i productivitat. Al llarg del 2008 es farà un seguiment continuat de l'evolució de les iniciatives a través d'informes trimestrals i dels indicadors del Quadre de Comandament Integral (CMI).

D'aquesta manera, l'Autoritat Portuària ha desenvolupat durant el 2007 un procés de desplegament estratègic coherent amb la seva missió i visió que a través de la gestió per objectius implica la totalitat del seu personal.

Com a resultat d'aquest procés l'Autoritat Portuària de Barcelona ha dissenyat una estratègia que se centra en tres grans àmbits d'actuació:

- **L'ampliació del port en xarxa**, vinculada al creixement del port. Aquesta ampliació no només s'ha d'entendre en termes interns (augment de la capacitat de les terminals portuàries), sinó també com a potenciació de la capacitat de generació i distribució de càrrega de l'entorn portuari, tal com preveu el concepte de port en xarxa.
- **La millora dels serveis del port en xarxa**, amb la potenciació d'una oferta de serveis logístics i alt valor afegit tant dins del port com distribuïts pel territori, que faci més competitives les cadenes logístiques que utilitzen el port de Barcelona.
- **El canvi intern a l'Autoritat Portuària de Barcelona**, ja que l'assoliment dels altres àmbits no serà possible sense un procés de canvi cultural que professionalitzi l'activitat interna de l'Autoritat Portuària i en millori l'eficàcia i l'eficiència en la gestió.

EVOLUCIÓ DE LES VARIACIONS ANUALS DEL TRÀFIC I DELS INGRESSOS EN RELACIÓ AMB EL PIB



1.1.

COMUNICACIÓ I RELACIONS INSTITUCIONALS

Dues dades són suficients per calibrar a simple vista el pes del Port de Barcelona en l'economia i en la ciutat: al recinte portuari treballen aproximadament 16.000 persones i 16 milions de visitants recorren cada any el Port Vell. Malgrat la rotunditat d'aquestes xifres bona part de la població desconeix el rol del Port com a motor econòmic, la seva funció estratègica com a infraestructura o la seva importància com a institució.

L'objectiu del Departament de Comunicació i Relacions Institucionals és, precisament, fer entenedora la tasca del Port a la societat, a més de posar en valor la seva funció. Es tracta d'un treball de

llarg recorregut, és a dir, amb un impacte directe però no sempre immediat, i que té nombroses línies d'acció. Aquestes es desenvolupen a través de les diferents àrees que integren el departament: el Gabinet de Premsa, l'àrea d'Imatge, el Servei Lingüístic i l'àrea de Relacions Institucionals, que treballen coordinadament i en col·laboració amb la resta de departaments de l'Autoritat Portuària.

Establir una relació fluida i sòlida amb els mitjans de comunicació és la principal comesa del Gabinet de Premsa, que ha d'atendre les necessitats informatives de mitjans molt diversos tant per la seva natura (premsa escrita, ràdios, televisions, agències de comunicació o diaris digitals), com per l'especificitat del seus continguts



(mitjans generalistes o especialitzats) i dels seus àmbits geogràfics (mitjans locals, nacionals o estrangers). Més enllà de donar resposta a les demandes diàries d'informació, el Gabinet de Premsa és proactiu en la generació de continguts informatius, ja que en la voluntat de donar a conèixer l'activitat i la importància del Port a l'opinió pública els mitjans de comunicació són uns aliats crucials.

Aquesta tasca implica una acció comunicativa constant que es concreta en el contacte permanent amb els professionals i responsables dels mitjans, en la producció de diversos materials informatius, en la gestió d'entrevistes amb els portaveus de l'entitat, i en l'organització d'actes puntuals, com rodes de premsa o visites de periodistes al recinte portuari, entre d'altres. Per contribuir a mantenir viu l'interès dels mitjans sobre la realitat portuària, durant l'exercici 2007 s'han posat en marxa actuacions informatives periòdiques com són l'elaboració setmanal de l'agenda d'actes del Port i les notes de premsa dels tràfics mensuals, que s'afegeixen a iniciatives ja existents com és ara la comunicació immediata dels acords aprovats al Consell d'Administració.

Construir la imatge i el missatge del Port

Incidir de forma positiva en l'opinió pública també comporta l'establiment de convenis de col·laboració amb determinades empreses de comunicació, la qual cosa permet una presència permanent del Port en mitjans de prestigi i solvència. Enguany destaquen els reportatges signats pels professionals de Barcelonatv, Com Ràdio o El Periódico de Catalunya.

En la creació d'opinió és també fonamental l'àrea d'imatge, encarregada de definir i unificar la imatge interna i externa de l'entitat. Es tracta d'una funció de caràcter totalment transversal, ja que afecta qualsevol element vinculat al Port de Barcelona i tots els seus departaments. Tant important com la definició de la imatge corporativa del Port, és l'ús i aplicació que se'n fa. Per aquest motiu l'àrea d'imatge es troba ara immersa en un procés unificador, que és imprescindible per consolidar i enfortir el valor de la marca del Port de Barcelona.

El Departament de Comunicació i Relacions Institucionals també s'encarrega de controlar totes les publicacions que genera l'Autoritat Portuària de Barcelona, de manera que



s'assoleixi una coherència d'estil, imatge i continguts entre tots els materials que produeix el Port.

Com a part integrant del departament des d'aquest any, el Servei Lingüístic desenvolupa una tasca fonamental per garantir l'ús correcte de la llengua a tots els nivells. A més, promou anualment la convocatòria dels Jocs Florals del Port de Barcelona, uns premis que persegueixen potenciar la creativitat literària dels treballadors de l'àmbit portuari i que en la darrera edició han reunit un total de 37 obres participants.

En la vessant de les Relacions Institucionals, el departament ha impulsat la signatura d'acords amb diverses entitats, amb la intenció de donar suport a iniciatives culturals, socials i econòmiques. És el cas dels convenis de col·laboració mútua amb institucions com Stella Maris, el Liceu o la Cambra de Comerç. En la mateixa línia, el Port patrocina activitats que, de manera directa o indirecta, tenen relació amb la realitat marítima o portuària. El 2007 ha estat el cas de la Barcelona World Race, la primera regata de volta al món per parelles i sense escales que té el Port de Barcelona com a punt de sortida i arribada.

L'àrea de Relacions Institucionals, juntament amb el Departament de Màrqueting i Comercial, també s'encarrega de definir la presència del Port de Barcelona a les fires i convencions

del sector que periòdicament se celebren arreu del món. Es tracta de garantir la participació en els principals fòrums de la indústria portuària, ja que són plataformes privilegiades per exposar els serveis i projectes del Port, però també per compartir idees i copsar les tendències de futur del sector.

El Departament de Comunicació i Relacions Institucionals té una funció vertebradora de la imatge i del missatge del Port, l'èxit de la qual, però, només es pot garantir amb la implicació de tots i cadascun dels departaments de l'Autoritat Portuària de Barcelona i les persones que els integren.

EL CENTRE DE DOCUMENTACIÓ

Una de les principals fites del Centre de Documentació de l'Autoritat Portuària de Barcelona (CENDOC) durant l'any 2007 ha estat vetllar per la implantació d'un sistema de gestió documental avançat que atengui amb eficiència les peticions de les consultes i suposi una millora qualitativa del servei. Amb aquest propòsit s'ha definit i dut a terme un pla de revisió dels procediments dirigits als usuaris, i s'ha col·laborat en l'elaboració del Manual de Bones Pràctiques Administratives del Port de Barcelona, que dedica un apartat específic a la gestió documental.

Entre les actuacions d'aquest exercici destaca la realització del projecte de

planificació de trasllat dels arxius de gestió i oficina a l'edifici World Trade Center. En aquest sentit, s'ha treballat amb els responsables dels departaments per concretar quins documents es custodiaran en la nova ubicació i quins romandran en els dipòsits de l'arxiu central de l'edifici ASTA.

Quant a les altres àrees funcionals del CENDOC, la millora del Servei de Premsa (*press clipping*) amb la incorporació d'un nombre més elevat de notícies ha permès arribar a les 165.000 consultes, un 10% més que l'any anterior. Pel que fa al Servei d'Atenció a Investigadors i Consultes, el Centre de Documentació Marítima - especialitzat en les consultes històriques sobre el port- ha atès 541 peticions d'informació, majoritàriament provinents del món acadèmic i de la investigació. El CENDOC ofereix un servei similar per a consultes sobre temes actuals que enguany, amb la implementació d'una plataforma electrònica de seguiment d'assumptes, ha pogut millorar qualitativament i oferir un alt índex de resposta immediata.

Com a membre del conjunt d'arxius i centres de documentació de totes les autoritats portuàries estatals el CENDOC ha assistit a les III Jornades Tècniques d'Arxius Portuaris celebrades a Gijón el mes de novembre. A part de participar en els grups de treball, el representant de l'APB va exposar en aquestes jornades l'experiència de ser la primera autoritat portuària que va presentar una proposta de valoració de sèries documentals a la Comissió Superior Qualificadora de Documents Administratius.

Projecte cultural del Port

També ha estat un any decisiu per assentar i difondre el projecte cultural del Port de Barcelona gràcies a la signatura del Conveni de Col·laboració amb el Consorci de les Drassanes Reials i el Museu Marítim de Barcelona. Aquest conveni consolida definitivament la projecció del Centre de Documentació Marítima com a entitat de referència en la recerca de qüestions relacionades amb la història i el patrimoni marítim i portuari a Catalunya i esdevé un marc immillorable per apropar el port i la ciutat a través de les activitats culturals. Durant el 2007 el conveni s'ha materialitzat en l'organització de diferents iniciatives culturals, de difusió i conservació, entre les quals destaca l'exposició sobre els 100 anys de l'edifici de Portal de la Pau, situada de forma temporal a les Drassanes Reials de Barcelona. A causa del seu gran èxit i l'interès que ha despertat la mostra s'ha convertit en virtual a Internet i en itinerant, i ha estat exposada també a l'edifici del Consorci El Far. Una altra iniciativa desenvolupada en aquest marc ha estat la transferència, en règim de dipòsit, a les instal·lacions del Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim del fons de documents del Port de Barcelona sobre la Junta d'Obres del Port (1868 -1978). La gestió del fons correspon a l'APB, que és la responsable de la catalogació i de l'accés als documents dipositats.

Una altra realització destacada en aquest àmbit ha estat el Projecte de Disseny i Execució del Punt d'Informació del Port de Barcelona. Amb l'objectiu de difondre la realitat del Port com a important motor econòmic del país s'han definit les característiques que ha de tenir un punt d'informació permanent, que s'instal·larà el 2008 al vestíbul del Museu Marítim de Barcelona, per on passen anualment més de 400.000 visitants.

PLA APB 2008-2009

Durant l'exercici 2007 s'ha revisat el Pla APB 2006-2008 a partir de l'anàlisi interna dels resultats de l'autoavaluació segons el Model d'Excel·lència EFQM i el cicle de planificació estratègica. En aquest sentit el Comitè d'Estratègia s'ha reunit de manera sistemàtica al llarg de tot l'any per desenvolupar dues actuacions bàsiques: alinear el Pla Estratègic i el Pla d'Empresa (quant a



línees estratègiques, objectius estratègics i objectius operatius), i elaborar el Document Estratègic 2008 que inclou la definició de l'estratègia bàsica de l'Autoritat Portuària de Barcelona per a aquell exercici (pel que fa a missió, visió, valors, línees estratègiques, objectius estratègics i operatius i mapa estratègic).

El tractament d'aspectes prioritaris en l'organització ha provocat una breu aturada del Pla APB durant el primer semestre de l'any, que s'ha reprès el mes d'octubre amb la celebració de les IV Jornades APB. En aquestes jornades s'ha validat el mètode de treball iniciat, s'ha aprofundit en el canvi cultural de l'organització i s'ha donat impuls a tot el procés de millora interna, amb l'actualització del pla estratègic per al proper bienni, recollit en el Pla APB 2008-2009. El nou Pla reforça l'estratègia de l'organització i la metodologia de desenvolupament intern basada en els Comitès de Progrés i en els Grups de Millora.

Les IV Jornades han tingut continuïtat en la Jornada BCN, que va tenir lloc el mes de desembre, amb l'objectiu d'informar sobre el treball desenvolupat i les novetats del Pla APB 2008-2009. En aquesta ocasió s'ha convocat un equip més nombros de persones de l'organització amb la voluntat de reforçar la cohesió i la comunicació interdepartamentals.

Comitès de Progrés

Un dels principals problemes detectats a l'Autoritat Portuària de Barcelona ha estat la manca de transversalitat entre els diferents departaments que la integren, motiu pel qual s'ha estructurat un model que potencia el treball en equip mitjançant grups interdisciplinaris que pretenen resoldre problemes comuns de l'organització. Amb aquest objectiu s'han revisat els Comitès de Progrés que, constituïts per les persones del nivell més alt de responsabilitat de l'Autoritat Portuària de Barcelona (membres del Comitè de Direcció), tenen la missió d'analitzar i decidir sobre els grans temes de debat en l'àmbit estratègic de l'organització.

Els Comitès de Progrés definits el 2007, que tenen el repte de gestionar i coordinar el Pla APB 2008-2009, són els següents:

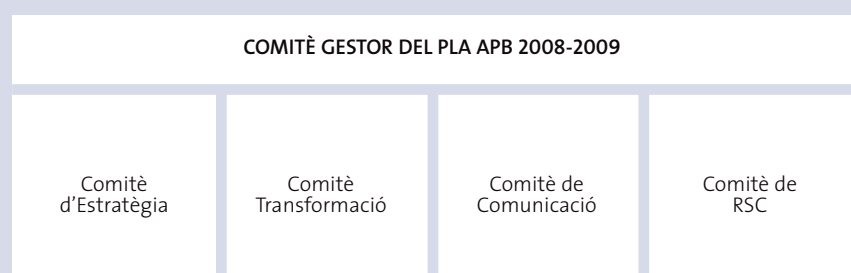
- **Comitè d'estratègia**, amb l'objectiu de gestionar les actuacions relacionades amb el plantejament estratègic general del Port de Barcelona i el propi de l'Autoritat Portuària, així com el



desplegament de l'estratègia mitjançant el Pla d'Empresa i el seu seguiment i control.

- **Comitè de Transformació**, amb l'objectiu d'impulsar les accions de canvi intern i implicar-hi tota l'organització i basant-se principalment en 3 eixos: processos, persones i sistema organitzatiu. Es fonamenta en l'excel·lència, la innovació i el capital emprenedor existent per transformar la cultura corporativa.
- **Comitè de Comunicació**, amb l'objectiu de gestionar els plans i projectes que millorin la comunicació interna i externa.
- **Comitè de Responsabilitat Social Corporativa (RSC)**, amb l'objectiu de gestionar els plans i projectes que incorporin de manera integral i gradual a l'Autoritat Portuària l'enfocament cap a la RSC, entenent com a tal la integració voluntària de les preocupacions socials, econòmiques i mediambientals en les operacions comercials i en les relacions amb els grups d'interès.

Per tal de donar coherència i integrar aquesta metodologia de treball s'ha revisat el Comitè Gestor del Pla APB 2008-2009, que és l'òrgan màxim de govern del Pla APB i té com a objectiu general coordinar i fer el seguiment de la resta de comitès i actuar com a enllaç, si escau, amb el Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària.





Grups de Millora

Per tal d'analitzar i millorar els aspectes identificats com a febles i desenvolupar projectes concrets, en el si dels Comitès de Progrés s'han constituït Grups de Millora, la missió dels quals és estudiar les situacions i proposar l'alternativa més adequada a la Direcció en els àmbits que el comitè respectiu li encomani.

Els Grups de Millora conformen un sistema participatiu mitjançant el qual treballadors de diferents àrees es reuneixen per fer suggeriments, millorar la prestació del servei i/o resoldre problemes relacionats amb aspectes propis del treball. Es revelen amb un bon sistema que permet tant aprofitar el potencial creatiu i innovador de les persones de l'empresa com crear espais de conversa on s'intercanvien coneixements i experiències i es potencien les sinergies entre les diferents àrees d'activitat. Dins d'aquest marc, al llarg de 2007 han desenvolupat les seves activitats els següents Grups de Millora:

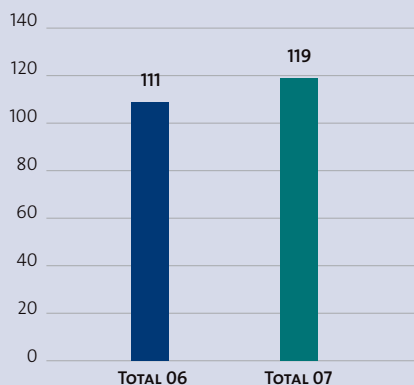
- **Anàlisi de demanda i oferta portuària**, amb la missió d'avaluar la demanda

futura i els tipus de tràfic que seran prioritaris per al port ampliat.

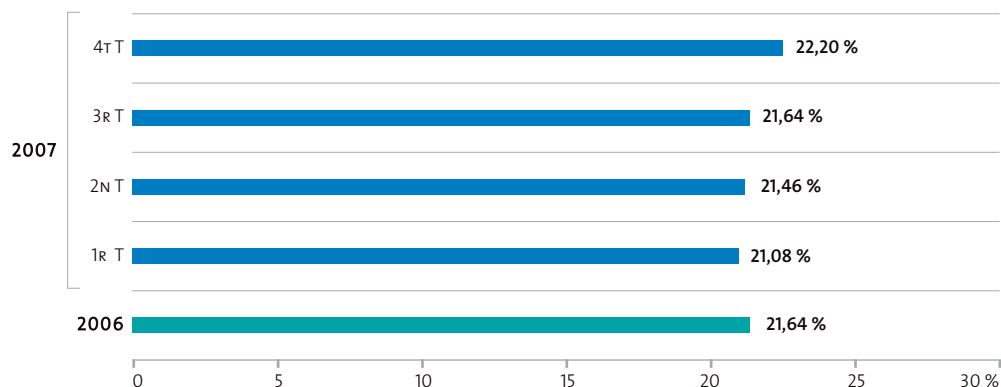
- **Seguiment d'assumptes**, amb la missió de definir els procediments necessaris que permetin fer el seguiment dels assumptes externs de l'Autoritat Portuària a fi de conèixer l'estat de cada tràmit, les assignacions i les respostes emeses als clients o sol·licitants. Per a la primera fase d'implantació de procediments els tràmits escollits han estat els següents: al·legacions de multes, preguntes parlamentàries, peticions de consultes d'estadístiques i reclamacions.
- **Definició d'objectius**, amb la missió d'elaborar la metodologia de definició d'objectius avaluable del personal.

En la Jornada BCN s'ha presentat la planificació de Grups de Millora per al 2008-2009, que es configura de la següent manera: 9 grups dependents del Comitè d'Estratègia, 7 dependents del Comitè de Transformació, 3 dependents del Comitè de Comunicació i 3 del Comitè de RSC. El Pla APB avança, poc a poc però sense pausa, gràcies a la implicació de les persones de l'organització, tal com mostren les gràfiques de participació 2006-2007.

PARTICIPANTS EN GRUPS DE TREBALL DEL PLA APB



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



EL SISTEMA DE QUALITAT DEL PORT DE BARCELONA

El Sistema de Qualitat del Port de Barcelona es configura com el conjunt de plans de qualitat que es dissenyen, s'implanten, avaluen i milloren al Port, i que actualment comprenen les instal·lacions següents: Terminal de Contenidors de Barcelona, SL, Terminal Catalunya, SA, Estibadora de Ponent, SA, i el Punt d'Inspecció Fronterera (PIF).

L'obtenció i l'avaluació contínua de les dades dels processos, així com la millora d'aquests, constitueix el Control del Procés. Els resultats més rellevants de l'any 2007 han estat els següents:



Volum d'activitat		Volum d'inspeccions	
Contenidors descarregats plens	360.835 (+14,9%)	Exportació	1.502 (+35,8%)
Partides buidades a magatzem	1.924 (-88,2%)	Importació	16.782 (+11,8%)
Embalums manipulats/buidats	1.622.328 (-50,9)	Total	18.284 (+13,4%)
Embalums afectats per incidència	34 (-90,5%)	% d'inspecció respecte el volum total d'activitat	2,79 (-4,4%)

Detall de les inspeccions		Intervencions de l'Equip de Qualitat	
Inspeccions en esplanada	13.509 (+24,7%)	Contenedor/precinte	35 (+52,2%)
Inspeccions amb passadís	4.516 (-9,5%)	Mercaderia	193 (-88,9%)
Inspeccions magatzem	260 (-14,5%)	Total	228 (-87,1%)
Inspeccions PIF (sense passadís)	3.095 (-15,6%)		
Inspeccions PIF (amb passadís)	1.453 (-31,1%)		

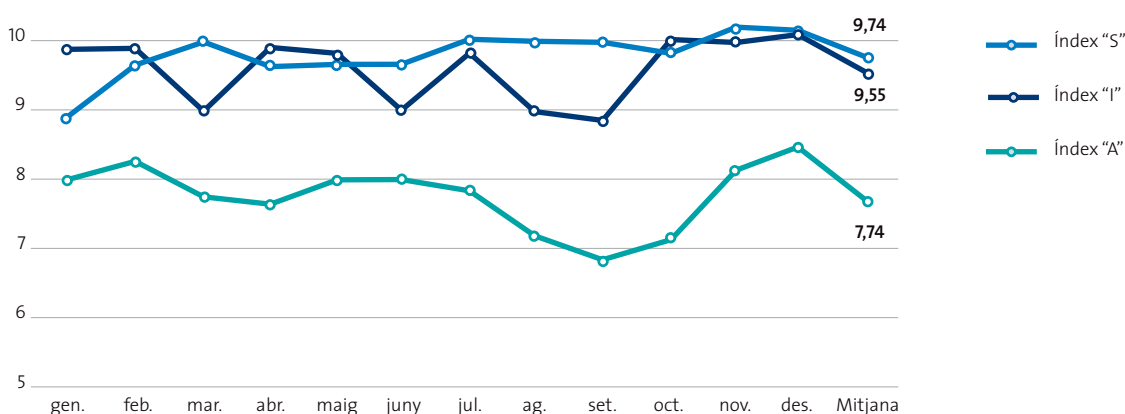
Incidències internes	
Contenedor/precinte	0 (-100%)
Mercaderia	9 (-91,5%)
Inspecció	29 (+383 %)
Total	38 (-197,4%)

Del Control del Procés s'extrauen els **índexs de Qualitat**, que tenen la finalitat d'avaluar la tendència dels principals objectius de la qualitat de servei al Port de Barcelona. L'índex "A" mesura el grau d'agilitat del pas de la mercaderia pel Port, tenint en compte el procés físic i documental. L'índex "S" és el grau d'integritat i

seguretat de la mercaderia al Port. L'índex "I" és el grau de coordinació dels diferents operadors que intervenen en les inspeccions físiques de la mercaderia. En l'exercici 2007 s'ha registrat una millora rellevant de la mitjana dels índex "S" i "I", mentre que l'índex "A" ha experimentat un cert retrocés.

EVOLUCIÓ DELS ÍNDEXS "A", "S" I "I"			
Mitjana	Índex "A"	Índex "S"	Índex "I"
2006	8,1	8,6	9,4
2007	7,7	9,7	9,6

EVOLUCIÓ MENSUAL DELS ÍNDEXS DE QUALITAT 2007



Programa de Garanties

El Port de Barcelona disposa d'un Programa de Garanties que recull uns determinats compromisos de servei de la Comunitat Logística i Portuària vers el client final i que, en cas d'incompliment, impliquen una compensació econòmica de fins a 450 € per incidència interna activada. Aquest programa preveu els compromisos següents a les terminals que formen part del Sistema de Qualitat:

- **Garantia de seguretat total de la mercaderia.** L'APB garanteix que no es produiran incidències (danys o faltes causades a la mercaderia) durant la seva manipulació i estada en l'àmbit del Sistema de Qualitat.
- **Trànsit immediat.** L'APB garanteix que el despatx documental de la mercaderia contenitzada en trànsit en l'àmbit del Sistema de Qualitat es produirà el mateix dia de l'admissió del document de trànsit, sempre que aquest es presenti dins de l'horari d'admissió de la Duana i s'acompleixin tots els requisits per a la seva validació i despatx.
- **Despatx FCL d'importació.** L'APB garanteix que el despatx documental de la mercaderia d'importació dels contenidors FCL manipulats en l'àmbit esmentat es produirà el mateix dia de l'admissió de la declaració de Duana o el dia hàbil immediatament posterior.
- **Garantia d'inspecció física coordinada.** L'APB garanteix que la inspecció física de la mercaderia FCL i LCL dins de l'àmbit especificat es realitzarà el dia previst, per a la qual cosa es requereix que la mercaderia es posi en la zona d'inspecció i hagi estat sol·licitada per qualsevol dels organismes d'inspecció competents.

El resultat de l'aplicació del Programa de Garanties enguany ha estat el següent:

Detall de les garanties abonades	Garanties activades	
	2007	2006
Seguretat Total	18	14
Inspecció Física Coordinada	11	5
Total	29	19
Total (€)	10.389	5.181

Anàlisi, transparència i control

Amb l'objectiu d'oferir la màxima informació possible sobre l'estat de la mercaderia quan passa pel Port de Barcelona, durant aquest any s'han enviat un total de 20.592 informes. Aquests es remeten de forma automàtica quan es genera informació relativa a inspeccions físiques o incidències detectades en la mercaderia. D'altra banda, i a petició dels clients o dels seus representants, s'han respost 245 sol·licituds d'informació i s'han dut a terme un total de 6 anàlisis del procés.

També s'han fet 5 auditories del sistema a les terminals incloses en el Sistema de Qualitat (2), a l'Equip de Qualitat (1), i als Referencials de Pràctics (1) i Ajudes a la Navegació (1), totes amb resultats molt satisfactoris.

Aplicació de Referencials de Qualitat de Servei

Referencial de Servei d'Ajudes a la Navegació del Port de Barcelona

El mes de novembre de 2007 es va signar el *Manual per a la revisió i millora del Servei d'Ajudes a la Navegació del Port de Barcelona*, que descriu el sistema d'actuació i els criteris generals que s'aplicaran als diferents processos d'aquest servei, de manera que es compleixen les característiques i els



indicadors establerts per satisfer les exigències dels clients. El manual ha rebut el vistiplau del Comitè de Qualitat creat per a aquest projecte i que està format per representants de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat, la Direcció General de Pesca i Afers Marítims de la Generalitat, Ports de la Generalitat, la Demarcació de Costes, la Capitania Marítima, Salvament Marítim, la Corporació de Pràctics, l'Associació d'Agents Consignataris de Vaixells, l'organisme públic Ports de l'Estat i l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Referencial de Servei de Practicatge del Port de Barcelona

La Corporació de Pràctics del Port de Barcelona ha treballat estretament amb el Departament de Sistemes de Qualitat de l'Autoritat Portuària de Barcelona en el seguiment del Sistema de Qualitat de Pràctics. En el Comitè de Qualitat s'han presentat els resultats del Pla de Millora Contínua de l'any 2007 els quals han estat assolits en un 81,8%. Així mateix, s'ha aprovat el Pla de Millora Contínua de la Corporació de Pràctics per al 2008 i el *Manual per a la revisió i millora del Servei de Practicatge*. El Comitè de Qualitat creat per a aquest projecte està format per representants de l'Associació de Naviliers Espanyols (Anave), la Corporació de Pràctics, l'Associació d'Agents Consignataris de Vaixells, el Col·legi Oficial de Pràctics i l'Autoritat Portuària de Barcelona.

També s'ha continuat treballant en la implantació de diferents aspectes relacionats amb els referencials d'automòbils i de creuers.

LA PROMOCIÓ DE LA COMUNITAT PORTUÀRIA

El Consell Rector i els Grups de Treball

Amb l'objectiu de reactivar la projecció i promoció nacional i internacional de la Comunitat Portuària, la seva coordinació i l'augment i fidelització de les mercaderies, alhora que potenciar la imatge de conjunt del Port de Barcelona, s'ha constituït enguany el Consell Rector de la Comunitat Portuària.

En la sessió constituent del 23 de juliol s'han nomenat els membres del Comitè Executiu i s'ha determinat la missió, la composició i els objectius d'un total de 10 Grups de Treball. Aquests grups, presidits per membres destacats de la Comunitat Portuària i coordinats per membres de



l'Autoritat Portuària de Barcelona, són: Telemàtica; Qualitat; Qualitat Ambiental; Responsabilitat Social Corporativa; Màrqueting i Comercial; Innovació; Prevenció i Riscos Laborals; Punt d'Inspecció Fronterer; Short Sea Shipping; Serveis Ferroviaris; i Fòrum del Transport Terrestre.

A la segona reunió del Consell Rector, celebrada el novembre, s'han exposat les línies de treball de cadascun dels Grups, les seves propostes i el calendari d'activitats.

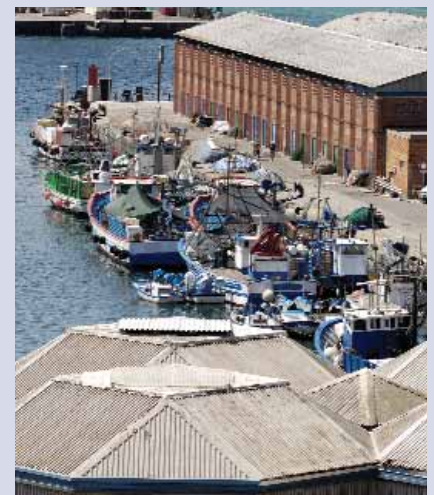
Estudi de marca

El Consell Rector també ha aprovat que la Direcció de Promoció de la Comunitat Portuària, de nova creació, encarregui un estudi de marca per analitzar la situació del Port en aquest àmbit. L'estudi haurà d'abastar el *hinterland* immediat del Port de Barcelona, inclosos el centre i nord de la península i el sud de França, i les conclusions es lliuraran l'any vinent.

Missions Comercials

Una altra de les decisions aprovades pel Consell ha estat la represa de la dinàmica de realitzar missions comercials anuals, tal com havia dut a terme el Port en anys anteriors. Després de presentar diverses alternatives per mercats i objectius potencials, el país escollit com a destinació per a la missió del 2008 ha estat el Marroc. En l'elecció ha tingut molt a veure el bon moment de les relacions del Port amb aquest país i el seu desenvolupament econòmic, que presenten un ampli ventall d'oportunitats.

En definitiva, la iniciativa de formar un Consell Rector s'ha revelat ja en aquests primers mesos com a molt oportuna. La participació efectiva del conjunt de la Comunitat Portuària en les propostes que dissenyen el futur del Port de Barcelona és fonamental per a la cohesió i la complicitat generades, que assegurin el progrés del conjunt dels que componen l'àmbit portuari.



1.2.

RECURSOS HUMANS

El 2007 s'ha caracteritzat per ser un any orientat a la preparació per a un canvi que permeti alinear l'estructura organitzativa de l'Autoritat Portuària de Barcelona amb l'estratègia definida per l'entitat.

En l'àmbit de les relacions laborals l'exercici s'ha centrat en la negociació de la implantació efectiva dels aspectes acordats l'any anterior. S'ha posat un èmfasi especial en la implantació del nou model de gestió per competències i el desenvolupament dels acords particulars adoptats en l'Acord d'Empresa del 2006. En aquest sentit, s'ha debatut en profunditat amb els representants dels treballadors la concreció i el desenvolupament dels processos de selecció, promoció i formació dels empleats, amb la finalitat d'aplicar-hi la màxima objectivitat i transparència.

A l'inici de l'any el president va comunicar a tot el personal la voluntat de reunir els serveis tècnics administratius -que actualment es troben ubicats en dos edificis- en un edifici únic al World Trade Center (WTC), per tal de millorar el clima laboral i l'eficiència de l'organització. Recursos Humans ja ha iniciat les negociacions amb la representació social per tractar aquells aspectes relacionats amb el trasllat que afecten els treballadors.

A nivell estatal, el dia 13 de maig va entrar en vigor la Llei 7/2007, de 12 d'abril,



per la qual s'aprova l'Estatut Bàsic de l'Empleat Públic en l'àmbit de l'Administració General de l'Estat i els seus organismes públics. La nova norma preveu un seguit de millores que són aplicables directament a les autoritats portuàries i, per tant, als empleats de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Com cada any l'Autoritat Portuària de Barcelona ha potenciat l'aspecte socioesportiu amb l'organització de diferents campionats a les seves instal·lacions esportives situades a la ZAL, com és el cas del 10è Torneig de Futbol Sala, el 9è Torneig de Frontennis i el 9è Torneig de Tennis.

Formació i comunicació interna

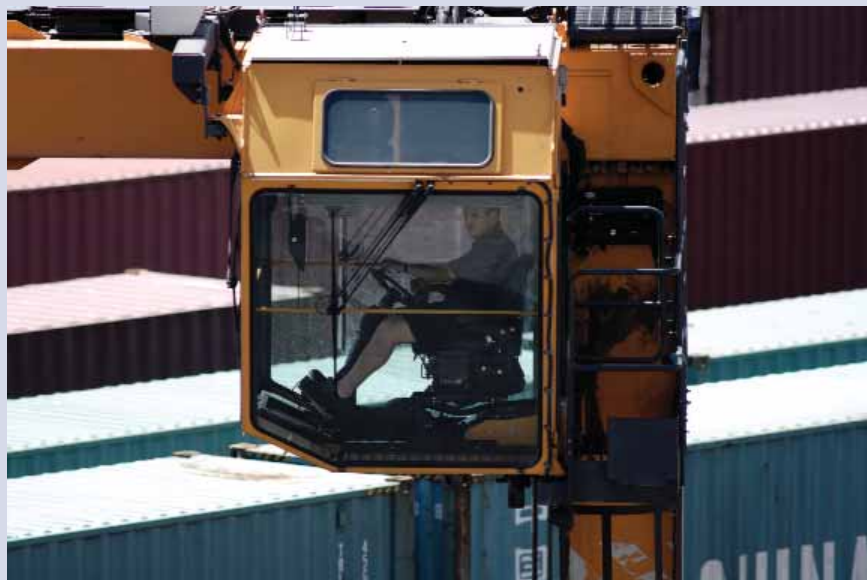
Els elements clau per afavorir un canvi organitzatiu són la comunicació interna i

la formació, motiu pel qual aquestes dues àrees s'han potenciat especialment.

Pel que fa a la formació, ha estat necessari un procés de reflexió i reorientació al voltant de dos aspectes fonamentals. D'una banda, el nou model de gestió per competències ha propiciat desenvolupar un projecte de formació que posa èmfasi especial en el coneixement del sector i del negoci, i que l'Autoritat Portuària de Barcelona ha decidit abordar amb formadors interns. D'altra banda, s'ha dut a terme un estudi denominat Pla de Qualitat i Millora del Servei del Cos de Policia Portuària que, entre d'altres aspectes, ha analitzat la formació d'aquest col·lectiu amb l'objectiu de reorientar les àrees que cal millorar.

El conjunt de plans de formació desenvolupats durant el 2007 han sumat un total de 82 accions formatives col·lectives i 66 de caire individual, que s'han emmarcat en els següents àmbits:

- En relació amb el Pla de Formació de la Policia Portuària, destaca la formació d'una nova promoció de 32 policies portuaris que han assistit al Curs bàsic per a la Policia Portuària impartit per l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya, encarregat de formar els cossos de seguretat a Catalunya i amb el qual hi ha una col·laboració docent des del 1997. També s'han emprès 7 accions de formació contínua per a aquest col·lectiu.
- Quant al Pla de Formació en Idiomes, a més de la llengua anglesa, indispensable en una societat globalitzada, s'han tingut en compte dos aspectes rellevants: l'orientació comercial i estratègica de l'Autoritat Portuària de Barcelona cap a França i el Marroc, que ha portat a potenciar la formació en francès, i l'èmfasi de l'Autoritat Portuària de Barcelona en el *short sea shipping*, en especial amb Itàlia, que ha impulsat els cursos de llengua italiana.
- Pel que fa a la formació dels diferents departaments de l'Autoritat Portuària de Barcelona, habitualment es cobreix amb formació individual perquè les necessitats són molt concretes i diverses. Com a actuacions formatives destacades, cal anomenar la que es va fer per al personal de la Unitat de Manteniment General, sobre el sistema d'enllumenament públic Citigis, Terminal Urbilux i Terminal Urbidat, que implica una nova manera de treballar molt més tecnificada i eficient, i la



formació per al personal del Departament Econòmic i Financer sobre el Nou Pla General Comptable, impartit pel Col·legi d'Economistes de Catalunya.

En l'altre aspecte clau del departament, la comunicació interna, ha centrat l'atenció a informar sobre el trasllat a l'edifici WTC, qüestió en la qual es continuarà treballant l'any vinent. El 2006 els esforços es van centrar en el llançament i la consolidació d'una eina fonamental per a la comunicació interna, l'ePORTal, la intranet corporativa de l'Autoritat Portuària de Barcelona. Aquest any s'ha donat un pas endavant per garantir l'accés de tots els empleats a la informació rellevant de l'organització i per això s'han posat al seu abast els serveis i continguts de la intranet corporativa des de qualsevol emplaçament.

Per tal de fomentar al màxim la implicació i participació dels treballadors en els temes fonamentals de l'Autoritat Portuària de Barcelona s'han potenciat també les accions de comunicació presencial, a través de jornades de difusió dirigides a tot el personal. També s'ha inaugurat un programa de visites al Port de Barcelona amb l'objectiu de fer més proper i entenedor als treballadors el seu entorn de treball.

RECURSOS SANITARIS I PREVENCIÓ DE RISCOS LABORALS

Els canvis organitzatius aplicats aquest exercici han motivat la creació del Departament de Recursos Sanitaris i Prevenció de Riscos Laborals, integrat pel Servei Mèdic i el Servei de Prevenció de Riscos Laborals.





Servei Mèdic i Salut Laboral

Com a empresa col·laboradora de la Seguretat Social, l'Autoritat Portuària de Barcelona disposa d'un servei mèdic propi i, per tant, presta un servei integral que dona cobertura al personal actiu, a jubilats i jubilades de l'entitat i als seus familiars directes. Aquests serveis es porten a terme a les instal·lacions del moll de Bosch i Alsina i a l'Edifici Tècnic Administratiu de l'edifici ASTA. Per altra banda, les proves complementàries i les consultes a especialistes es realitzen a través de la mútua Atlàntida, i la cobertura dels ingressos i les urgències, en clíniques concertades.

El nou manual de l'usuari publicat aquest any permet tenir una orientació sobre les possibilitats del servei i del seu ús. El procediment d'atenció continua desenvolupat en el Pla de Salut de l'Autoritat Portuària de Barcelona marca els procediments i els protocols que són necessaris per unificar les pautes d'actuació dels professionals de la medicina assistencial i laboral. La posada en marxa de la bústia de suggeriments suposa una via de comunicació amb la direcció del servei, que ha de permetre mesurar el grau de satisfacció dels usuaris i millorar-ne l'atenció.

Les funcions del Servei Mèdic són, principalment, el control continu de la salut i la prevenció de la malaltia, i en aquest sentit enguany ha atès un total de 19.283 persones. També és tasca d'aquest servei el control de l'absentisme, al qual pot contribuir la millora de l'estat de salut. La mitjana de dies per baixa aquest any ha disminuït i ha mostrat un resultat més positiu que els anteriors. Les revisions mèdiques són el màxim indicador per contribuir al seguiment i la correcció del Pla de Salut vigent. Durant aquest exercici el 55,2% de la plantilla ha acceptat voluntàriament revisar el seu estat de salut, un 18% més que el 2006.

Prevenió de Riscos Laborals

En aquest àmbit s'ha conclòs l'elaboració del Pla de Prevenció de l'empresa, amb la previsió que el Comitè de Direcció l'aprovarà a principi del 2008. Amb la col·laboració del Departament d'Organització i Desenvolupament s'ha dissenyat, per altra part, el Pla de Formació en Riscos Laborals, que inclou tots els treballadors.

Com a altres actuacions destacades del 2007 de prevenció de riscos laborals, es poden mencionar l'elaboració d'un mapa de senyalització de l'edifici TIR i un simulacre d'evacuació; la col·laboració en

la reactivació de la Comissió Tècnica Portuària de Prevenció, i la valoració de propostes per a la realització, durant l'exercici 2008, de l'avaluació de riscos psicosocials dels llocs de treball de la Unitat de Manteniment General, Estacions Marítimes i Policia Portuària.

SISTEMES D'INFORMACIÓ

El Departament de Sistemes d'Informació desenvolupa projectes en matèria de tecnologies de la informació per a una millor gestió de l'Autoritat Portuària i per a la millora de la competitivitat del Port de Barcelona.

Pel que fa a l'Autoritat Portuària s'han executat més de 75 projectes d'informàtica, telefonia, radiotelefonia i sistemes de seguretat i telecontrol, alguns dels quals destaquen pel seu abast o la seva repercussió més enllà de l'organització. En l'àmbit intern s'ha iniciat la implantació de la gestió del departament seguint les pràctiques recomanades que defineix el marc de referència ITIL (*Information Technology Infrastructure Library*) i s'ha generalitzat l'ús de les eines de gestió de la relació amb els clients (CRM) entre els components del Departament Comercial. Igualment s'ha iniciat el projecte de migració del web de l'Autoritat Portuària a un nou entorn de programació que facilitarà l'oferta de nous serveis als usuaris. El departament col·labora també en el trasllat d'activitat de l'Autoritat Portuària a l'edifici del World Trade Center, que començarà a fer-se efectiu el 2008 i que afavoreix la introducció de canvis tecnològics com el sistema de telefonia o el de control de presència. En l'aplicació



del codi ISPS de seguretat dels ports i instal·lacions portuàries s'ha adaptat el procediment d'intercanvi documental de petició d'escala i les aplicacions informàtiques associades per controlar el seu correcte funcionament.

De cara a l'exterior, s'han instal·lat els equips i el programari necessaris de control de les targetes d'embarcament a les terminals de passatge per a l'aplicació de la nova reglamentació sobre bonificacions per a residents a les Illes. A més s'ha aprofitat el trasllat dels pràctics a la nova torre de control d'operacions portuàries per dotar-los dels sistemes de control necessaris.

Fòrum Telemàtic i PortIC

Sistemes d'Informació desenvolupa projectes per al Port i la Comunitat Portuària des del Fòrum Telemàtic i des de PortIC. El Fòrum Telemàtic, creat l'any 1994, és un grup de treball en el qual estan representants els diferents col·lectius que configuren la Comunitat Portuària i té per missió la definició i millora dels procediments d'intercanvi documental que intervenen en el pas de la mercaderia, els passatgers i els mitjans de transport pel port. PortIC és la plataforma tecnològica que facilita la implantació dels procediments d'intercanvi documental que han de contribuir a fer més competitiu el port.

Enguany el Fòrum Telemàtic ha revisat la seva metodologia de treball, fet que ha suposat ampliar el seu abast i potenciar aspectes com el seguiment dels desenvolupaments necessaris o de la implantació dels procediments existents que fins aleshores havien quedat al marge. A mitjans d'any els treballs d'aquest òrgan s'han emmarcat en el

Consell Rector i ha passat a ser un dels seus grups constituents. Pel que fa a projectes executats, el Fòrum Telemàtic ha desenvolupat el nou procediment d'intercanvi documental de les llistes de càrrega. Això ha de representar també el primer pas perquè l'Autoritat Portuària desenvolupi una aplicació que faciliti el control de la Duana en l'operativa d'exportació. També s'ha treballat en el despatx duaner amb documents escanejats, projecte que, després d'haver estat definit i provat a Barcelona, la Duana ha fet extensiu a tots els recintes duaners de l'Estat espanyol.

Pel que fa al seguiment dels procediments d'intercanvi documental definits en exercicis anteriors, l'any 2007 s'ha generalitzat l'ús dels procediments telemàtics d'entrada i sortida terrestre de contenidors plens, i gairebé el 100% dels documents necessaris per enretirar o admetre un contenidor ja s'enviaven telemàticament a final d'any.

D'altra banda, sobre la plataforma de comerç electrònic de l'Autoritat Portuària gestionada per PortIC s'han desenvolupat nous serveis i s'han millorat alguns dels que ja s'oferien. En aquest sentit, s'ha efectuat un canvi tecnològic que possibilita que la instal·lació de totes les aplicacions es pugui fer des del web, actuació que ha donat peu a tot un seguit de nous serveis més eficients i funcionals. PortIC i l'Autoritat Portuària han establert també les especificacions dels equips de comunicacions que han de dur els camions que treballen al port de Barcelona per tal de ser compatibles amb els procediments d'entrada i sortida terrestre de mercaderies. Posteriorment, s'ha obert un procés d'homologació d'aquests equips.





SERVEI D'ACCÉS UNIFICAT

El Servei d'Accés Unificat (SAU) és un servei de finestra única creat per facilitar als usuaris del port la realització de qualsevol tràmit relacionat amb l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). A través del SAU es poden registrar documents, tramitar autoritzacions, obtenir informació sobre els diferents serveis i activitats de la Comunitat Portuària i fer el pagament dels serveis de l'APB. Algunes d'aquestes actuacions es possible realitzar-les a través de la web de l'APB.

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

L'any 2007 aquest servei ha atès un total de 70.896 trucades telefòniques, ha tramitat 45.165 documents i n'ha registrat 13.860.

Aprofitant l'evolució tecnològica el SAU implanta nous serveis no presencials. En aquest sentit, durant l'exercici 2007 a més de revisar i actualitzar els continguts de l'àrea de serveis de la web de l'APB, s'han començat a generar nous formularis web de sol·licitud de serveis, així com una plataforma de pagament per a aquests, que eviten els desplaçaments innecessaris dels clients.

Una actuació destacable de l'exercici ha estat l'obertura durant el mes de març del Centre d'Identificació de camions (CI-SAU), una nova oficina del SAU situada a l'edifici TIR del port. Aquesta unitat s'encarrega de donar les autoritzacions provisionals als transportistes de contenidors no autoritzats abans que es dirigeixen a les terminals o als dipòsits de contenidors. També tenen obligació d'adreçar-se al CI-SAU els transportistes autoritzats que han de lliurar o recollir contenidors i no disposen encara del preavis telemàtic a les terminals o dipòsits. Durant els primers deu mesos de

funcionament d'aquesta oficina s'han tramitat 14.743 autoritzacions provisionals i 16.462 preavisos.

PROMOCIÓ COMERCIAL

El disseny d'un nou Pla de Màrqueting per al període 2007-2009 ha marcat l'inici d'una nova sèrie d'accions comercials aplicades als diferents productes. Amb una estructura de personal consolidada, el Departament de Màrqueting i Comercial ha impulsat els diferents productes (contenidors, vehicles, passatgers, ferrocarril, granel, cafè, fruita, *short sea shipping*, etc.) mitjançant accions de promoció molt específiques i dirigides a captar nous tràfics o a consolidar els ja existents.

En el marc de la seva política habitual, Màrqueting i Comercial ha mantingut una atenció i un contacte permanents amb els seus clients principals. Això li permet conèixer les seves estratègies de futur, així com informar-los de l'evolució de les obres d'ampliació i dels nous projectes de desenvolupament de les terminals marítimes interiors i de l'àmbit ferroviari.

L'Extrem Orient i en especial la Xina han estat els principals focus d'atenció pel que fa a l'origen de la càrrega. El gegant asiàtic continua creixent en volum d'exportacions cap al Port de Barcelona i això fa que se li doni un tracte preferent. L'interès pel mercat asiàtic s'ha traduït en els dos viatges que s'hi van fer per visitar els principals armadors, així com la presència, posteriorment, a la fira Transport Logistic Asia celebrada a Xangai a final d'any.

Un altre aspecte que incideix en la promoció comercial del port és l'evolució de les obres d'ampliació de la nova futura terminal, així com el projecte d'ampliació

de la terminal de contenidors TCB. Aquest darrer fet ha contribuït a generar noves expectatives per als armadors, perquè el Port de Barcelona torna a garantir una competència entre terminals i s'apropa més al gran objectiu de consolidar-se com a *hub* real a la Mediterrània. En aquesta línia s'inscriu el fet que la companyia NYK ha assegurat una ubicació a la ZAL Prat, zona de clar privilegi respecte de la nova terminal.

A banda de les reunions de seguiment amb armadors de producte contenitzat, l'altre punt d'interès ha estat el producte refrigerat. L'evolució dels *reefers* (vaixells frigorífics) ha estat un dels motius dels contactes amb alguns dels grans armadors, com Maersk, MSC, Hamburg Süd o CSAV. La necessitat de disposar d'un equipament suficient per a aquest tipus de càrrega, en clar creixement, és una de les preocupacions dels clients finals.

Enguany s'ha consolidat la línia ferroviària amb el port sec d'Azuqueca de Henares que, després de la seva posada en marxa a finals del 2006, ha registrat un important volum d'activitat amb els més de sis trens setmanals de mitjana en ambdues direccions. Amb aquest tipus d'accions el Port de Barcelona confirma l'interès per arribar a la zona centre amb qualitat i fiabilitat i implicar els operadors. En aquest sentit, cal mencionar que els principals armadors han consolidat un dipòsit de contenidors buits a la mateixa terminal del port sec; d'aquesta manera, doncs, es garanteix l'equipament al client final i s'afavoreix un equilibri entre la importació i l'exportació.

Projecció a fires i congressos

L'exercici 2007 ha suposat una reestructuració interna pel que fa a la coordinació de la presència a fires i congressos. La incorporació de la Direcció de Comunicació a la nova estructura orgànica de l'Autoritat Portuària de Barcelona ha comportat un impuls nou per a la participació del Port de Barcelona als principals fòrums internacionals de la logística, el transport i el comerç internacional. La coordinació d'ambdós departaments ha portat el Port de Barcelona com a expositor a les fires de París (SITL), SIL de Barcelona, Transport Logístic de Munic, i SITL Asia a Xangai.

El Port de Barcelona ha tornat a apostar per una presència conjunta amb CILSA al SITL de París per donar suport a la promoció de la tmT (terminal marítima de Tolosa). Aquest certamen –amb un públic especialitzat en promoció de terreny industrial– resulta un escenari

privilegiat per a l'exposició de les característiques dels terrenys logístics i la comercialització d'espais. La tmT té un paper protagonista de cara al desenvolupament d'un eix de connexió amb el mercat francès. Aquest mateix any ja hi ha hagut transitaris francesos que han apostat per encaminar les seves mercaderies pel Port de Barcelona i que es plantegen desenvolupar infraestructures logístiques a Tolosa.

Per ordre cronològic la següent cita firal ha estat el Saló Internacional de la Logística, SIL, de Barcelona. Amb la seva 9a edició ja és una fira plenament consolidada, líder a Espanya en el sector, i punt de trobada de tota l'activitat logística del sud d'Europa, la conca mediterrània –en particular dels països del Magrib–, Iberoamèrica i els sud-est asiàtic. A més, el fet que tingui lloc a Barcelona obliga una presència encara més acurada, amb un esforç especial per mostrar en detall els nous serveis i productes del Port de Barcelona. Dins l'estratègia de promoció conjunta amb CILSA i BCL, el Port se serveix de tot el potencial informatiu que permet l'entorn –amb participació a jornades, conferències, contactes bilaterals, etc.– i constata any rere any l'increment dels visitants i contactes comercials. El principal focus d'atenció en aquesta edició ha estat, de nou, l'evolució dels projectes constructius de les noves infraestructures portuàries així com dels nous accessos viaris i ferroviaris.

Per primera vegada, el Port de Barcelona ha pres part també en el Transport Logístic de Munic, en aquests moments considerada la fira europea i probablement mundial, més important dedicada al sector del transport i la logística. L'aposta ha estat totalment encertada, ja que a banda de la





possibilitat de fer arribar informació a les empreses més rellevants del sector, ha permès també compartir amb els principals ports europeus el desenvolupament dels projectes ferroviaris més destacables del continent. A Munic s'han iniciat valuosos contactes per desenvolupar projectes de connexió ferroviària europea amb diferents operadors estrangers.

D'acord amb l'acció fixada al Pla de Màrqueting de mantenir una presència contínua a la Xina, corresponia enguany la participació al SITL Asia, celebrat a Xangai el mes de desembre. Aquesta fira permet consolidar la presència del Port de Barcelona en aquest mercat, que en aquesta ocasió, a part dels socis habituals CILSA i BCL, ha estat acompanyat pel Port de Tarragona. Això respon a l'establiment d'una estratègia conjunta a la Xina basada en la presentació del Front Portuari Català com a porta d'entrada a Europa dels productes xinesos. Un cop més l'afluència més gran de públic ha estat la de transitaris xinesos amb interès per establir relacions amb els seus homònims de Barcelona. Un altre dels punts centrals de la presència a Xangai ha estat el desenvolupament de la nova terminal Prat, ja que un dels socis és l'operador d'origen xinès Hutchison Port Holdings, considerat el més gran "terminalista" portuari del món.

Productes específics

Respecte de les fires a les quals el Port de Barcelona ha assistit com a visitant destaca Fruitlogistic de Berlín. La presència per tercer any consecutiu del Port amb Barcelona Fruit Terminal i Terminal Port Nou ha permès facilitar informació comercial dels serveis i les instal·lacions portuàries i dels preus de manipulació de les mercaderies. D'altra banda, ha estat una ocasió per contactar amb els principals operadors, com les navilieres Maersk, CSAV, Hamburg Süd, Libra i Costa Container Lines, així com conèixer les seves noves línies marítimes i les seves característiques de volums de càrrega, escales i *transit time*.

Un dels objectius principals del Port a Fruitlogistic ha estat conèixer com plantejaven la propera temporada els principals productors de banana, meló i cítrics. En aquest sentit, amb la col·laboració d'institucions argentines s'ha iniciat la preparació d'una missió empresarial del sector de la fruita a Barcelona.

En l'àmbit del cafè, l'any 2007 cal destacar dues accions fonamentals per a

l'evolució del creixement d'aquest producte al Port de Barcelona. La primera ha estat la missió empresarial per tancar les condicions de certificació dels magatzems portuaris de cafè de les companyies BIT i Molenbergnatie i obtenir la certificació de port de lliurament per a la borsa de Nova York, The ICE (antic NYBOT). Aquesta acció ha de conduir a una certificació definitiva a partir de mitjan 2008. La segona acció ha estat la duta a terme en el marc del Dia del Cafè que aquest any s'ha celebrat a la ciutat de València. Tot el sector caferter ha assistit a aquesta trobada tradicional, on es debat sobre les darreres tendències del sector caferter espanyol i se celebren les diferents assemblees generals de les associacions del sector: Ancafe, Federació Espanyola del Cafè i Associació Espanyola de Torradors. En el decurs de l'assemblea de la Federació Espanyola del Cafè es va proposar Barcelona, i en concret el Port de Barcelona, com a seu per a la celebració el 2008 del proper Congrés Nacional i Internacional del Cafè.

El Port de Barcelona ha col·laborat i ha pres part, també, en la Reefer Logistics Conference, la conferència més important a nivell europeu per als actors i operadors del sector del producte refrigerat. Celebrat a Barcelona i inaugurat pel president del Port, aquest fòrum de discussió ha analitzat la situació actual del sector i la constant evolució dels seus productes.

Dins les accions de proximitat amb operadors i grans clients, el Departament de Màrqueting i Comercial ha atès en aquest exercici un total de 33 visites comercials, adreçades a explicar els nous projectes i a donar a conèixer els serveis que pot facilitar el Port de Barcelona.

Pel que fa al sector de creuers, l'Autoritat Portuària de Barcelona ha participat un any més en les dues fires més impor-



tants. La primera, de caràcter anual i cita indiscutible per a un port de creuers, ha estat la Seatrade Cruise Convention, celebrada a Miami el mes de març i en la qual el Port de Barcelona ha disposat d'un estand al Pavelló dels Ports Espanyols. La segona fira, el Seatrade Europe, ha tingut lloc a Hamburg el mes de setembre i el Port hi ha assistit com a visitant.

L'Autoritat Portuària ha participat activament en l'elaboració d'un estudi sobre l'impacte dels creuers a les economies locals. Aquest treball, liderat per la European Cruise Council, Euroyards, Cruise Europe i MedCruise, es va presentar el mes de febrer a Brussel·les. El seu objectiu principal és convèncer la Comissió Europea i les entitats estatals i de turisme local de la importància creixent que té la indústria dels creuers en el turisme de la regió.

Dos fets han destacat especialment el 2007 pel que fa al tràfic de creuers al Port. El primer, la inauguració de la terminal PalaCruceiros, la primera terminal dedicada de creuers de Barcelona, el 24 d'abril. Aquest projecte demostra la confiança que un dels grups més importants del món dels creuers, el Grup Carnival, ha posat en el Port de Barcelona. El segon esdeveniment ha estat el desplegament del vaixell Disney Magic al Mediterrani. El fet que una companyia amb un alt grau d'exigència, com és Disney, hagi triat Barcelona com a port base del seu itinerari, és una prova més de l'alt nivell de qualitat que s'ofereix.

A més, com a membre de MedCruise, l'associació dels ports de creuers del Mediterrani, el Port ha participat a les dues assemblees generals celebrades a Sochi i Almeria, i ha participat com a ponent del primer curs sobre la indústria de creuers, organitzat per l'associació, a bord del vaixell *Fantastic*.



COMISSIONAT PER A LES OBRES D'AMPLIACIÓ DEL PORT

La complexitat i l'envergadura de les obres d'ampliació portuària van dur a principis del 2007 a la creació de la figura del Comissionat per a les Obres d'Ampliació del Port que, en dependència directa de la Direcció General de l'Autoritat Portuària de Barcelona, és responsable de coordinar les obres relatives als molls del terme municipal del Prat de Llobregat i als dics de recer Sud i Est. A continuació es detalla l'evolució i l'estat de les actuacions desenvolupades sota la responsabilitat del Comissionat durant aquest exercici.

Moll Prat

El passat 1 de gener de 2007 el moll Prat va patir una avaria que va afectar aproximadament una tercera part de la seva longitud. El primer pas en la resolució de l'incident va ser la creació d'un Comitè d'Experts i la contractació d'un expert internacional per analitzar les causes de l'avaría, fer una anàlisi i validació de les instal·lacions existents, i proposar les noves actuacions. El 30 de juny s'ha presentat al Consell d'Administració l'informe pertinent.

Amb les conclusions de l'informe s'ha dut a terme la redacció del Plec de Prescripcions Tècniques i la posada en marxa de l'expedient administratiu per a la contractació conjunta, mitjançant procediment obert i negociat, de la redacció del projecte constructiu i de l'execució de les obres de rehabilitació del moll esmentat. Les obres han estat adjudicades pel Consell d'Administració, el 28 de novembre del 2007 i s'han iniciat el 14 de desembre.





Durant el 2007 s'ha iniciat, a més, el procés d'incoació de responsabilitat sobre l'avaria del moll Prat en col·laboració amb la Secretaria General de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Dic de recer Sud

El 31 de desembre de 2007 estava completament finalitzada la part del dic Sud corresponent als trams I i II, fet que permet disposar d'una longitud total de 3.700 metres de dic. El tram I consisteix en 2.000 metres de dic en talús, amb un mantell principal format per blocs paral·lelepípedes de formigó de fins a 40 tones; mentre que el tram II consta de 1.700 metres de dic vertical executat amb caixes prefabricades de formigó.

D'altra banda, s'ha procedit a l'execució de la part submergida de les obres del tram III del dic Sud. Aquest consta de 1.100 metres de dic en talús i mantell principal format per blocs paral·lelepípedes de formigó de 40 tones i a finals de l'any estava totalment emergit. Els percentatges d'avançament de les diferents unitats de l'obra són els següents: s'ha executat el 100% de dragatge previ, el 95% de tot-u, el 100% d'escullera classificada, el 50% de formigó dels blocs, el 100% de formigó de caixes i el 98% de l'armadura de les caixes.

Dic de recer Est

El dic de recer Est és un dic en talús, amb el seu mantell principal format per blocs paral·lelepípedes de formigó de 50 tones.

Durant el 2007 s'han completat les obres del dic Est fins a la cota +2 en tota la seva longitud, de 2.000 metres, i s'han iniciat les obres de l'espatller. Així la proporció d'obra ja executada és la següent: 100% de longitud de dic emergent, 100% del dragatge previ, 100% d'escullera, 95% de formigó de blocs i 93% del tot-u.

Ambdós dics es preveu que estiguin finalitzats el 2008.

Els projectes estan orientats a l'acabament, en el mínim temps possible i en condicions de seguretat de les parts del moll Prat no afectades per l'avaria. Per aquest motiu la nova planificació considera el lliurament esgraonat de les superfícies compromeses a l'empresa concessionària, amb l'objectiu de minimitzar els impactes negatius de l'accident.

A més, amb la finalitat d'acomplir amb les exigències que requereix l'explotació de la Terminal de Contenidors del moll Prat, s'ha desenvolupat un conjunt d'estudis i anàlisis per aprofundir en el coneixement del terreny natural i del reblert.

Els projectes redactats i obres iniciades més rellevants al moll Prat durant el 2007 ascendeixen a un total de 23 milions d'euros. A aquestes actuacions, especificades en el quadre següent, se n'hi han de sumar vuit més de petit pressupost realitzades per un valor total de 0,9 milions d'euros.

Cal destacar que abans de l'adjudicació de les obres, el president de l'Autoritat Portuària de Barcelona ha presentat el mes d'octubre davant el Parlament de Catalunya l'"Informe sobre les Causes de l'Avaria del Moll Prat".

PRINCIPALS ACTUACIONS AL MOLL PRAT – 2007	MILIONS D'EUROS
Tractament d'extradós (pedraplè), reposició de reblert i capa drenant. Moll Prat Fase I (caixes 1 a 9)	3,7
Modificat del moviment de precàrregues. Fase I - Terminal Prat	4,0
Campanya sondeigs geotècnics al moll Prat	2,7
Modificat col·locació de geodrens al moll Prat	2,4
Tractament d'extradós (columnes de grava). Moll Prat. Fase II (el 2007 només redacció del projecte)	2,3
Projecte modificat de moviment de precàrregues (actuació 2). Terminal Prat (precàrrega moll Prat. Fase II)	2,1
Capa drenant a esplanada moll Prat. Fase II	1,5
Transvasament de material des de l'extradós del moll Prat Fase I a recintes de zona posterior	1,5
Aportació tot-u en motes o esplanades a Terminal Moll Prat	1,2
Subministrament de material granular del reciclatge de la construcció	0,9
Instrumentació de les caixes del moll Prat	0,7

1.3.

Infraestructures

LES ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES

Del total de 186,8 milions d'euros d'inversió realitzada per l'Autoritat Portuària de Barcelona durant el 2007, aproximadament uns 129,1 milions s'han destinat a les infraestructures. Aquesta xifra representa al voltant d'un 40% menys que la inversió dedicada a aquest capítol durant l'exercici anterior.

Les actuacions que han consumit la part més gran de l'esmentada inversió són les dels nous dics de recer i el moll Prat, i que són responsabilitat del Comissionat per a les Obres de l'Ampliació. A més d'aquestes, però, s'han executat altres obres importants i no menys necessàries per a l'operativa portuària com ara: l'habilitació d'espais ja

existents per adequar-los a les noves necessitats, la construcció de nous molls i la reconstrucció d'alguns ja existents, els projectes relacionats amb l'accessibilitat viària i ferroviària del port i, finalment, altres actuacions singulars, com és el cas de les mesures correctores de caràcter mediambiental. A continuació es descriuen algunes de les obres més rellevants iniciades o en fase d'execució durant l'any 2007, excepte les relatives a infraestructures de l'ampliació, que es tracten en l'apartat corresponent.

Habilitació d'espais

Amb l'objectiu de donar resposta a la demanda generada pel tràfic de creuers s'han dut a terme dues obres d'habilitació d'espais relacionades i que s'han completat durant l'exercici.





La primera de les actuacions ha consistit en la urbanització d'uns 1.300 metres d'esplanada del moll Adossat per dotar aquesta zona destinada als creuers de millors serveis i equipaments.

D'altra banda, les obres del projecte complementari d'urbanització han comprès la construcció d'una nova marquesina de 100 metres a la zona d'espera de taxis de la terminal D i la remodelació de l'espai entre les terminals A i B.

Nous molls

L'ampliació del port es traduirà en un sensible increment de les operacions de practicatge, amb el previsible increment d'activitat, així com un desplaçament físic d'aquestes cap al sud. Tenint en compte les noves circumstàncies sorgides, l'Autoritat Portuària ha planificat una nova ubicació per a la Corporació de Pràctics a l'extrem nord-est del moll d'Inflamables.

En aquesta línia s'està executant el projecte "Moll d'atracada de pràctics" que inclou les obres necessàries per a l'execució d'un moll d'atracada adossat a l'escullera de protecció del moll d'Inflamables. Aquestes obres comprenen l'execució d'una banqueta coronada entre les cotes -3,50 i -5,00 que servirà de base per a la construcció del moll, així com l'execució del moll d'atracada format per una estructura de formigó en massa amb un espatller de protecció en el seu costat exterior.

Remodelació i manteniment de molls existents

Durant l'exercici s'han executat diverses obres destinades a la remodelació i millora de molls ja existents. Entre les més significatives figura la finalització de l'execució del "Moll de palplanxes al moll Álvarez de la Campa", conseqüència de la necessitat de millorar la línia d'atracada per adaptar-la als nous requeriments d'operativa portuària. Lesmentada obra ha consistit en la construcció de 450 metres de moll de palplanxes, avançant en 1,5 metres l'alineació existent, així com la construcció de la via de trànsit per a la grua Panamax a tota la longitud.

També s'ha iniciat l'obra "Rebliment esplanada i precàrrega per la consolidació de la remodelació del moll Costa", que comprèn el reblert general a la cota +2 del moll creat entre l'antiga alineació del moll de Costa i la nova, per la formació d'una esplanada. Per avançar el temps de consolidació del rebliment de precàrrega amb terres.

Els bol·lards del moll Adossat havien perdut part de la seva capacitat resistent de tir a causa de la corrosió dels seus caps. D'altra banda, la capacitat de tir era d'entrada relativament baixa (50 t) si es té en compte el tipus de vaixell que actualment pot fer servir el moll. Per aquest motiu s'ha executat l'actuació "Reforç del sistema d'atracada del moll Adossat", que ha consistit en la substitució dels bol·lards existents i els seus massissos d'ancoratge per altres amb una capacitat de tir més gran (de 100 a 150 t en funció de les zones).

Amb motiu de la reordenació de les terminals de contenidors del port es fa necessari construir un nou tram de moll Adossat d'uns 600 metres de longitud, i prolongar i ampliar superfícies del moll Sud. Per a això, com a pas previ necessari per a la redacció dels diferents projectes, s'ha plantejat executar una campanya de reconeixements geotècnics que permetran dimensionar correctament la cimentació de les obres de contenció (molls), així com l'estabilitat dels rebliments. La "Campanya de sondeigs geotècnics al moll Adossat i ampliació del moll Sud" ha consistit bàsicament en una investigació exhaustiva de les característiques geotècniques del subsòl a les zones d'Adossat i moll Sud per projectar els nous molls i les instal·lacions per a la futura drassana de síntesi.

Accessos viaris i ferroviaris

Pel que fa als projectes relacionats amb els accessos viaris i ferroviaris al port destaquen quatre actuacions, algunes de les quals, ja iniciades l'any anterior.

El 2007 s'ha finalitzat l'obra "Habilitació àrea per a aparcament de camions", vinculada a l'execució de nous accessos terrestres a la zona d'ampliació del port de Barcelona. La nova viabilitat plantejada



suposa la construcció d'un ramal que partirà del cinturó Litoral i discorrerà pel marge esquerre del riu Llobregat fins a connectar la ZAL amb la zona sud del Port. Per assumir el nou volum de tràfic que previsiblement generarà, s'ha dotat aquesta zona d'un aparcament provisional per a camions. L'obra ha consistit en el condicionament d'un terreny d'aproximadament set hectàrees, situat a la part final de l'antiga llera del Llobregat.

També s'ha executat totalment l'obra denominada "Desdoblament Carrer núm. 3". Es tracta d'una de les actuacions necessàries vinculades a l'obertura de la nova llera del riu Llobregat i consisteix en el desdoblament del carrer núm. 3 del Polígon de la Zona Franca que permeti un nou accés directe al port des de la ronda Litoral. Així, el carrer 3 s'ha reconvertit en una via de doble sentit de circulació, ha augmentat la seva secció fins a sis carrils, tres en sentit port-cinturó i tres en sentit contrari, excepte en el tram comprès entre el cinturó i la rotonda d'intersecció amb el carrer E, que segueix disposant de dos carrils per sentit.

En l'àmbit ferroviari s'ha acabat l'obra "Bucle ferroviari a l'antiga zona TIR", que ha implicat la construcció d'una via d'uns 1.100 metres, dels quals 960 metres corresponen a via sobre placa de formigó i la resta, a via sobre balast. La via és de doble ample Renfe i europeu, amb carrils del tipus VIC-54.

Finalment, en aquest capítol destaca l'obra "Ampliació terminal ferroviària Príncep d'Espanya i urbanització vorera Tram VI", que ha suposat l'execució de tres actuacions de caràcter lineal emplaçades a l'àrea posterior del moll Príncep d'Espanya: la implantació d'un nou traçat ferroviari de caràcter mixt d'una longitud de 800 metres; l'adequació d'un vial auxiliar annex a un tram del traçat ferroviari

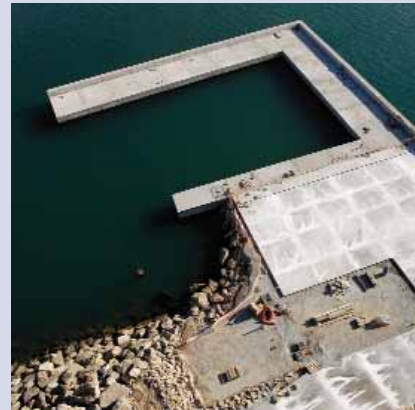
actual, necessari per a la correcta logística de càrrega i descàrrega de vehicles i, per últim, l'adequació d'un carril d'uns 700 metres de longitud per allotjar cues de vehicles al llarg del tram VI, entre la rotonda de DAMEX i la porta 29.

Actuacions singulars

En la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) del Pla Director del Port de Barcelona s'inclou la creació d'una platja al costat del marge dret de la nova desembocadura del riu Llobregat, mitjançant una aportació total de sorra de 3.500.000 m³. La zona interior de la nova platja, a l'espai comprès entre l'arrancada de l'espigó i la mota d'aigües altes del marge dret de la nova desembocadura, s'ha projectat com a zona humida, i es compensa d'aquesta manera la pèrdua de la llacuna de la Podrida. En l'elaboració del projecte "Mesures correctores a la línia de costa Fase III D (Creació de zona humida)" s'ha tingut en compte la planificació de zones humides que figuren al projecte modificat del desviament del riu Llobregat. També s'han incorporat les mesures necessàries per garantir la conservació dels ecosistemes naturals i artificials de la planura d'inundació del riu.

Les obres corresponents, actualment en execució, consisteixen en la creació d'una zona humida sobre la nova platja generada pel Port de Barcelona, també com a part de les mesures correctores de la línia de costa. La geometria de la platja és triangular i es desenvolupa en un línia de costa d'uns 1.700 metres i en una superfície d'unes 50 hectàrees. Cal ressaltar que es modela el terreny de la microtopografia, i es creen sistemes de dunes i llacunes, canals de drenatge i es planten espècies herbàcies, arbustives i arbòries amb la finalitat de recrear diferents comunitats, projectades segons les característiques hídriques del substrat de cada zona.

L'esmentada DIA sobre el Pla Director del Port de Barcelona estableix igualment que, a fi de mitigar l'erosió que es produirà en el tram de costa situat al sud del desguàs de la llacuna de la Ricarda, es faran aportacions periòdiques de sorres. En aquest sentit, durant aquest exercici s'ha dut a terme l'actuació denominada "Aportació de sorres a la platja situada al sud del Llobregat (1a aportació)", consistent en l'aportació d'uns 480.000 m de sorres de dragatge en les proximitats del dic de Port Ginesta i, posteriorment, dipositades al llarg del tram de costa situat al terme municipal del Prat de Llobregat (Barcelona), al sud del dic del marge dret del riu Llobregat desviat.



1.4.

SEGURETAT INDUSTRIAL I MEDI AMBIENT

Seguretat Industrial

Les mercaderies classificades han representat un 23% del tràfic total del port durant l'exercici 2007 i han seguit la seva cursa a l'alça: el tràfic de mercaderies perilloses contenitzades ha crescut un 17% i ha suposat un volum de 959.227 tones, mentre que s'han mogut un total de 10.476.470 tones de mercaderies perilloses a dojo, un 3% més que l'any anterior. Un 95% de les 92.205 autoritzacions d'admissió de mercaderies perilloses tramitades han estat processades via EDI (electrònicament).

En el marc del conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona per a l'exercici de les respectives competències en matèria de protecció civil, prevenció i extinció d'incendis i salvament, les actuacions més destacades han estat en l'apartat d'inversions. Així, s'han adquirit dues unitats autobomba pesada per substituir les antigues unitats B-405 i B-406 que, d'altra banda, han prestat molt bon servei en tasques de prevenció. Les noves unitats d'extinció són més potents i incorporen un dipòsit de 5.000 litres d'aigua amb una bomba d'alta capacitat i un sistema tecnològic d'escuma a alta pressió CAFS POWER FOAM PRO I. Aquest sistema suposa un menor consum menor d'aigua i escuma, fet que permet una més autonomia i eficàcia contra incendis, tant pel pes

de les mànegues com pel menor temps d'extinció. Les unitats també incorporen el material necessari per a una primera intervenció de risc químic i de rescat, i han estat dotades dels d'equips de protecció personal NBQ (nuclear, biològica i química) de tercer nivell per poder fer front a les situacions més desfavorables. Per tant, el vehicle i el seu equipament esdevenen un instrument d'alta eficàcia i d'intervenció integral per al Port de Barcelona.

Pel que fa a la formació específica per a bombers, s'han fet quatre edicions del curs d'Extinció d'incendis en vaixells, al Centre de Seguretat Marítima Integral Jovellanos a Gijón, amb la participació d'un total de 63 persones, entre bombers i comandaments.

En aquest període s'han dut a terme una sèrie de col·laboracions en matèria d'exercicis i simulacres amb les diferents empreses afectades per la reglamentació d'accidents majors del Port i amb el suport del Pacte d'Ajuda Mútua. S'han fet dos simulacres de caràcter general d'activació del Pla d'Emergència Interior del Port de Barcelona, en dos escenaris ben diferenciats: el mes d'abril es va simular un incendi amb explosió al garatge de l'edifici Sud del World Trade Center; i el mes de novembre un altre exercici pràctic va reproduir una fuga de gas natural líquid a la planta d'Enagas. En les dues ocasions han col·laborat diferents components dels grups d'actuació previstos en el Pla d'Emergència Interior (PEI).

Neteja viària, residus i jardineria

La neteja viària de les zones comunes i lliures del recinte portuari ha representat la inversió d'un total de 9.340 hores de personal, de les quals 3.372 hores corresponen a treball mecanitzat. El volum dels residus generats per l'activitat de bars i restaurants, així com de les instal·lacions i activitats de l'Autoritat Portuària ha arribat a les 2.475 tones de residus assimilables a sòlids urbans (RSU), quantitat molt similar a la recollida l'any 2006, ja que cal sumar-hi les 125 tones procedents de la neteja fina de les descàrregues de material sòlid a dojo a moll públic, que s'ha separat de la recollida general de residus. A aquestes quantitats cal afegir-hi la recollida selectiva de residus no especials (paper, vidre, ferralla, fusta...) i especials (piles, fluorescents, bateries...) que han representat 486,06 i 40,86 tones, respectivament.

Del total de 73 actuacions que han obligat a interrompre el servei ordinari de neteja viària, més d'un 90% correspon a avisos de la Policia Portuària que han necessitat la presència dels equips i mitjans de neteja, ja sigui per accidents de trànsit o per pèrdues de càrrega de camions en vials o esplanades.

Els treballs a les zones enjardinades del recinte portuari han generat 20.340 kg de residus vegetals, gestionats com a compostatge, als quals calen afegir 12.480 kg procedents de l'eliminació del bàlsam (*Carpobrotus edulis*) en certes zones del port. També en l'àmbit de la jardineria s'ha iniciat una campanya de detecció de la plaga de l'escarabat morrut de les palmeres (*Rhynchophorus ferrugineus*), amb resultats negatius durant l'exercici.

Qualitat de l'aire

L'estiu del 2007 s'ha produït un fet crucial per al desenvolupament de la vigilància de la contaminació atmosfèrica al port de

Barcelona: el govern de la Generalitat ha aprovat, amb el Decret 152/2007, un Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, associat a la declaració de zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, per als òxids de nitrogen i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. Aquest Pla d'actuació estableix 73 mesures encaminades a reduir les emissions d'aquests dos contaminants i fan referència als àmbits de la prevenció, el transport, la indústria, l'energia, el sector domèstic i les tasques de sensibilització. Les mesures concretes que afecten el port de Barcelona, inclòs en la Zona 1 de protecció especial, són: requeriments ambientals als camions de transport de contenidors P+; potenciació del transport ferroviari de mercaderies; renovació anticipada de la flota d'embarcacions de remolc i altres serveis interiors; subministrament elèctric a vaixells des de moll durant l'atracada; modificació de l'esquema de les taxes portuàries per introduir bonificacions per emissions atmosfèriques; millores en la manipulació de productes pulverulents a dojo; renovació de la maquinària auxiliar de càrrega i descàrrega de les terminals; estratègia per a la reducció de les emissions al recinte portuari.

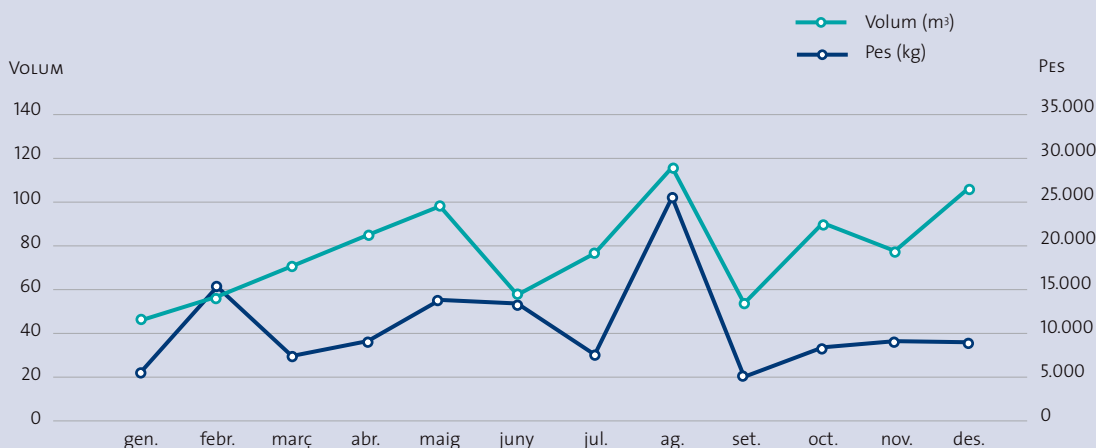
Així mateix, s'ha ampliat la xarxa meteorològica i de vigilància de la qualitat de l'aire amb una nova estació meteorològica automàtica situada al moll Contradic per a dur a terme el control de les operatives de sòlids a dojo.

Lluita contra la contaminació marina

El Servei de neteja de les aigües, format per tres embarcacions externes i dues pròpies de l'Autoritat Portuària de Barcelona ha recollit enguany de la superfície de les aigües 152,8 tones de residus flotants, amb



NETEJA DE LES AIGÜES 2007

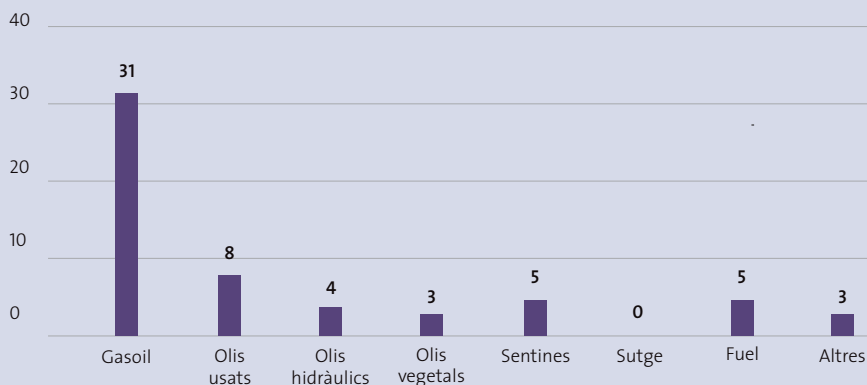


COMPOSICIÓ FLOTANTS RECOLLITS 2007



- Plàstics
38%
- Fustes
23%
- Orgànica
14%
- Altres
25%

CONTAMINACIÓ PER HIDROCARBURS 2007 (Nombre d'actuacions)



un volum de 830 m³. Diàriament s'han retirat una mitjana de 196 kg, dels quals un 38% han estat plàstics.

Paral·lelament s'han fet 59 actuacions en episodis de contaminació per hidrocarburs, més de la meitat de les quals corresponen a incidències amb gasoil, i s'han utilitzat 605 metres de barrera absorbent. A la majoria de casos la resposta ha estat oxigenar la superfície de l'aigua i en 18 ocasions s'ha recuperat el producte per aspiració. En total s'han recollit 13.575 kg d'hidrocarburs en fase lliure, que han estat gestionats com a residus.

725/2004) sobre la millora de la protecció dels ports, per tal de tenir-ne a punt la implantació total al llarg del 2008.

En l'apartat estrictament policial s'ha mantingut l'estratègia sobre intervencions en matèria de seguretat ciutadana i, administrativament, en les sancions i actes de decomissos per delictes contra la propietat intel·lectual i la venda ambulat a la zona del Port Vell. Com és habitual els recursos humans s'han vist reforçats a l'estiu per poder garantir els serveis necessaris que provoca l'augment del nombre d'usuaris a la zona pública i a les terminals de creuers.

Pel que fa al trànsit, la Policia Portuària ha augmentat els controls i la vigilància per evitar determinades conductes antireglementàries i ha incidit en el seguiment de les directrius del Servei Català de Trànsit i de les actuacions establertes en el Pla Català de Seguretat Viària, amb la realització de les campanyes d'ofensiva contra l'alcohol en la conducció i de controls d'ús de cinturó de seguretat i altres sistemes de retenció, com el casc. També cal destacar altres activitats com ara la tasca de suport per garantir els plans en les operacions de serveis portuaris del Departament d'Exploatació, en situacions d'emergència, incidències per vagues de transport, cues d'entrada a les terminals, acompanyaments, etc.

Un total de trenta dos nous agents s'han incorporat plenament a les tasques de la Policia Portuària en haver completat i superat els mesos de novembre i desembre el curs de formació bàsica a l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya. En el capítol relatiu a la formació continuada a l'Autoritat Portuària de Barcelona, destaquen els cursos d'homologació de documents oficials del Cos de Guardamolls, per la consecució dels procediments normalitzats de treball (PNT), sobre tacògraf digital, de prevenció de riscos laborals, d'implementació de Proatrans i de defensa personal.

SEGURETAT OPERATIVA

Policia Portuària

L'any 2007 ha estat de consolidació i desenvolupament en l'àmbit de la seguretat i la protecció al Port de Barcelona. Això s'ha constatat en la superació d'una sèrie d'auditories de seguretat: el mes d'octubre inspectors de la Unió Europea van emetre un dictamen positiu després de l'avaluació de les condicions de seguretat i protecció portuària implementades a les instal·lacions de l'Autoritat Portuària de Barcelona, el Centre de Control i determinades terminals; el mateix mes inspectors de la US Coast Guard van auditar les instal·lacions portuàries, i durant l'any diferents empreses de creuers i diferents governs han avaluat també els estàndards en aquesta matèria. El Pla de Qualitat de la Policia Portuària ha implicat igualment una auditoria duta a terme el mes de desembre.

Entre els fets més destacats de l'exercici cal assenyalar la signatura del conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat Portuària de Barcelona en matèria de mobilitat i convivència ciutadana dins el Port Vell, i la preparació de l'aplicació del Reial decret 1617/2007 (transposició de la Directiva europea



1.5.

Estratègia i desenvolupament

DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA DEL PORT

Durant el 2007 l'Autoritat Portuària de Barcelona ha continuat materialitzant la seva estratègia de creixement basada en l'extensió dels serveis portuaris i logístics en xarxa. La xarxa és el conjunt de centres de servei (terminals portuàries, zones logístiques, terminals marítimes interiors, terminals intermodals, *depots*...) desplegats al *hinterland* estratègic del Port - la Península Ibèrica, el sud de França, la resta d'Europa i el nord d'Àfrica- i estretament vinculats al Port a través de corredors de transport multimodals.

En els darrers anys l'Autoritat Portuària de Barcelona, a més de complir amb les funcions de *landlord port*, o port concessionari, ha sigut innovadora i pionera en la gestió del domini portuari i ha promogut projectes en els quals ha estat capaç d'involucrar la iniciativa privada. La Zona d'Activitats Logístiques, el Pla de Qualitat, la plataforma d'intercanvi documental i comerç electrònic PortIC, el finançament privat de la infraestructura i el Pla Estratègic, entre d'altres, són exemples d'actuacions que impulsen el negoci portuari i contribueixen a millorar la competitivitat dels clients.

En el desenvolupament de la xarxa del Port l'Autoritat Portuària de Barcelona exerceix, segons el cas, de promotora, constructora d'infraestructures o facilitadora de nous serveis. La seva participació



és subsidiària a la iniciativa privada, que és qui es compromet en negocis específics i s'encarrega de comercialitzar i prestar els serveis.

La terminal marítima de Saragossa

La terminal marítima de Saragossa (tmZ) suposa una oferta diferenciada de serveis logístics i de transport, que respon a tota classe de requeriments, i ajuda a resoldre els problemes de subministrament i de distribució de productes tant d'importació com d'exportació. Funciona com un operador neutral, de manera que qualsevol carregador o professional que utilitza el transport marítim pot planificar, organitzar i fer el seguiment de tots els moviments de la seva mercaderia durant el seu pas pel Port de Barcelona. L'activitat logística està separada en dos operadors, un gestiona la nau logística de 6.000 m2 situada al costat de la nau ferroviària i



l'altre, el *depot* de contenidors amb la terminal ferroviària.

L'any 2007 ha estat el de l'inici de l'activitat ferroviària a Saragossa. Després de l'aportació econòmica per a la construcció de la terminal ferroviària de contenidors tmZ, s'ha assegurat el corredor de transport entre el Port, el nord-oest i el centre de la península, a més d'aprofitar les sinergies entre aquestes àrees.

L'indicador més rellevant per mesurar l'activitat de tmZ, els moviments del dipòsit de contenidors, han registrat enguany un total de 25.782 TEU (inclosos tren i camió), amb 52 trens (26 entrades i 26 sortides) que han aportat 2.287 TEU. El servei ferroviari, iniciat el 13 de juny, ha hagut de reduir la seva freqüència ja que es va donar prioritat als de llarg recorregut a causa de les incidències del servei de rodalies de Barcelona. La terminal ferroviària confereix a la plataforma logística tmZ més accessibilitat i agilitat a l'entrada i sortida de mercaderies.

La terminal marítima de Tolosa

La implicació de CILSA en la gestió de la terminal marítima de Tolosa (tmT) ha començat a donar fruits el 2007 amb l'obtenció del permís per construir noves naus logístiques, que es preveu que comencin a estar disponibles el 2009. Igualment ha estat l'any de la creació del servei d'atenció directe d'informació per facilitar l'accés als serveis portuaris.

El Port de Barcelona ha entès que per accedir als mercats més potents i equilibrats de França —és a dir, Roine-Alps (Lió) i Aquitània, a més de París— cal posicionar-se prèviament al sud del país en dues ubicacions especialment avantatjoses: Tolosa i Perpinyà. D'altra banda, l'accés al centre d'Europa només és possible amb una presència rellevant a Roine-Alps. Per accedir, doncs, al país veí el "producte" Port de Barcelona ha d'estar integrat per un conjunt de prestacions específiques de serveis que els operadors del Port de Barcelona ofereixen als operadors i carregadors del mercat francès, així com una nova oferta d'infraestructures (terminals marítimes, ZAL i terminals de ferrocarrils) situada a prop d'aquests d'aquests usuaris, en punts clau de França.

L'estat de les implantacions que s'han considerat necessàries és el següent:

A la regió Migdia-Pirineus (Tolosa) es desenvolupa un terreny de 20 ha a Eurocentre, amb una ZAL de 80.000 m² de naus de lloguer i accés ferroviari.

A la regió de Llenguadoc-Rosselló hi ha un acord per desenvolupar una ZAL de 30 ha a Perpinyà, i una proposta de parti-

cipar en la societat pública per a l'explotació de la nova terminal ferroviària.

A la regió de Roine-Alps (Lió) s'han identificat tres ubicacions adequades a les necessitats.

El fet que el Port de Barcelona estigui posicionat a Perpinyà i a Tolosa li permet oferir "el port francès" i ajudar a fer possible la sortida de trens a Europa amb costos de gestió i de transport equivalents i, per tant, assumibles.

Port sec d'Azuqueca de Henares

El port sec d'Azuqueca de Henares, una de les apostes del Port de Barcelona per reforçar el seu accés al mercat del centre d'Espanya, és en un entorn privilegiat des del punt de vista logístic. Actua com a operador de la terminal ferroviària, d'un magatzem pel despatx duaner i d'un magatzem amb entrada de via per a operacions ferroviàries interiors. A part de dur a terme les operacions de consolidació i desconsolidació inherents a la seva activitat, el port sec també té per objecte l'estudi, el desenvolupament, la instal·lació, la comercialització, la gestió i l'explotació de terminals ferroviàries.

La participació del Port de Barcelona en la gestió d'aquest port sec es concreta en la representació de CILSA i de l'Autoritat Portuària de Barcelona en el Consell d'Administració. Pel que fa al servei, els trens amb el Port de Barcelona porten majoritàriament contenidors per a receptors situats al "corredor d'Henares", un tràfic que el 2007 va suposar 17.973 TEU. El servei es va iniciar el 2006, amb 2.793 TEU transportats.

Port sec de Madrid-Coslada

El port sec de Madrid-Coslada té com a objecte contribuir al creixement dels tràfics dels ports d'interès general participants en el projecte (com el Port de



Barcelona), mitjançant el desenvolupament d'iniciatives logístiques i la provisió d'espais i infraestructures intermodals per al foment del transport ferroviari entre aquests ports i l'àrea metropolitana de Madrid.

El tràfic entre Madrid-Coslada i el Port de Barcelona ha ascendit aquest exercici a 52.762,5 TEU, davant dels 43.083 TEU manipulats l'any anterior.

Corredors multimodals. La solució ferroviària

Quant als corredors multimodals de transport –que abasten tant les infraestructures com els serveis– l'Autoritat Portuària ha centrat les seves actuacions en l'àmbit ferroviari. D'una banda, per assegurar una bona connexió ferroviària amb Europa i la resta d'Espanya i, d'altra, per disposar d'una oferta ferroviària competitiva en els dos corredors terrestres peninsulars prioritaris, el corredor de l'Ebre i el que connecta Barcelona amb Madrid.

A final del 2007 el Ministeri de Foment va fer públic l'endarreriment de la connexió ferroviària entre Barcelona i la frontera francesa amb la nova línia d'alta velocitat, prevista per al 2009. El Port de Barcelona, tal com havia considerat en el seu Pla d'Accessibilitat Ferroviària i Viària, comptava poder utilitzar aquesta línia d'ample europeu i d'ús mixt per a passatgers i mercaderies i millorar la seva competitivitat en relació amb els mercats europeus.

Davant aquest retard, l'Autoritat Portuària de Barcelona i la Generalitat de Catalunya han proposat una solució transitòria per accelerar la disponibilitat de la connexió per al 2010 mitjançant la construcció d'un tercer carril a la via existent d'ample ibèric entre Girona i Figueres i la construcció de les corresponents connexions a la línia d'ample europeu ja construïda. Aquestes actuacions, accepta-

des pel Ministeri de Foment i que ja s'estan executant, permetran que el Port de Barcelona utilitzi la via d'ample europeu fins a Figueres i segueixi pel nou túnel transfronterer o l'actual línia per Portbou, per arribar, en ambdós casos, fins a Perpinyà. Quan això s'esdevingui, s'espera que a França el govern hagi resolt els actuals problemes de congestió ferroviària entre Perpinyà, Montpeller i Nimes.

Tanmateix, és conegut que a mitjà i llarg termini l'ús mixt d'aquesta via d'alta velocitat des del Port a la frontera francesa no tindrà capacitat suficient per encaminar els volums de tràfic previstos, tant pels usos del passatge com per les característiques mateixes de la via. La proposta de l'Autoritat Portuària de Barcelona, recollida al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya, és la creació d'una via exclusiva de mercaderies d'ample europeu, adossant a la doble via actual d'ample ibèric una altra via entre Mollet i Sant Celoni, mentre que al nord de Sant Celoni cal transformar una de les dues vies existents a l'ample europeu.

El futur de l'explotació ferroviària passa per l'especialització progressiva de la infraestructura als serveis que dona, de manera que solucions d'aquest sentit acabaran sent habituals. En aquest mateix sentit, l'Autoritat Portuària és membre actiu de l'associació FERRMED que té com a objectiu la promoció de l'eix ferroviari europeu per a mercaderies Mediterrani Occidental - Roine-Rin - Escandinàvia, entre Algesires i Estocolm. L'activitat de FERRMED el 2007 s'ha centrat en l'inici d'un estudi tècnic, socioeconòmic i d'oferta i demanda que inclou tota l'àrea d'influència de l'eix. Les conclusions han de servir perquè aquest gran eix sigui inclòs com a projecte prioritari en la propera revisió de la política europea de transports de la Comissió Europea.

La millora de la connectivitat ferroviària amb la resta de la Península ha estat una altra de les prioritats de l'Autoritat Portuària de Barcelona durant aquest exercici. Juntament amb CEDINSA –societat liderada per FCC i Caixa Catalunya– s'ha elaborat un estudi sobre les actuacions necessàries per permetre l'encaminament de composicions de trens de mercaderies de 750 metres de longitud en l'itinerari Barcelona-Madrid, des de la terminal ferroviària de Can Tunis fins al port sec d'Azuqueca d'Henares. En l'actualitat, per aquesta línia d'ample ibèric només poden circular trens d'una llargària màxima de 450 metres, més curts que els que circulen per la resta d'Europa i poc competitius, pel volum que poden trans-

portar, davant de l'alternativa de la carretera. Això ve provocat per la longitud de les vies d'apartador (PAET) que els trens de mercaderies utilitzen quan han de deixar passar els trens de passatgers; per aquest motiu una de les mesures sol·licitades per a l'estudi és l'adequació dels PAET d'aquest corredor.

Totes aquestes millores infraestructurals són necessàries però no suficients; perquè siguin útils cal assegurar l'organització i la promoció dels serveis ferroviaris al *hinterland*. Al corredor Barcelona-Madrid l'Autoritat Portuària ha participat com a promotora de negoci i facilitadora de la creació de nous serveis ferroviaris que prestaran les dues terminals de contenidors, TERCAT i TCB, entre Barcelona i el port sec d'Azuqueca de Henares. El rol facilitador de l'Autoritat Portuària ha derivat en l'acord signat entre els dos operadors portuaris i RENFE Operadora, mitjançant el qual les terminals es comprometen a comprar i ofertar uns trens determinats independentment del volum de càrrega que manipulin.

En aquest corredor, tmZ podrà funcionar com a terminal intermèdia i augmentar-ne l'eficiència, ja que els operadors la poden utilitzar per completar trens, situar contenidors buits, etc. El nou compromís de servei i el suport d'instal·lacions de tmZ resultaran en una oferta fiable i competitiva davant la carretera en els corredors de l'Ebre i amb Madrid, fonamentals per a l'ampliació del *hinterland* del Port de Barcelona

L'enfocament estratègic de la xarxa del port és la resposta de l'Autoritat Portuària de Barcelona per afrontar les exigències de mercat i avançar cap a l'objectiu estratègic de convertir el Port en un gran centre de distribució, concentració i logística de càrregues del Mediterrani. El *foreland* o mercats exteriors prioritaris també són un element important d'aquesta visió, per això l'Autoritat Portuària ha continuat amb el desenvolupament de projectes internacionals i aliances estratègiques amb ports situats a Amèrica Llatina, la Mediterrània i l'Orient Llunyà.

Formació en Gestió Portuària

La formació en Gestió Portuària és una de les eines per establir i enfortir vincles amb ports del *foreland* estratègic i trobar possibles vies de col·laboració. El 2007 el Port de Barcelona ha fet tres accions formatives d'aquest tipus.

Amb la participació i col·laboració econòmica de l'Institut Europeu de la Mediterrània (IEMED) el mes de maig s'ha fet el curs per a estudiants de Comerç i Trans-





port Internacional de l'Acadèmia Àrab de Ciència i Tecnologia d'Alexandria (Egipte). Aquest curs es duu a terme anualment des del 1997 i en l'edició present ha comptat amb l'assistència de 32 estudiants i 6 professors provinents, entre d'altres, d'Etiòpia, Kenya, Sud-àfrica, Sudan, Tanzània i Uganda. El mes de novembre el Seminari en Gestió Portuària dirigit a tècnics i directius de ports llatinoamericans ha aplegat 25 participants de països com Argentina, Veneçuela i Mèxic. La tercera acció formativa ha estat el seminari per a tècnics del port de Tessalònica (Grècia) celebrat el desembre, amb l'assistència de 33 participants, i fruit de l'acord de col·laboració signat amb l'Institut Interbalcànic d'Administració Pública.

D'altra banda, el Port de Barcelona patrocina la càtedra de logística de la China Europe International Business School (CEIBS), ubicada a Xangai i considerada com la primera escola de negocis de la Xina i una de les 11 primeres del món. La col·laboració del Port té com a objectiu la realització d'estudis relacionats amb la gestió, el funcionament i les pràctiques d'innovació de la cadena de subministrament (*supply chain management*) en els fluxos de comerç entre Àsia i Europa, tenint en compte que el 60% d'aquest comerç es genera amb la Xina i que els mercats asiàtics constitueixen el principal *foreland* del port barceloní.

Presència a organitzacions internacionals

Una part important de l'estratègia internacional del Port és la seva posició activa en les organitzacions mundials més importants dedicades a promoure mesures i projectes que dinamitzin l'intercanvi de mercaderies, per aconseguir un comerç internacional més àgil i que aprofiti al màxim les noves tecnologies.

En aquest sentit, el Port ha mantingut la presidència del Comitè de Facilitació del Comerç i Port Community Systems (Com-

mittee on Trade Facilitation and Port Community Systems) dins de l'Organització Internacional de Ports (Internacional Association of Ports and Harbors, IAPH), i la participació en nom de la IAPH a l'Organització Mundial de Duanes (World Customs Organisation). A més, manté una presència activa en el Centre de Nacions Unides per a la Facilitació del Comerç i el Comerç Electrònic (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, UN/CEFACT) com a representant de la IAPH, i participa en el Comitè de Transports de l'Organització Europea de Ports (European Sea Ports Organisation, ESPO).

Entre els nombrosos actes i esdeveniments internacionals del sector portuari i logístic en què el Port de Barcelona ha intervingut durant el 2007 destaca la participació al TOC Àsia 2007, en representació de l'Associació INTERMED que agrupa els ports de Barcelona, Marsella i Gènova.

DIRECCIÓ DE DESENVOLUPAMENT DE NEGOCI

La Direcció de Desenvolupament de Negoci (DDN) actua com a interlocutor dels usuaris i clients del Port de Barcelona davant la Comunitat Logística i Portuària, amb el desenvolupament d'accions en matèria d'atenció al client, gestió de la informació, promoció i difusió, i a través de la realització de cursos de formació.

Aquest conjunt d'activitats s'estructura en programes, projectes i serveis l'objectiu final dels quals és conjugar el creixement sostenible, responsable i respectuós del negoci portuari amb els interessos de les empreses que hi participen.

Processos de millora

A través del Servei d'Atenció al Client (SAC) s'atenen, es gestionen i es responen les sol·licituds, les consultes, els suggeriments, les queixes o les reclamacions dels usuaris del port, fet que permet traslladar

les seves necessitats a la resta del sector i donar valor afegit al pas de les mercaderies. A partir de l'anàlisi i gestió de la informació rebuda per aquesta via, tant individual com de conjunt, el SAC intenta detectar els punts dèbils de cada operació i servei, així com del sector en general, per traslladar-los als fòrums adequats. A continuació fa també un seguiment sobre l'aplicació de les mesures necessàries per minimitzar la insatisfacció d'usuaris o operadors, corregir-ne les causes i afavorir la readaptació del servei.

El SAC ha realitzat el 2007 un total de 323 registres, enfront dels 349 de l'any anterior, dels quals 156 han estat reclamacions i 167 consultes. El tipus de consulta més destacat ha estat sobre conceptes tarifaris (74), i les reclamacions més freqüents, sobre inspeccions de mercaderia (59). La importació i els exportadors han estat el sector d'activitat que ha fet més consultes (91).

La DDN ha mantingut la seva aposta per ajudar clients i usuaris del Port de Barcelona a aconseguir el màxim nivell de professionalitat i d'especialització, oferint cursos cada cop més ajustats a les seves necessitats dins del marc del projecte Formar. L'encert d'aquesta aposta es reflecteix en què els alumnes han valorat amb 4,4 punts sobre 5 la formació impartida el 2007. El curs estrella de l'any ha estat el de Crèdit documentari i les UCP600, amb una assistència de més de 400 professionals repartits en quatre sessions. Organitzat conjuntament amb el Banc de Sabadell, ha tingut com a principal objectiu presentar les noves regles i usos per als crèdits documentaris que van entrar en vigor l'1 de juliol del 2007.

Short Sea Shipping

Des que va iniciar la seva activitat el setembre de 2006 han passat pels cursos de l'Escola Europea de Short Sea Shipping un total de 804 estudiants de 33 nacionalitats diferents distribuïts en les tres moda-



litats de cursos GLOSS, AVTORITAS i NUMINA. Les classes han estat impartides en anglès, francès, castellà i català.

Del curs GLOSS s'han fet 9 edicions, amb un total de 539 participants. A petició dels ports i dels centres de promoció del *short sea shipping*, s'han celebrat edicions específiques dedicades a una zona concreta -com Cartagena o Castelló i els seus rerepaïsos respectius - o a un país, com Portugal. També s'han realitzat edicions monogràfiques per als membres integrants de grups de professionals del negoci marítim, cas de West Mos i Medcruise. Quant als cursos AVTORITAS i NUMINA, destaca la participació de 14 centres de formació d'Espanya i França en un total de 5 cursos que han sumat 265 assistents.

Transport terrestre

En col·laboració amb el Consell d'Usuaris del Transport, la DDN ha posat en marxa el 2007 el Projecte Mercuri, amb l'objectiu de millorar la qualitat del transport per carretera entre els carregadors i les instal·lacions portuàries. Aquest projecte parteix de l'anàlisi de la situació actual per definir i impulsar alternatives en la gestió del transport per carretera vinculat al Port de Barcelona, amb la millora de la seva accessibilitat i dels serveis portuaris.

Les cinc àrees de millora en les quals es focalitza el Projecte Mercuri són: reduir la congestió en els accessos viaris; augmentar la rotació dels transportistes; reduir els colls d'ampolla en la recepció dels contenidors; millorar la qualitat de servei logístic ofert als carregadors, i contenir les despeses del transport.

El Fòrum del Transport Terrestre (FTT), l'entorn de diàleg del projecte Proatrans en el qual participen representants de la Comunitat Logística i Portuària, ha continuat celebrant les seves reunions segons el calendari previst. En aquestes reunions s'aborden les qüestions susceptibles de millora dins del sector terrestre de merca-

deries del Port de Barcelona i enguany s'han traduït en la posada en marxa de dos nous projectes: el desenvolupament d'un pla de qualitat dels serveis al transport i el desenvolupament d'una nova normativa mediambiental que reguli les emissions de NoX a l'entorn portuari.

En el marc de Proatrans, un altre projecte que continua vigent i en constant evolució és el pla de formació Transformar, vinculat al FTT com a òrgan impulsor de la modernització del sector i el seu avançament cap a un nou model de transport. Transformar compta amb la col·laboració de les associacions ALTC i TRANSCONT, de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya i l'Autoritat Portuària de Barcelona. Dins d'aquest pla de formació s'ha dissenyat el Màster de Gestió d'Empreses de Transport Terrestre del Port de Barcelona, dirigit a empresaris del sector del transport de contenidors, en el qual participen experts en logística i formació de la Fundació ICIL i l'APB. Altres cursos duts a terme durant l'any 2007 han estat el d'Obtenció d'ADR, Renovació d'ADR i Funcionament del tacògraf digital.

Des del punt de vista divulgatiu del projecte s'han editat els números 4 i 5 de la revista Proatrans, en els quals es pot fer el seguiment de tots els projectes mencionats i els avantatges i requisits específics per a cadascun d'ells. Aquesta revista es dirigeix a totes les empreses i conductors registrats en el SICTT, així com els col·lectius relacionats amb el projecte.

Difusió i promoció

En l'àmbit de la difusió la DDN disposa de dues eines clau: el butlletí electrònic CCLINK i la web. El CCLINK, que el 2007 ha celebrat el seu quart any d'existència, s'adreça especialment a receptors i expedidors de mercaderia i a persones i/o empreses que mantenen relació amb el Port de Barcelona. En les últimes edicions s'han tractat com a temes principals: Madrid i la zona centre i la seva relació amb el Port de Barcelona, el creixent imperi econòmic de la Xina, el comerç internacional de cafè i les mercaderies perilloses.

El DDN ha col·laborat amb altres departaments en el disseny i els continguts de la nova pàgina web de l'Autoritat Portuària de Barcelona. A partir d'un exhaustiu estudi de mercat, i dels suggeriments i comentaris rebuts dels usuaris s'ha pensat en una presentació de continguts més accessible i funcional, que faciliti l'accés a la informació relacionada amb l'Autoritat Portuària i, en general, amb el Port de Barcelona.



1.6.

CENTRE INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

CILSA, la societat que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona (ZAL), ha continuat l'any 2007 el procés d'expansió i desenvolupament a les 143 hectàrees de la seva àrea del Prat del Llobregat. Ja hi ha disset clients instal·lats a la ZAL Prat, que té comercialitzat el 52% del territori; pel que fa a la resta del territori -en construcció o negociacions- el 30% està reservat i només en queda disponible el 18%. La finalització d'aquesta segona fase de la ZAL coincidirà amb la posada en marxa de la nova terminal de contenidors del Port de Barcelona.

Durant el 2007 les obres previstes d'urbanització de la ZAL Prat han conclòs favorablement, i només ha quedat pendent un vial per al 2008. S'han construït i entregat tres naus, amb la previsió de lliurament de tres naus més en els primers mesos del 2008.

La ZAL té la missió d'ajudar el Port de Barcelona a créixer i convertir-se en el primer *hub* logístic euromediterrani. Les seves bases són una ubicació estratègica, que permet distribuir la mercaderia eficaçment cap als mercats de la Península Ibèrica, el sud de França, Itàlia, i el nord d'Àfrica, i una oferta immobiliària flexible i de qualitat. Així ho han entès els clients de la ZAL, sòlides empreses nacionals i internacionals que en un 45,65% dels casos es dediquen a serveis a la logística, un

28,26% són operadors logístics, un 18,48% són transitaris, un 5,43% són distribuïdors i un 2,12% són importadors i exportadors. L'activitat total d'aquestes empreses suposa un moviment de dos milions i mig de tones de mercaderies anuals, amb un 35% d'origen o final marítim.

D'altra banda, la gamma de serveis que la ZAL ofereix a les empreses instal·lades comprèn vigilància les 24 hores, tecnologies de la informació (TIC) de darrera generació, la guarderia Simphonie, una zona esportiva i un edifici d'oficines, el Service Center, amb una ampla oferta complementària: galeria comercial, restaurants, centre de formació i reunions, etc. A més, per als seus diferents tipus de clients la ZAL genera paquets de serveis específics.

CILSA té la voluntat de generar sinergies entre els diferents operadors i aconseguir economies d'escala amb la gestió de diversos serveis comuns. Els projectes que CILSA desenvolupa es fonamenten en la sostenibilitat i per això s'emmarquen en la responsabilitat social corporativa (RSC).

ILI Logística Internacional

ILI Logística Internacional desenvolupa la seva activitat en dos àmbits d'actuació: la formació i la consultoria. A part d'altres treballs habituals de realització d'estudis d'àmbit logístic, l'activitat de consultoria d'ILI l'any 2007 s'ha centrat en tres eixos fonamentals. Per una part, ha consolidat i potenciat l'estratègia iniciada l'any 2006 orientada a involucrar-se activament en els



projectes més enllà dels estudis estratègics inicials i de viabilitat. En aquest sentit, l'ILI ha iniciat a Colòmbia l'assessorament a un grup d'empresaris privats en la posada en marxa d'una zona logística, que es tradueix en el suport en el desenvolupament i la gestió del projecte. A la Xina ha seguit participant en el procés per arribar a un acord de gestió per a una plataforma logística a Nanjing.

Per una altra part, l'ILI ha continuat donant suport a CILSA en la seva estratègia d'expansió internacional al Marroc, amb la conclusió dels estudis començats el 2006 sobre Casablanca i Tangermed, i al sud de França amb l'inici dels estudis sobre nous emplaçaments a la regió del Llenguadoc-Rosselló.

Com a tercer eix en aquest àmbit cal mencionar la integració de l'ILI en un consorci europeu en el qual participen socis francesos, italians i grecs, per dur a terme un estudi orientat a desenvolupar instruments estratègics i operatius que potencien el transport intermodal en l'àrea del Mediterrani Occidental. Aquest projecte, denominat MEDIGATE, no únicament generarà recomanacions específiques sinó que preveu també la seva validació i contrast en una prova pilot que es dissenyarà per a aquest objectiu. A més, i a fi de facilitar la difusió dels seus resultats, es dissenyaran eines específiques de promoció i formació a diferents nivells i per a diversos col·lectius.

En el vessant formatiu l'ILI ha realitzat un gran nombre d'accions amb el suport o la col·laboració de diferents entitats i organitzacions: cursos sobre gestió del transport i de la logística, subvencionats pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Cata-

lunya; un total de 19 cursos realitzats en seus de la Cambra de Comerç de Barcelona en els àmbits de gestió d'estocs i inventaris, de compres, de magatzems i de producció; una nova edició del Màster ILI-UAO-Anahuac del Sur, amb la impartició d'un mòdul a Barcelona; dos edicions (gener i setembre 2007) del Màster ILI-UAO en Logística i Comerç Internacional, i la segona edició del Màster Logística Integral Internacional ILI-UAO-Institut Balmaes (Girona).

Pel que fa a convenis i col·laboracions, l'ILI s'ha convertit en *partner* i patrocinador de l'Escola Europea de Short Sea Shipping, fet que ha afavorit que els alumnes dels programes màster de l'ILI hagin participat també en cursos de l'Escola Europea de Short Sea Shipping. A més, s'han signat convenis de col·laboració amb el Màster de Logística On Line d'ECA Formació i de convalidació de titulacions amb ILI-UAO-Anahuac del Sur. L'ILI ha impartit formació i ha ofert conferències a l'Uruguai, l'Argentina, la República Dominicana, l'Equador, i a les ciutats de Lima, Barcelona, Madrid, Oviedo, Girona i Manresa, i més de 1.500 alumnes ja han passat per les seves aules.

Fundació CARES

La Fundació Cares (Centres d'Alt Rendiment Empresarial i Social) és una entitat creada per a la inserció laboral de col·lectius discapacitats i en risc d'exclusió, a través d'operacions principalment de suport logístic i productiu per a d'altres empreses. Els patrons de la fundació són CILSA (societat participada per APB), CTC Enginyeria Dedicada, ADES (Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social), Prosegur i Concatel.





L'any 2007 s'han acabat les obres d'ampliació de les instal·lacions a la ZAL BCN, que totalitzen uns espais propis de 3.200 m2. Dins i fora de la ZAL Cares ha gestionat 12.000 m2 d'instal·lacions i ha generat 5,2 milions d'euros, un 14,8% més que l'any anterior, i un excedent positiu de 137.000 euros, segons les dades provisionals pendents de tancament.

La Fundació ha finalitzat l'exercici amb 143 llocs de treball (137 de mitjana, que representen un 11% de creixement) i 7 a l'empresa d'inserció Codec, que depèn de l'entitat. Entre el personal amb discapacitat de l'entitat hi ha un 53% de retard mental, un 17% de malaltia mental, un 24% de discapacitat física i un 6% de discapacitat sensorial.

Quant a l'activitat, cal destacar l'entrada de nous projectes d'emalatge i assemblatge. Enguany s'han dut a terme principalment activitats de suport logístic com ara emmagatzematge, manipulacions per a embalatge i logística inversa, així com de suport productiu, com és el cas dels assemblatges. En l'àmbit de la promoció, Cares ha estat un any més present al SIL juntament amb l'APB i CILSA, i ha posat en marxa el web renovat www.fundacioncares.com. D'altra banda, durant l'exercici s'ha fet un estudi de mercat per tal d'enfocar els nous objectius d'activitat de la fundació.

Pel que fa a la formació per a comandaments s'han desenvolupat els següents cursos: Gestió i Intervenció en Serveis Socials, Tutel·la, Postgrau d'Higiene Industrial, Decret per a la Millora del Creixement i l'Ocupació, Absentisme, MTM-2 (Mètodes i Temps), Investigació d'Accidents i Comunicats de Risc, Curs de Sensibilitat en Lluita contra Incendis (pràctica), Prevenció de Riscos, Ofimàtica, i Portal Web. Per als operaris s'han ofert cursos de carreters, manipuladors d'aliments, transpalet elèctric, polivalència en

llocs de treball i mesures d'emergència.

Com a accions socials, la fundació ha dut a terme xerrades sobre oci i esport per als pares; ha consolidat el Club Esportiu Fundació Cares amb l'equip de futbol sala, on juguen 11 persones a la Lliga catalana, 2a divisió, grup B, de l'Acell (Federació Catalana d'Esports per a Disminuïts Psíquics); ha editat trimestralment la revista interna de l'entitat, i ha participat en el desenvolupament de la Fundació Logística Justa i en el patronat de FUSEAT, entitat per tutelar persones discapacitades psíquiques sense pares.

Fundació Logística Justa

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

Per a això s'han plantejat afavorir l'accés de productes de comerç just i economia social dels països més desfavorits al mercat espanyol i europeu, amb l'optimització de la cadena de valor; facilitar l'enviament d'excedents dels mercats occidentals als països amb més carències; donar suport a les entitats de comerç internacional i ajuda humanitària per millorar la seva gestió logística i les tasques de resposta immediata en casos de catàstrofes humanitàries o naturals, i sensibilitzar el món empresarial, especialment dins de l'àmbit logístic i portuari, de la necessitat de la implantació de polítiques de responsabilitat social corporativa (RSC).

El Patronat de la Fundació Logística Justa està format per l'organització Global Humanitaria, la Fundació Cares, CTC Ingenieria Dedicada, ADES Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social,



Fundació Seur i Fundació SEMG Solidaria. El Port de Barcelona manté un conveni de col·laboració amb Logística Justa des dels seus inicis.

Cooperació internacional i trading

- Durant l'any 2007 la Fundació ha coordinat o ha participat en les següents activitats de cooperació internacional:
- Enviament d'un contenidor d'ajuda humanitària de l'Ajuntament de Barcelona amb material sanitari per als hospitals de Beirut (Líban).
- Enviament de material d'ajuda humanitària del Rotary d'Alacant, en col·laboració amb la Fundació Seur, a la República Democràtica del Congo.
- Enviament de dos contenidors amb material didàctic de Fundació Seur a Hondures.
- Enviament d'un contenidor de Fundació SEMG Solidària amb material sanitari a Nicaragua.
- Enviament d'un contenidor de l'associació FISC Aragón amb material d'ajuda humanitària a Nicaragua.
- Enviament d'un contenidor de l'associació FAPCI amb material escolar i didàctic a Callao (Perú).
- Suport en l'enviament de dos contenidors de la Fundació Educació sense Fronteres amb material escolar a Nicaragua i Guatemala.

A més de continuar col·laborant amb entitats de l'Índia, Bangladesh, Xile i Brasil, la Fundació ha incorporat nous proveïdors per a les seves activitats de *trading* –importació, distribució i comercialització de productes solidaris i d'economia social– fet que li ha permès ampliar el seu catàleg. Entre els nous productors amb els quals ha començat a treballar hi ha les iniciatives següents:

Una cooperativa de dones de Ciutat del Cap (Sud-àfrica) que elabora un vi molt artesanal i dóna formació i capacitat.

Diverses cooperatives de comerç social a Colòmbia, indígenes gairebé tots, amb productes artesanals molt variats i de gran creativitat.

L'Associació de Productors Artesans de Katmandú (Nepal), que ha desenvolupat un model nou d'autogestió que, després d'una àmplia formació, permet a les dones confeccionar des de casa seva, amb la consegüent millora de la conciliació familiar.

L'Associació Núcleo Cultural A, d'Asunción (Paraguai), és una entitat que treballa amb artesanes indígenes guaranis del Chaco, a les quals capacita.

Consultoria i Promoció

Dins de l'ampliació del marc d'activitats de Logística Justa s'ha de destacar la implementació de l'àrea de consultoria en matèria de responsabilitat social corporativa (RSC) i la incorporació d'una responsable amb ampli bagatge en l'àmbit privat i públic. Durant l'exercici s'han desenvolupat treballs de consultoria per a Montes de Cijara, entitat per al desenvolupament de parcs sostenibles, i per a CILSA, amb la seva memòria social de RSC. També s'ha firmat el conveni de col·laboració amb l'Autoritat Portuària de Barcelona per al desenvolupament de la implantació de la seva estratègia de RSC i l'elaboració de la memòria social durant els dos pròxims anys. A més, Logística Justa forma part de la Comissió de l'Autoritat Portuària de Barcelona per al desenvolupament de la RSC a la Comunitat Logística Portuària.

En l'àmbit de la promoció, la Fundació ha elaborat un nou web corporatiu, ha estat present al Saló Internacional de la Logística de Barcelona, SIL, i els seus representants han participat com a ponents a la Taula Rodona Llatinoamericana del Congrés de la Societat Espanyola de Medicina General, celebrat a Salamanca.

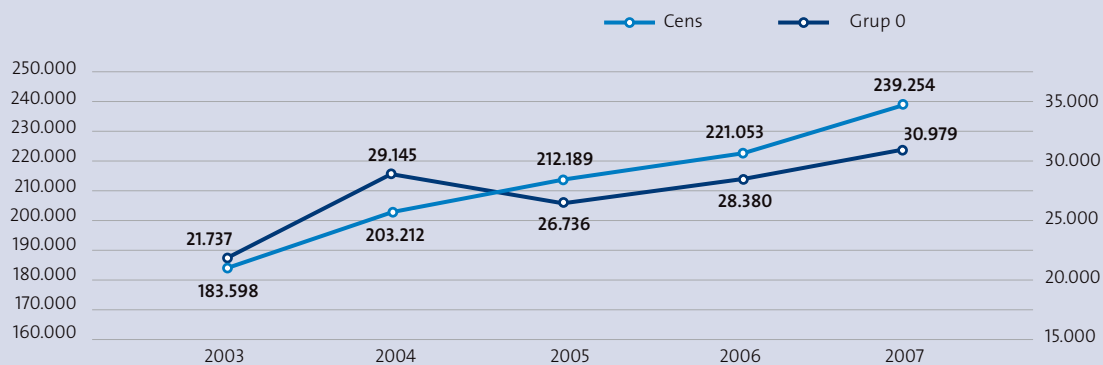


ESTIBARNA

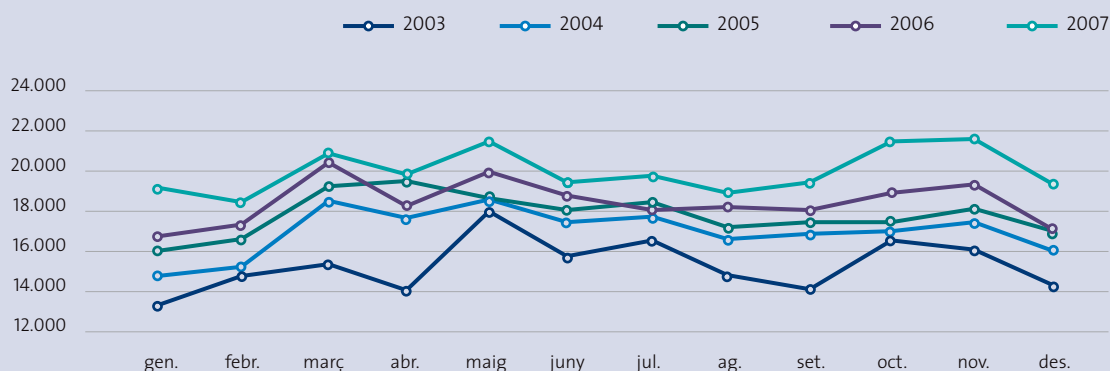
La Societat d'Estiba del Port de Barcelona, Estibarna, S.A., ha realitzat durant el 2007 un total de 239.254 jornals de cens, un 8,23% més respecte de l'any anterior. El Grup 0 va tancar l'exercici amb un total 30.979 jornals treballats, que suposen un increment del 9,16% respecte del 2006.

La distribució anual del total de jornals realitzats per cens segueix un patró similar al d'exercicis precedents, tal com reflecteix la gràfica. Destaca el fet que en tres ocasions -els mesos de maig, octubre i novembre- s'han superat els 21.000 jornals mensuals.

EVOLUCIÓ TOTAL DELS JORNALS 2003-2007



EVOLUCIÓ MENSUAL DELS JORNALS 2003-2007



A 31 de desembre de 2007 la plantilla de cens s'ha situat en 902 treballadors, 79 més que l'any anterior, amb increments en els grups II i IV.

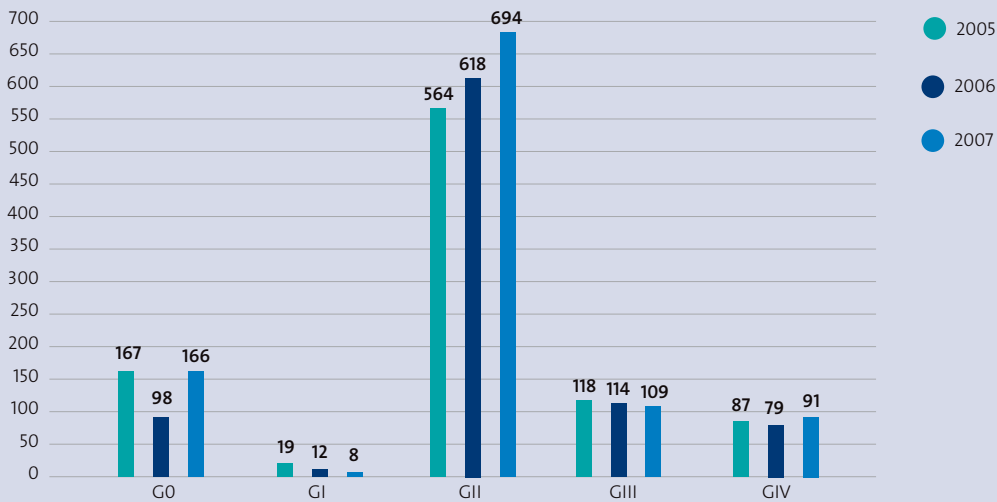
D'altra banda, el Grup 0 ha registrat a

finals d'any un total de 166 treballadors. Els moviments que s'han produït en la plantilla durant l'exercici i l'evolució dels tres darrers anys es mostren en el quadre i la gràfica adjunts.

MOVIMENT DE PLANTILLA 2007 (En nombre de persones)

PLANTILLA	Grup I	Grup II	Grup III	Grup IV	Total Cens	Grup 0	TOTAL
1-gener-2007	12	618	114	79	823	98	921
Total altes	0	104	0	20	124	173	297
Total baixes	4	28	5	8	45	105	150
31-desembre-2007	8	694	109	91	902	166	1068

PLANTILLA PER GRUPS 2005-2007



El grau de cobertura del servei, que s'indica a través del percentatge de mans servides, ha estat d'una mitjana del 97,6%. La gràfica d'evolució mensual mostra una punta de cobertura màxima del 99,1% el maig, i una mínima del 96,1% l'octubre. Els percentatges estan referits per a un total de 35.248 equips de treball servits sobre 36.121 equips de treball sol·licitats l'any 2007 (33.271 i 34.242, respectivament per a l'any 2006).

Formació

En l'àmbit de la formació, cal destacar que durant l'any 2007 s'han reprès les incorporacions de personal de Grup o, fet que ha comportat l'entrada a l'empresa d'un nombre important de treballadors nous després d'un període extens de formació inicial. D'altra banda, s'ha consolidat i ampliat la formació de primeres especialitats, així com de diversos reciclatges i promocions internes a altres grups professionals.

En aquest sentit cal destacar l'acabament d'una promoció interna de nous encarregats, en la qual han

participat 12 alumnes. Aquests han rebut 216 hores de formació teòrica així com diversos períodes de formació pràctica treballant en totes les empreses estibadores i en les operatives que aquestes desenvolupen. També s'ha posat en marxa un projecte de formació destinat a preparar 140 capatassos alternatius, amb la perspectiva que una part d'ells pugui completar la seva formació i passar en el futur al Grup Professional IV, ja de forma definitiva. D'aquesta manera s'ha aconseguit fer front a les puntes de treball en què l'operativa diària demana la presència de personal que pugui desenvolupar les tasques de capatàs. Aquest pla de formació estableix inicialment uns mòduls de 40 hores, de les quals ja han cursat un 60%; la resta s'impartirà al llarg del primer quadrimestre de l'any 2008.

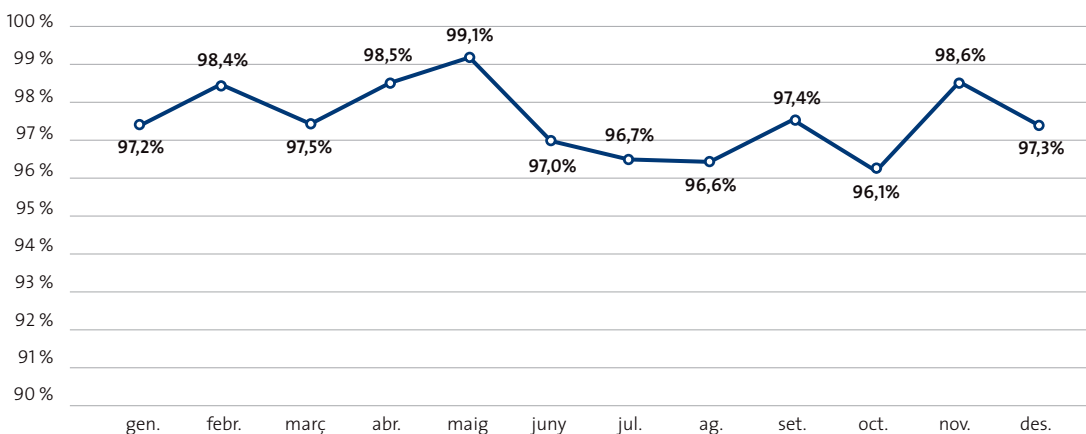
El Centre de Formació Portuària ha continuat donant suport a l'àmbit més acadèmic de la formació, amb 1.075 hores i 164 accions formatives de diversa temàtica. Paral·lelament, el Centre de Formació Gregal ha continuat cedint les

seves instal·lacions a diversos col·lectius del sector perquè puguin desenvolupar les seves tasques formatives respectives, que s'han traduït en 1.580 hores, repartides en 116 accions diverses.

L'any 2007 s'han fet les auditories externes de seguiment per a les certificacions d'Organització i Planificació del Personal Portuari i de Processos Operatius del Sector de l'Estiba al Port de Barcelona. Durant el desenvolupament no hi ha hagut no conformitats, i totes han conclòs de forma satisfactòria.



MANS SERVIDES (En percentatge sobre el total demandat)





PORT VELL, EL PORT-CIUTAT

Amb una situació única a Barcelona, el Port Vell ha demostrat que la convivència de les activitats lúdiques, la cultura, els negocis, els esports, la pesca professional i la reparació d'embarcacions avui dia no només és factible, sinó necessària per a la creació de sinergies. Gràcies a l'esforç de les empreses concessionàries i a la voluntat del Port de Barcelona per millorar, invertir i donar suport a iniciatives, els molls del Port Vell - històricament dedicats a usos industrials- s'han consolidat com a espais oberts a la ciutat i amb una oferta d'activitats ben diversa.

El molls de Bosch i Alsina i la Barceloneta, el Portal de la Pau, el moll del Dipòsit, i la plaça del Mar són espais molt apreciats tant pel ciutadà i pel turista, que hi troben una oferta eclèctica i sempre canviant, com per empreses i institucions que els escullen com a escenari per a les seves accions promocionals. A més d'activitats temporals ja habituals –com La Fira del Vi i el Cava, el Circ Raluy, Firagran, el *pit lane* de BMW durant el Gran Premi de Fòrmula 1 de Montmeló, i diverses regates de renom- el 2007 dos esdeveniments excepcionals han contribuït a difondre el carisma i la innovadora imatge del Port Vell, del Port de Barcelona i de la ciutat. Un d'aquests ha estat la Barcelona World Race, primera edició d'una regata de volta al món sense escales amb dos tripulants, que ha portat implícites actuacions de foment de l'esport i l'aventura, programes pedagògics, i investigació nàutica i marítima. La regata va sortir

del moll de Bosch i Alsina el mes de novembre amb el marc excepcional de la mostra flotant internacional del Saló Nàutic.

Per altra part, el mes de juliol el director de cinema Woody Allen va iniciar a Barcelona el rodatge de la seva última pel·lícula, en escenaris que precisaven de la implicació dels espais del Port Vell i el seu suport organitzatiu. El primer dia, el 9 de juliol, el rodatge es va desenvolupar fins a primera hora de la tarda a la terrassa del Restaurant Barceloneta amb un equip d'una trentena de persones. A continuació es van rodar escenes de la posta de sol a les platges de Sant Sebastià i Sant Miquel, amb l'actriu Scarlett Johanson com a protagonista dels plànols. Aquestes localitzacions van implicar una gestió de coordinació entre el Port de Barcelona, Barcelona-Catalunya Film Comission, Parcs i Jardins i el barri de la Barceloneta, a més del restaurant Marina Port Vell i d'efectius de la Policia Portuària, Guardia Urbana i Mossos d'Esquadra. Durant el següent dia de treball, centrat a les Rambles i al passeig Colom, el moll de Bosch i Alsina es va convertir en un campament de rodatge amb les caravanes de les actrius Penélope Cruz i Scarlett Johanson i les de maquillatge, vestuari, *caterings* i altres vehicles tècnics. La coordinació de les forces de seguretat implicades va permetre un bon desenvolupament de les tasques previstes i una certa privacitat.

En l'àmbit cultural, a part de les referències obligades de cada any al Museu Marítim i el Museu d'Història de Catalunya, un altre acte destacat ha anat a càrrec del Liceu de Barcelona. Aquesta institució, amb la col·laboració del barri de la Barceloneta, ha aprofitat la cultura operística al públic amb la celebració



DADES PORT VELL ANY 2007

Club Natació Barcelona	8.682 socis
Museu d'Història de Catalunya	263.864 visitants
Marina Port Vell	1.598 vaixells amarrats de 6 m a 130 m
Club Natació Atlètic Barceloneta	12.244 socis 610.000 accessos
Las Golondrinas	302.401 passatgers
Imax Port Vell	541.762 espectadors
L'Aquàrium de Barcelona	1.626.068 visitants
Maremagnum	13 milions de visitants

d'un concert retransmès en directe des de la plaça del Mar. A més, el 2007 el Port de Barcelona, el Consorci de les Drassanes i el Consorci El Far han unit esforços entorn d'una sèrie de projectes vinculats a les activitats relacionades amb el mar i als plans pedagògics. Aquests projectes tenen com a finalitat principal la difusió i la preservació dels valors presents i passats de la cultura marítima, alhora que afavoreixen un nou plantejament de les relacions entre la societat civil i el món marítim.

El Port Vell té una situació present ben consolidada, però també un gran futur que inclou noves activitats i la reconversió i adaptació d'espais i concessions. Sobre la taula hi ha una sèrie de projectes nous que dotaran aquest espai d'un vigor sorprenent i l'acabaran de congraciari amb la ciutat. D'una banda es planteja obrir al públic l'àrea dels molls de Pescadors i del Relotge, amb l'objectiu de generar nova activitat que beneficiï el sector pesquer i el barri de la Barceloneta. D'altra banda, als espais generats per la Nova Bocana hi ha projectats un hotel i un centre de negocis, a més de nous espais públics que respiraran aires marítims d'aquí a uns anys. Aquestes actuacions contribueixen a construir un nou concepte de Port Vell i completaran en els propers anys l'oferta del port ciutadà.

Aquest conjunt d'activitats -que inclou també l'oferta turística i de negocis del World Trade Center Barcelona- ha propiciat que cada any 16 milions de persones visitin el Port Vell.

La seva nova orientació i la implicació de les empreses concessionàries, veritables "motors" del Port Vell, afavoreixen que les visites a aquests espais siguin cada cop qualitativament millors i, sobretot, es fidelitzin.

WORLD TRADE CENTER BARCELONA

El WTC Barcelona ha estat de nou durant el 2007 un dels centres de referència del món dels negocis a Catalunya. L'operació immobiliària més destacada ha estat la decisió de l'Autoritat Portuària de Barcelona de traslladar les seves oficines a aquest complex. Enguany ja han materialitzat la seva instal·lació al WTCB empreses com Tanatex Chemicals, Intas Pharmaceuticals, Real Estate Advisory Group, Cent Degres Pulp o Evaluación Médica.

Al Centre de Congressos s'han celebrat 750 esdeveniments de tot tipus, que han aportat un total de 71.500 assistents. L'acte més concorregut del 2007 ha estat el VIII Congrés de Cirurgia Ambulatòria que, al llarg de tres dies, va aplegar més de 1.000 persones. També destaquen l'acte impulsat per l'organització d'empresaris catalans FemCat amb la participació, entre d'altres, de l'exsecretari d'Estat dels Estats Units, Colin Powell, i el president del grup Forbes, Steve Forbes, així com la celebració de diversos esdeveniments durant el transcurs de la Barcelona World Race. El XII Congrés Nacional de la Societat Espanyola de Toxicomanies, el Congrés Internacional d'Acollida per a Persones Nouvingudes i el Congrés Internacional de Medicina de la Son han estat altres esdeveniments amb gran aflluència de públic.

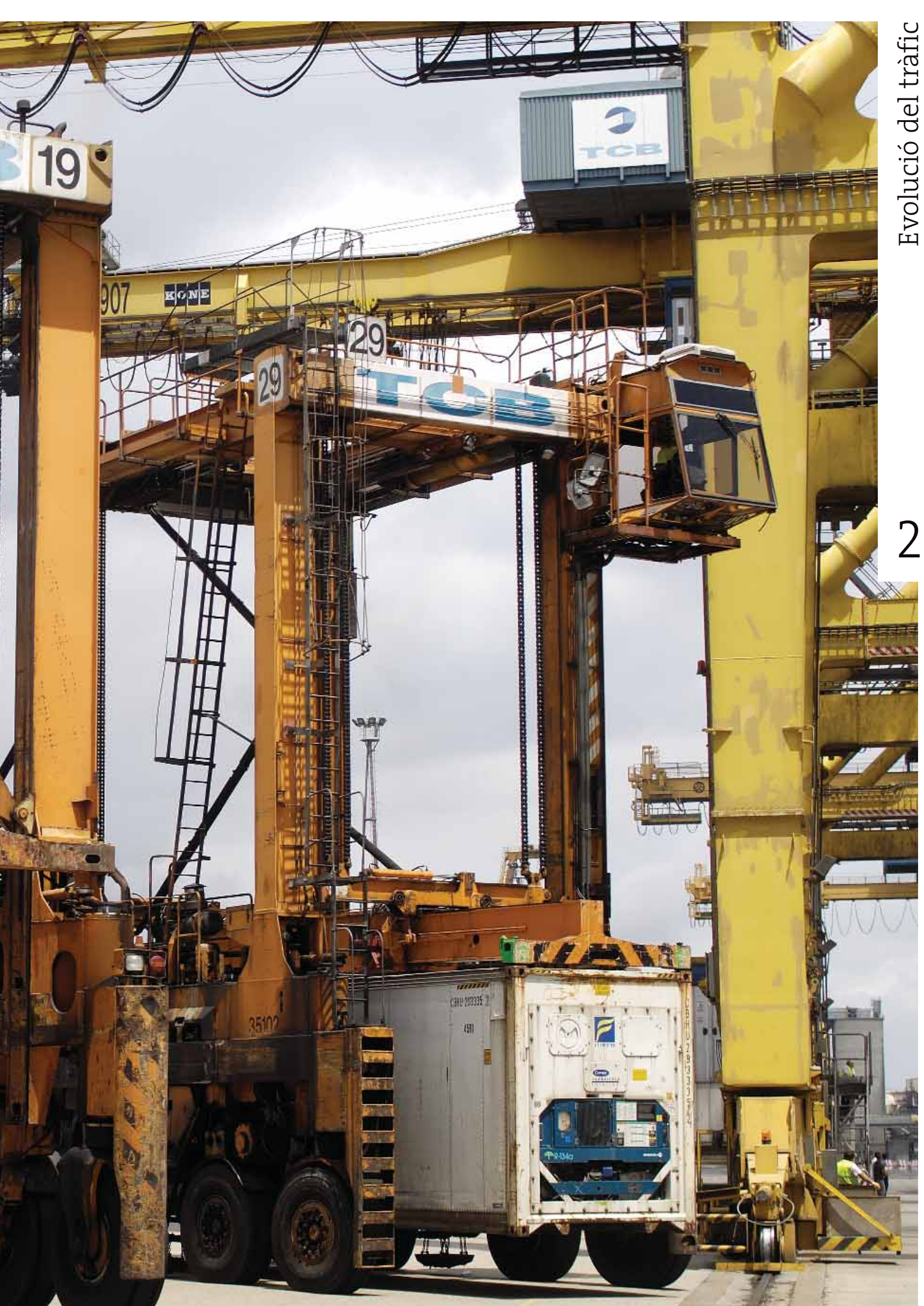
Altres grans firmes que han escollit el Centre de Congressos durant aquest exercici són Motorola, Chupa Chups, Luxotica, Novartis, Nutrexpa, MCE, Caixa Catalunya, Deloitte, UOC, Banc Sabadell, Oracle, Nissan, Deutsche Bank, Siemens, Panasonic, Unilever o Cisco Systems.

Entre les millores que s'han dut a terme aquest any al Centre de Convencions destaquen el nou sistema de connexió wireless i la remodelació de totes les sales de l'edifici Sud.





- 52 Evolució del tràfic
- 53 Anàlisi per tipus de navegació
- 54 Anàlisi per tipus de càrrega
- 56 Passatgers



Evolució del tràfic



Des de el punt de vista econòmic l'exercici 2007 ha significat una desacceleració respecte de l'anterior, i els principals indicadors de l'activitat econòmica han ofert un panorama poc encoratjador de cara al 2008. En aquest sentit, s'ha produït una moderació de la demanda interna i de la construcció que ha suposat un lleuger creixement dels llocs de treball al voltant del 3%. La taxa de creixement de l'IPC s'ha situat entorn del 4,2%, amb un diferencial d'1,2 punts per sobre de la mitjana d'inflació de la zona euro. El repunt dels preus del petroli a final d'any i els elevats increments de determinats productes alimentaris han resultat en un creixement anual del 3,8%, una dècima menys que l'any 2006, i han

marcat una tendència lleugerament descendent del PIB.

Segons les dades de tancament de l'ICEX, la balança comercial espanyola ha estat deficitària en 98.952.011 milions d'euros, amb un increment de les exportacions al voltant del 6,5% i de les importacions del 6,7%, però aquest dèficit modera progressivament els seus ritmes d'avançament. Així, per al proper exercici les perspectives de vendes a l'exterior són clarament positives si es té en compte l'increment de la cartera de comandes de les empreses exportadores. Pel que fa al valor de les exportacions catalanes, les dades de la Secretaria d'Estad de Turisme i Comerç per als set primers mesos de l'any apunten que ha registrat un creixement

del 9,1% i representen una quota del 27,6% del total de l'Estat espanyol. Pel que fa a les importacions, l'increment ha estat del 5,3% i la quota que representa en el conjunt del mercat espanyol és del 28,7%. Aquestes dades continuen posicionant Catalunya com un dels motors de l'economia de l'Estat espanyol, i el Port de Barcelona com una eina fonamental per a aquest creixement econòmic i el desenvolupament del comerç exterior.

Les dades de l'economia nacional contrasten amb l'evolució del tràfic del Port de Barcelona, que manté la tendència creixent en sintonia amb la projecció dels darrers 12 anys. En l'actual situació de dèficit d'espai, a l'espera que es completin les obres d'ampliació, pren encara més valor l'increment del 7,8% registrat en el tràfic total del Port, que s'ha situat en 50.046.105 tones. En el tràfic de contenidors s'ha notat l'esforç de les terminals portuàries per optimitzar la gestió logística i guanyar en eficiència amb els espais disponibles, actuació que ha permès assolir la xifra de 2,6 milions de TEU, un increment del 12,6% clarament superior a la mitjana dels ports espanyols. També els dos altres tipus de tràfics preferents han registrat augments notables: els vehicles, de prop de l'11%, i els passatgers, d'un 13,4% global, propiciat pel creixement de quasi un 26% en nombre de creueristes.



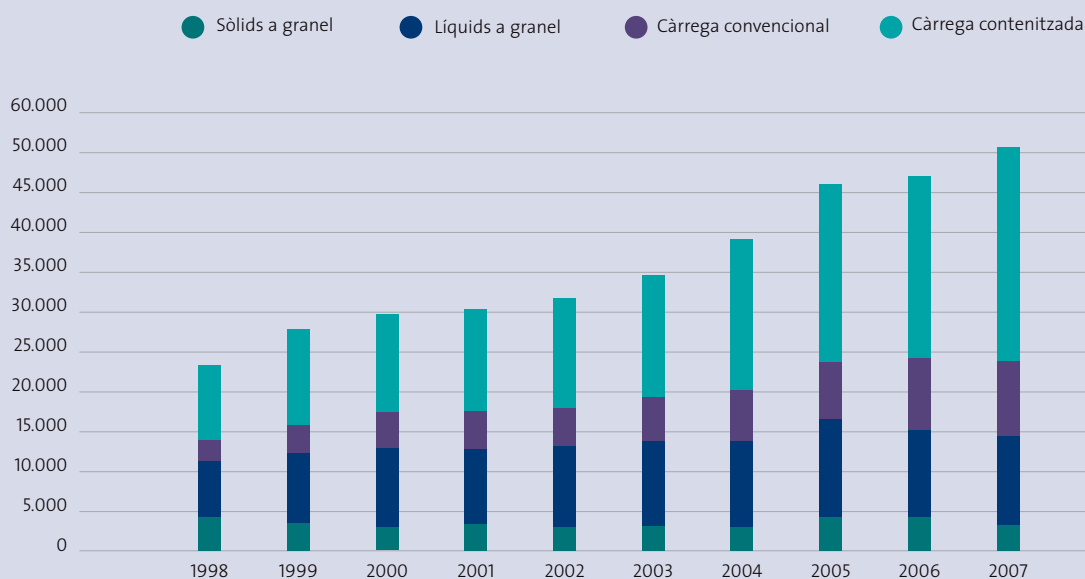
ANÀLISI PER TIPUS DE NAVEGACIÓ

Dels més de 50 milions de tones del total de tràfic registrat, 41.553.416 tones corresponen al volum de tràfic exterior, xifra que representa un increment del 8,5%, pràcticament duplica la de l'any 2006. La perspectiva de generació i disponibilitat de nous espais a curt termini ha permès incrementar l'interès del Port de Barcelona per captar tràfics asiàtics i ha resultat en un creixement d'aquests del 22,2% pel que fa a la càrrega expressada en tones i del 21,3% del volum en TEU. Entre els països d'aquesta zona té un paper protagonista la Xina, que en tràfic contenitzat ha suposat el 18,2% del

total de les exportacions i el 27,6% de les importacions. També destaca l'impuls del tràfic de *short sea shipping* amb Itàlia que amb un volum d'1.889.507 tones ha suposat un 46,7% del total d'importacions i un 31,8% de les exportacions. L'evolució creixent d'aquests tipus de tràfics confirma la tendència a la consolidació del Port de Barcelona com una porta privilegiada d'entrada a Europa. El desenvolupament en marxa de línies ferroviàries amb Europa permetrà, a més, que en breu es posi com a competidor real dels ports del nord d'Europa.

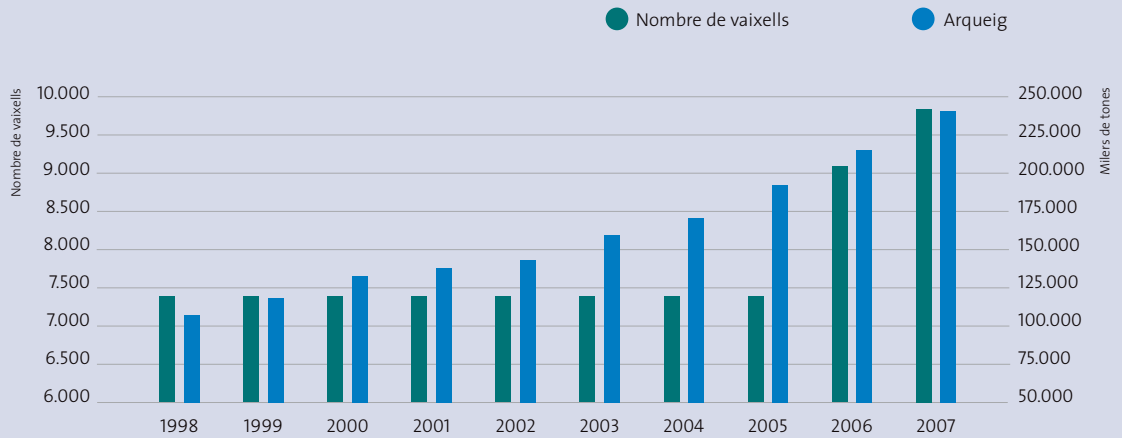
El tràfic de cabotatge també ha presentat xifres positives, amb un volum total de 8.492.689 tones i un increment

ESTRUCTURA DEL TRÀFIC DE MERCADERIES, 1998-2007 (Milers de tones)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Càrrega contenitzada	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417
Càrrega convencional	3.078	3.792	4.596	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768
Líquids a granel	7.238	8.500	8.966	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991
Sòlids 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

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE VAIXELLS, 1998-2007



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

del 4,9% respecte de l'exercici anterior. Després d'un 2006 molt bo aquest tràfic ha tornat als nivells d'equilibri de la darrera dècada que el consoliden com uns dels tràfics més estables.

L'anàlisi entre els moviments d'entrada, sortida i trànsit de mercaderies mostra que el creixement percentual de les exportacions, d'un 9,1% i un volum de 13.326.445 tones, ha estat més del doble que el de les importacions (+3,8%), però encara està molt per darrere del seu volum, de 24.541.365 tones. Per la seva banda, els trànsits han crescut un 15,4% fins assolir la xifra de 12.178.295 tones.

Pel que fa al tipus de navegació en el tràfic de contenidors, del total de 2.610.099 TEU moguts, la gran majoria,

2.305.664 TEU, corresponen a tràfic exterior, que ha crescut un 14,5%, i els 304.434 TEU restants corresponen al tràfic de cabotatge, que es manté estable.

ANÀLISI PER TIPUS DE CÀRREGA

Càrrega general

Un cop més ha destacat el bon comportament de la càrrega general, amb un total de 35.185.325 tones mogudes, un 10,8% més que l'any anterior, de manera que representa el 70,3% del tràfic total del Port de Barcelona. Aquest tipus de càrrega és la de valor afegit més gran i, per tant, desitjada per qualsevol port.

Com a exemples del sector alimentari als quals, com a tràfics estratègics, el Departament de Màrqueting i Comercial del Port de Barcelona dedica una atenció especial destaquen el cafè i cacau, que han incrementat un 17,6% respecte del 2006, i el capítol de fruita i hortalisses, que ha crescut un 20,2%.

Contenidors

Tot mantenint la tendència dels anys anteriors, el tràfic de contenidors del Port de Barcelona ha registrat durant l'any 2007 un creixement de dos dígits, un 12,6%, que ha permès assolir la xifra de 2.610.099 TEU. Aquesta ve afavorida tant pel tràfic d'importació i exportació com pel transbordament i ha estat possible per

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE MERCADERIES PER TIPUS DE NAVEGACIÓ, 1998-2007 (Milers de tones)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Exterior	19.780	22.432	24.264	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553
Cabotatge	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

la quantitat més gran d'escales de vaixells portacontenidors, que han augmentat un 5,2% i han ofert més capacitat de transport al mercat del Port de Barcelona. L'augment del registre brut d'aquest tipus de vaixells ha estat del 8,9%.

L'equilibri habitual dels darrers anys entre embarcament i desembarcament es reflecteix de nou en aquest exercici, amb un total d'1.304.635 TEU embarcats i 1.305.464 TEU desembarcats i uns increments respectius de l'11,9% i del 13,2%. Quant a la distribució total del tràfic de contenidors per tipus d'operació, els trànsits suposen un 38%, els desembarcaments, un 30% i els embarcaments, un 32%.

Per àrees geogràfiques, l'Extrem Orient, amb Japó i Espanya són els principals mercats del Port de Barcelona en mercaderia contenitzada. La mercaderia procedent d'aquestes zones asiàtiques ha augmentat un 21,3%, de manera que els tràfics entre Barcelona i aquests països representen més d'una cinquena part de tota la mercaderia contenitzada que passa pel Port de Barcelona. Pel que fa als tràfics amb origen i destí a Espanya, suposen el 14% de tota la càrrega en contenidor manipulada al Port.

També destaca l'augment dels tràfics totals amb el països asiàtics en general, que constitueixen un mercat prioritari per al Port de Barcelona. Així, el volum de TEU amb origen o destí a l'Índia, Pakistan i Bangladesh ha crescut un 32,6%, mentre que els tràfics amb el sud-est asiàtic han experimentat uns increments mitjans del 30,2%. Igualment significativa és

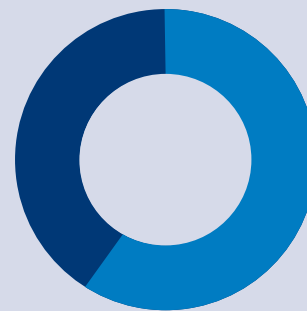
l'evolució de mercats més propers i també estratègics per al Port de Barcelona, com el Mediterrani oriental, el mar Negre i el Pròxim Orient, que han crescut a un ritme superior a l'11%. Un altre tràfic remarcable és el mantingut amb el nord d'Àfrica, que ha registrat un increment del 8,5% en TEU i consolida aquesta com a quarta àrea geogràfica d'importància.

Aquestes dades demostren el bon posicionament del Port de Barcelona per assolir el seu objectiu estratègic de convertir-se en la porta d'entrada dels productes asiàtics al sud d'Europa i consolidar-se, a més de com a port d'importació i exportació, com a port de distribució al *hinterland* i al *foreland*. Les principals destinacions de la càrrega en contenidor van ser, per ordre en volum de TEU: la Xina, Espanya, Estats Units, Emirats Àrabs Units, Turquia i Itàlia. L'apartat de les descàrregues està també liderat per la Xina, seguida d'Espanya, Estats Units, Japó i Hong Kong.

Líquids a granel

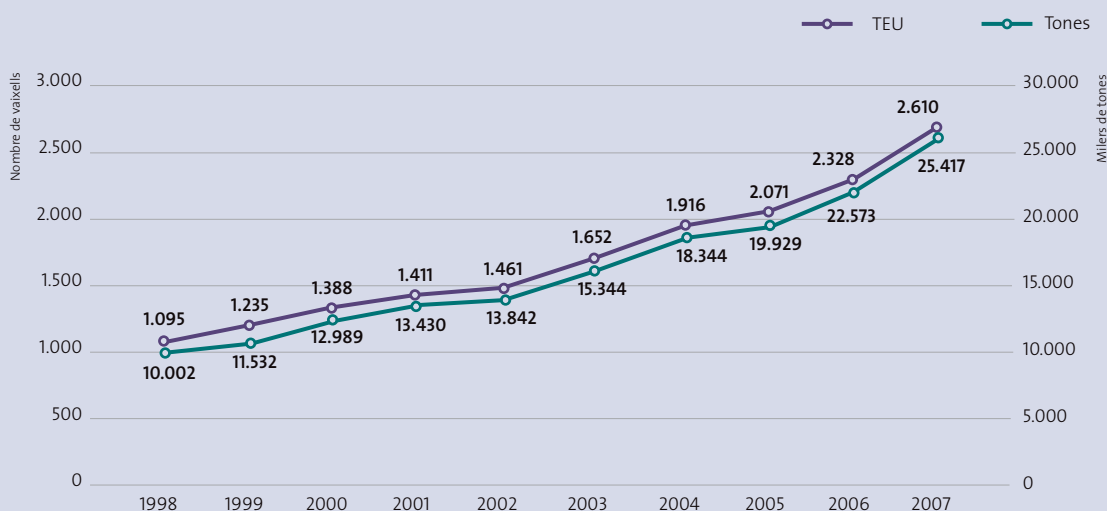
El moviment de granel líquids ha experimentat durant el 2007 un augment del 4,3% respecte l'any anterior i ha assolit la xifra total de 10.990.527 tones. El percentatge mitjà de creixement d'hidrocarburs ha estat del 4,3%, lleugerament superior al d'altres líquids a granel (olis, productes alimentaris, etc.), que ha estat el 4,2%. L'increment de la capacitat de les instal·lacions del Port de Barcelona, sobretot la destinada a la recepció d'olis per a biocombustibles, fa preveure que

PARTICIPACIÓ DE LA CÀRREGA GENERAL EN EL TRÀFIC TOTAL, 2007 (Milers de tones)



- Càrrega general: 35.185
70%
- Resta tràfic: 14.861
30%

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE CÀRREGA GENERAL CONTENITZADA, 1998-2007 (Milers de tones i TEU)



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tones	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



aquest tràfic augmenti considerablement en poc temps.

Sòlids a granel

En l'exercici 2007 el tràfic de sòlids a granel ha representat un total de 3.870.253 tones, un 49% inferior al de l'any anterior. Aquest descens ha estat motivat per una forta baixada del tràfic de carbó, que no ha pogut ser contrarestada pels considerables increments registrats en els altres productes. Així, el tràfic de cereals i farines ha crescut un 16% i el de ferralla un 18,4%. Els moviments de farina de soja, per la seva part, han augmentat un 0,4%.

Automòbils

El tràfic de vehicles al Port de Barcelona ha mantingut pràcticament el mateix percentatge de creixement del darrer any, un 10,8%, amb un total de 801.406 unitats manipulades. Gairebé el 90% d'aquest volum correspon al tràfic exterior, que ha representat 697.843 vehicles. Pel que fa al tipus d'operació, s'han carregat un total de 447.949 unitats (més del 80% per tràfic exterior), 169.059 unitats han estat descarregades (un 86% de tràfic exterior), i s'han registrat 184.398 unitats de trànsit (totes de tràfic exterior). Novembre ha estat el mes en què s'han mogut més vehicles, amb 80.841 unitats.

A l'espera de la reorganització d'espais que es produirà quan acabin les obres d'ampliació de les dues terminals de contenidors, aquest tràfic ha optat per la construcció de nous espais verticals per tal d'incrementar la capacitat d'emmagatzematge i de manipulació de vehicles al Port. Aquest esforç inversor s'ha vist compensat per la confiança dipositada en les terminals SETRAM i AUTOTERMINAL per part dels principals fabricants en territori espanyol i per les principals marques japoneses.

Short sea shipping

El Port de Barcelona s'ha consolidat definitivament com el port més important i de referència a la Península per al tràfic marítim de curta distància (TMCD) o *short sea shipping* (SSS). D'una banda, s'ha incrementat l'oferta dels serveis diaris ja existents amb Itàlia, que han posat en funcionament nous vaixells amb més gran capacitat de càrrega, la qual cosa permet transportar més semiremolcs i més camions. Per altra banda, s'ha posat en marxa un nou servei amb el port italià de Livorno, amb 3 sortides setmanals fixes i una d'ocupació progressiva del vaixell. El

tràfic amb Itàlia ha sumat 3.623.055 tones de càrrega, un 20,6% més que el 2006, i 316.227 passatgers, que mostren que un nombre cada vegada més elevat de persones utilitza aquestes línies per als seus desplaçaments.

A més, el Port de Barcelona ha desenvolupat també línies amb el nord d'Àfrica, com la que l'uneix amb Tànger, que facilita que els transportistes puguin posicionar la seva càrrega a la ciutat marroquina en menys de 24 hores. Quant a la línia estival amb Argèlia, ha permès que 18.882 passatgers viatgessin directament des de Barcelona i 5.021 vehicles fossin transportats en vaixell, i així s'ha evitat el tradicional recorregut peninsular per carretera.

El Port de Barcelona aposta per l'eficiència dels serveis de SSS i per la integració de noves línies que s'adaptin a les necessitats dels seus clients. D'aquesta manera, contribueix a descongestionar la xarxa de carreteres, i en conseqüència a la reducció d'emissió de gasos, com a part del seu compromís per a la sostenibilitat. A més, proporciona una eina per incrementar la competitivitat de les empreses a través d'un transport marítim més flexible i més competitiu econòmicament, que alhora aconsegueix els principals criteris de qualitat que la Unió Europea exigirà per a desenvolupar les futures autopistes del mar.

Corredor ferroviari Barcelona-Madrid

Durant l'any 2007 s'ha produït una notable consolidació del corredor ferroviari de mercaderies que connecta el Port de Barcelona amb el centre de la península, segons les darreres dades disponibles. El principal tràfic ferroviari amb el mercat de Madrid es produeix a través de la Terminal Marítima de Azuqueca de Henares, corredor que enguany ha canalitzat un total de 17.973 TEU.

El servei va començar l'octubre del 2006 i fins a finals d'any van operar 69 trens; mentre que en aquest exercici han circulat pel corredor Barcelona-Azuqueca de Henares un total 425 trens. El mes d'agost ha estat el principal pel que fa al volum de mercaderies transportades (2.453 TEU) i dels trens operats (51).

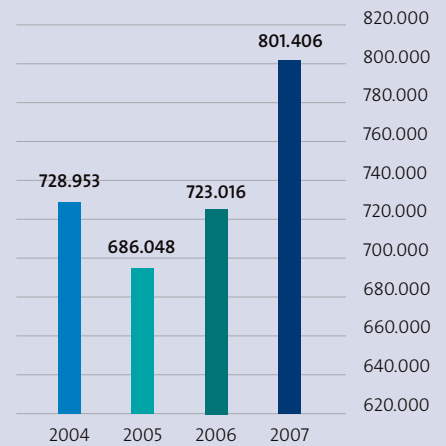
PASSATGERS

El Port de Barcelona ha aconseguit durant el 2007 - inclosos creuers, ferris a les Illes Balears i tràfic de SSS- un total de 2.879.864 passatgers i el nombre d'escales d'aquests vaixells s'ha situat en



EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC D'AUTOMÒBILS, 1998-2007 (Nombre de vehicles)

	2004	2005	2006	2007
Vehicles	728.953	686.048	723.016	801.406
TRÀFIC D'AUTOMÒBILS PER NAVEGACIÓ				
	2006	2007	% VARIACIÓ	
Cabotatge	89.788	103.563	15,34	
Internacional	633.228	697.843	10,20	
TRÀFIC INTERNACIONAL D'AUTOMÒBILS				
	2006	2007	% VARIACIÓ	
Importació	143.493	145.117	1,13	
Exportació	334.585	368.329	10,09	
Trànsit	155.150	184.397	18,85	

VEHICLES


4.237. Un any més ha estat el tràfic que ha presentat un índex de creixement més gran, un 13,4%, afavorit pel considerable augment del passatge de creuers.

Creuers

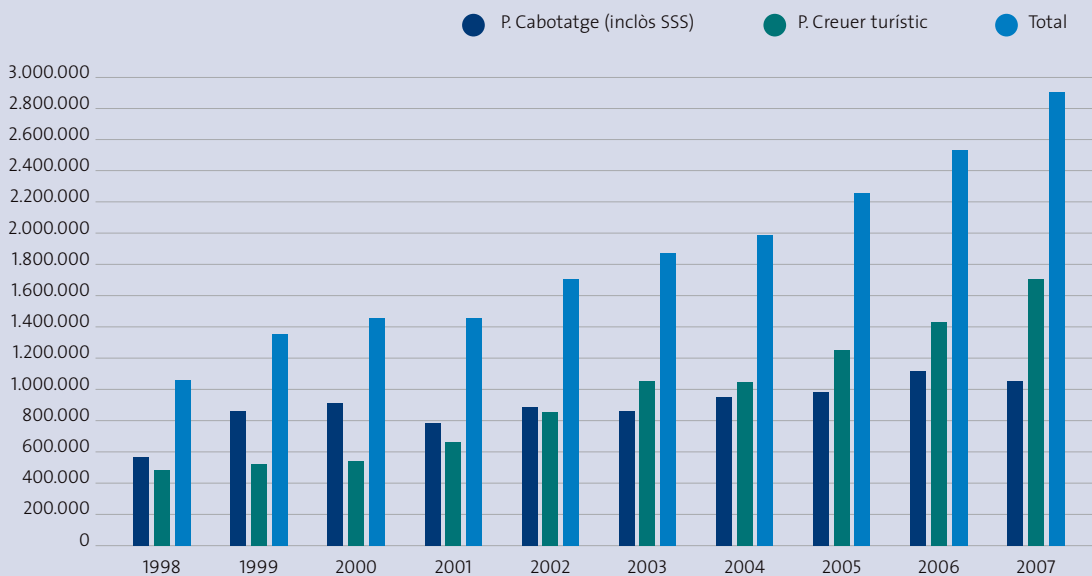
El Port de Barcelona es consolida com el primer port d'Europa i de la Mediterrània en aquest tipus de tràfic i entre els deu primers del món. El 1.765.838 de passatgers de creuers que ha passat pel port aquest any suposen un creixement del 25,9% i un nou rècord de tràfic. El nombre d'escales de creuers ha ascendit a 820, un 16% més que el 2006. Aquesta diferència d'increment percentual entre nombre de passatgers i d'escales demostra la tendència del mercat a

utilitzar vaixells cada cop més grans.

Pel que fa a les infraestructures, el 24 d'abril es va inaugurar la nova terminal del Grup Carnival, PalaCruceros. A més, ha continuat la construcció de la nova terminal A, que entrarà en funcionament el 2008 i comptarà amb un gran disseny exterior i una disposició interior semblant a la de la terminal B.

Ferris

Del total del 1.114.026 passatgers de ferris registrat el 2007, un 70%, és a dir, 779.413 persones, provenen del tràfic amb les Illes Balears. El tràfic de *short sea shipping* ha arribat als 313.148 passatgers i els restants 21.465 passatgers corresponen a altres ferris.

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE PASSATGERS, 1998-2007


	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
P. Cabotatge	588.946	836.656	847.973	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026
P. Creuer turístic	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 Exercici econòmic i financer

65 Estat d'origen i aplicació del fons

66 Comptes de pèrdues i guanys

67 Balanç de situació





Exercici econòmic i financer

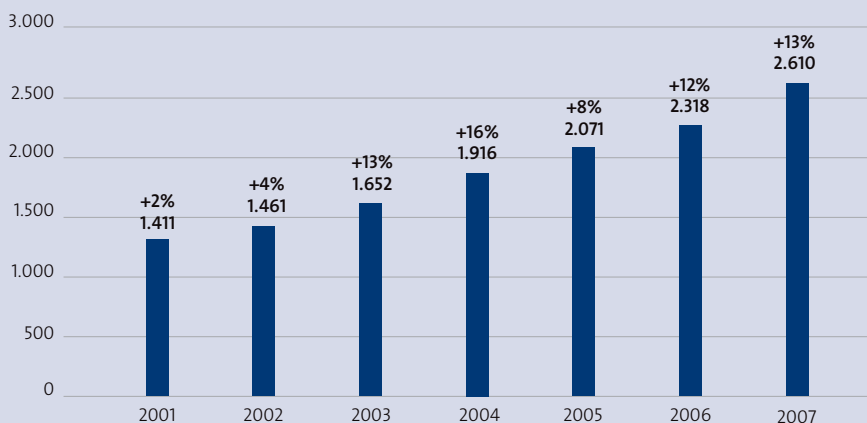
Al tancament de l'exercici, i amb els comptes pendents d'auditar, l'Autoritat Portuària de Barcelona ha obtingut un benefici net de 73,8 milions d'euros, una millora de 57,6 milions d'euros respecte del benefici de l'exercici anterior.

Gràcies als bons registres dels tràfics i al fort increment dels ingressos de les concessions del domini públic portuari, la xifra de negoci ha registrat un creixement del 13% fins a assolir un total de 158,1 milions d'euros.

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

	2007	2006	VAR	%VAR
Taxes i serveis a vaixells	31.769	30.630	1.139	4%
Taxes i serveis a mercaderies	51.336	46.813	4.523	10%
Taxes i serveis a passatgers	6.144	5.390	754	14%
Taxes i serveis de la pesca fresca	251	233	17	7%
Taxes i serveis de les embarcacions esportives	689	673	16	2%
Taxes i serveis a les concessions	62.971	51.698	11.274	22%
Altres taxes per l'aprofitament del domini public	89	91	(2)	-2%
Serveis específics	4.858	3.832	1.026	27%
	158.107	139.360	18.747	13%

EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE TEU (Milers)





IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI 2007
157.927 Milers d'euros



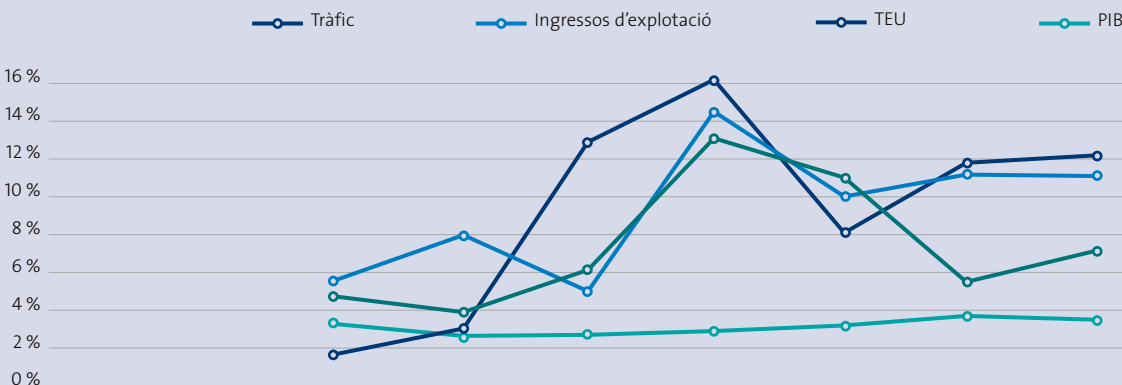
- Taxes i serveis a les concessions: **40%**
- Taxes i serveis a vaixells: **20%**
- Taxes i serveis a passatgers: **4%**
- Taxes i serveis a mercaderies: **33%**
- Resta de taxes i tarifes: **3%**

El volum total de tràfic del Port de Barcelona ha superat per primera vegada els 50 milions de tones i ha pujat un 8% respecte de l'any anterior. El tràfic de contenidors ha sumat 2,6 milions de TEU i un creixement anual del 13%, fet que ha propiciat que els ingressos per la taxa a les mercaderies s'hagin incrementat en un 10% i els ingressos per la taxa al vaixell ho hagin fet a un ritme del 4%. Per la seva

part, els 2,9 milions de passatgers que han passat pel port durant aquest exercici han fet pujar un 14% els ingressos de la taxa corresponent.

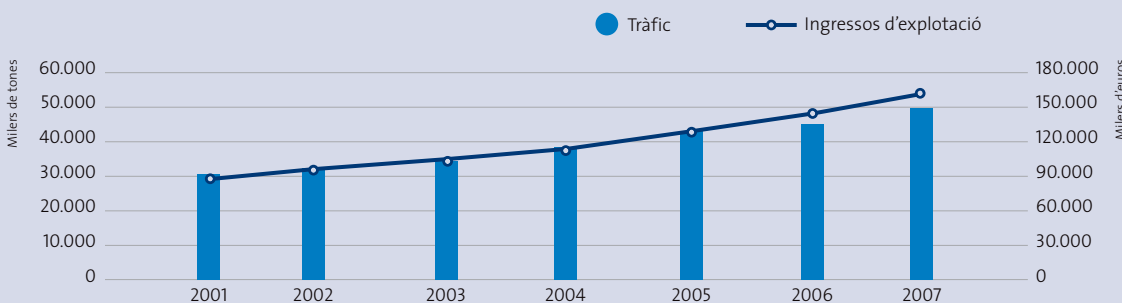
Com a primera font d'ingressos s'han consolidat els procedents de les concessions del domini públic, amb una participació del 40% del total de la xifra de negoci. Aquesta representació s'ha incrementat de tres punts respecte de l'exercici anterior.

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



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tràfic	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8
Ingressos d'explotació	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

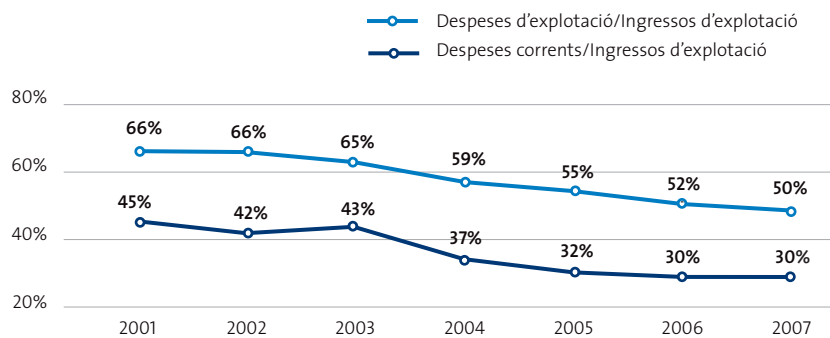
EVOLUCIÓ DELS INGRESSOS I DEL VOLUM DE TRÀFIC



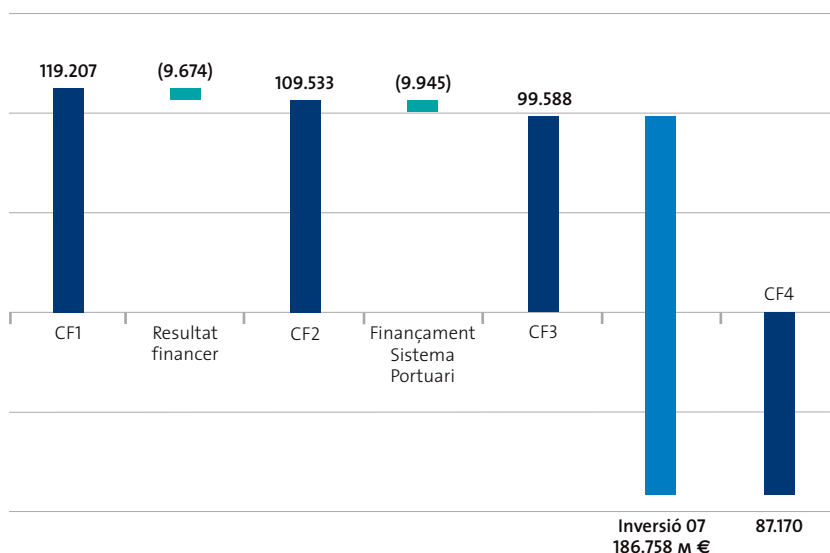
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tràfic (Milers de tones)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046
Ingressos d'explotació (Milers d'euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913

RESULTAT D'EXPLOTACIÓ (Milers d'euros)

	2007	2006	VAR	% VAR
Ingressos d'exploració	160.913	145.030	15.883	11%
Import net de la xifra de negoci	158.107	139.360	18.747	13%
Altres ingressos d'exploració	2.806	5.670	(2.864)	-51%
Despeses d'exploració	80.243	75.468	4.775	6%
Despeses de personal	30.098	27.416	2.682	10%
Dotacions per a l'amortització de l'immobilitzat	26.663	26.426	237	1%
Variació de les provisions per a insolvències de tràfic	(361)	234	(595)	
Serveis exteriors	14.619	14.780	(161)	-1%
Tributs	923	878	45	5%
Altres despeses de gestió corrent	2.871	687	2.184	318%
Finançament de Puertos del Estado	5.430	5.047	383	8%
	80.670	69.562	11.108	16%

RÀTIOS D'ABSORCIÓ D'INGRESSOS


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

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


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

CF2: Cash Flow abans del finançament al Sistema Portuari.

CF3: Cash Flow net.

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

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

Els ingressos d'exploració han totalitzat 160,9 milions d'euros, un 11% més que en l'exercici anterior. En la partida d'altres ingressos s'ha produït una disminució provocada per un excés de provisions per valor de 4 milions d'euros comptabilitzats el 2006. D'altra banda, l'increment moderat del 6% en les despeses d'exploració ha permès situar el resultat d'exploració un 16% per sobre del nivell de l'any anterior. La principal partida de despeses ha estat la de personal, amb un augment del 10%, mentre que els serveis exteriors han generat un volum de despesa inferior al de 2006. Amb aquestes dades la ràtio d'absorció de les despeses corrents sobre els ingressos d'exploració s'ha mantingut al nivell del 29,6% i ha disminuït en més de 15 punts en els darrers sis anys.

Pel que fa a la resta del capítol de despeses, el total de les dotacions a l'amortització de l'immobilitzat tan sols s'ha incrementat un 1% i la despesa destinada al finançament de l'organisme públic Ports de l'Estat ho ha fet en un 8%.

Seguint la tendència dels darrers exercicis, l'augment de l'endeutament bancari per finançar l'ampliació del Port ha suposat unes pèrdues financeres de 9,7 milions d'euros. No obstant això, el resultat de les activitats ordinàries s'ha saldat amb un benefici de 71 milions



d'euros i s'ha situat en un 13% per sobre del de l'exercici anterior.

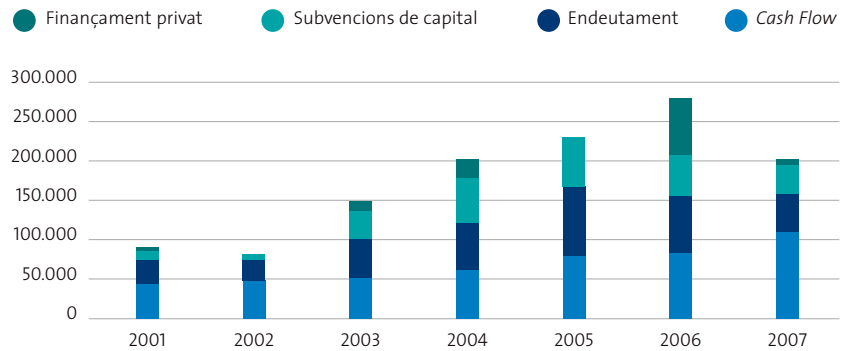
El resultat extraordinari ha representat una millora neta de 49,3 milions d'euros, motivada principalment pel resultat extraordinari negatiu de 37,8 milions registrat el 2006 per l'accident del moll Prat. Un cop aplicada l'aportació neta al Fons de Compensació Interportuari, el benefici net de l'exercici ha reportat uns guanys de 73,8 milions.

El flux de caixa (*cash flow*) de l'exercici ha superat per primera vegada la xifra dels cent milions d'euros; concretament ha significat una generació de recursos per valor de 104,1 milions, un 24% més respecte de l'exercici anterior.

D'altra banda, l'Autoritat Portuària de Barcelona ha executat un volum d'inversions de 186,8 milions d'euros, el 57% del qual s'ha destinat a les obres d'ampliació del port. Cal remarcar que durant aquest exercici ha entrat en explotació el nou dic del Sud, el qual ha representat una inversió acumulada de 229,8 milions d'euros. De cara al període 2008-2010, l'entitat preveu invertir 512 milions d'euros més, 142 milions dels quals s'aplicaran a la construcció del moll Prat. La inversió privada ha estat de 385 milions d'euros el 2007 amb la previsió d'aportar un total de 1.050 milions durant els dos propers anys.

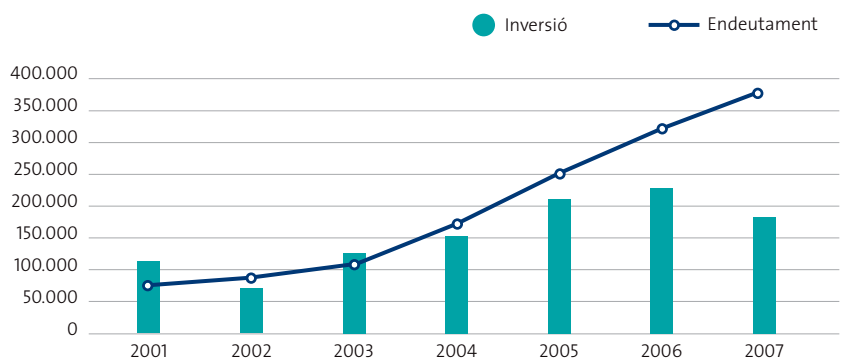


FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS



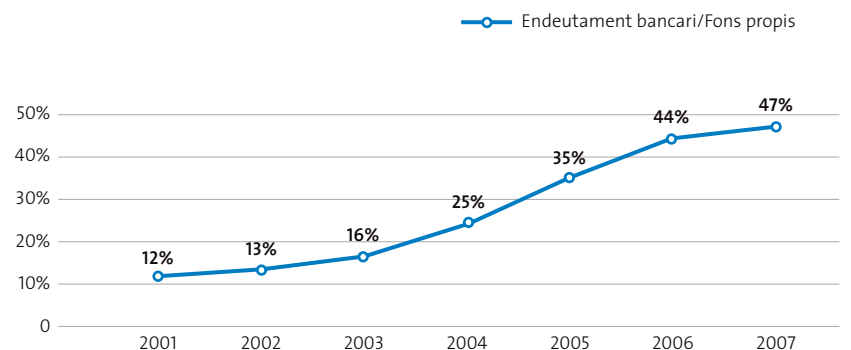
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Financament privat	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350
Subvencions de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744
Endeutament	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000
Cash Flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030	104.103

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



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

EVOLUCIÓ DE LA RÀTIO D'ENDEUTAMENT



Pel que fa al finançament de les inversions al marge dels recursos generats, la subvenció de capital del Fons de Cohesió Europeu destinada a finançar la construcció dels nous dics ha meritat un total de 37 milions d'euros durant aquest exercici. Quant a l'endeutament bancari, l'entitat ha obtingut orígens de fons per valor de 58 milions d'euros a través de dues vies. D'una banda, la subscripció el mes de desembre d'un nou préstec del Banc Europeu d'Inversions, per valor de 25 milions. Per altra, la disposició de 33 milions del crèdit sindicat; durant l'exercici l'Autoritat Portuària de Barcelona ha formalitzat un contracte de novació modificativa d'a-

quest crèdit sindicat amb el Banc Santander Central Hispano i Dexia Sabadell Banco Local.

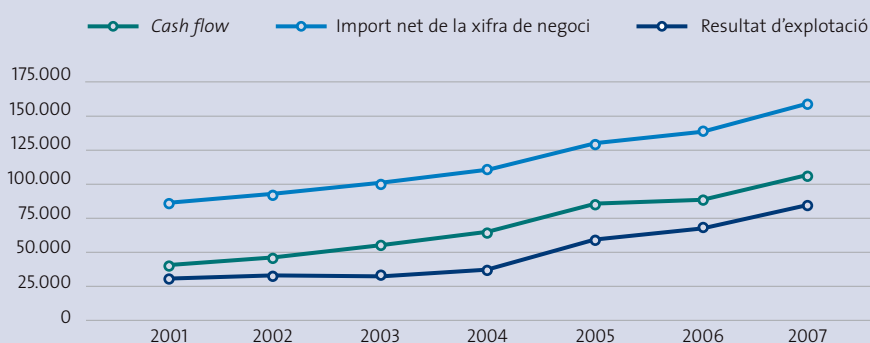
En l'àmbit de les societats participades, cal remarcar l'operació mitjançant la qual l'Autoritat Portuària ha adquirit el 49% de la nova societat Catalana d'Infraestructures Portuàries SL, propietària del 100% de Muelles y Espacios Portuarios SA. MEPSA és la titular d'una concessió de 49 ha situada al moll d'Inflamables i la seva activitat principal és la de gestionar el parc de terminals portuàries ubicat en aquest espai. Amb aquesta decisió l'Autoritat Portuària de Barcelona pretén adaptar l'oferta portuària al creixement dels nous tràfics.

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



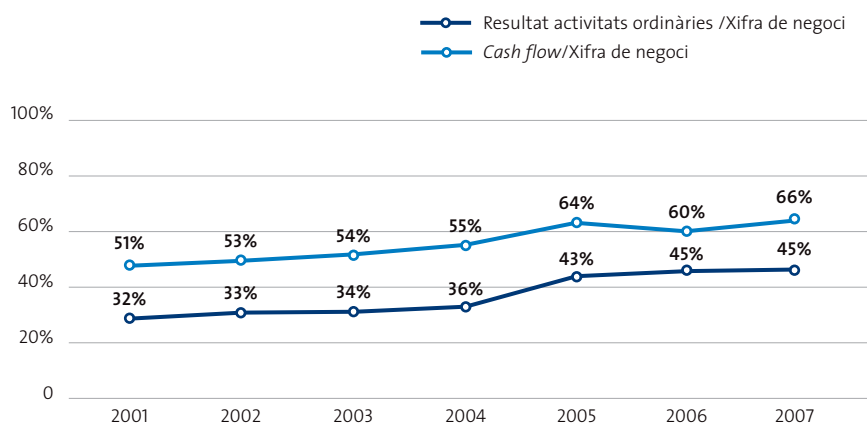
* Aportació net al Fons de Compensació Interportuari + Finançament OPPE (Llei 48/2003)

EVOLUCIÓ DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMIC (Milers d'euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.00	83.868	104.103
Import net de la xifra de negoci	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107
Resultat d'explotació	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670

RÀTIOS DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS



ESTAT D'ORIGEN I APLICACIÓ DE FONTS (Milers d'euros)					
APLICACIONS DE FONTS	2007	2006	ORÍGENS DE FONTS	2007	2006
Altes d'immobilitzat	186.758	245.214	Recursos procedents de les operacions	104.103	83.868
Adquisicions d'immobilitzat Immaterial	1.001	1.465	Resultat de les operacions	78.327	20.723
Adquisicions d'immobilitzat Material	132.464	231.684	Dotacions a l'amortització de l'immobilitzat	26.663	26.426
Adquisicions d'immobilitzat Financer	51.469	12.065	Dotacions a les provisions de l'immobilitzat	422	2.478
Procedents de concessions revertides	1.824	-	Amortització de despeses a distribuir	684	255
Fons de Compensació Interportuari aportat	4.827	4.838	Dotacions a les provisions per a riscos i despeses	5.389	3.748
Cancel·lació o traspàs a c/t de deutes a l/t	2.649	4.308	Pèrdues procedents de l'immobilitzat	1.476	39.376
Deutes amb entitats de crèdit	601	2.404	D'altres	48	15
De proveïdors d'immobilitzat i d'altres	2.048	1.904	Excés de provisions de l'immobilitzat	(2.225)	(1.035)
			Excés de provisions per a riscos i despeses	(693)	(3.983)
			Beneficis procedents de l'immobilitzat	-	(692)
			Subvencions de capital traspassades a resultats	(2.269)	(802)
			Ingressos traspassats al resultat		
			per concessions revertides	(848)	(761)
Provisions per a riscos i despeses	14	-	Altres ingressos a distribuir	(2.871)	(1.880)
Crèdits comercials a llarg termini	-	8			
Despeses a distribuir en diversos exercicis	-	2.650	Ingressos a distribuir meritats	56.126	137.656
			Subvencions de capital	38.744	56.448
			Altres ingressos a distribuir	17.382	81.208
			Fons de Compensació Interportuari rebut	312	312
			Deutes a llarg termini	58.000	77.650
			Amb entitats de crèdit	58.000	75.000
			Amb proveïdors d'immobilitzat i d'altres	-	2.650
			Baixes d'immobilitzat	-	1.186
			Alienació d'immobilitzat material i immaterial	-	1.186
			Altres orígens	7.617	2.070
TOTAL D'APLICACIONS	194.248	257.018	TOTAL D'ORÍGENS	226.158	302.742
EXCÉS D'ORÍGENS SOBRE APLICACIONS	31.910	45.724	EXCÉS D'APLICACIONS SOBRE ORÍGENS	-	-



COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS (Milers d'euros)

	2006	2005	%Var		2006	2005	%Var
DESPESES				INGRESSOS			
Despeses de personal	30.098	27.416	10%	Import net de la xifra de negoci	158.107	139.360	13%
Sous i salaris	20.655	18.819	10%	Taxa del vaixell	25.834	24.951	4%
Indemnitzacions	1.521	992	53%	Taxa de la mercaderia	42.780	39.011	10%
Seguretat Social a càrrec de l'empresa	5.145	5.042	2%	Taxes d'ocupació i aprofitament de les inst. portuàries	52.691	43.217	22%
Altres despeses de gestió	2.777	2.563	8%	Altres taxes de la utilització especial de les inst. portuàries	5.903	5.248	12%
				Taxes dels serveis no comercials	26.041	23.101	13%
Dotacions per a l'amortització de l'immobilitzat	26.663	26.426	1%	Altres ingressos	4.858	3.832	27%
Variació de la provisió per a insolvències de tràfic	(361)	234		Altres ingressos d'explotació	2.806	5.670	-51%
				Ingressos accessoris i altres de gestió corrent	2.764	1.616	71%
Altres despeses d'explotació	23.843	21.392	11%	Subvencions	42	72	-42%
Serveis exteriors	14.619	14.780	-1%	Excés de provisions per a riscos i despeses	-	3.982	
Reparacions i conservació	3.400	3.015	13%				
Serveis de professionals independents	2.928	3.568	-18%				
Subministraments	1.347	1.290	4%				
Altres serveis exteriors	6.944	6.907	1%				
Tributs	923	878	5%				
Altres despeses de gestió corrent	2.871	687	318%				
Finançament Puertos del Estado	5.430	5.047	8%				
TOTAL DE DESPESES D'EXPLOTACIÓ	80.243	75.468	6%	TOTAL D'INGRESSOS D'EXPLOTACIÓ	160.913	145.030	11%
BENEFICIS D'EXPLOTACIÓ	80.670	69.562	16%				
Interessos de deutes a llarg termini	12.518	8.429	49%	Ingressos de participacions en capital	334	252	33%
Altres despeses financeres i assimilades	1.609	7		Ingressos d'altres valors neg. i crèdits de l'actiu immob.	557	462	21%
				Altres interessos i ingressos assimilats	3.562	864	312%
TOTAL DE DESPESES FINANCERES	14.127	8.436	67%	TOTAL D'INGRESSOS FINANCERS	4.453	1.578	182%
				RESULTATS FINANCERS NEGATIUS	9.674	6.858	-41%
BENEFICIS DE LES ACTIVITATS ORDINÀRIES	70.996	62.704	13%				
Variació de les provisions d'immob. material i financer	(1.803)	1.443		Beneficis en l'alienació de l'immobilitzat	-	692	
Pèrdues procedents de l'immobilitzat	1.476	39.376		Subvencions de capital traspassades al resultat	2.268	802	
Despeses extraordinàries	4.926	3.816		Ingressos extraordinaris	8.334	1.146	
Despeses i pèrdues d'altres exercicis	701	829		Ingressos i beneficis d'altres exercicis	2.029	843	
TOTAL DE DESPESES EXTRAORDINÀRIES	5.300	45.464		TOTAL D'INGRESSOS EXTRAORDINARIS	12.631	3.483	
RESULTATS EXTRAORDINARIS POSITIUS	7.331			RESULTATS EXTRAORDINARIS NEGATIUS		41.981	
BENEFICIS DE LES OPERACIONS	78.327	20.723	278%				
Fons de Compensació Interportuari aportat	4.827	4.838		Fons de Compensació Interportuari rebut	312	312	
BENEFICIS ABANS D'IMPOSTOS	73.812	16.197	356%				
Impost sobre societats	-	-					
RESULTAT DEL PERÍODE (BENEFICIS)	73.812	16.197	356%				

BALANÇ DE SITUACIÓ (Milers d'euros)

ACTIU	2007	2006	PASSIU	2007	2006
IMMOBILITZAT	1.525.573	1.372.818	FONS PROPIS	823.449	749.637
Immobilitzacions immaterials	7.454	8.109	Patrimoni	512.743	512.743
Aplicacions informàtiques	12.273	11.627	Patrimoni inicial	510.451	510.451
Altres immobilitzat immaterial	4.841	4.841	Patrimoni Llei 27/1992	2.195	2.195
Amortitzacions	(9.660)	(8.359)	Patrimoni adscrit	97	97
Immobilitzacions materials	1.418.582	1.310.720	Resultats acumulats	236.894	220.697
Terrenys i béns naturals	364.844	363.844	Reserva per beneficis acumulats	282.225	261.502
Construccions	848.024	595.719	Fons de compensació aportat	(8.994)	(4.468)
Maquinària i equipament tècnic	6.978	6.892	Immobilitzat lliurat a l'ús general	(36.337)	(36.337)
Acomptes i immobilitzacions materials en curs	465.701	595.684			
Altres immobilitzat material	31.474	30.113	Pèrdues i guanys	73.812	16.197
Provisions	(707)	(3.253)	Resultats de les operacions menys Impost de societats	78.327	20.723
Amortitzacions	(297.732)	(278.279)	Fons de Compensació de l'exercici	(4.515)	(4.526)
Immobilitzacions financeres	96.208	47.489	INGRESSOS A DISTRIBUIR EN DIVERSOS EXERCICIS	448.002	397.864
Participacions en empreses del grup	35.286	35.286	Subvencions de capital	289.584	253.109
Crèdits a empreses del grup	810	1.214	Altres ingressos a distribuir	158.418	144.755
Participacions en empreses associades	15.025	719			
Crèdits a empreses associades	226	452	PROVISIONS PER A RISCOS I DESPESES	16.173	11.492
Altres inversions financeres permanents en capital	1.576	1.666	Provisions per a pensions i obligacions similars	-	-
Altres crèdits	45.690	12.266	Provisions per a impostos	-	-
Dipòsits i fiances constituïts a llarg termini	675	675	Provisions per a responsabilitats	15.673	10.992
Provisions	(3.080)	(4.789)	Provisions per a grans reparacions	500	500
Deutes per operacions de tràfic a llarg termini	3.329	6.500	CREDITORS A LLARG TERMINI	385.483	330.132
			Deutes amb entitats de crèdit	383.601	326.202
DESPESES A DISTRIBUIR EN DIVERSOS EXERCICIS	12.662	13.345	Deutes amb empreses del grup i associades	-	-
			Altres creditors	-	1.472
			Creditors per operacions de tràfic a llarg termini	1.882	2.458
ACTIU CIRCULANT	179.850	161.167	CREDITORS A CURT TERMINI	44.978	58.205
Existències	278	308	Deutes amb entitats de crèdit	1.681	3.313
Deutors	62.269	112.039			
Deutors per serveis comercials	24.986	4.114	Deutes amb empreses del grup i associades	421	248
Deutors per taxes portuàries	23.582	44.784	Deutes amb empreses del grup	176	(10)
Empreses del grup, deutores	4.547	2.875	Deutes amb empreses associades	245	258
Empreses associades, deutores	66	80			
Deutors diversos	627	35.878	Creditors comercials	5.569	4.720
Administracions públiques	9.269	25.476			
Provisions	(808)	(1.168)	Altres deutes no comercials	37.050	49.811
Inversions financeres temporals	112.562	45.228	Administracions públiques	934	1.427
Crèdits a empreses del grup	405	405	Proveïdors d'immobilitzat	33.675	45.475
Crèdits a empreses associades	452	226	Altres deutes	1.387	1.436
Cartera de valors a curt termini	111.500	44.000	Remuneracions pendents de pagament	1.054	1.473
Altres crèdits	205	597			
Tresoreria	4.358	3.345			
Ajustaments per periodificació	383	247	Ajustaments per periodificació	257	113
TOTAL ACTIU	1.718.085	1.547.330	TOTAL PASSIU	1.718.085	1.547.330

VARIACIÓ DEL CAPITAL CIRCULANT (Milers d'euros)

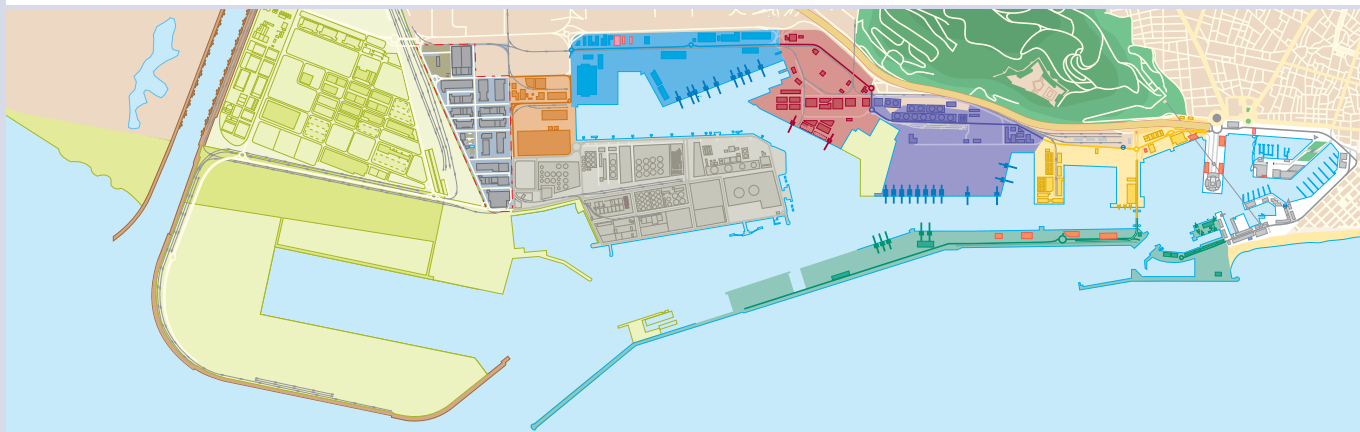
	2007		2006	
	Augments	Disminucions	Augments	Disminucions
Existències	-	30	-	88
Deutors	-	49.770	31.947	-
Creditors	13.227	-	35.001	-
Inversions financeres temporals	67.334	-	-	19.071
Tresoreria	1.013	-	-	2.077
Ajustaments per periodificació	136	-	12	-
	81.710	49.800	66.960	21.236
Variació del capital circulant	31.910	-	45.724	-



70 Dades tècniques

71 Terminals especialitzades



**Situació**

Latitud: 41°21' N
Longitud: 2° 10' E

Marees

Carrera: 125 cm

Entrada

Orientació: 191,8°
Amplada: 370 m
Calat: 16 m

Bocana Sud

Orientació: 205°
Amplada: 145 m
Calat: 11,5 m

Bocana Nord

Superfície terrestre: 830,4 ha
Molls i atracadors: 20.300 km
Rampes ro-ro: 32
Calats: fins a 16 m

Remolcadors

9 (1.213 kW / 2.943 kW)

Emmagatzematge

Cobert: 121.035 m²
Descobert: 2.941.339 m²

Grues de moll

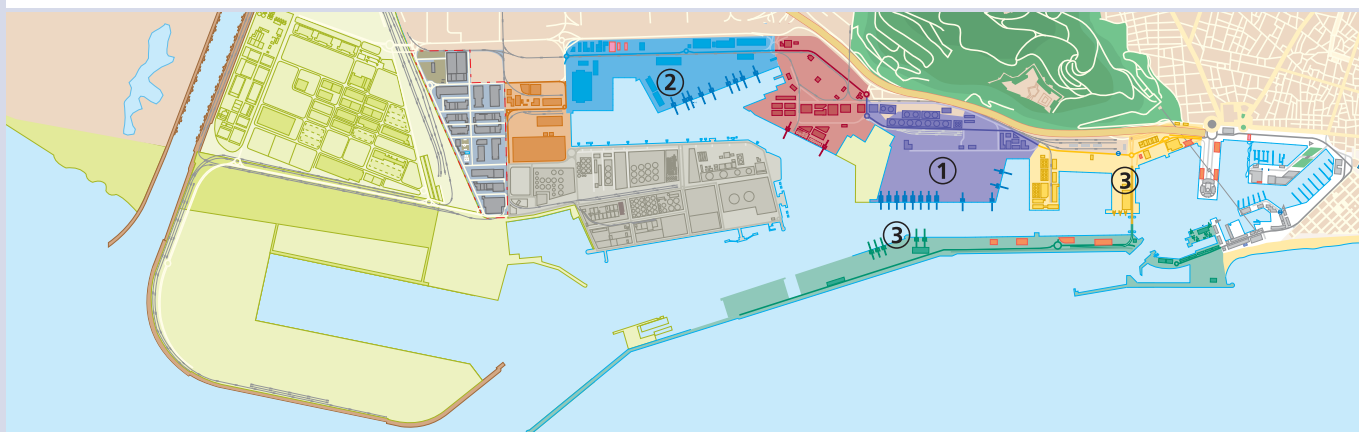
32 (28 de contenidors)

Dic Sec

Eslora: 215 m
Mànega: 35 m
Capacitat: fins a 50.000 t de pes mort

Dic Flotant

Eslora: 101 m
Mànega: 19 m
Capacitat d'elevació: fins a 4.500 t



1. TCB, SL

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

Situació: moll 24 Sud

Característiques:

Superfície: 46,1 ha
 Línia d'atracada: 1.362 m
 Calat: fins a 16 m
 Grues: 9 (5 Post-panamax)
 Straddle-carriers: 64
 Terminal ferroviària (5 ha)
 Duana Marítima i PIF integrats a la terminal
 Connexions frigorífiques: 486
 Container freight station: 13.800 m²
 Magatzems coberts: 3.600 m²

2. TERMINAL CATALUNYA, SA

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

Situació: molls 29 Príncep d'Espanya i 30 Dàrsena Sud

Característiques:

Superfície: 33,9 ha
 Línia d'atracada: 1.653 m
 Calat: 8,70 / 14 m
 Rampes ro-ro: 2

Terminal polivalent, contenidors:

Grues: 8 (8 Post-panamax)
 RIG (o RTG): 11; reach stacker: 30; tractores: 32
 Container freight station: 3.607 m²
 Magatzems coberts: 14.225 m²

Terminals càrrega general:

Grues: 8 mòbils
 reach stacker: 6; màquines frontals: 60;
 pales carregadores: 5
 Magatzems coberts: 7.920 m²

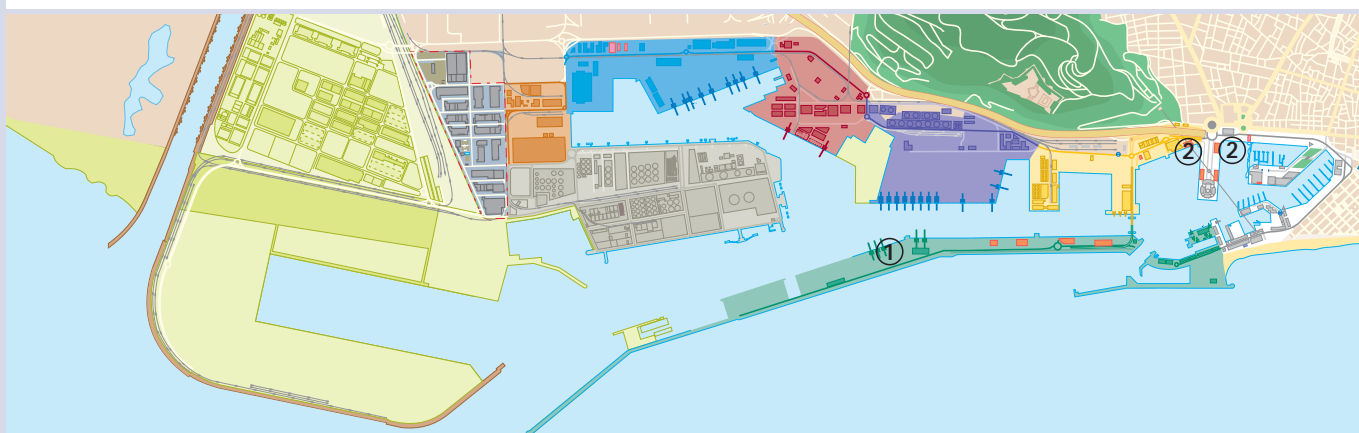
3. TERMINAL PORT-NOU, SA

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

Situació: Molls 01 Adossat i 20 Ponent

Característiques:

Superfície: 4,9 ha
 Línia d'atracada: 1.050 m
 Calat: fins a 16 m
 Rampes ro-ro: 5
 Magatzems coberts: 9.000 m²
 Grues: 4 (1 portacantenidors, 3 pòrtic)
 RTG: 2; reach stacker: 7; tractores: 8



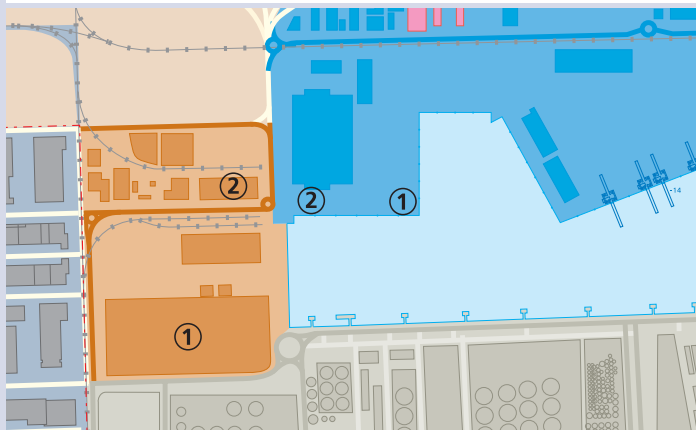
1. ESTIBADORA DE PONENT, SA

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

2. Acciona Trasmediterrànea, SA

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

TERMINALS ESPECIALITZADES. TERMINALS D'AUTOMÒBILS **B. 3**



1. AUTOTERMINAL, SA

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

www.autoterminal.es

correogeneral@autoterminal.es

Situació: Molls 30 Dàrsena Sud i 31 Dàrsena Interior

Característiques:

Superfície: 29,2 ha d'esplanada i 37,8 ha d'aparcament vertical

Línia d'atracada: 850 m

Calat: fins a 12 m

4 aparcaments verticals de 377.975 m² i 26.981 places. Disposa d'un centre de personalització de vehicles i un túnel de desprotecció

2. SETRAM, SA

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

setram@setram.com

Situació: Molls 30 dàrsena Sud i 31 dàrsena Interior

Característiques:

Superfície: 8,7 ha

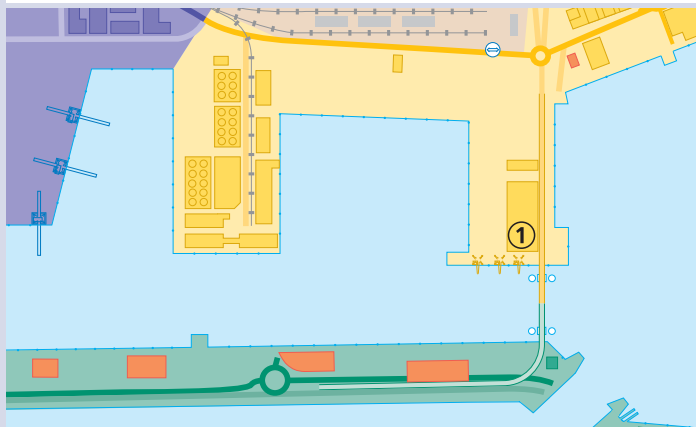
Línia d'atracada: 850 m

Calat: fins a 12 m

Capacitat: 10.000 places. 1 aparcament vertical de 88.700 m²

4 atracadors ro-ro

TERMINALS ESPECIALITZADES. TERMINAL DE FRUITA **B. 4**



TERMINAL PORT NOU, SA

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

Situació: Moll 20C Ponent

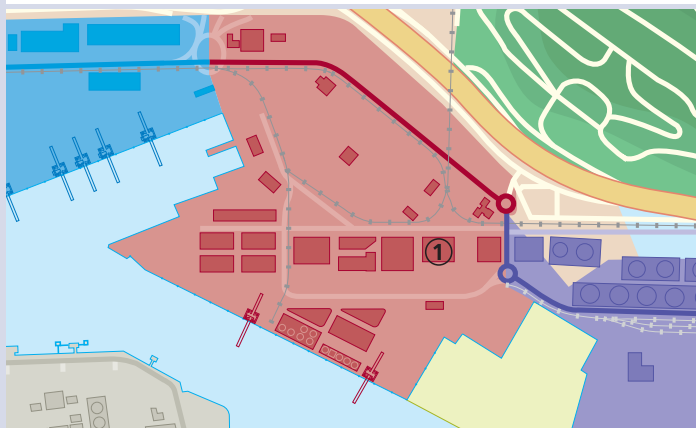
Característiques:

5.556 m² de magatzem frigorífic, en tres cambres de temperatura independent Emmagatzematge simultani de fins a 6.000 paletes

Sistema informatitzat de control per codi de barres

Plataforma de càrrega amb capacitat de fins a 150 camions diaris

TERMINALS ESPECIALITZADES. TERMINAL DE CAFÈ I CACAU **B. 5**



BIT, SA

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

Situació: moll 26 Álvarez de la Campa

Es_Barcelona_bit@sngsgroup.com

Característiques:

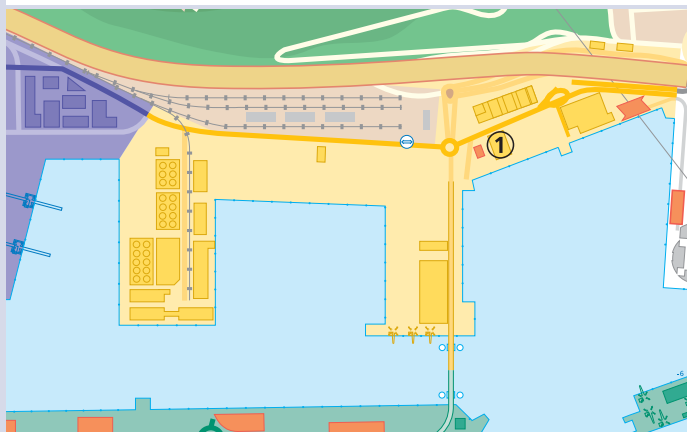
Superfície: 11.000 m²

Capacitat: 14.000 t

En règim de zona franca

Única terminal a la Mediterrània occidental amb l'homologació del LIFFE (London International Financial Future and Options Exchange)

TERMINALS ESPECIALITZADES. MAGATZEM FRIGORÍFIC **B. 6**



INTERLOGÍSTICA DEL FRÍO, SA

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

Situació: Moll 19 Sant Bertran

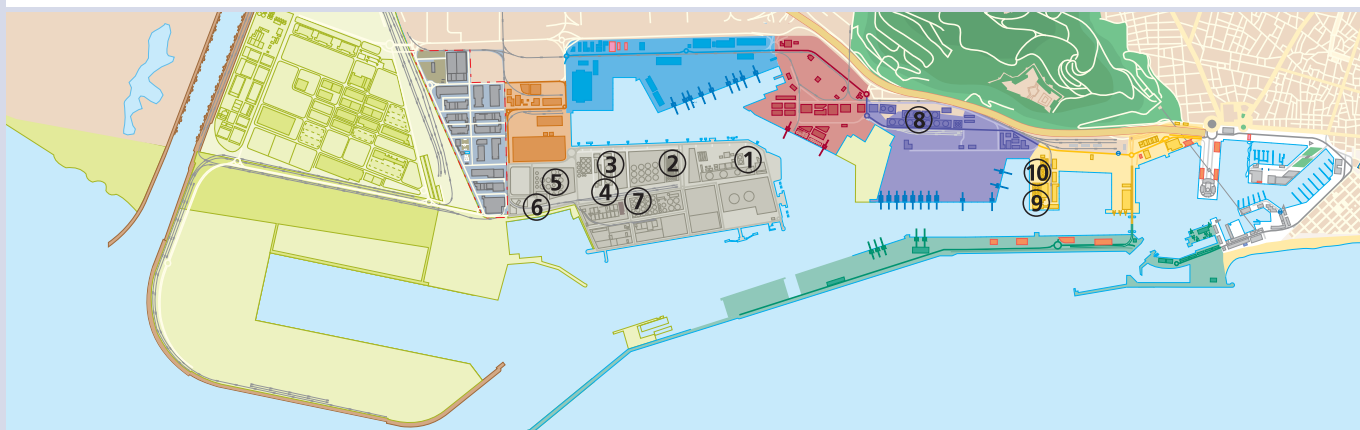
Característiques:

Capacitat cambres: 75.000 m³

Túnel de congelació

Homologat per a l'emmagatzematge intracomunitari

TERMINALS ESPECIALITZADES. TERMINALS DE LÍQUIDS A GRANEL **B. 7**



1. Enagás, SA (gas natural)

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

2. Relisa (líquids oliosos)

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

3. Tepsa (químics i refinats)

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

4. Terquimsa (químics)

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

5. Decal (refinats)

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 (refinats)

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

9. Sadesa (líquids oliosos)

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

10. Loiret & Haëntjens España, SA (melassa)

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

Situació: Molls 32 Inflamables, 22 Contradic i Tram IV

Característiques:

Superfície: 61 ha

Línia d'atrada: 2.390 m exclusius

Calat: 12 m

Nbre. dipòsits: 497 (líquids); 8 (gasos)

Tipus: acer suau, inoxidable, isotèrmics,

escalfats, revestits i de qualitat alimentària

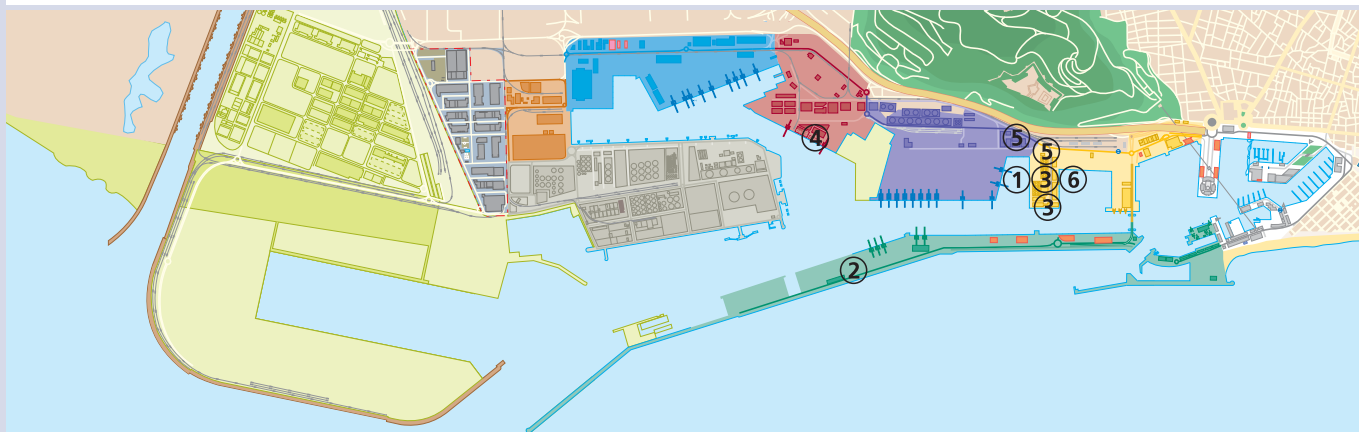
Capacitat total: 2.001.977 m³ (líquids);

544.000 m³ (gasos)

Instal·lacions d'ompliment de bidons

Instal·lacions d'ompliment de contenidors CIG

Terminals ferroviàries pròpies



CIMENT

1. PORTCEMEN, SA

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

2. CEMEX ESPAÑA, S.A.

Tel.: 977 73 70 00
Situació: Molls 01B Adossat, 22C Contradic
Característiques: Sitges amb capacitat per a 104.800 t

GRA

3. ERGRANSA

Tel.: 93 443 37 16; Fax: 93 443 44 39
silo@ergransa.es
Situació: Moll 22B Contradic. 1 terminal
Característiques: Sitges multice-lulars amb capacitat per a 145.000 t
Rendiment pràctic de descàrrega pneumàtica: 900 t/h

FAVA 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

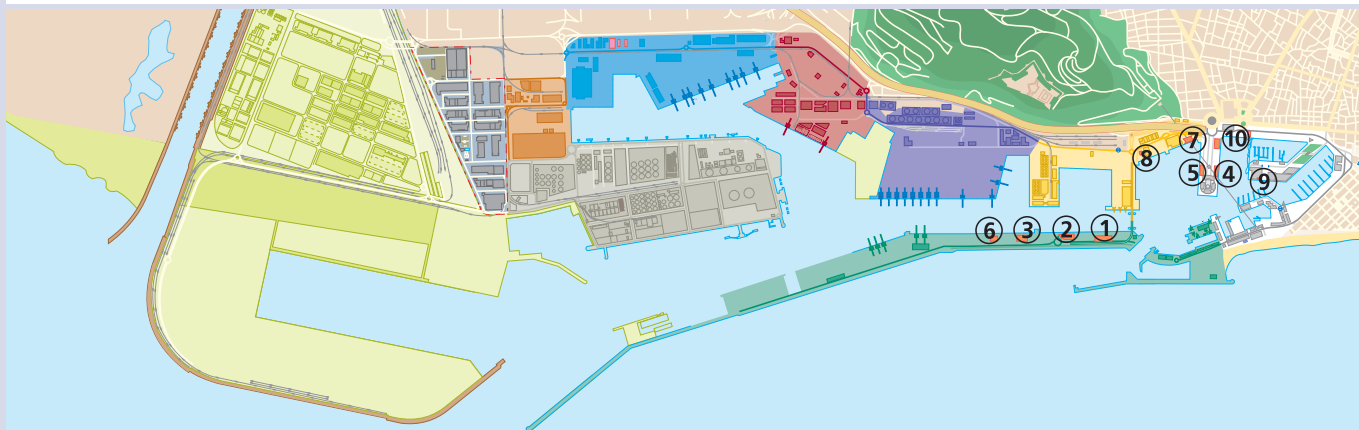
Situació: Molls 26B Álvarez de la Campa, 22B Contradic i 23A Oest. 2 terminals

Característiques: Amb indústria per a la producció de farines i oli cru
Plantes de mòlta amb capacitat per a 1.400.000 t/any

POTASSA

6. TRAMER, SA

Tel.: 93 442 19 40; Fax: 93 443 20 73
Situació: Moll 22A Contradic. 1 terminal
Característiques: capacitat màxima d'emmagatzematge de 80.000 t
Equip: un pòrtic de càrrega de 700 t/h de rendiment



1. Terminal Marítima Internacional A (en procés de remodelació)

2. Terminal Marítima Internacional B

Tel.: 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)

Tel.: 93 412 79 14

6. Terminal Marítima Sud (World Trade Center)

Tel.: 93 412 79 14

7. Trasmediterrànea

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

8. Estació Marítima Barcelona-Gènova

Tel.: 93 443 98 96

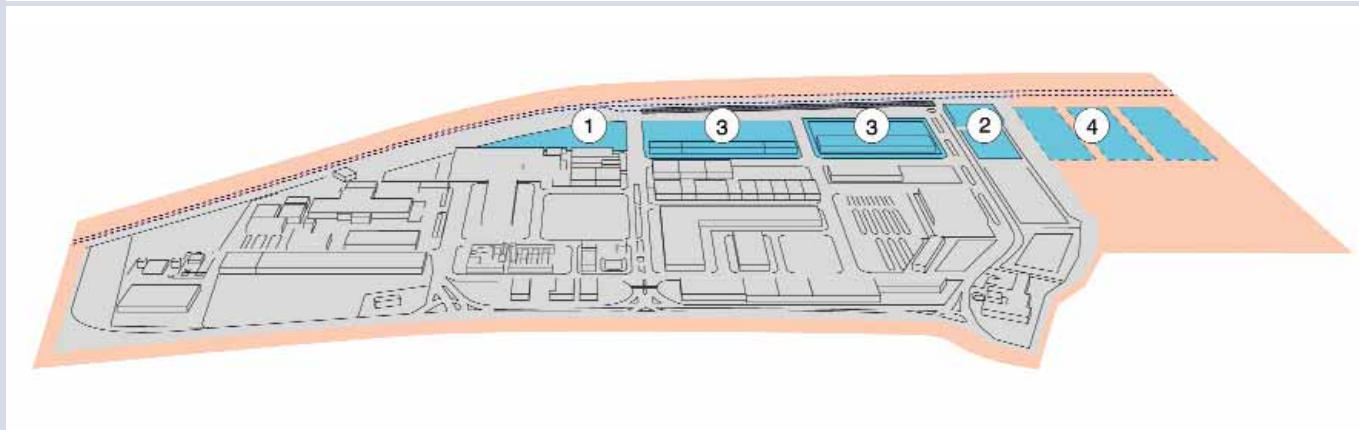
9. Estació Marítima Drassanes

Tel.: 93 441 58 00; Fax: 93 441 30 31

10. Estació Marítima Maremagnum

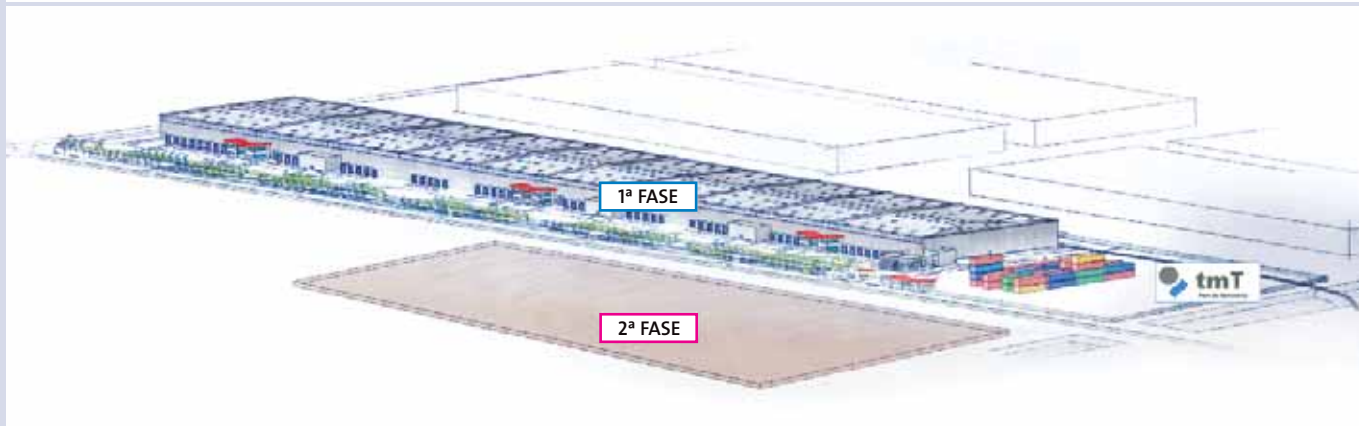
Tel.: 93 225 81 46

Situació: tràfic nacional als molls 18 Barcelona i 19 Sant Bertran; tràfic internacional als molls 01 Adossat, 15B Espanya i 20 Ponent



- Terminal marítima
- Apartador ferroviari

1. Zona aparcament de camions i cambres frigorífiques
2. Magatzems logístics
3. Zona de moviment de contenidors
4. Ampliació TM2



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



Directori del Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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

SAU (Servei d'Accés Unificat)

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

SAC (Servei d'Atenció al Client)

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

Representació del Port de Barcelona al Japó

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

Representació del Port de Barcelona a la Xina

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

Representació del Port de Barcelona a Argentina

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

Representació del Port de Barcelona a Madrid

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

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

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

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

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

Port Vell

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

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

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

World Trade Center Barcelona, SA
Moll de Barcelona, s/n
Edifici Est, 2a pl.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 80 00
Fax: +34 93 508 80 10
a/e: comercial@wtcbarcelona.es
web: www.wtcbarcelona.com

ESTIBARNA (Societat Estatal d'Estiba i Desestiba)
Ctra. Circumval·lació, Tram V
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 223 18 22
Fax: +34 93 223 17 33
a/e: estibarna@estibarna.es

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

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

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

Punt d'Inspecció Fronterer
Edifici PIF
Ctra. Circumval·lació, Tram IV
08039 Barcelona
Sanitat Exterior
Tel.: +34 93 520 91 80
Fax: +34 93 443 16 32
Equip de Qualitat (EQ)
Tel.: +34 93 306 88 18

CATICE
(Centre Assistència Tècnica i Inspecció Comerç Exterior)
Moll Príncep d'Espanya
Edifici Tersaco, 4a pl.
Tel.: +34 93 289 66 10
Fax: +34 93 223 48 64
a/e: buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

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

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

Associació de Transitaris, Expedidors Internacionals i Assimilats de Barcelona (ATEIA)
Via Laietana, 32-34
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 315 09 03
Fax: +34 93 310 62 47
a/e: ateia@bcn.ateia.com
web: www.bcn.ateia.com

Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes de Duanes de Barcelona
Diputació 295, baixos
08009 Barcelona
Tel.: +34 93 329 27 58
Fax: +34 93 441 24 82
a/e: coacab@coacab.com
web: www.coacab.com

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

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

Corporació de Pràctics del Port
Final pg. Gabriel Roca. Edifici Porta Coeli, 3r
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 221 95 67
Fax: +34 93 221 38 95
a/e: pracbarn@accessnet.es

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

© Autoritat Portuària de Barcelona

PRODUCCIÓ I IMPRESSIÓ
Novatesa Gràfiques, SL

DISSENY GRÀFIC
El taller interactivo, s.l.

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

D.L.: B-23461-2008