



Port de Barcelona

'09

MEMORIA ANUAL



PORT DE BARCELONA **MEMORIA ANUAL 2009**



Port de Barcelona



Sumario

- 6 Consejo de Administración
- 7 Presentación
Jordi Valls Riera, presidente
- 9 Introducción
José Alberto Carbonell, director general

La gestión

- 13 Misión, visión y valores de la APB
- 15 Ámbito de presidencia
- 23 Ámbito de dirección
- 37 Infraestructuras
- 40 Explotación y Planificación
- 44 Estrategia y Desarrollo
- 53 Empresas participadas

Evolución del tráfico

- 61 Evolución del tráfico
- 62 Graneles
Contenedores
- 63 Vehículos
- 65 Pasajeros

Ejercicio económico y financiero

- 69 Ejercicio económico y financiero
- 77 Balance de situación
- 78 Cuenta de pérdidas y ganancias
- 79 Cuadro de financiación
Recursos procedentes de las operaciones
- 80 Estado de flujos de efectivo

Directorio del Port de Barcelona



PORT DE BARCELONA

Miembros del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre de 2009

Presidente del Consejo de Administración:

Sr. Jordi Valls Riera

Vocales natos:

Sr. Francisco J. Valencia Alonso
(capitán marítimo)

Sr. José Alberto Carbonell Camallonga
(director general)

Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya:

Sr. Julián García González

Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresidente)

Sr. Joaquim Llach Mascaró

Sra. Imma Mayol Beltran

Sr. Mariano Fernández Fernández

Sr. Enric Querol Marimon

Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

Sr. Joaquim M^a Tintoré Blanc

Sr. Josep Trius Collazos

Vocales representantes de la Administración del Estado:

Sr. Josep Anton Burgasé Rabinad

Sra. Pilar Fernández Bozal

Sr. Jaime Odena Martínez

Sr. Manuel Royes Vila

Vocales representantes del Ayuntamiento de Barcelona:

Sr. Jordi W. Carnes Ayats

Sr. Ramón García-Bragado Acín

Vocal representante del Ayuntamiento del Prat de Llobregat:

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

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

Sr. Josep M. Basáñez Villaluenga

Sr. Joan J. Llonch Pañella

Vocal representante de la Asociación de Empresas Estibadoras:

Sr. Xabier Ma. Vidal Niebla

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

Sr. Àngel Montesinos García

Vocales en representación sindical:

Sr. Joan Moreno i Cabello (UGT Catalunya)

Sr. José Pérez i Domínguez (Fetcomar CCOO)

Secretario (no consejero):

Sr. Román Eguinoa de San Román

Cambios producidos:

Sr. Josep Oriol ha causado baja y ha sido sustituido por el Sr. J. A. Carbonell

Sr. Jordi Nadal Atcher ha sido sustituido por el Sr. Mariano Fernández

Sr. Julián Maganto ha sido sustituido por el Sr. Jaime Odena

Sr. Pere Caralps ha sido sustituido por el Sr. Román Eguinoa

Presentación

Este ha sido un ejercicio complicado, marcado por el entorno económico desfavorable que nos afecta desde finales del 2008, cuando la crisis financiera empezó a trasladarse a la economía real. El impacto de la crisis económica ha sido notable en el comercio internacional, que ha reflejado la contracción de la demanda mundial e interna, y se ha dejado notar en una reducción considerable del tráfico de mercancías.

Después de años de crecimiento nos ha tocado administrar una coyuntura negativa y un descenso de la actividad. La misión explícita de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), a parte de gestionar la infraestructura del Port, es liderar su desarrollo, de manera que para ayudar a nuestros operadores y clientes a afrontar esta etapa de recesión hemos impulsado –con la complicidad de la Comunidad Portuaria– el establecimiento de una serie de medidas anticrisis.

La primera decisión en este sentido se tomó ya en la última sesión del Consejo de Administración de 2008, en el mes de diciembre, y ha sido aplicada desde principios de este año. Se trata de la congelación de tarifas por los servicios comerciales realizados por la APB, que abarcan el almacenamiento, las inspecciones del Punto de Inspección Fronterizo (PIF), el suministro de agua y electricidad a buques e instalaciones fijas, los servicios a los cruceros y pasajes de crucero, la limpieza de explanadas y el aparcamiento de camiones, entre otros. Además, se acordó aplicar un coeficiente corrector del 0,98 a las tasas a los buques, al pasaje y a la mercancía.

Otra medida para combatir la crisis ha sido la introducción de modificaciones en los pagos del canon por ocupación, con el objetivo de mejorar la liquidez de las empresas instaladas en el Port. Y también se ha llevado a cabo una revisión de las bonificaciones y compromisos de tráficos mínimos para reducir la presión sobre los cargadores que operan en Barcelona.

Es cierto que la APB ha dejado de ingresar cantidades importantes por estos conceptos, pero se ha contribuido así a mejorar la competitividad del conjunto de la Comunidad Portuaria, sin afectar nuestros proyectos de futuro.

El Port de Barcelona disfruta de una gran solidez financiera y seguirá adelante con su programa de inversiones para consolidar el proyecto de ampliación y alcanzar el objetivo estratégico de convertirse en la puerta sur de entrada de las mercancías en Europa. Esta perspectiva ha sido reforzada con la firma, en el mes de diciembre, de un nuevo contrato de financiación del Banco Europeo de Inversiones por valor de 150 millones.

La finalización en 2008 de los diques de abrigo, la obra más importante de la historia del Port de Barcelona, ofrecía la base que garantiza la expansión física. La infraestructura ya está asegurada y la generación de nuevos espacios se encuentra en pleno desarrollo. Ahora tenemos que centrarnos en optimizar al máximo la gestión de esta infraestructura, con el objetivo de alcanzar la excelencia operativa e incrementar la calidad del servicio al cliente para ganar en competitividad.

En este ejercicio se han emprendido diversas actuaciones para permitirnos avanzar en esta línea estratégica. Destacan, por ejemplo, la ampliación del Programa de Garantías, que es un paso más hacia la fijación de un nuevo Plan de Calidad, en el 2010; las presentaciones del Port realizadas en Andorra, Burgos, Zaragoza y Madrid, argumentos indiscutibles de nuestro especial interés por los mercados del *hinterland*; y la orientación más específica y la relación más estrecha con los principales clientes del Port. De hecho, el refuerzo de la visión comercial es uno de los ejes que debe articular este énfasis en la gestión que nos hemos fijado como reto inmediato.

También contribuye al incremento de la competitividad la puesta en marcha de servicios innovadores y sostenibles, como los que impulsan la intermodalidad. Iniciativas como la terminal de *short sea shipping* del muelle Costa, y el servicio ferroviario con Lyon ya en funcionamiento y los futuros de Toulouse y Burdeos son ejemplos concretos de ello.

Para la mejora global de la gestión es imprescindible, igualmente, mirar puertas adentro. La reorganización interna de la APB, iniciada en el ejercicio anterior, ha continuado su calendario de aplicación y la manifestación más gráfica, y a la vez más simbólica, de los cambios llevados a cabo es la culminación del traslado del personal de la APB a la nueva sede del World Trade Center Barcelona. La concentración de oficinas y de trabajadores en un mismo ámbito físico no solo facilita y racionaliza la logística de la organización, sino que aumenta el conocimiento mutuo entre departamentos y servicios y debe favorecer una mayor eficiencia de determinados procedimientos.

La aplicación de una nueva cultura corporativa, que ha implicado la reestructuración de la Dirección General, tiene también como uno de sus puntales el aumento de la transparencia en la actuación del Port de Barcelona. En definitiva, poner las bases para convertirnos en un puerto de referencia no solo por nuestros hitos comerciales y económicos, sino también por nuestra manera de hacer.



No me cansaré de apelar a la importancia de unir esfuerzos y trabajar juntos para alcanzar los objetivos de futuro del Port de Barcelona, que son los de todos los que formamos parte de él. Pero además, creo que este año es más necesario que nunca enviar un mensaje de agradecimiento al personal de la APB, por su disposición a asumir cambios internos en un momento de inestabilidad, y a toda la Comunidad Portuaria por los esfuerzos realizados para mantener la actividad en un periodo de grandes dificultades económicas.

Jordi Valls Riera
Presidente

Introducción

En este ejercicio, a causa de la crisis del comercio internacional, los resultados del Port de Barcelona han marcado descensos importantes y que no experimentábamos desde hace años. Pero ante esta situación, la Comunidad Portuaria de Barcelona ha trabajado conjuntamente en diversos frentes para mantener la actividad en el Port y se ha podido cerrar el año con algunos signos de que la recesión podría estar tocando fondo.

Es cierto que la contracción generalizada del comercio ha hecho caer en porcentajes de dos cifras el tráfico total (-17%), el de contenedores (-29%) y el de vehículos (-38%); pero hay que destacar también que algunos tráficos se han podido mantener, como es el caso de los cruceros, y otros incluso han crecido, como los graneles sólidos y el tráfico ferroviario de contenedores, que aún tiene mucho potencial y avala la apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad.

El descenso de tráfico y de escalas ha influido negativamente en la cifra de negocio del 2009. A pesar de ello, la reducción del volumen de ventas ha sido sólo de un 3%, ya que se ha visto compensada con los ingresos por las concesiones del dominio público portuario.

En cambio, tanto el beneficio neto antes de impuestos como el resultado del ejercicio han registrado una disminución más importante, de un 57% respecto de los resultados del año anterior. El motivo principal ha sido la contabilización de un gasto excepcional de 25,2 millones de euros, como provisión de fondo para afrontar la sentencia del Tribunal Constitucional sobre las reclamaciones por aplicación de tarifas portuarias. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que sin el efecto de esta dotación extraordinaria el resultado final del ejercicio habría sumado 47,3 millones de euros, sólo un 7% menos que el año anterior. Así pues, un ejercicio económico financiero no muy positivo, pero que muestra la fortaleza de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Se ha demostrado que la diversificación es un elemento muy favorable del Port de Barcelona, ya que permite mantener unos ratios razonables de rentabilidad y un nivel óptimo de *cash flow* -75,4 millones de euros, sólo un 3% menos de generación de recursos que el 2008-, lo que posibilita desarrollar el plan de inversiones previsto.

La solidez financiera del Port, por tanto, ha impedido que la coyuntura económica y comercial frenara las inversiones previstas para este año, y la entidad ha ejecutado un volumen de 115 millones de euros. Entre otras, se ha llevado a cabo la reconstrucción total de la parte de la línea del muelle Prat afectada por la avería de 2007 y se ha

avanzado en el desarrollo de la primera fase de la infraestructura, un 60% de la cual estará disponible los primeros meses de 2010.

En construcción también se encuentran las obras de ampliación del muelle Sud y la fase B de la ampliación del muelle Adossat (donde se ubicará la terminal Port Nou), que permitirán asumir con garantías y criterios de eficiencia los futuros crecimientos de tráfico. Las perspectivas a medio plazo también impulsan las instalaciones y nuevas naves que se están desarrollando en la Zona de Actividades Logísticas – Prat.

Apoyando a uno de los tráfico del Port que ha aguantado desde 2008 los embates de la crisis, este año se han invertido más de 7 millones de euros en la mejora y ampliación de instalaciones de cruceros. Se trata de actuaciones que previsiblemente reforzarán el liderazgo del Port de Barcelona en el segmento crucerista, en que ocupa el primer puesto europeo y el cuarto como puerto base a nivel mundial.

En el ámbito ciudadano, este año se ha completado el nuevo tramo del paseo marítimo Mare Nostrum y la ampliación del paseo Joan de Borbó, un área de la ciudad muy valorada por barceloneses y visitantes. Y con la finalización del hotel W Barcelona en los espacios generados por la bocana Nord se ha configurado un nuevo referente físico en el Port Vell.

Los cambios de aspecto y capacidad de nuestro puerto van acompañados también de cambios en la manera de hacer y en la organización interna de la Autoridad Portuaria de Barcelona, como ente gestor suyo. De este modo se pretende que el Port de Barcelona se adapte lo más posible a las necesidades de su entorno socioeconómico y a su estrategia, optimizando los recursos existentes, potenciando la comunicación y cooperación entre departamentos, e incorporando el eje comercial como impulsor para ampliar servicios y desarrollar el negocio portuario.

Esto último ha motivado uno de los cambios aprobados por el Consejo de Administración: la modificación de la Subdirección General de Estrategia y Comercial, para que pueda agrupar las diferentes visiones y acciones implicadas en la acción comercial del Port de Barcelona y coordine las funciones de estrategia, desarrollo, marketing y comercial, de manera más efectiva.

Además, se ha aprobado la creación de la Subdirección General de Organización y Recursos Internos, que integra las direcciones de Personas y Organización y de Sistemas de Información y Calidad. Esta subdirección gestionará de forma coordinada los sistemas de apoyo a la gestión, el desarrollo de la



calidad interna y el desarrollo profesional de las personas que trabajan en el Port, liderando el cambio cultural y el proceso de modernización que se lleva a cabo en la Autoridad Portuaria de Barcelona.

José Alberto Carbonell
Director general

7SBPTFW

La gestión

- 13 Misión, visión y valores de la APB
 - Despliegue estratégico de la organización

- 15 **Ámbito de presidencia**
 - Comunicación y Relaciones Institucionales
- 18 Centro de Documentación
- 20 Promoción de la Comunidad Portuaria

- 23 **Ámbito de dirección**
 - Personas y Organización
- 26 Calidad y Responsabilidad Social Corporativa
- 29 Sistemas de Información y Calidad
- 30 Servicio de Acceso Unificado (SAU)
- 31 Promoción Comercial
- 33 Comisionado para las Obras de Ampliación del Port

- 37 **Infraestructuras**
 - Actuaciones en infraestructuras

- 40 **Explotación y Planificación**
 - Seguridad Industrial y Medio Ambiente
- 43 Seguridad Operativa

- 44 **Estrategia y Desarrollo**
 - Desarrollo de la red del Port
- 48 *Foreland*
- 50 Dirección de Desarrollo de Negocio

- 53 **Empresas participadas**
 - Centro Intermodal de Logística (CILSA)
- 54 ILI Logística Internacional
- 57 Port 2000
- 58 World Trade Center Barcelona

Misión, visión, valores y objetivos estratégicos

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

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

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

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

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

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

Así mismo, la APB se plantea el siguiente objetivo estratégico del Port de Barcelona a conseguir a medio plazo:

Ser el primer puerto logístico del sur de Europa y del Mediterráneo en el 2015.





LA ESTRATEGIA DEL PORT DE BARCELONA

En el 2009, seis años después de la publicación del anterior documento, la APB ha redactado –y presentado a la Comunidad Portuaria para su discusión– el Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona, que se aprobará durante el primer trimestre de 2010.

A parte del cambio en el ciclo económico, hay diversas razones por las cuales se ha hecho necesaria esta revisión. De entrada, la constatación que el tráfico del Port no es cautivo y que disponer de buenas infraestructuras es una condición necesaria pero no suficiente para mantener y aumentar los tráficos. Esto es así porque la competencia actual no se da entre puertos sino entre cadenas logísticas: el operador quiere que la mercancía llegue a su destino final de forma rápida, fiable y a un coste adecuado. Por tanto, más allá de la eficiencia portuaria el objetivo es que el Port se incorpore a cadenas logísticas eficientes, implicando un cambio en la orientación de la actividad.

Conceptualmente, el cambio que promueve el Tercer Plan Estratégico se basa en tres ideas:

- La primera, la consecución de una **verdadera orientación al mercado**: el Port de Barcelona debe dar un servicio eficiente a sus clientes, y éste no se puede circunscribir solo al ámbito portuario, sino que debe abarcar toda la cadena de aprovisionamiento. Esto implica el desarrollo de infraestructuras y servicios que faciliten la penetración en el *hinterland*, eliminando las barreras que dificultan la utilización del Port de Barcelona.
- La segunda es que la creación de estas cadenas logísticas requiere la **estrecha colaboración de todos los agentes**, para la cual es necesaria una mayor integración

entre los miembros de la Comunidad Portuaria así como otros agentes del entorno: las alianzas estratégicas deben servir para crear un clúster logístico regional potente que pueda competir en eficiencia con los clúster del norte de Europa.

- La tercera consiste en considerar **la innovación como herramienta**, no solo para hacer frente a las necesidades actuales, sino para avanzar a estas y ser capaz de prestar nuevos servicios de futuro que permitan ampliar el mercado.

Este nuevo plan estratégico no rompe con lo que proponía el segundo; al contrario, refuerza la **estrategia de ampliación del *hinterland*** como factor clave de éxito del Port Barcelona, pero también analiza el resto de negocios portuarios, como los cruceros o el Port Vell, y se concreta en las diez líneas estratégicas de actuación siguientes:

- Ampliar el *hinterland*.
- Fortalecer la vinculación con el *foreland*.
- Ser el puerto de *hinterland* y de *short sea shipping* más potente del sur de Europa.
- Disponer de una oferta adecuada de servicios de transporte y logísticos.
- Estructurar e integrar la red del Port de Barcelona desplegando los servicios de marca.
- Convertirse en la marca portuaria de referencia del sur de Europa.
- Mejorar la accesibilidad y la movilidad en el Port de Barcelona.
- Disponer de un transporte por carretera eficiente y competitivo.
- Establecer una operativa portuaria más eficiente según las necesidades de los operadores y cargadores.
- Fomentar el desarrollo del Port de Barcelona destacando las tres dimensiones de sostenibilidad: económica, medioambiental y social.

Ámbito de presidencia

COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES

La Dirección de Comunicación y Relaciones Institucionales trabaja para incrementar la visibilidad del Port de Barcelona y, a través de su relación con medios, instituciones y sociedad en general, canalizar la información que éste genera.

Para llegar de modo efectivo a estos públicos externos, el departamento se sirve de los canales más adecuados en cada caso. Es por eso que este año ha hecho debutar al Port de Barcelona en las principales redes sociales —como Facebook, Twitter, Youtube, LinkedIn, etc.—, en las cuales se ha actualizado constantemente la información sobre los acontecimientos y las novedades portuarias, abriendo una nueva vía de comunicación con el entorno.

El Gabinete de Prensa de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha remitido este año a los medios de comunicación un total de 142 notas de prensa y 41 convocatorias a actos informativos e institucionales. Entre las informaciones de interés para el ciudadano y para los usuarios y clientes del Port de Barcelona difundidas en el 2009 destacan: las ampliaciones del paseo Marítimo y Joan de Borbó, la ampliación del Programa de Garantías con previsión de crear un nuevo Plan de Calidad, la inauguración de nuevos servicios marítimos a pesar de la coyuntura económica, el seguimiento de las misiones comerciales del Port en Egipto y Argelia, y las medidas anticrisis adoptadas por la APB.

La estrategia de incrementar la presencia del Port de Barcelona en los medios especializados internacionales, y reforzar así su mensaje e imagen en el *hinterland*, ha dado sus frutos, con la aparición de reportajes en *Cargo Systems*, *Lloyd's List*, *Fair Play*, *Port Strategy*, *Finished Vehicle Logistics*, *Cruise*





Business Review, World Port Development, Cruise News, CI Yearbook, Containerisation International, Hydro International, Deutsche Verkehrszeitung, etc.

El Port de Barcelona considera la responsabilidad social corporativa como un pivote de su cultura como organización. Por eso da apoyo y mantiene una relación estable, y más allá de las coyunturas, con algunas de las principales instituciones públicas y privadas del ámbito social y cultural. Lo hace a través de convenios de colaboración, como los firmados este año con la Cruz Roja, Stella Maris, el Teatro Nacional de Cataluña, la Fundación Logística Justa, y el Liceu (para una nueva edición de Ópera en la playa). Las relaciones institucionales también se refuerzan con la participación y difusión de los actos y actuaciones llevados a cabo con estas y otras entidades, como la Fundación Cares y la Caravana Solidaria, por ejemplo.

Otra vía de relación con la sociedad es el nuevo Proyecto Cultural del Port, coordinado por este departamento, que aglutina una serie de exposiciones temporales, programas de investigación y de proximidad y propuestas educativas basadas en el entorno marítimo y portuario. Con el mismo objetivo de acercar la realidad del Port al ciudadano se ha celebrado una jornada de puertas abiertas, con visitas gratuitas a bordo de las populares Golondrinas y la organización del Juego del Puerto.

Dada la transversalidad de su labor, Comunicación y Relaciones Institucionales trabaja íntimamente con y para el resto de áreas de la APB. Así, este año se ha puesto en marcha la iniciativa de informar a los trabajadores sobre los acuerdos del Consejo de Administración al tiempo que se informa a la prensa. De este modo se da un paso más en la mejora de la comunicación interna de la APB y, por lo tanto, en su cohesión como organización.





En colaboración con el Departamento de Sistemas de Información se ha procedido al cambio de dominio de las webs y direcciones de correo electrónico del de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Este cambio responde a la voluntad de dar más visibilidad a la marca Port de Barcelona y reforzar su imagen externa. En la misma línea, con Sistemas de Información y el Centro de Documentación se han dado los últimos pasos en la prueba piloto de la primera Mediateca *online* del Port de Barcelona, en la cual estarán disponibles en alta resolución fotografías, vídeos y mapas portuarios, tanto

del fondo de documentación antigua como el actual.

El trabajo conjunto con la Subdirección General de Estrategia y Comercial se ha traducido, entre otros, en el diseño y la elaboración de fichas específicas de producto para la promoción comercial, así como en la concepción de los stands de presentación del Port en ferias y muestras.

Estas iniciativas ya incluyen los principales criterios definidos en el nuevo Manual de Imagen Corporativa, que se ha estado desarrollando durante este ejercicio y se empezará a implantar de manera general el próximo 2010.

La lengua es también una herramienta de relación externa y, su buen uso, una cuestión de imagen. Por eso, durante el 2009 el Servicio Lingüístico –integrado en este departamento– ha trabajado en la fijación de los nuevos criterios de traducción y la elaboración de un Manual de Estilo. La celebración de una nueva edición de los Juegos Florales del Port de Barcelona ha dado la oportunidad de apreciar una vez más la evolución en el entorno portuario del interés en la lengua y la calidad en su uso. Por otra parte, en el mes de mayo el Servicio Lingüístico presentó la tarea que desarrolla en una institución como es la APB, dentro de la Jornada sobre Experiencias Sectoriales en Asesoramiento Lingüístico, organizada por la Universidad de Barcelona.



CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

En el año 2009 el Centro de Documentación (CenDoc) ha continuado con las diferentes actuaciones encaminadas a la mejora de los servicios dirigidos a los usuarios internos y externos, así como a la preservación, conservación, catalogación y difusión del patrimonio cultural del Port de Barcelona. A continuación se detallan las principales actuaciones del ejercicio.

Archivo central

• **Transferencias y préstamos de documentación.** Por segundo año consecutivo, y a causa del traslado de la mayoría de departamentos a las nuevas dependencias del World Trade Center Barcelona se ha doblado el volumen de documentación transferida al archivo central, que ha pasado de 700 cajas el 2008 a 1.457 en 2009.

Los trasposos de documentación también han tenido como consecuencia un incremento del 27% en el volumen de documentación prestada a las oficinas. Además se ha gestionado la transferencia de 110 cajas del fondo histórico de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) al Archivo del Museo Marítimo.

• **Gestión de los depósitos.** Como consecuencia del incremento de las transferencias al archivo producidas en estos dos últimos años, ha sido necesario y urgente recuperar capacidad de almacenaje en los depósitos de documentos, que se encontraban prácticamente al límite. Se han revisado y eliminado copias y documentos no de archivo, lo que ha permitido recuperar espacio suficiente para ubicar 300 nuevas cajas.

Complementariamente a esta operación se han comenzado a sustituir las cajas y carpetas de cartón o cartulina deterioradas y se han limpiado los proyectos de obras de los años 1859 a 1959. También se han restaurado 6 de los 17 planos del proyecto del Port de Barcelona, de José Rafo (1859).

Por otra parte, para preservar los documentos existentes sobre el edificio de Portal de la Pau, se han digitalizado los 8 planos en papel vegetal del proyecto *Edificio destinado a embarcadero de viajeros*, de Julio Valdés (1903).

• **Gestión documental.** Durante este año se han seguido actualizando los instrumentos archivísticos de la APB para mejorar el control y la conservación de sus documentos:

- Se han propuesto a la Comisión Superior Calificadora de Documentos Administrativos (CSCDA) del Ministerio de Cultura los plazos



de conservación de 18 series documentales de la sección de personal, que han sido dictaminados favorablemente.

- Con la colaboración de los diversos departamentos de la APB se ha revisado el cuadro de clasificación y se han introducido las modificaciones necesarias para obtener una propuesta más funcional, que ha sido utilizada de base para el inicio del nuevo aplicativo de registro.
- Durante las Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios celebradas en La Coruña se han presentado los avances en la elaboración de un cuadro de clasificación único para todos los puertos estatales.
- Durante el mes de marzo se han impartido 9 horas de formación sobre gestión documental, dirigido a los empleados de la APB.

Servicio de documentación

• **Servicio de Resumen de Prensa.** El servicio de noticias diarias ha superado las 96.000 consultas, además de las realizadas a través del e-portal.

• **Fondo fotográfico.** Han seguido los trabajos para que el nuevo programa pueda introducir y gestionar tanto el fondo de imágenes históricas como las modernas, y poder ponerlas así al alcance de todos los interesados.

• **Biblioteca. Fondo histórico.** Se ha formado un fondo con los volúmenes de la biblioteca de los ingenieros-directores de la Junta de Obras del Port de Barcelona de la primera mitad del siglo XX. Este fondo bibliográfico tiene unas características singulares, ya que recopila información técnica sobre puertos de todo el mundo y sobre ingeniería portuaria del 1864 a 1940.



- Hemeroteca. Además del habitual servicio de catalogación y préstamo de publicaciones periódicas, este año se han prestado 1.006 ejemplares de 107 revistas a 194 usuarios internos.

Archivo histórico

El 19 de enero de 2007, la APB firmó un convenio de colaboración con el Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona (CDRiMMB), a partir del cual algunos de los fondos históricos del Port de Barcelona han estado cedidos en depósito al archivo del CDRiMMB. El tratamiento y conservación de la documentación transferida ha sido una de las prioridades en los planes de actuación anuales de ambas organizaciones.

Durante el año 2009 se ha continuado con la clasificación del fondo de la Junta de Obras del Port de Barcelona (1868-1978), se ha inventariado, archivado y transferido parte de la documentación del fondo de los faros y se ha iniciado una política de dinamización de los fondos entre los centros escolares de primaria y secundaria.

Patrimonio cultural

A lo largo del año 2009 se ha finalizado el inventario de las maquetas de la colección de buques con el nombre *Barcelona*, expuestas en diferentes espacios del edificio World Trade Center Barcelona, actual sede de la APB. También se ha iniciado el inventario correspondiente a las fotografías artísticas.

Estas actuaciones han sido coordinadas desde la Comisión del Fondo de Arte del Port de Barcelona, que este año ha promovido una política encaminada a la restauración y conservación del patrimonio cultural (documental y artístico).

Una de las iniciativas más importantes, dentro de este ámbito, ha sido la valoración y estudio del estado de conservación del cuadro *El Puerto de Barcelona*, de Eliseu Meifrèn (1887). El estudio ha sido realizado por el equipo técnico de conservación- restauración del Museo Marítimo de Barcelona, y en él se han definido las diferentes fases de la restauración. En el 2009 se ha procedido a la fijación de la pintura.





PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

Consejo Rector y Grupos de Trabajo

El Consejo Rector es el órgano de representación de la Comunidad Portuaria que incluye todas las instituciones públicas y privadas implicadas en el negocio del Port de Barcelona.

Durante el 2009 el Consejo Rector –coordinado por la Dirección de Promoción de la Comunidad Portuaria– ha celebrado una asamblea y dos reuniones del Comité Ejecutivo, en las cuales se han presentado los avances y trabajos realizados por cada uno de sus Grupos de Trabajo:

- **Innovación:** ha propuesto la creación de un clúster logístico formado por las empresas de la Comunidad Logística del Port de Barcelona, con el objetivo de fomentar las operaciones logísticas y mejorar el intercambio modal.
- **Foro del Transporte Terrestre:** ha explicado el objetivo del Pacto para la Competitividad y Estabilidad del Transporte Terrestre de Contenedores de la Comunidad Logística del Port de Barcelona, firmado el 4 de diciembre de 2008.
- **Fórum Telemático:** ha expuesto los procedimientos finalizados y su grado de uso, además de especificar los principales proyectos en fase de definición y de implantación, que son: el procedimiento aduanero de exportación y el servicio de coordinación de posicionamiento de contenedores para inspección.
- **Marketing y Comercial:** ha presentado las acciones comerciales realizadas en el *hinterland* y las futuras previstas en el *foreland*. En el marco de este grupo también se ha tratado sobre el nuevo horario del

Punto de Inspección Fronterizo (PIF), los sectores prioritarios con los cuales mantener reuniones de trabajo, y la propuesta de reactivación del proyecto Mercuri.

- **Prevención de Riesgos Laborales:** ha presentado las actividades de coordinación y colaboración llevadas a cabo con el sistema de emergencias médicas (SEM) y las conclusiones de la VI Jornada de difusión de la prevención en la Comunidad Portuaria. También ha propuesto la creación de un observatorio de la prevención en el Port de Barcelona.
- **Calidad Ambiental:** ha dado a conocer los resultados de la puesta en marcha del circuito de recogida integral de residuos en las concesiones, y los nuevos objetivos en relación con el ahorro energético.
- **Calidad:** ha presentado la revisión del Programa de Garantías y la propuesta del nuevo Plan de Calidad.
- **Responsabilidad Social Corporativa:** ha hecho público el Estudio sobre las tripulaciones que pasan por el Port de Barcelona y sus recomendaciones, y ha expuesto las conclusiones del Diagnóstico de Responsabilidad Social de la Comunidad Logística Portuaria, elaborado por la Fundación Logística Justa.
- **Servicios Ferroviarios:** ha dado a conocer el estudio del Coste del transporte de mercancías por ferrocarril y sus conclusiones.
- **Servicios de Inspección en Frontera (SIF):** ha explicado el estado de los proyectos en curso (servicio de coordinación de posicionamientos de mercancías para inspección, protocolo de actuación de las urgencias fuera de horario, nuevo PIF...) y ha presentado la guía del usuario SIF.
- **Short Sea Shipping (SSS):** ha tratado las alternativas competitivas al SSS por carretera, la elaboración de informes ASCAME



—que evalúan los mercados de Italia, Turquía y Marruecos y sus clientes potenciales para el desarrollo del SSS—, la evolución de este tipo de tráfico y el porcentaje de horas que se destina a él. También se ha realizado el análisis del resultado de las reuniones de la subcomisión de estiba.

Por otra parte, este año se ha querido hacer una valoración global del Consejo Rector y de los grupos de trabajo, dos años después de su reactivación. Para ello, durante el primer semestre de 2009 se ha llevado a cabo una encuesta de evaluación de satisfacción a todos sus miembros, a los cuales se ha preguntado sobre las siguientes cuestiones: cumplimiento de objetivos de participación, funcionamiento y metodología del Consejo Rector y Grupos de Trabajo, grado de utilización de la Intranet,

documentación y atención/organización. El análisis de los resultados ha sido debatido en las reuniones mantenidas paralelamente con los presidentes y coordinadores de los grupos de trabajo.

En cuanto a la composición del Consejo Rector, durante el ejercicio se han producido el cambio de secretario y vicepresidente segundo y la sustitución de tres miembros; además se ha incorporado el jefe del PIF del Port y el Aeropuerto de Barcelona.

Misión comercial a Egipto

Junto con la Cámara de Comercio de Barcelona y la Oficina Económica y Comercial de Egipto en Barcelona el Port de Barcelona ha desarrollado, del 15 al 20 de febrero, una misión empresarial multisectorial a las ciudades egipcias del Cairo y Alejandría. La delegación desplazada a Egipto ha estado integrada por 35 empresarios, 10 de los cuales forman parte de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

En cada una de las ciudades se ha organizado una jornada informativa, con una asistencia de unos 200 empresarios egipcios en total, y las reuniones bilaterales programadas han totalizado más de 400 contactos empresariales.

En el transcurso de la misión se han firmado dos convenios: uno entre los puertos de Barcelona y de Alejandría, para ampliar la colaboración que mantienen desde hace años, y otro entre la Asociación de Transitarios Atea-OLT Barcelona y la Egyptian International Freight Forwarding Association (Eiffa), la





federación de transitarios de Egipto, con el objetivo de realizar un intercambio de comunicación sobre la formación profesional del sector transitario.

Foro Marítimo Catalán

De acuerdo con los principios de fomento del desarrollo económico de su entorno y de facilitar el comercio internacional, el Port de Barcelona se ha integrado como miembro fundador del nuevo Foro Marítimo Catalán (FMC), constituido el 30 de julio.

El Foro Marítimo Catalán pretende ser una herramienta de interconexión entre los diferentes agentes empresariales, grupos de empresas e instituciones que participan (directa o indirectamente) en el sector marítimo catalán, para promocionar y desarrollarlo como sector económico, y con el objetivo de conseguir un mayor nivel de competitividad y productividad de todo el sector en defensa general de sus intereses. El foro está presidido por el Sr. Jordi Brufau.

En su primera reunión, celebrada en el mes de diciembre, se han presentado las actuaciones y proyectos previstos para fomentar la industria marítima de Cataluña, la investigación y el desarrollo en las pymes, el comportamiento sostenible, la mejora de la competitividad, así como la seguridad y prevención de los riesgos laborales en el sector. Entre otras, se prevé, también, la creación de una imagen de marca de Cataluña como industria marítima de calidad y referencia, y la colaboración con otros clústers regionales, estatales e internacionales.

Reuniones con la Comunidad Portuaria

Para fortalecer la relación del Port de Barcelona con la Comunidad Portuaria, así como valorar la repercusión de la caída de los tráficos, en el transcurso de este año se han programado –desde el departamento de Promoción de la APB– diversas visitas institucionales de trabajo con las principales entidades que representan los operadores portuarios: la Asociación de Transitarios ATEIA, la Asociación de Agentes Consignatarios de Barcelona, la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona, el Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona, el Consejo de Usuarios del Transporte, la Corporación de Prácticos y Estibarna-Apie.



Ámbito de dirección



PERSONAS Y ORGANIZACIÓN

El 2009 ha sido un año de consolidación de las políticas de gestión de personas, adoptadas en los últimos años (gestión por competencias, definición de objetivos, etc.), a la vez que muy intenso en cambios organizativos.

A finales del ejercicio pasado, y después de muchos meses de trabajo, se concretó la necesidad de llevar a cabo un proyecto de **cambio cultural** en la organización para hacer frente a las nuevas demandas del mercado; una iniciativa compartida y definida por muchos profesionales de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB). Fruto de esta reflexión, en marzo de 2009 el director general ha establecido las tres acciones prioritarias para iniciar este proyecto: 1) elaborar un manual de procedimientos internos con una metodología compartida; 2) definir el alcance, los criterios y límites de las diferentes funciones y responsabilidades; e 3) impulsar el Plan de Comunicación Interna.





En relación con la definición de funciones y responsabilidades, el 30 de septiembre de 2009 el Consejo de Administración de la APB —a propuesta del presidente y del director general— ha aprobado una nueva estructura organizativa, como primer paso para adecuar la organización al nuevo entorno socioeconómico. Los avances en las otras dos líneas de actuación se detallan más adelante en los apartados correspondientes.

Respecto a las políticas relacionadas con la **gestión de personas**, durante el 2009 se han desarrollado y aprobado procedimientos como el de cobertura interna y externa y el de desarrollo profesional. Su aplicación ha ayudado a dar transparencia al modelo de gestión por competencias, recogido en el convenio colectivo, y ha favorecido la igualdad de oportunidades a todos los niveles.

Durante el último cuatrimestre del año se ha completado prácticamente el traslado de personal al edificio World Trade Center (WTC) Barcelona, con lo cual se ubica a todo el personal técnico administrativo en un mismo edificio, para conseguir una mejora de la comunicación, el trabajo en equipo, la eficiencia y la cultura compartida.

Formación

La APB hace verdaderos esfuerzos para poner a disposición de todas las personas una oferta formativa de calidad. La principal novedad del 2009 en este ámbito ha sido el **proyecto de formadores y formadoras internos**, por el cual profesionales de todas las áreas han compartido sus conocimientos dentro de la organización. Se ha llevado a cabo a través

de 26 acciones formativas, con más de 3.500 horas de clase y una valoración media de un 7,7 sobre 10 por parte del alumnado. Tanto desde la vertiente humana como desde el punto de vista de la gestión del conocimiento, se puede calificar el proyecto de éxito y se ha convertido en un aspecto primordial para la comprensión y la implicación en el negocio.

El **Plan de Formación Continua de la Policía Portuaria** ha implicado este año 542 horas de clase, parte de las cuales se han realizado en el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, encargado de formar a todos los cuerpos policiales de Cataluña.

Un año más se ha desarrollado el **Plan de Formación en Idiomas**, que incluye la enseñanza del inglés, el francés y el catalán. Durante el período lectivo 2008-2009 un total de 156 alumnos han asistido a 18 cursos que imparte —en las propias instalaciones de la APB— el centro UAB Idiomas, de reconocido prestigio y que otorga titulaciones oficiales.

La **formación específica** ofrecida por la APB da apoyo principalmente a la mejora de los procesos de los departamentos y este año se ha dirigido sobre todo a las aplicaciones de gestión interna de la organización, como por ejemplo: el seguimiento de asuntos, el registro general, el nuevo control presupuestario, la gestión electrónica de facturas, y otros que se irán desarrollando a lo largo del 2010.

Comunicación interna

Durante el 2009 la comunicación interna en la APB ha centrado su actividad en dos ejes: por una parte, dar respuesta a las necesidades de comunicación del proyecto de cambio cultural,

y, por otra, implantar las acciones definidas el pasado año 2008 en el Plan de Comunicación Interna.

De las iniciativas realizadas a lo largo del 2009 destaca el nuevo boletín interno, bautizado por los propios trabajadores y trabajadoras como **Fem Port**, que desde junio se distribuye en formato electrónico y papel con el fin de satisfacer las necesidades de todos los colectivos internos de la organización.

Igualmente, se ha implantado una nueva herramienta de comunicación 2.0, **el blog de las secciones sindicales**, dirigida a que los empleados y sus representantes sociales mantengan un contacto más directo y continuo. La aplicación ha recibido casi 900 visitas desde su pasada puesta en marcha el mes de octubre.

Por su parte, el **ePORTal**, la intranet corporativa del Port de Barcelona, ha registrado cerca de 160.000 visitas durante el ejercicio, dato récord desde su implantación en 2006. Esto no ha impedido que el departamento haya seguido trabajando para adecuar esta herramienta a la realidad actual de la organización, analizando diferentes vertientes como el diseño, los contenidos existentes o la usabilidad.

Recursos sanitarios y prevención de riesgos laborales

La labor de este servicio es dar apoyo y seguimiento a toda la actividad asistencial y preventiva en el ámbito de la salud en la APB. Desde los centros de Bosch i Alsina y del edificio WTC Barcelona se ofrece un amplio abanico de opciones sanitarias y sociales al personal activo, sus familiares, y a los trabajadores jubilados, un colectivo de unas 3.000 personas.

El personal facultativo de la APB ha atendido durante el 2009 un total de 18.866 visitas médicas, entre el personal activo (11.265) y el pasivo (7.601), y se han realizado 1.848 sesiones de rehabilitación a 169 pacientes.

Con la publicación del Plan de Salud de la Autoridad Portuaria de Barcelona 2008-2012 se han actualizado los procedimientos y protocolos necesarios para unificar las pautas de actuación de los profesionales de la medicina asistencial y laboral de la APB, de acuerdo con el Plan de Salud de Cataluña y los protocolos específicos del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud.

En el contexto de este plan se ha continuado la labor informativa sobre hábitos de vida saludables, a fin de concienciar sobre los factores de riesgo coronario, y sobre la minimización de la incidencia de las drogas de abuso, con la intención de mejorar las condiciones laborales del personal y del entorno.

El Servicio de Prevención ha colaborado, además, en el desarrollo del programa de referenciales de calidad instaurado por la APB para las diferentes terminales ubicadas en el Port de Barcelona. Y ha participado en la jornada: "Hacia una gestión integrada: responsabilidad social y prevención de riesgos laborales", promovida por el grupo de trabajo de Prevención del Consejo Rector de Promoción de la Comunidad Portuaria y por el servicio de prevención ajeno de FREMAP, y realizada en colaboración con el Departamento de Responsabilidad Social y Calidad Corporativa de la APB.

En el ámbito de la **vigilancia de la salud** se han realizado 346 exámenes de salud, que representan un 65% de la plantilla. Para llevarlos a cabo se han seguido los protocolos sanitarios oficiales, además de incluir los actuales planes de salud de Cataluña y de la APB.

Por otra parte, se ha seguido desarrollando el sistema de gestión de la prevención para las contratadas externas de la APB. Así, se han establecido los mecanismos de colaboración con el servicio correspondiente del Instituto Gaudí de la Construcción, que a raíz del contrato con la Dirección de Infraestructuras y Conservación de la APB ha asumido parte de la coordinación de actividades de conservación del puerto.

Una actuación específica de este año ha sido el plan de contingencia e información impulsado por la organización ante la previsión de pandemia de gripe A. En este sentido la APB ha colaborado con el Ministerio de Fomento en la recogida de información sobre la incidencia de esta gripe en la Comunidad Portuaria de Barcelona.





CALIDAD Y RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

La mejora continua de la capacidad y de los resultados en el desarrollo de la organización es uno de los de los objetivos permanentes de la APB para alcanzar unos altos estándares de calidad en el servicio. Este proceso supone un aprendizaje continuo y la participación activa de las personas de la organización.

Comités de Progreso y Grupos de Mejora

El modelo de gestión desarrollado en la APB potencia el trabajo en equipo y la participación a través de Grupos de Mejora dedicados a proyectos de tipo transversal, que a lo largo de 2009 se han focalizado principalmente en la sostenibilidad, el cambio cultural y la comunicación.

La estructura organizativa prevé en primera línea los **Comités de Progreso** (integrados por miembros del Comité de Dirección), que tienen la misión de analizar los grandes temas estratégicos de debate y decidir sobre las líneas a seguir en los ámbitos de Estrategia, Transformación, Comunicación, Responsabilidad Social y Calidad.

Para analizar temas concretos, los Comités constituyen los **Grupos de Mejora** ad hoc que se especializan en profundizar y proponer soluciones a los procesos de trabajo. Este año ha destacado la actividad de los siguientes:

- **Grupo de Mejora de la Oficina Verde.**

Depende del Comité de Responsabilidad Social y nació con la voluntad de elaborar una guía de buenas prácticas para dar respuesta a dos objetivos: sensibilizar sobre temas ambientales y canalizar y dar forma concreta a las iniciativas de ahorro y de consumo responsable en el ámbito del puesto de trabajo. El proceso de reflexión y trabajo ha dado lugar, finalmente, a cuatro documentos: *Marco de referencia*, *Guía de buenas prácticas*, *Propuesta de acciones* (para mejorar el ahorro, el buen uso y el reciclaje del material de oficina) y *Guía de material recomendado*.

- **Grupos de Mejora de Cambio Cultural.**

Dependen del Comité de Transformación y, con carácter consultivo, han elaborado una propuesta de acciones prioritarias para facilitar el cambio cultural. Los 3 grupos implicados han trabajado los temas de mejora de la actividad, del desarrollo de las personas y de la eficacia de la acción directiva. En el mes de febrero se han presentado sus conclusiones, que –como se indicaba al principio– establecen las tres acciones prioritarias a iniciar.

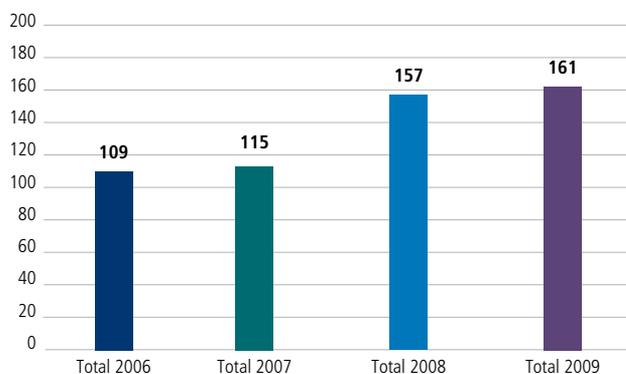
Una vez alcanzados los objetivos de los grupos, se ha constituido la **Comisión de Seguimiento del Cambio Cultural** con la finalidad de velar por la puesta en marcha y el desarrollo de las acciones consideradas prioritarias.



Además, el 17 de abril, en el seno del Comité de Comunicación, se ha presentado, revisado y aprobado el **Plan de Comunicación Interna 2009-2010** y en el mes de junio, el **Plan de Comunicación Externa 2009-2011**, basado en la estrategia del Port de Barcelona.

La tendencia a implicar las personas en los Comités de Progreso y Grupos de Mejora sigue evolucionando en positivo: a finales del 2009 se ha superado el objetivo fijado del 30% y se ha conseguido una participación acumulada (años 2006-2009) del 32,07% de la plantilla.

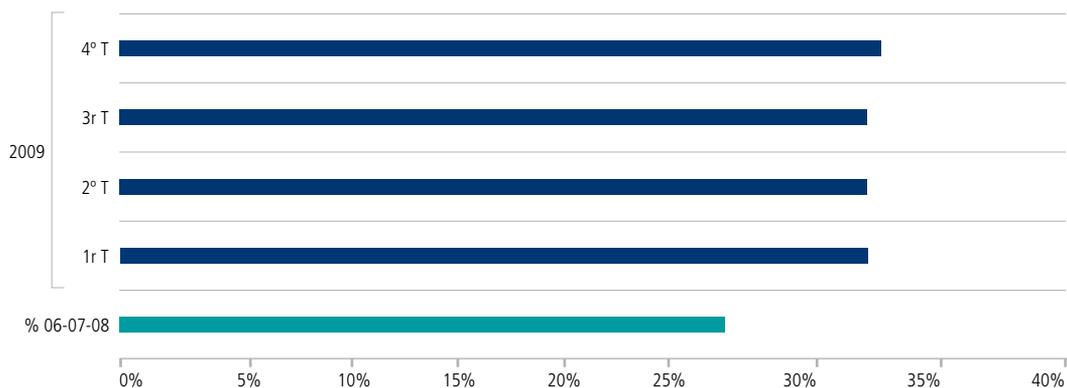
COMPARATIVA Y TENDENCIA: IMPLICACIÓN PERSONAS



Jornada APB

El 27 de noviembre se ha celebrado la Jornada APB, que ha contado con la participación de todas las personas implicadas en los Grupos de Mejora, entre otras, y en la cual se han expuesto las acciones a realizar a raíz de los cambios internos y externos de los últimos años. Primordialmente se han querido presentar los efectos beneficiosos de proceso seguido en

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





el proyecto de cambio cultural, el aumento de la transparencia en la gestión del día a día, el refuerzo de la visión comercial y la valorización de una serie de valores intrínsecos como el compromiso con las personas, la orientación a la clientela o la apuesta por la innovación.

A lo largo de la sesión, el presidente, el director general, los miembros del Comité Ejecutivo y los colaboradores de las subdirecciones de Estrategia y de Económico Financiero han tratado temas como la crisis, las previsiones económicas del Port de Barcelona, la mejora de la eficiencia de la organización, el mercado y los clientes portuarios. También se ha presentado la reestructuración de la dirección de la APB y los cambios organizativos que ésta comporta.

Mejora de la gestión en la organización

Una de las acciones prioritarias identificada por los grupos del Cambio Cultural ha sido el desarrollo del Manual de procedimientos internos con una metodología compartida. El año 2009 ha marcado el punto de partida de las actuaciones necesarias para elaborar este documento, a cargo de la Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria y la Dirección de Personas y Organización, con la colaboración del equipo de Calidad Corporativa. Este proyecto tiene un horizonte de 2 años y medio, y a finales del ejercicio muestra un 26% de los trabajos realizados, un 10% en borrador y el 64% restante aún pendiente.

Responsabilidad Social Corporativa

La responsabilidad social corporativa (RSC) es la contribución voluntaria de la organización a la mejora social, económica y ambiental. Desde hace tiempo ya se incorporan estos valores en las actuaciones de la APB hacia los grupos de interés, aunque aún queda camino por recorrer para trasladarlos efectivamente a la sociedad.

Las actuaciones desarrolladas en esta materia se recogen en la **Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009**. Para agilizar la publicación de este documento, durante los últimos meses del año se ha trabajado en la mejora de la metodología para recoger la información que sirve a la APB para rendir cuentas, voluntariamente, a todos los grupos de interés.

Entre los hitos más relevantes alcanzados en RSC a lo largo del 2009 destaca la formulación de un **plan de igualdad**, con el objetivo de hacer extensiva la igualdad de oportunidades a todas las relaciones, tanto internas como externas, del Port de Barcelona. Tras un primer diagnóstico de la situación, se ha formulado un plan que está previsto aprobar en el año 2010. Entre sus actuaciones prioritarias figuran el uso de un lenguaje no sexista, sin marcas de género, la formación en igualdad, y la creación de un comité permanente de igualdad y la figura del agente de igualdad.

Otras acciones destacadas emprendidas durante el ejercicio –y que se detallarán en la memoria específica de RSC– son la participación y organización de las campañas Gran aprovisionamiento de alimentos en Cataluña y Navidad solidaria con la infancia, así como la jornada “Hacia una gestión integrada: responsabilidad social y prevención de riesgos laborales”.

SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y CALIDAD

La Dirección de Sistemas de Información y Calidad contribuye a la mejora de la eficiencia de la gestión de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) con el desarrollo de proyectos transversales de tecnologías de la información y comunicaciones (TIC), además de liderar e implantar iniciativas, con la Comunidad Portuaria, para que el Port de Barcelona sea más competitivo.

Desarrollo y sistemas

Para la gestión interna de la APB, este departamento garantiza los servicios de telefonía, ofimática, aplicaciones informáticas de gestión corporativa, aplicaciones de ayuda a la toma de decisiones (*business intelligence*), intranet y web, plano del Port y sistemas de seguridad y control.

Una de las actuaciones de mejora de este ejercicio, y que incide directamente en la gestión de diferentes departamentos, ha sido la adecuación a la **Ley 11/2007 de acceso electrónico del Ciudadano a los Servicios Públicos (LAESCP)**, con el objetivo de facilitar el acceso de los usuarios a los servicios de la APB a través de la identificación con certificados digitales. Esto reducirá los tiempos de tramitación y permitirá informar sobre el estado de los trámites.

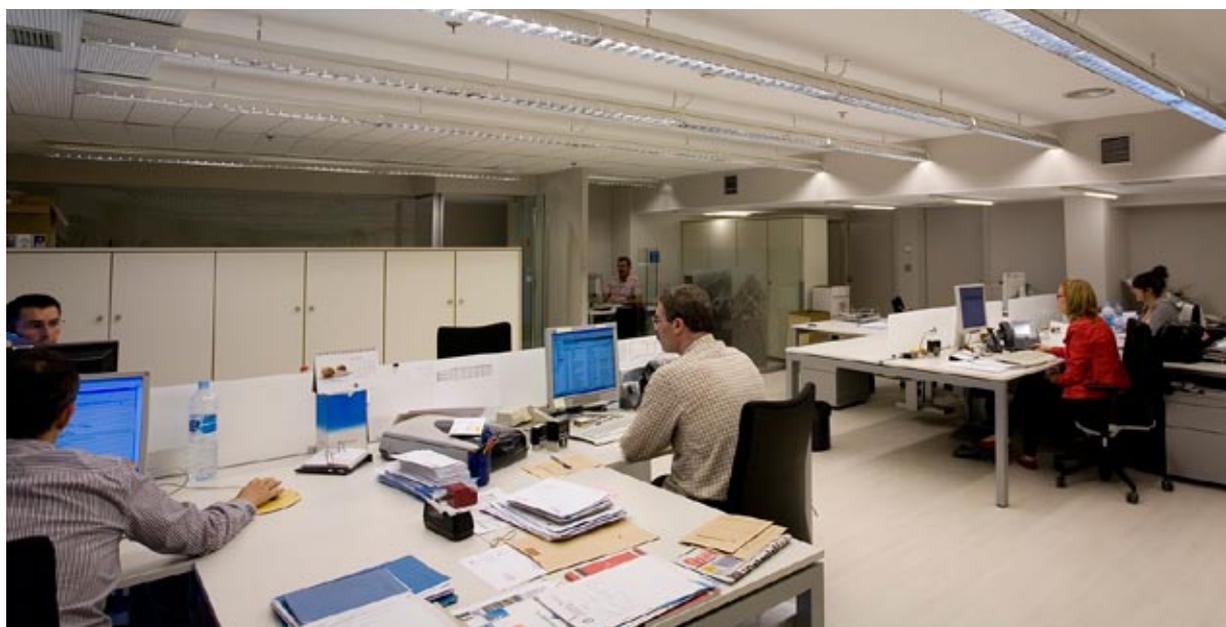
Junto con el Departamento de Económico Financiero se ha implementado un *software* de **digitalización de facturas** homologado por la Agencia Tributaria. Éste permite reducir errores en la introducción de las facturas, hacer más eficiente el proceso de los pagos, agiliza el acceso a los datos y las copias digitales

—y facilita, por tanto, consultas internas y auditorías externas—, limita la necesidad de espacio físico del papel, y reduce el coste de fotocopias y envío entre departamentos.

También en pro de la eficiencia, en el 2009 se ha modificado la aplicación de **control presupuestario** para adaptarla al nuevo modelo establecido desde la Subdirección General de Económico Financiero. Esta aplicación se integra con el ERP corporativo (*enterprise resource planning*, el sistema de planificación de los recursos empresariales), con las aplicaciones transaccionales de compras y conservación, con la nueva aplicación de digitalización de facturas y con las aplicaciones de DSS (*decision support system*, sistema de apoyo a la toma de decisiones) existentes.

En colaboración con el Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales se ha sustituido el dominio actual (apb.es) por el nuevo dominio **portdebarcelona.es**, tanto en la web corporativa como en las direcciones de correo electrónico de la APB. Igualmente, Sistemas ha participado activamente en el **traslado a la nueva sede** del World Trade Center (WTC) Barcelona de equipos y personas.

Otros proyectos desarrollados sobre los procesos de negocio del Port incluyen la extensión del **sistema de identificación de camiones y conductores** a nuevos emplazamientos del recinto portuario, que implica un incremento en la seguridad y facilita el control de la duración de las operaciones de los camiones portacontenedores en puerto. Por otra parte, con la Aduana y el gobierno de los Estados Unidos han avanzado los trabajos para la implantación de la iniciativa de seguridad **Megaports**, para la detección de material radioactivo, y que ha de permitir consolidar el Port en las cadenas de suministro seguras.



Mejora de procesos y Plan de Calidad

A principios de febrero de 2009 se ha celebrado el decimoquinto aniversario de la puesta en marcha del **Fórum Telemático**. En estos años más de 300 profesionales de diferentes empresas y administraciones de la Comunidad Portuaria de Barcelona han trabajado estrechamente para definir, optimizar y armonizar los procedimientos de intercambio documental asociados al paso de las mercancías por el Port de Barcelona.

El año 2009 se han materializado algunos de los proyectos que el Fórum Telemático ya había definido previamente, como el proceso aduanero de exportación, también conocido como "levante sin papeles en exportación" (LSP-E), y el servicio de coordinación de posicionamientos de contenedores para inspección (SCPP).

Con el **LSP-E de contenedores** los resguardos fiscales ejercen un mejor control sobre los contenedores que se embarcan en el Port y se exime los consignatarios de la presentación de los documentos de despacho que autorizan la salida marítima. Respecto al segundo proyecto, una vez la aduana o los Servicios de Inspección en Frontera determinan que quieren inspeccionar un contenedor, se ha de tramitar el posicionamiento de éste en la zona de inspección determinada. El **SCCP** es el servicio encargado de coordinar esta labor de posicionamiento, haciéndola más transparente y ágil.

En un período de crisis y de reducción de la actividad, gran parte de las actuaciones del Fórum Telemático se han centrado en asentar las bases para favorecer determinados tráficos y potenciar ciertos modos de transporte. En este sentido, durante el 2009 se han iniciado diversos proyectos orientados a simplificar los trámites documentales y aumentar la información disponible sobre el tráfico de mercancías a las **terminales de automóviles**. También se han dedicado esfuerzos a hacer compatibles los trámites del **transporte por ferrocarril** con los que ya están implantados para el transporte por carretera, ya que el modo ferroviario juega un papel clave en la estrategia de extender el *hinterland* portuario hacia el interior de la península y al sur y centro de Francia.

Derivado de la implantación del referencial de servicio de automóviles, en el año 2009 se ha constituido el **equipo de calidad en las terminales de automóviles** que, de la misma forma que ya se venía haciendo a las terminales de contenedores, registra las incidencias y confecciona informes sobre este tráfico, garantizando que las terminales



ofrecen sus servicios con el nivel de calidad comprometido.

Respecto al **Plan de Calidad**, este año, conjuntamente con la Comunidad Portuaria, se ha finalizado la definición de los nuevos compromisos de calidad del Port de Barcelona, y se ha elaborado la normativa y el sistema de control y mejora continua. Esto incluye el sistema de indicadores, la normativa general de adhesión, y aquellas herramientas de gestión necesarias que permitirán medir, comunicar y revisar periódicamente los compromisos de eficiencia y calidad.

Estos compromisos se centran en los procesos más críticos relacionados con el paso de la mercancía contenerizada por el, y establecen unos niveles de servicio que les aportarán fiabilidad, transparencia y seguridad.

SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

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

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

En el año 2009 este servicio ha atendido un total de 80.114 llamadas telefónicas, ha tramitado 91.898 documentos de los que ha registrado 11.880. También se han gestionado 38.042 cobros.

Destaca el aumento en la utilización de la plataforma de pago web para los servicios habilitados en este canal, que ha pasado del 20% del año 2008 al 38,5% en este ejercicio.

Por su parte, la oficina del Centro de Identificación de camiones (CI-SAU), servicio específico integrado en el SAU, ha tramitado 28.096 autorizaciones provisionales y 48.731 preavisos.

PROMOCIÓN COMERCIAL

En un período marcado por una crisis que ha hecho evolucionar todas las estadísticas de productos a la baja, la Dirección de Marketing y Comercial se ha centrado en dar apoyo a los clientes del Port de Barcelona, para contribuir a hacerles menos gravosa la situación.

Las actuaciones emprendidas durante el ejercicio 2009 se han dividido en dos tipos: las que han repercutido directamente sobre los clientes, es el caso de convenios por bonificación de cargas, y las propias y habituales de promoción comercial, como por ejemplo, la presencia en ferias y congresos así como la participación en foros de interés.

Como en pasadas ocasiones, previamente se valoró la oferta ferial internacional para focalizar esfuerzos en aquellos ámbitos más propios y, a la vez, genéricos, como la logística, el transporte y el *shipping*. La línea marcada los últimos años ha permitido consolidar un producto ferial que hace posible la presencia del Port de Barcelona en los principales acontecimientos y con stands que muestran todos sus productos y desarrollo. El hecho de mantener como compañeros de viaje CILSA y BCL hace posible constituir un mensaje complementario y con mucha más fuerza. A partir de estas consideraciones, y también atendiendo a la situación presupuestaria,

este año el Port de Barcelona ha participado una vez más en la gran feria europea de la logística y el transporte que se celebra cada dos años en Múnich, la **Transport Logistic**.

Por otra parte, para reforzar la presencia en América del Sur se ha tomado parte en la **Intermodal** de Brasil. En ambos casos, a la vista de los contactos y relaciones establecidos, se puede hacer un balance considerablemente positivo.

Está previsto que las actuaciones diseñadas para el ejercicio 2009 tengan continuidad en 2010, para que perduren al menos los dos años que parecen necesarios para empezar a salir de la crisis. El Departamento de Marketing y Comercial trabaja desde la perspectiva de que es ahora cuando deben reforzarse este tipo de acciones; que es necesario estar cerca de los principales clientes –armadores, consignatarios, transitarios y clientes finales– para conocer de primera mano su evolución y perspectivas de futuro. De esta manera, el Port de Barcelona les podrá ayudar, diseñando acciones comerciales que faciliten y mejoren su actividad.

El mercado chino ha continuado siendo uno de los principales focos de atención, ya que es de los países que mejor está resolviendo la actual situación de crisis. A pesar de la coyuntura, China ha continuado creciendo y esto ha propiciado que su tráfico haya registrado una de las caídas más ligeras en el Port de Barcelona.

En cuanto a los tipos de tráfico más relevantes para el Port, la estrategia de Marketing y Comercial se ha traducido en la firma de diferentes convenios que garantizan unos volúmenes mínimos. Están previstos para un período de dos años y se conciben como una auténtica herramienta de fidelización de los clientes.

Proyección en ferias y congresos

De acuerdo con la estrategia predefinida en el Plan de Marketing, la presencia del Port de Barcelona en ferias se ha convertido en una de las principales vías para llevar a cabo las acciones comerciales planificadas y potenciar aquellos servicios y productos que más se quieren desarrollar.

La fruta ha sido, a pesar de las previsiones iniciales, uno de los productos más sensibles a la evolución del mercado, consolidando bajadas por encima del 20%. Este hecho, junto a la necesidad de dar a conocer la sociedad que gestiona la nueva terminal de frutas, BRT, ha hecho incrementar las visitas y reuniones llevadas a cabo, en compañía de directivos de la terminal, con armadores y productores.





Por eso ha resultado también muy pertinente mantener la participación en la cita más importante del sector, la feria **Fruitlogística** de Berlín, que congrega los principales productores y operadores. Entre otros, el Port de Barcelona ha mantenido encuentros con la delegación brasileña, para tratar de posibles incrementos de volúmenes, tras la positiva campaña de cítricos del año 2008. Con la delegación argentina ha planificado una misión comercial posterior y se ha observado la evolución del mercado del limón en términos de calidad.

Como ya se ha mencionado, la siguiente cita del año ha sido la **Transport Logistic** de Múnich, la gran feria logística europea que alterna con el SITL de París la hegemonía como encuentro del sector internacional. A pesar de la evolución de la crisis, la feria ha mantenido el volumen de expositores e incluso ha aumentado el espacio, de modo que ha resultado un escaparate inmejorable para presentar el estado de las nuevas infraestructuras del Port de Barcelona, como la terminal Prat o la ampliación de TCB, y potenciar los productos de *short sea shipping* y consolidar los ferroviarios. La capacidad de llegar a los países de la cuenca mediterránea con solvencia, en tiempo y calidad, es un factor decisivo que ha permitido desarrollar otros servicios más allá de los ya existentes con Italia. Así, el servicio ferroviario Barcelyon Express, que ha estado representado por su coordinador, ha aglutinado el mayor número de consultas.

En el mes de abril se ha tomado parte por primera vez en **Intermodal**, de Sao Paulo, el referente ferial más importante del sector en América del Sur. A parte del número de

participantes y visitantes, destaca de este encuentro el alto nivel de interacción comercial, ya que en solo tres días se han establecido más de 40 contactos comerciales y se han celebrado una veintena de reuniones en el stand. La valoración de esta participación ha sido muy positiva y se ha recomendado renovar la presencia en el 2010, con el foco en productos propios del Port de Barcelona, como el café, el cacao, la fruta, los graneles y los automóviles.

La última gran feria del año de este sector se ha celebrado en Barcelona, en el mes de junio: el **Salón Internacional de la Logística (SIL)**. En este escenario se ha presentado la estrategia de futuro del Port de Barcelona a través de las intervenciones del presidente, el director general y el subdirector general de Estrategia, en diferentes conferencias y foros. En la línea de imagen del año anterior, se ha presentado un stand en el que el contenido comercial y la descripción de terminales y productos se combinan con el mensaje del Port como motor de la economía catalana y nexa de unión con el resto del mundo.

El Port ha intentado también estrechar relaciones con los dos países que este año han tenido la categoría de invitados en el SIL: Panamá y Colombia. Con este último se han podido establecer un número relevante de contactos, y para su delegación se ha organizado una visita a las instalaciones portuarias de Barcelona.

Un año más se ha tomado parte en el certamen **Classexport**, en Lyon. En esta edición, y aprovechando el hecho de tener una nueva representante del Port de Barcelona en la ciudad francesa, se ha realizado una presentación del servicio ferroviario Barcelyon Express, orientada tanto a las empresas



importadoras y exportadoras como a los operadores logísticos. El objetivo ha sido demostrar en este mercado que se dispone de un producto y unos servicios competitivos respecto de los puertos del norte de Europa.

Por otra parte, para promocionar sus servicios al tráfico de cruceros el Port de Barcelona ha participado como cada año en la feria internacional del sector, por excelencia, la **Seatrade Cruise Convention**, celebrada en Miami durante el mes de marzo. Además, como miembro de MedCruise, el Port de Barcelona ha tomado parte en dos asambleas generales de esta asociación, una en Cartagena y otra en Mónaco, de la cual ostenta la vicepresidencia desde el 2008 y por un mandato de tres años.

Entre las otras acciones comerciales del 2009 puede destacarse el encuentro anual del sector cafetero, que este año ha tomado la forma del **Día del Café** celebrado en Sevilla. El Port ha patrocinado uno de los actos del programa y ha ofrecido una presentación sobre las últimas novedades para este producto. También ha asistido a la **Asamblea General de la Federación del Café y la de Ancafé**, de las cuales es socio, y ha sido propuesto para formar parte de la Comisión de Promoción del Congreso del 2010.

Puntual a la cita anual y al convenio de colaboración y patrocinio firmado con la CIFA y la WCA Family, ha llegado la acción de promoción con el sector transitario, en el marco de la **Sinoconferencia** de Hong Kong. Este encuentro, que ha contado con la participación del Port y ATEIA, ha sido una muy buena ocasión para establecer contactos con el sector transitario chino ya que, aunque la crisis ha pasado factura a la asistencia respecto de otros años, se ha podido contar con unos 800 participantes. El stand del Port de Barcelona ha recibido más de 40 visitas y se han realizado unos 20 encuentros bilaterales, a parte de los asistentes a la presentación

realizada sobre los servicios e instalaciones portuarias.

Para la **promoción de los servicios ferroviarios y de SSS** se han organizado dos jornadas: una en Burgos, con la colaboración de CYLOG, y una en Madrid, en el marco de la Cámara de Comercio, para 200 empresarios y operadores logísticos.

Otras actuaciones directas del Departamento de Marketing y Comercial han consistido en **reuniones con los armadores** —como ZIM, MSC, Evergreen, Maersk, etc.—; encuentros con la European Coffe Federation; el trabajo en las misiones empresariales del Port de Barcelona en Egipto, Argentina y el Extremo Oriente, y una visita al mercado de Saint Charles.

COMISIONADO PARA LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL PORT

En el 2009 el Port de Barcelona ha dado un nuevo paso fundamental para el desarrollo de su ambicioso Plan Director 1989-2010: el cierre y relleno del muelle Prat, una vez reparado totalmente el accidente que tuvo lugar el 1 de enero de 2007.

La finalización en 2008 de las obras de los grandes diques de abrigo —dique Sud (4.800 metros) y ampliación del dique Est (2.025 metros)— fue el primer gran hito imprescindible para alcanzar los objetivos de este plan. Los diques han generado una superficie total de agua abrigada de más de 750 hectáreas, de las cuales unas 350 serán objeto de relleno para convertirse en futuras terminales portuarias, a medida que se completen los proyectos de construcción de muelles.

El muelle Prat es la infraestructura de atraque más importante de la ampliación sur del Port de Barcelona y la primera que se lleva a cabo al abrigo de ambos diques.

A continuación se detallan las actuaciones desarrolladas durante el 2009 en este ámbito y bajo la responsabilidad del comisionado para las obras de ampliación.

Muelle Prat

Consideraciones generales

El muelle Prat tiene forma rectangular, con 1.500 metros de línea de atraque y 630 metros de terraplén, lo que da lugar a una superficie de unas 100 hectáreas. La profundidad del atraque varía entre los 16 y los 16,50 metros, lo que permitirá que la futura terminal que se instalará en estos espacios pueda alojar a los mayores buques portacontenedores del mundo.

La terminal tendrá una capacidad de unos 3 millones de TEU, será operada de forma semiautomática mediante grúas pórtico automatizadas (*automatic stacking cranes, ASC*) y dispondrá de una potente terminal ferroviaria on-dock, con vías para trenes de 750 metros de longitud.

El muro de muelle está constituido por cajones flotantes de hormigón armado de 41,3 metros de eslora, 18,5 metros de manga (12 metros en la fase II) y 17,50 metros de puntal. Estos cajones están parcialmente huecos y constituidos por celdas circulares, lo que les permite flotar cuando están vacías. El peso en seco de un cajón alcanza las 27.000 toneladas cuando las celdas están rellenas de material.

El 1 de enero de 2007, tras un temporal, 16 cajones de los 37 que constituyen el muro del muelle se desplazaron de su alineación, situándose el más alejado hasta a 90 metros de su ubicación. La obra se encontraba en aquel momento en un avanzado estado de ejecución, ya que casi se había completado el relleno con materiales provenientes de dragado de la dársena.

Para afrontar la situación, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) se planteó los siguientes objetivos prioritarios: conocer las causas de la avería; terminar los trabajos en la parte no dañada, y reparar la parte del muelle afectada por la avería. Todo en condiciones de seguridad y en el mínimo tiempo posible.

Se puso en marcha una potente campaña de investigación geotécnica que incluyó también la parte no afectada por la avería; entre otras actuaciones, se analizaron y rehicieron todos los cálculos y se colocaron sofisticados instrumentos para medir el comportamiento del terreno. Con los nuevos datos, el Comité de Expertos creado al efecto preparó un informe sobre las causas de la avería, y se solicitaron también otros tres informes adicionales, elaborados por profesionales e instituciones de reconocido prestigio.

En una explicación simplificada y breve, el accidente fue básicamente consecuencia de un fenómeno de licuefacción del relleno –dadas sus características físicas y la forma de vertido hidráulico–, que incrementó sustancial y puntualmente el empuje del mismo sobre los cajones, produciendo el desplazamiento de estos y, por tanto, la rotura del muelle.

La finalización de la parte del muelle que no había resultado afectada por la avería llevaba implícitas asimismo unas incógnitas muy relevantes: ¿Por qué no se había visto afectada esta parte? ¿Qué garantías de seguridad tenía a futuro? La respuesta a estas preguntas ha sido objeto de muchas horas de estudio y análisis del comportamiento del terreno a partir de los datos de la instrumentación. En el momento actual, los informes de los prestigiosos catedráticos de la UPC y de la UPM establecen que las condiciones de estabilidad son adecuadas.

Rehabilitación del muelle Prat

La reparación de la parte dañada se definió en el proyecto *Rehabilitación del muelle Prat*, basado en el conocimiento obtenido a través de los informes de las causas de la avería. El proyecto mantiene la solución de cajones, con una filosofía de aprovechamiento máximo de las instalaciones iniciales que estuvieran en buen estado, previas las mejoras necesarias. Así, ha sido posible aprovechar las 2/3 partes de la banqueta de cimientos, se han recuperado/reflotado 11 de los 16 cajones siniestrados y tan solo se han demolido los restantes cinco cajones (por inservibles o por difícil o inviable reflote).

Las operaciones de reflote y demolición han representado la consecución de un hito jamás alcanzado en la tecnología marítimo-portuaria a nivel mundial, no tan solo por su dificultad intrínseca, sino por su magnitud y alcance.



A 31 de diciembre de 2009 ha terminado totalmente la reconstrucción del muro de muelle, con la reubicación de todos los cajones (5 nuevos y 11 recuperados) y el relleno del recinto a partir del dragado de la dársena inmediata.

La UTE constituida por las empresas Ferrovial Agroman-Cyes fue la adjudicataria de los trabajos de rehabilitación del muelle mediante un concurso abierto de proyecto y obra por procedimiento negociado. El presupuesto de adjudicación fue de 64 millones de euros, con un plazo de ejecución de 18 meses.

Las obras incluidas en el proyecto han consistido en la reconstrucción de unos 660 metros de línea de atraque del muelle Prat fase I comprendida entre los cajones 10 a 25, el dragado de la dársena y el relleno hasta la cota +3,50 de la explanada con material procedente del dragado complementado con material aportado por tierra.

De forma esquemática, las obras y trabajos realizados han sido:

- Reflote de 11 cajones desplazados mediante un sistema basado en el empleo de chimeneas en prolongación de las celdas útiles.
- Demolición de 5 cajones que, debido a su posición y estado, se han considerado no reflotables.
- Inspección y reparación de los cajones reflotados.
- Fabricación de 5 nuevos cajones para sustituir a los 5 demolidos.
- Dragado del material situado sobre la banqueta existente.
- Dragado de saneo del extremo superior de la banqueta.
- Reposición de material y enrase de la banqueta acondicionada.

- Transporte y fondeo de los cajones reflotados y de nueva construcción.
- Ejecución del pedraplén de trasdós de cajones en toda la alineación del muelle rehabilitado.
- Dragado general de la dársena en la cota -16,50.
- Relleno del recinto generado en trasdós de muelle con material procedente de dragado, hasta la cota +0,00 en 150 desde el cantil de muelle y hasta cota +3,50 en la zona posterior.
- Relleno con material de aportación o acopios próximos a la obra de los 150 m desde cantil de muelle entre las cotas +0,00 y +3,50.
- Ejecución de motas que conformen recintos que permitan verter el material excedente del dragado.

Movimiento de precargas (actuación 5). Terminal Prat

La presente obra incluye la retirada (carga, transporte, vertido y extendido) de los materiales constitutivos de las precargas de la explanada, correspondiente al muelle Prat fase II y a la de los cajones 1 a 7 de la fase I, en diversas actuaciones. La altura de precarga existente alcanzaba la cota +10,50 como cota máxima.

También se ha ejecutado la precarga de los cajones 8 y 9 del muelle Prat fase I, mediante el empleo de material granular y geotextil, hasta una cota máxima de 6 metros por encima del cajón.

Otra actuación realizada ha consistido en la ejecución de una mota de escollera de unos 540 metros de longitud ubicada en el límite sureste del recinto, donde se vierten





los materiales de los distintos dragados. Finalmente se ha regularizado la superficie de la explanada con material tipo todo-uno con el fin de compensar los asientos producidos por la precarga.

Esta obra ha constituido la quinta actuación de las obras necesarias (fases geométricas), para conseguir un grado de consolidación adecuado de los rellenos.

Cimentación profunda de las vías ASC (área sur)

Con el fin de poder cumplir con las referencias que se tenían de las exigencias de funcionamiento de las grúas de patio (*automatic stacking cranes, ASC*) y para poder garantizar con la mayor fiabilidad posible la inexistencia de asientos –o en su caso, suficiente reducción de los mismos, dada la heterogeneidad del relleno–, se ha optado por ejecutar una cimentación profunda para las vigas de rodadura de los ASC y de esta forma evitar los posibles asientos diferenciales.

Los pilotes utilizados para la cimentación de los ASC son cuadrados de sección 0,4 x 0,4 metros con 16,50 metros de longitud, y descansan sobre el estrato de arenas existente en el entorno de la cota -12 metros.

Ampliación de la explanada hacia el sur

Esta actuación surgió como consecuencia del acuerdo alcanzado con TerCat, en el proceso que concluyó con la modificación de la concesión de la terminal Prat.

Como consecuencia de dicho acuerdo la superficie total de la terminal pasaba de 93 a 100 hectáreas. Este aumento se conseguía mediante una ampliación del área de la concesión hacia el sur: en concreto se

ampliaba una franja de 50 metros de la zona de maniobra y depósito y de 79 metros en la zona posterior. La zona posterior también se ampliaba 102 metros hacia el este.

El proyecto, en ejecución, incluye la retirada (carga, transporte, vertido y extendido) de los materiales constitutivos de las precargas de la explanada correspondiente a la ampliación hacia el sur del muelle Prat. Asimismo incluye la regularización y formación de una explanada tipo E2 con material tipo todo-uno y zorra artificial.

Habilitación de la línea de atraque del muelle Prat (área sur)

El ámbito del presente proyecto abarca los 12 cajones de la fase II y 13 cajones de la fase I, con una longitud total de aproximadamente 1.000 metros.

Finalizada la infraestructura y su precarga, ha sido preciso acometer la ejecución de la viga cantil, a la que se dota de las instalaciones necesarias para amarre y atraque de los buques, así como de los elementos necesarios para el futuro funcionamiento de las grúas y equipos de la terminal.

La viga cantil se deja preparada para acoger las diferentes instalaciones que irán en ella. Así se prevé diferentes tipos de cajeados: de la pata delantera de la grúa, del canal por el que van los cables de la grúa, para *tie-downs* y *stow-pins*, los fosos para la alimentación eléctrica de las grúas así como los correspondientes tubos de drenaje. Se instalan también los elementos necesarios para el amarre y atraque de buques (defensas y bolardos).

Como elemento singular, se disponen vigas de unión en las juntas de los cajones que permiten una transición suave en el raíl de la grúa en el caso de asientos diferenciales entre ellos.

Infraestructuras

ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS

En el año 2009 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha realizado una inversión total de 115 millones de euros, de los cuales aproximadamente 104 millones se han destinado al capítulo de las infraestructuras.

Las actuaciones que han concentrado la mayor parte de la inversión son las del muelle Prat y la ampliación de los muelles Adossat y Sud. Por otra parte, se han acometido una serie de obras imprescindibles para la operativa portuaria, como la habilitación de nuevos espacios, el refuerzo de diques y muelles ya existentes, la mejora de estructuras de atraque o las relacionadas con los accesos viarios y ferroviarios.

Los trabajos relativos a la ampliación sur se detallan en el apartado dedicado al Comisionado para las Obras de Ampliación del Port, de quien dependen, e incluyen el proyecto **Rehabilitación del muelle Prat**, concluido en este ejercicio, así como el inicio de la **Habilitación de la línea de atraque del muelle Prat**, el proyecto **Movimiento de precargas (actuación 5) de la terminal Prat**, y la **Ampliación de explanada hacia el sur**, también en la terminal Prat.

A continuación se describen el resto de obras y actuaciones iniciadas o en fase de ejecución durante el año 2009.

Habilitación de espacios

Para dar *respuesta* a la demanda generada por el tráfico de cruceros se ha completado este año el **Refuerzo del dique Bocana Nord**, que posibilita el uso del tramo del dique vertical de esta bocana como muelle de cruceros durante la época estival. Las actuaciones llevadas a cabo comprenden, por una parte, el cierre del tramo norte, que comporta la construcción de un espaldón de anchura en cimentación variable de 4,45 a 2,80 y con coronación variable entre las cotas +11,75 y +4,75, protegido de los esfuerzos dinámicos del oleaje por un manto principal de bloques cúbicos de hormigón en el tramo oriental y por escollera en el resto. Por otra, la superestructura del dique vertical.

A finales de 2009, época en la que el tráfico de cruceros es menor, se ha iniciado la actuación **Habilitación de la pasarela de la estación marítima C** del muelle Adossat, que se completará en el próximo ejercicio. También se han desarrollado las obras de **Remodelación de la terminal C**, consistentes en la construcción de un módulo de elevación de casi 100 m² de superficie adosado a la





fachada sur del actual edificio, que contará con una escalera mecánica, una escalera de obra y un ascensor para personas discapacitadas. El primer piso de la terminal conectará con la pasarela fija que se instalará paralela a la fachada del edificio y al muelle, y permitirá a los pasajeros acceder y abandonar el buque a través de *fingers* sobre railes.

El aumento creciente de la manipulación de líquidos a granel en el Port de Barcelona y las previsiones de demanda futura han impulsado la construcción de un nuevo atraque para este tipo de tráfico. El proyecto **Atraque para buques de granel líquido** prevé, en la cara noroeste del muelle de la Energía (Inflamables), un atraque para la transferencia de productos refinados de buque a tierra.

En el ámbito de la reordenación de las terminales de contenedores en desarrollo se inscribe la **Ampliación del muelle Adossat 2ª fase B**. El proyecto forma parte del Plan Director del Port de Barcelona y prevé la creación de un muelle de 1.000 metros de longitud y 16 metros de calado, adosado al dique Est y destinado a albergar una terminal mixta de contenedores. La solución adoptada es un muelle de gravedad de cajones de hormigón armado, incluyendo la construcción de un tacón en el extremo sur para permitir el atraque de buques ro-ro y la ejecución de una mota de cierre perpendicular a la alineación del muelle.

Con el propósito de posibilitar el atraque de cruceros y buques portacontenedores en la zona sur del muelle Adossat, el Port de Barcelona ha impulsado el proyecto **Reposición alineación módulo 1 del muelle Adossat**. Éste define las obras necesarias para realizar la demolición del tacón ro-ro situado en la zona sur del muelle, así como el cierre de la dársena de prácticos adyacente, con el objetivo de habilitar una línea de atraque que

proporcione continuidad a los dos tramos de Adossat y su prolongación.

Continúan ejecutándose las obras de **Ampliación del muelle Sud**, que comportan la construcción de un atraque de 623 m y una explanada de 18 hectáreas. También se suprimirá el pantalán de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), con lo que se mejorará la maniobrabilidad de la dársena situada entre los muelles Sud, Adossat y Energía (Inflamables). En esta zona reviran actualmente los buques y, con esta obra, se logrará un incremento de las distancias y del calado de esta dársena. En el muelle Sud, la línea de atraque aumentará un 10% y la nueva superficie obtenida incrementará la capacidad de la terminal de contenedores que aloja.

Remodelación de muelles existentes

Entre las obras destinadas a la remodelación y mejora de algunos muelles destaca la conclusión este año del **Relleno, explanada y precarga para la consolidación del relleno del muelle Costa**, en la cota +2 entre la antigua alineación del muelle y la nueva. Las obras también han incluido la prolongación de un aliviadero en el extremo sur del actual muelle y un colector de 800 milímetros de diámetro, que se encuentra aproximadamente en la mitad del muelle. Durante el transcurso de los trabajos se han extraído los fangos y se han acopiado en zonas de la explanada realizada hasta su desecación.

Se encuentra en ejecución, por otra parte, el proyecto **Testero del muelle Contradic – Ergransa**, con la finalidad de remodelar el tramo de bloques de hormigón de la parte delantera (testero) del muelle del Contradic, que se emplea para descargar el grano que se



almacena en el silo contiguo de la empresa Egransa. Las obras comprenden la demolición de parte de la superestructura existente; el refuerzo estructural de unos 149 metros de muelle dispuesto en dos alineaciones (116 metros en el extremo norte de la alineación este y los 33 metros contiguos de la alineación norte); la ejecución de la superestructura, consistente en una viga de hormigón armado de 3,2 metros de anchura, 2,6 metros de altura y vuelo variable, y la sustitución y avance de las defensas existentes hasta la nueva alineación y traslado de los bolardos.

Accesos viarios

La construcción de infraestructuras viarias contribuye a la agilidad y rapidez en la entrada y salida de mercancías del recinto portuario. En este contexto se enmarca el proyecto de **Urbanización de la calle 100**, que forma parte de los trabajos de urbanización de los accesos a la terminal Prat. El ámbito del proyecto es el vial principal (calle 100), al que confluyen diferentes vías secundarias de la zona concesionada al polígono CILSA, incluida la depuradora y la desaladora. La calle 100 tiene una longitud de 1.040 metros y se extiende entre el cruce con la calle 114 y la conexión con el futuro vial Prat.

Actuaciones singulares

En este ejercicio se han licitado las obras del **nuevo edificio del Punto de Inspección**

Fronterizo (PIF), que complementará al existente y dotará al Port de Barcelona de una única instalación destinada al control e inspección, tanto física como documental, de las mercancías que llegan a la Unión Europea.

El nuevo edificio del PIF se construirá en una parcela de 11.800 m² y estará situado en la zona sur del puerto y próximo a la puerta número 29, uno de sus accesos principales. El interior del inmueble, de unos 4.480 m², constará de espacios reservados a las áreas de sanidad exterior para productos destinados al consumo humano, para sanidad animal y para sanidad vegetal, así como oficinas, cámaras, almacenes, etc.

Otra actuación singular ha sido la contratación **del suministro de material granular proveniente del reciclado de la construcción**, que se refiere al abastecimiento de un material granular con una granulometría muy poco regular, uno de los componentes utilizados para la ejecución de la capa drenante de la explanada del muelle Prat.

El reciclado de los residuos que generan las obras supone un beneficio ambiental importante, ya que se traduce en un ahorro en la extracción de recursos naturales y un alivio del problema ambiental que origina la eliminación de residuos.

El pasado mes de mayo se inició el traslado al edificio Est del World Trade Center Barcelona del personal de la Autoridad Portuaria de Barcelona que trabajaba en el edificio ASTA y en la sede de Portal de la Pau. El proyecto de **Habilitación de oficinas** incluye la remodelación de los espacios que albergan las distintas dependencias.

Explotación y Planificación

SEGURIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE

Seguridad industrial

Durante el ejercicio 2009, el **tráfico de mercancías peligrosas** contenerizadas ha movido un volumen total de 576.080 toneladas, con un descenso del 39% respecto al 2008. En relación con el tráfico de mercancías peligrosas a granel, sigue la misma tónica que el de las contenerizadas, aunque el descenso ha sido de un 2% inferior que en el ejercicio anterior y ha supuesto un volumen de 11.028.491 toneladas. Este volumen de mercancías ha sido tramitado a través de 80.253 autorizaciones, de las cuales el 100% se ha procesado vía EDI (intercambio electrónico de datos).

En la sesión de noviembre, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha aprobado provisionalmente el **Plan de Autoprotección del Port de Barcelona**. Este se ha remitido a las administraciones competentes relacionadas con la protección civil, para que en un plazo de tres meses hagan las alegaciones pertinentes, para poder aprobar definitivamente el documento a finales del primer trimestre del 2010 y planificar su proceso de implantación.

En relación con el convenio de colaboración con el Ayuntamiento en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, este año se han celebrado dos ediciones del Curso de Extinción de Incendios en Buques en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, en Gijón, en los cuales han participado un total de 30 bomberos. También se han llevado a cabo dos ediciones del Curso de Dirección y Control de Siniestros en The Fire Service College, de Moreton-in-Marsh, en Gran Bretaña, con la asistencia en total de 33 cabos y 10 sargentos.

En el recinto portuario se han efectuado **ejercicios y simulacros internos** con todas las concesiones afectadas por la reglamentación de accidentes mayores del Port, con el apoyo del Pacto de Ayuda Mutua. En el evento han participado los Bomberos de Barcelona y la Policía Portuaria y, en algunos casos, se ha contado con la colaboración del 061 SEM. Destaca el simulacro general de una supuesta amenaza terrorista a bordo de un crucero internacional atracado en el Port de Barcelona. El ejercicio se ha planteado para abordar una tipología de actuación de riesgo complejo y que no pertenece al ámbito estricto del Plan de Emergencia Interior del Port.

El simulacro se llevó a cabo durante una breve escala ordinaria del crucero *Costa*





Pacífica, de la compañía Costa Crociere, en su terminal Palacruceros del muelle Adossat, de modo que se tomaron las medidas necesarias para alterar al mínimo la operativa habitual del buque. El desarrollo del ejercicio ha contribuido a constatar la complejidad de la actuación, en la cual se han activado los planes y protocolos de seguridad y emergencia del buque, la terminal de operaciones, el conjunto del puerto y las administraciones públicas competentes. Con la experiencia recogida se podrá coordinar esta tipología de intervención en el futuro plan de protección del Port de Barcelona.

Calidad del aire

Respecto al medio atmosférico, la APB ha mantenido la colaboración con el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat, en aplicación del **Plan de Mejora de la Calidad del Aire** en la Región Metropolitana de Barcelona, con el desarrollo de medidas de reducción de las emisiones de NOx y PM10 que afectan el puerto.

El Plan de Acción de Responsabilidad Social Corporativa (2008-2012) del Port de Barcelona dejó de manifiesto la preocupación por el cambio climático, concretamente, en el apartado que se refiere al puerto sostenible. En este sentido, este año se ha colaborado con el Departamento de Ingeniería Química y con el Instituto de Ciencia y Tecnología Ambientales de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) en el desarrollo del estudio "GHG emission estimate for maritime ports. A case of study of the Port of Barcelona", pendiente de publicación, que calcula las emisiones de gases de efecto invernadero generadas tanto por los buques como por las instalaciones fijas del Portuarias.

En este ejercicio, el Port de Barcelona también ha iniciado el **Programa de Vigilancia Ambiental de las Obras Portuarias**, que no sólo abarca la ampliación, sino cualquier actuación relevante dentro del entorno portuario. El Departamento de Seguridad Industrial y Medio Ambiente del Port ha habilitado todas las estaciones de la red de vigilancia atmosférica para poder dar respuesta a las necesidades derivadas de este programa.

Recogida de residuos

Cada incidencia ambiental que detecta o recibe la Policía Portuaria, activa unos procedimientos específicos, en función de su tipología. En el 2009 ha habido 245 activaciones: 137 relacionadas con el medio marino, 20 con el medio terrestre y 12 con la atmósfera. Además ha habido 76 procedimientos de autorización de mercancías peligrosas.

El servicio ambiental portuario de **limpieza de las aguas** ha recogido un total de 145.856 kg de residuos flotantes, que han supuesto un volumen de 864,3 m³. La composición de los flotantes es un 39% de plásticos, 29%



de madera, 17% de materia orgánica y el 15% corresponde al resto de las fracciones. El 44% de los trabajos puntuales realizados por este servicio se deben a residuos flotantes generados por las operativas portuarias de construcción o desde los muelles en servicio, y un 40% es de origen desconocido (bocanas) o proviene del sistema de saneamiento. El 14% de las intervenciones son producidas por vertidos de hidrocarburos.

Este año se han realizado 43 actuaciones contra la contaminación por hidrocarburos, se han recogido 9.605 kg de hidrocarburos y se han usado 200 metros de barreras absorbentes. No obstante, el 83% de las intervenciones de este tipo son oxigenación de las áreas afectadas. Los tipos de hidrocarburos más vertidos a las aguas portuarias son fuel (27%) y gasóleos (22%). Las sentinas, los aceites lubricantes y los hidráulicos representan un 13% cada uno.

Por otra parte, durante el 2009 se ha redactado el segundo **Plan de Recepción de Residuos en los Buques**, después de evaluar la experiencia del primer plan y teniendo en cuenta las administraciones competentes en la materia y la Comunidad Portuaria. A lo largo del ejercicio se han llevado a cabo 9.437 servicios de recepción de residuos de buque (los llamados residuos MARPOL), con un volumen total de 79.055 m³: más de la mitad, 41.241 m³, de residuos líquidos con hidrocarburos (MARPOL I); 28.807 m³ de residuos sólidos (MARPOL V); 8.072 m³ de aguas grises y sanitarias (MARPOL IV), y 933,5 m³ de residuos químicos de buques tanque (MARPOL II).

El volumen de **residuos gestionados** por el Port de Barcelona ha sufrido un descenso sobre todo en aquellas fracciones generadas por bares, restaurantes y viviendas. Esto se debe a la reordenación de las zonas de recogida de residuos del puerto comercial

y del Port Vell. En el caso de la fracción de restos enviados al vertedero se han recogido 686 toneladas, respecto de las 1.965 recogidas en el 2008. Descensos menores se han producido en las fracciones de papel, envases o vidrio. El total de residuos con gestión específica recogidos ha sido de 249 toneladas. Además, los residuos valorizables recogidos en el circuito itinerante en las empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona, han significado 1.257 toneladas, entre banales, papel y cartón, chatarra y madera.

En el año 2009 se ha puesto en marcha un nuevo contrato de limpieza viaria y recogida de residuos en el Port de Barcelona, que ha servido para modernizar las máquinas, los contenedores y el modelo de gestión y control del servicio. Así, desde mayo de 2009, se podido llevar a cabo el 92% del trabajo programado y sólo ha quedado pendiente un 8% de trabajos no programados, urgentes o extraordinarios. Entre las actuaciones extraordinarias destacan 18 incidentes con resultado de vertido de hidrocarburos o aceites en la calzada, 12 de pérdidas de carga de camiones por mal acondicionamiento y la retirada de una ballena muerta, en el mes de junio.

COMPOSICIÓN DE FLOTANTES RECOGIDOS 2009





SEGURIDAD OPERATIVA

Este año se han continuado desarrollando las acciones previstas en el Real Decreto 1617/2007, y que van enfocadas a la implantación de la directiva europea 2005/65 sobre medidas de protección marítima y portuaria en el Port de Barcelona.

Las actuaciones más destacadas llevadas a cabo para la protección del entorno portuario han sido:

- La elaboración de la **evaluación de protección**, un estudio de seguridad sobre la identificación y el análisis de riesgos del puerto y sus zonas adyacentes.
- La aprobación del **reglamento de funcionamiento interno del Comité Consultivo de Protección Portuaria**, constituido el año pasado.
- La aprobación, en el seno del Comité Consultivo, de las próximas **medidas de seguridad** a instaurar.
- La realización del **simulacro de actuación antiterrorista** en el buque *Costa Pacífica*, llevado a cabo el pasado mes de julio en el muelle Adossat, con la intervención de todos los grupos de orden implicados (cuerpos de seguridad, de emergencia y grupos de apoyo).
- Las **prácticas y ejercicios** de seguridad, de coordinación y de comunicaciones con diferentes instalaciones portuarias.
- Las **inspecciones y auditorías** de seguridad habituales que lleva a cabo la oficina de protección portuaria en las principales terminales.
- La celebración de **encuentros específicos** como: la I Jornada de Seguridad de la Cadena Logística y las reuniones de seguridad con diferentes gobiernos extranjeros, el U.S. Department of Homeland Security y U.S. Seaport Police y el personal de los consulados del gobierno británico y canadiense.
- La organización y participación en las **Security Discussion Table**, reuniones informativas con terminales marítimas –Creuers del Port de Barcelona y

Palacruceros– y con compañías navieras como Royal Caribbean, Princess, Norwegian y Celebrity.

- Las **coordinaciones de seguridad** con diversas policías, aduanas y otras entidades extranjeras (Estados Unidos, Alemania, Colombia, Corea del Sur).
- Participación en **seminarios de seguridad y gestión portuaria** con Ports de la Generalitat y la Cámara de Comercio en los cursos programados de los operadores económicos autorizados (OEA).

Policía Portuaria

Dentro del apartado de la seguridad ciudadana y policía administrativa, se han llevado a cabo operativas conjuntas con la Guardia Urbana y el cuerpo de los Mossos d'Esquadra, como acciones preventivas para garantizar la seguridad en el Port Vell.

En cuanto al operativo de tránsito, destaca la participación en las campañas vigentes del Servicio Catalán de Tráfico, es decir, los sistemas de retención de seguridad y los controles continuados y preventivos de alcoholemia, de documentación, de uso del casco y del cinturón de seguridad y de utilización indebida del teléfono móvil.

Respecto a la formación continuada de la Policía Portuaria, destacan los cursos del Instituto de Seguridad Pública de Cataluña de actualización sobre intervenciones de seguridad ciudadana y técnicas judiciales, el curso de Drogotest y los cursos internos de la Autoridad Portuaria de Barcelona en gestión por competencias de náutica y de prevención de riesgos laborales.

A lo largo del año 2009 se han realizado dos convocatorias para incorporar nuevos agentes en el cuerpo de la Policía Portuaria, además de los auxiliares contratados para garantizar los servicios de accesos y estaciones marítimas durante la temporada de verano.

Estrategia y Desarrollo

DESARROLLO DE LA RED DEL PORT

Durante el 2009 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha continuado materializando su estrategia de crecimiento basada en la distribución de los servicios portuarios y logísticos en red. Se trata de acercar los servicios de los operadores marítimos de Barcelona y de los operadores locales a los clientes del *hinterland* a través de diferentes centros de servicios que, adaptados a las necesidades de cada mercado, forman la red del Port.

La idea es que en estas instalaciones, mediante los operadores que gestionan las instalaciones y las delegaciones de atención al cliente del Port de Barcelona, los operadores del comercio exterior (importadores y exportadores locales) tengan acceso a la misma gama de servicios de manipulación, de transporte, logísticos y de valor añadido de que disponen los que están próximos a la instalación portuaria. Los servicios de marca del Port gestionados por las delegaciones son: la plataforma telemática Portic y los estándares de servicio y las garantías que facilitan a los cargadores el seguimiento del tráfico de las mercancías.

En este ejercicio se han reforzado y diseñado diferentes tipos de centros de servicio y zonas logísticas, terminales marítimas interiores, terminales intermodales, *depots*...; pero principalmente los esfuerzos se han dedicado a desarrollar los servicios de corredores de transporte multimodales que conectan con el Port de Barcelona.



La terminal marítima de Zaragoza

La terminal marítima de Zaragoza (tmZ), operativa desde el 2001, es la plataforma más próxima que da servicio a las importaciones y exportaciones de Aragón, Navarra y la Rioja. Esta instalación pone a disposición de los usuarios profesionales (consignatarios, transitarios, operadores logísticos, etc.) y en consecuencia, de los importadores y exportadores, una oferta diferenciada y completa de servicios logísticos a las cargas —como consolidación y desconsolidación de contenedores, almacenaje, servicios complementarios o depósito aduanero—, o logística de contenedores —depósito para contenedores vacíos, almacenaje, manipulación, limpieza y reparación, manipulación de contenedores llenos y área de transbordo a camiones. También facilita el acceso a los servicios de transporte entre Barcelona y Zaragoza y la recogida y distribución local. El operador de la terminal actúa como un operador neutral, de manera que cualquier cargador o profesional tiene garantía de la confidencialidad y puede planificar, organizar y/o realizar el seguimiento de una importación y exportación que pase por el Port de Barcelona.

Las instalaciones, ubicadas en Mercazaragoza, disponen de una superficie de 120.000 m², con una nave logística de 6.000 m² y un depot de contenedores llenos y vacíos de 8.000 m² en fase de ampliación, que alcanzará los 41.000 m². Durante el ejercicio 2009 ha registrado un tráfico total de 45.894 TEU, que ha supuesto multiplicar por 1,6 el tráfico del 2008.

La terminal ferroviaria de tmZ, de 50.000 m² está conectada con la red principal y ofrece un servicio regular, competitivo y de calidad a los operadores ferroviarios

y, consecuentemente, a los cargadores de Aragón y de las regiones vecinas. La ubicación estratégica de Zaragoza, en el eje ferroviario Barcelona—Madrid—Lisboa y centro neurálgico de la red de comunicaciones del norte peninsular, hacen que la terminal ferroviaria de tmZ pueda actuar como origen, destino y terminal intermedia para tráficos del Port de Barcelona con el resto de España y Portugal. En el año 2009 el tráfico de contenedores de la terminal ferroviaria ha sido de 23.864 TEU con 224 trenes (112 entradas y 112 salidas), volumen que multiplica por 3,6 del año anterior.

La terminal marítima de Toulouse

El Port de Barcelona desarrolla una iniciativa similar en el sur de Francia. La terminal marítima de Toulouse (tmT), en marcha desde 2002, acerca el Port a los clientes del Midi francés y tiene la función de acercar sus servicios hasta los cargadores ubicados al norte de los Pirineos y, en definitiva, conseguir nuevos tráficos con origen y/o destino a los departamentos franceses de Midi-Pyrénées y Aquitania.

CILSA, la sociedad que gestiona la Zona de Actividad Logísticas (ZAL) del Port de Barcelona, es la encargada de desarrollar el proyecto de tmT en las nuevas instalaciones de la plataforma logística de Eurocentre, a 20 km de Toulouse. La terminal dispondrá de un área de actividades logísticas de 17 hectáreas en la cual se instalarán operadores locales y del Port de Barcelona vinculados al comercio marítimo internacional, además de un área dedicada a *depot* y gestión de contenedores (*container freight station*) en las 3 hectáreas restantes. A principios del 2010 estarán disponibles las primeras naves logísticas.



Terminal marítima en Perpiñán

Perpiñán, a 187 km de Barcelona, es otro nodo logístico y de comunicaciones clave por su situación en dos de los corredores de transporte terrestre estratégicos para el Port de Barcelona: el de Toulouse–Burdeos y el de Montpellier–Lyon–sur de Alemania–norte de Italia. Por lo tanto, se trata de un punto inmejorable para las conexiones intermodales de los tráficos franceses y europeos hacia Barcelona.

Con esta motivación, el Port ha iniciado el proceso para establecer una terminal marítima en Perpiñán. El primer paso ha sido la participación en un 5% de las acciones de la Sociedad Anónima de Economía Mixta Local Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal. Esta terminal ferroviaria está situada al lado del mercado de Saint Charles, uno de los principales centros logísticos y de distribución de verduras y productos frescos del sur de Europa, aunque por la terminal ferroviaria pasan todo tipo de mercancías. El Port de Barcelona trabaja ahora en la implantación de tráficos marítimos complementarios a la terminal ferroviaria y a tal efecto existe un acuerdo para desarrollar un área de actividades logísticas (ZAL) de aproximadamente 30 hectáreas.

Centro de servicios para Francia

El servicio del Port de Barcelona al mercado marítimo francés va más allá de las implantaciones en Toulouse y Perpiñán y las proyectadas en un futuro en Lyon y el norte de Francia. Durante el año 2008 se crearon diversos servicios especializados para clientes franceses que se han agrupado bajo la denominación Centro de servicios para Francia.

Para reforzar el servicio de las terminales de tmT y Perpiñán en Francia, pero también de las de Zaragoza y Madrid en España, el Port ofrece el acompañamiento personalizado y gratuito de las operaciones físicas y documentales del pasaje portuario; el apoyo de consultores especializados en logística y transporte –facilitadores– que proporcionan consejo personalizado y gratuito en el desarrollo de cadenas logísticas eficientes a través del Port, y un equipo dedicado al desarrollo de servicios ferroviarios con una especial atención al mercado francés.

Se han abierto nuevos canales de comunicación adaptados al mercado francés: un número verde gratuito **0 800 800 160**, una dirección de correo electrónico (infofrance@apb.es), un *newsletter* mensual exclusivo para Francia y los servicios web



en francés del Port de Barcelona (www.barcelone-port.fr).

A parte de las iniciativas mencionadas, el significativo tránsito de flujos de mercancías con origen o destino Francia por el Port de Barcelona ha sido posible gracias a los esfuerzos de muchos operadores de la Comunidad Portuaria; a la armonización de procedimientos aduaneros de la Unión Europea, que hacen innecesario recorrer a la figura del representante fiscal; y, sobretodo, a la apertura del transporte terrestre de contenedores, que permite que todos los transportistas puedan retirar o entregar contenedores de y hacia al Port.

Puertos secos en Madrid

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

El **puerto seco de Azuqueca de Henares** opera la terminal ferroviaria y dispone de *depot* de contenedores, un almacén para despacho aduanero y un almacén con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores. Realiza también operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores.

El Port de Barcelona participa en esta terminal a través de las acciones que posee CILSA y con la presencia de un representante de la APB en el Consejo de Administración. En cuanto al servicio, iniciado en 2006, los trenes con Barcelona llevan mayoritariamente contenedores para receptores situados en el corredor del Henares. Este tráfico supuso el 2008 un total de 19.488 TEU (+8%), según los últimos datos disponibles.



El **puerto seco Madrid Coslada** tiene como objeto contribuir al crecimiento de los tráficos de los puertos de interés general participantes en el proyecto –como el Port de Barcelona– mediante el desarrollo de iniciativas logísticas y la provisión de espacios infraestructurales intermodales para el fomento del transporte ferroviario entre estos puertos y el área metropolitana de Madrid. Con Barcelona el tráfico durante el 2008 fue de 3.352 TEU (+27%), del total de 53.245 TEU (+1%) registrado por el puerto seco durante ese ejercicio.

Centro intermodal de mercancías en el Ampurdán

En Cataluña, el Port de Barcelona colabora con la empresa pública CIMALSA para promover lo que se convertirá en un importante núcleo de actividad logística intermodal en Cataluña y en la Península. Se trata del conjunto formado por la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà y la actual terminal de Vilamalla, ambas situadas al lado del centro de almacenamiento y distribución LOGIS Empordà.

En abril de 2008 los promotores y Renfe firmaron un convenio para relanzar la actividad de la terminal ferroviaria de Vilamalla y adecuarla al transporte intermodal de contenedores –normales y frigoríficos– de mercancía general y de vehículos. Los promotores ejecutarán las obras necesarias por valor de 1,4 millones de euros y Renfe operará la terminal por un período de 10 años, con una previsión de 10 trenes semanales (5 de entrada y 5 de salida).

En el 2009 el Port de Barcelona y CIMALSA han constituido una sociedad para impulsar una nueva gran terminal intermodal con acceso a los dos anchos de vía en el Far

de l'Empordà y ubicada ante la terminal de Vilamalla. La sociedad promotora se encarga del planteamiento urbanístico, infraestructural y operativo, así como del análisis de la viabilidad de la iniciativa.

Nuevo servicio ferroviario Barcelyon Express

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

El 3 de febrero de 2009 entró en funcionamiento una oferta ferroviaria específica

BARCELYON express

Nuevo servicio ferroviario que conecta el Port de Barcelona y Lyon
 Servicio operado por Renfe Mercancías, Naviland Cargo y el Port de Barcelona

Mapa del mundo con líneas de servicio entre Barcelona y Lyon.

Frecuencia del servicio	
Barcelona	Lyon
1 tren	1 tren

Logos: NAVILAND, Port de Barcelona, renfe Mercancías



para el corredor Barcelona–Lyon, en virtud del convenio firmado con Renfe Operadora y Naviland Cargo. La APB ha participado como promotora de negocio y facilitadora de la creación de este nuevo servicio ferroviario, que enlaza el Port de Barcelona con las principales ciudades y regiones de Francia generadoras de comercio exterior. El servicio, que se denomina BARCELYON Express y cuenta con dos salidas semanales, conecta las dos terminales de contenedores del Port de Barcelona (TCB y TerCat) con la terminal ferroviaria de Naviland Cargo en Vénissieux, en Lyon, el centro de uno de los principales nodos logísticos de Francia.

FERRMED

La APB es miembro activo de la asociación FERRMED que tiene como objetivo la promoción del eje ferroviario europeo para mercancías Mediterráneo occidental – Roine – Rin – Escandinavia, entre Algeciras y Estocolmo. En este ejercicio la actividad de FERRMED se ha centrado en la finalización de un estudio técnico, socioeconómico y de oferta-demanda con la finalidad de proponer las inversiones más urgentes en la red ferroviaria del eje y que sea declarado por la Comisión Europea como proyecto prioritario en la revisión de la red transeuropea de transportes (TEN-T) prevista para 2010.

Zona logística en Tanger Med

La expansión del *hinterland* del Port también incluye incrementar su presencia en la ribera sur del Mediterráneo. El 4 de abril del 2008 se firmó con el puerto de Tanger Med un acuerdo de colaboración para potenciar las relaciones

entre los dos puertos y por el cual se establecía que el Port de Barcelona desarrollará una zona logística en el puerto marroquí que dé servicio a los operadores entre España y Marruecos que usan estos puertos. El Port de Barcelona explotará un área de diez hectáreas dedicada a la logística, repartida en cinco hectáreas en la Zona Franca Logística y cinco hectáreas en la zona del puerto seco de Tanger Med.

El enfoque estratégico del puerto en red es la respuesta de la APB para afrontar las exigencias de mercado y avanzar hacia el objetivo estratégico de convertir el Port de Barcelona en un gran centro de distribución, concentración y logística de cargas del Mediterráneo. Este objetivo implica asegurar los servicios de transporte y logística en el puerto y fuera de la zona portuaria, estableciendo alianzas con otros operadores externos, con la finalidad de atender las necesidades de una producción y una distribución cada vez más globalizadas.

FORELAND

Los mercados exteriores son también un elemento importante para el desarrollo de la red del Port de Barcelona. Durante el 2009 las actuaciones en los mercados estratégicos del *foreland* se han concentrado especialmente en el Mediterráneo y Extremo Oriente, con el objetivo de fortalecer la red portuaria en estas zonas.

Formación y colaboración

La formación en gestión portuaria ofrecida por el Port de Barcelona se ha mantenido como un elemento importante para fortalecer

las relaciones con colectivos estratégicos del *hinterland* y el *foreland*, especialmente en el Mediterráneo, además de encontrar posibles vías de colaboración con estos.

Un año más se ha llevado a cabo el curso dirigido a estudiantes de comercio y transporte internacional de la Academia Árabe de Ciencia y Tecnología de Alejandría (Egipto), originarios de países árabes y africanos, que se ofrece desde 1997. La edición de este mes de junio ha contado con la participación de 30 estudiantes y 5 profesores de países como Egipto, Etiopía, Kenia, Sudán, Tanzania y Uganda.

Entre las acciones formativas destacan también las organizadas con el puerto de Béjaïa (Argelia) que se enmarcan dentro del proyecto MEDA MOS, subvencionado por la Comisión Europea. La colaboración se ha traducido en un curso de planificación estratégica celebrado en mayo, en la localidad argelina; un curso sobre plataformas tecnológicas y Portic, llevado a cabo en octubre, en Barcelona, y la participación de miembros de la autoridad portuaria de Béjaïa a un curso de formación en *short sea shipping* organizado por la Escola Europea de Short Sea Shipping. En el marco del mismo proyecto, el Port de Barcelona ha asesorado al de Béjaïa en el desarrollo de plataformas logísticas interiores.

A lo largo del ejercicio el Port de Barcelona ha continuado patrocinando la cátedra de logística de la China Europe International Business School (CEIBS), fruto del convenio de colaboración vigente entre ambas entidades. La CEIBS, localizada en Shanghai, está considerada como la primera escuela de negocios de Asia y la octava del mundo (clasificación *Financial Times*, 2009). El principal objetivo de la presencia del Port de Barcelona en la CEIBS es profundizar los conocimientos sobre el mercado chino, prioritario, a través de trabajos de investigación relacionados con la gestión, el funcionamiento y las prácticas de innovación de la cadena de suministro en los flujos de comercio entre Asia y Europa.

Fruto del convenio firmado en 2008 con la CIFA (Chinese International Forwarders Association) y la red WCA (World Cargo Alliance) Family, en 2009 el Port de Barcelona ha patrocinado y participado activamente en el principal encuentro anual de transitarios chinos, celebrado en Hong Kong durante el mes de junio. El convenio, que establece la colaboración durante 5 años, ha favorecido la organización de una conferencia adicional en Barcelona en el 2010, para promover el uso de su puerto y fomentar los negocios entre transitarios de todo el mundo.

Presencia en organizaciones

La estrategia de posicionamiento estratégico del Port de Barcelona se refuerza a través de la presencia activa en organizaciones internacionales del ámbito portuario y del comercio internacional.

En el 2009 el Port de Barcelona ha asumido la vicepresidencia de la Organización Internacional de Puertos (IAPH - International Association of Ports and Harbors), que está previsto que mantenga durante 5 años, y a continuación, asumir la presidencia durante 2 años. En la IAPH el Port también ostenta la vicepresidencia del Comité de Facilitación del Comercio (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).

El Port también participa en nombre de la IAPH en la Organización Mundial de Aduanas (World Customs Organisation) y mantiene una presencia activa en el Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT - United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) como representante del Port de Barcelona y de la IAPH.

En cuanto al ámbito europeo, el Port de Barcelona ha mantenido durante este ejercicio la presidencia del Comité de Intermodalidad y Logística de la Organización Europea de Puertos (ESPO - European Sea Ports Organisation) asumida en 2008. Esta organización actúa como *lobby* de influencia de los puertos europeos en las decisiones sobre temas marítimos y portuarios de la Comisión Europea.



DIRECCIÓN DE DESARROLLO DE NEGOCIO

La Dirección de Desarrollo de Negocio (DDN) amplía y mejora continuamente sus servicios de información, formación, difusión y promoción, con los que se canaliza la tarea de apoyo al cliente y al usuario del Port de Barcelona.

Punto de información

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

- **Teléfono línea abierta:** 902 22 28 58
Atención telefónica de lunes a jueves, de 9.00 a 17.00 horas y viernes de 8.00 a 15.00 horas.
- **Correo electrónico:** sac@portdebarcelona.es
Este año el SAC ha atendido y dado respuesta a 1.300 llamadas telefónicas y más de 400 mensajes electrónicos.
- **Web:** www.portdebarcelona.es
La página web del Port de Barcelona ha renovado durante el año 2009 gran parte de sus contenidos, especialmente los directorios de empresas que forman parte

de la Comunidad Logística Portuaria. Los contenidos más solicitados, en el total de 246.211 visitas a la web registradas en este ejercicio, se refieren a la previsión de cruceros, las terminales del puerto y las licitaciones que gestiona la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

• Guías de usuario del Port de Barcelona:

Dentro de la línea estratégica de elaborar guías electrónicas dedicadas a tráficos específicos, este año se ha publicado la *Guía de usuario de servicios para el transporte de mercancías peligrosas en grupaje marítimo del Port de Barcelona*.

La guía expone los procedimientos necesarios para la operativa de este tipo de carga en régimen de grupaje marítimo de las empresas de consolidadores transitarios y NVOCC, con información sobre sus representantes en los países de origen y destino, sus certificaciones de calidad, las instalaciones, los seguros, los servicios, la periodicidad, el tiempo de tránsito y las personas de contacto.

• Boletín CLink:

La publicación electrónica, herramienta de información dirigida a los integrantes del Círculo de Cargadores y otros usuarios portuarios, ha tratado en sus cuatro ediciones trimestrales temas como son: el programa europeo Meda Mos, la figura del operador económico autorizado, la red Cylog y la misión comercial del Port de Barcelona a Egipto, entre otros.

Atención y gestión de consultas y reclamaciones

Durante este ejercicio el SAC ha atendido un total de 115 reclamaciones y 230 consultas de clientes y usuarios en relación con el paso de mercancías por el Port. En total se han contabilizado 345 registros, que han de contribuir a la mejora del servicio y a un mejor conocimiento de este.

De las 230 consultas realizadas, un 79% ha provenido de los propietarios de la mercancía. Prácticamente la mitad han sido solicitudes de información general del puerto (horarios, almacenes, servicios regulares, ubicaciones de las terminales...) y 60 han tratado sobre conceptos tarifarios.

En relación con las reclamaciones, un 72% han sido reportadas por clientes finales y un 24%, por miembros de la Comunidad Logística Portuaria. Mayoritariamente se han referido a la integridad en la mercancía (42 registros) y la inspección (28).





Programa PICASO: observatorio de costes

El Programa de Información de Costes Asociados a los Servicios y Operaciones (PICASO) se ha aplicado este año 2009 a los análisis de más de 10 facturas portuarias que los clientes finales han solicitado en sus reclamaciones. El programa permite tener la información suficiente para comprender los costes que genera el paso de la mercancía por el Port de Barcelona.

Círculo de Cargadores

La Dirección de Desarrollo de Negocio ha distinguido este año las cadenas logísticas constituidas por las siguientes empresas y servicios:

- **Torraspapel, SA - Asta Logistik, SL - Damex, SA - Hamburg Sud Iberia**
Premiada por su logística altamente avanzada que minimiza los retornos en vacío y trabaja constantemente en la innovación y la minimización de costos. Torraspapel realiza la mayor parte de las operaciones de exportación vía marítima por el Port de Barcelona.
- **Pionner France - Balguerie - Hapag Lloyd AG - Laren 2000, SL**
Pionner Toulouse ha escogido el Port de Barcelona, por primera vez y entre otras alternativas europeas, para sus importaciones de brotes de trigo desde Estados Unidos con destino Francia.
- **John Deere Ibérica - DHL Global Forwarding - Hanjin Spain, SA**
Líder en la venta de equipos de maquinaria agrícola en España y Portugal, John Deere

Ibérica S.A. ha optado por el Port de Barcelona para realizar gran parte de sus exportaciones a las filiales de Alemania, Francia, Brasil, Argentina y México.

Actividades formativas

Plan ForMar

En el transcurso del año 2009 se han realizado 10 acciones formativas con un total de 439 asistentes, de los cuales un 66% han sido importadores y exportadores, el 30%, empresas de la Comunidad Logística Portuaria y un 4%, otros (administraciones no vinculadas con el negocio portuario, centros de formación, etc.).

Se han ofrecido cursos específicos habituales sobre procesos aduaneros (terceros países, tránsitos y áreas exentas...), transporte de mercancías peligrosas, seguros en el transporte y logística marítima.

A demanda de los clientes portuarios se han desarrollado, además, dos seminarios nuevos: uno sobre tasas y tarifas, que ha contado con 85 asistentes; y otro sobre el operador económico autorizado, que ha definido y explicado a una audiencia de 100 personas los criterios para poder llegar a obtener esta calificación.

A parte de las acciones principales del plan de formación, también se han llevado a cabo tres jornadas informativas sobre logística marítima, dirigidas a los inspectores de los servicios de inspección en frontera. El objetivo primordial de estas jornadas es acercar el negocio del transporte marítimo a estos profesionales.

Escola Europea de Short Sea Shipping

La Escola Europea de Short Sea Shipping se ha beneficiado este año de una subvención de la Comisión Europea para el nuevo proyecto formativo denominado Green Logistics Action

& Deployment (GLAD), que incluye el módulo marítimo MOST (Motorways of the Sea Training) y el módulo ferroviario SURCO (Simple Use of Railway Connections).

El MOST amplía la temática de los cursos-taller realizados hasta ahora por la Escuela Europea de Short Sea Shipping (Gloss, Avtoritas y Numina) e introduce tres nuevos aspectos: la comodidad, los aspectos medioambientales y los costes externos al puerto. Por su parte, SURCO es un curso que pretende potenciar el conocimiento y el uso de la intermodalidad marítimo-ferroviaria y la logística sostenible.

Se han realizado 12 cursos MOST (Gloss, Avtoritas, Numina) y 2 cursos SURCO, con un total de 690 asistentes.

Proatrans

Durante este ejercicio se ha continuado desarrollando el proyecto Proatrans (Plan de regulación y ordenación de acceso al transporte vinculado al Port de Barcelona) en el marco del Foro del Transporte Terrestre. Para cumplir su misión de organizar y coordinar la actuación de la Comunidad Logística Portuaria vinculada a esta actividad, Proatrans se ha marcado en el 2009 los siguientes objetivos:

- La seguridad explícita en todas las redes y servicios del transporte de mercancías por carretera.
- La calidad, como compromiso para mejorar la satisfacción de las necesidades de todos los sectores de la economía relacionados con el transporte.
- La protección del entorno natural en que se desarrolla la operativa.
- La integración del sector del transporte por carretera dentro de la visión general del sector del transporte.

Las acciones llevadas a cabo para alcanzar estos objetivos han sido:

- Actualización del Plan de calidad del Port de Barcelona.
- Establecimiento de los requisitos para la homologación de los equipos telemáticos en cabina.
- Innovaciones en los equipos Transportic.
- Presentación de dos nuevos programas de formación: La estructura del sector del transporte: aspectos jurídicos, y Servicios de transporte: aspectos formales y régimen sancionador.
- Elaboración de informes bimensuales de variación de precios del combustible en base a las informaciones publicadas por el Ministerio de Fomento.
- Formación Proatrans: durante el año 2009 se han desarrollado 4 cursos dirigidos a conductores de vehículos portacontenedores, que han contado con la presencia de 204 alumnos. Dirigidos principalmente a nuevos profesionales del sector del transporte terrestre del Port de Barcelona, estos cursos permiten adquirir conocimientos en materia de riesgos laborales específicos de las terminales de contenedores y sobre las transmisiones de equipos telemáticos en cabina, además de abordar la dimensión actual del transporte terrestre y su correlación con la ampliación del puerto.
- Potenciación de los cursos de conducción ecológica.
- Publicación de los boletines semestrales Proatrans, que informan a los conductores sobre todas las acciones relacionadas con el transporte terrestre de contenedores en el Port de Barcelona.



Empresas participadas

CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

Centro Intermodal de Logística S.A. (CILSA), sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas del Port de Barcelona (ZAL) se ha presentado en pleno proceso de expansión y consolidación durante el año 2009. En la segunda fase de desarrollo de 143 hectáreas en el Prat del Llobregat, la **ZAL Prat**, ya se han instalado 35 empresas, de modo que a finales del ejercicio 2009 un 75% del territorio estaba comercializado y el resto, en negociación. La finalización de la segunda fase de la ZAL seguramente coincidirá con la puesta en marcha de la nueva terminal de contenedores del Port de Barcelona.

Barcelona –principal centro de producción, consumo y transporte del sur de Europa– cuenta con una importante oferta de concentración, distribución y logística de cargas. Consciente de ello, el Port de Barcelona está creando una red de plataformas y terminales marítimas interiores, conectadas con todos los modos de transporte, en que las ZAL Barcelona y Prat tienen un papel protagonista.

La ubicación de la **ZAL Barcelona** es estratégica y permite distribuir la mercancía eficazmente hacia los mercados de la Península Ibérica, el sur de Francia, Italia, y el norte de África. Su oferta inmobiliaria flexible y de calidad ha atraído a las mejores empresas transitarias, logísticas y relacionadas con el comercio exterior, tanto nacionales como internacionales. Un mínimo del 30% de volumen de tráfico de estas empresas debe ser marítimo, para contribuir a la misión de la **ZAL** de ayudar a crecer el Port de Barcelona para que se consolide como el primer *hub* logístico euromediterráneo.

Para un puerto especializado en mercancía de alto valor (principalmente carga general y contenedores), es fundamental contar con instalaciones que aporten servicios de valor añadido a la carga. Esto explica la ampliación de la ZAL. Con la culminación del proyecto de expansión de la ZAL en el Prat, el Port de Barcelona habrá generado el espacio y las condiciones para situarse entre los cinco primeros de Europa, además de convertirse en la gran puerta de entrada de las mercancías asiáticas en el sur del continente.

CILSA busca siempre generar sinergias entre los diferentes operadores y conseguir economías de escala con la gestión de diversos servicios comunes. Por este motivo genera paquetes de servicios que, directamente o indirectamente se adaptan a las necesidades de sus tres tipos de clientes: las empresas y su actividad logística, las personas que trabajan en ellas y el transporte y la movilidad. Así,



la ZAL ofrece desde vigilancia las 24 horas y tecnología de información (TIC) de última generación, a la guardería *Simphonie*, una zona deportiva o un edificio de oficinas –el *Service Center*– con galería comercial, centro de formación y reuniones, auditorio, gimnasio, restaurantes y una larga lista de servicios complementarios.

Los proyectos que CILSA desarrolla se enmarcan en la responsabilidad social corporativa (RSC) y se fundamentan en la sostenibilidad, unos criterios que se aplican en la ZAL desde sus inicios, en el año 1992, cuando el concepto no estaba aún en boca de la sociedad en general. CILSA fue consciente ya desde entonces de que estas prácticas darían resultados favorables, no solamente a nivel medioambiental sino empresarial y social.

El despegue de la red logística internacional del Port de Barcelona se hará efectivo en la **ZAL Toulouse** con la instalación de la empresa *Pierre Fabre Dermo-Cosmétique*, durante el primer trimestre del 2010. Durante 9 años, la empresa ocupará 9.000 m² de almacén, en los cuales ubicará su centro logístico de distribución de *merchandising*, almacenamiento y preparación de pedidos.

La ZAL Toulouse ofrece un gran atractivo por sus servicios, ubicación y conectividad. Está situada dentro de la terminal marítima de Toulouse (tmT), y es una plataforma logística y de servicios cuyo objetivo es facilitar el comercio marítimo internacional a los importadores y exportadores de la región Midi-Pyrénées y su área de influencia.

ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Consultoría

Como resultado de las acciones que ILI Logística Internacional ha venido desarrollando en los dos últimos años en Argelia, ha podido concretarse en 2009 un primer proyecto, en el que ILI ha trabajado en calidad de experto de la Comisión Europea para llevar cabo un estudio de prefactibilidad de un puerto seco y zona logística en el *hinterland* del puerto de Bejaia.

Este puerto seco, además, puede facilitar la penetración de mercancías provenientes de Europa a través del Puerto de Barcelona hacia las zonas del este de Argelia y, en menor medida, en sentido contrario, ya que este país es en la actualidad escasamente exportador, a excepción de los productos derivados del petróleo.

En el mismo ámbito del Magreb y también como experto de la Comisión Europea, ILI ha estado asesorando la Oficina de la Marina Mercante y de los Puertos (OMMP) de



Túnez a definir y concretar las condiciones de participación que permitan atraer una empresa experta en el desarrollo y gestión de zonas logísticas y que tenga interés en invertir en el país. Así, ILI ha definido los aspectos estratégicos que deben incluirse en el pliego de condiciones y ha desarrollado un esquema completo que deberá someterse al análisis jurídico de la OMMP y el Ministerio de Transportes. Durante su labor de asesoramiento en esta materia, ILI ha tenido ocasión de conocer los principales proyectos de infraestructura logística que el país se dispone a abordar, en los cuales ha brindado su colaboración para contribuir a una óptima conceptualización y facilitar su materialización.

La entidad también ha continuado contribuyendo en proyectos logísticos en Colombia y Perú, y desarrollando actuaciones en áreas más cercanas. Así, ha concluido un estudio de análisis de mejora de la operativa terrestre en el Port de Barcelona, a fin de aportar un diagnóstico de los principales cuellos de botella en esta actividad y a definir pautas que permitan la descongestión de las infraestructuras de acceso al Port.

Además ha participado en la puesta en marcha del proyecto *Anilla Logística*, que deberá concluir en el año 2010, y cuyo objetivo es proveer una red electrónica de alta velocidad que conecte los diferentes nodos de actividad logística de Cataluña, posibilitando la prestación de servicios que requieren grandes prestaciones de ancho de banda a un coste reducido. A fin de concretar y hacer más operativo este proyecto, sus artífices han decidido realizar una prueba piloto o modelo reducido de la infraestructura de telecomunicaciones y servicios para evaluar su viabilidad, idoneidad y oportunidad.

Formación

Desde sus inicios, ILI ha formado más de 2.000 profesionales. Este año, un total de 254 alumnos han participado en los distintos programas presenciales formativos ofrecidos por la entidad. En España estos incluyen los módulos de postgrado en Gestión Logística y Transporte Internacional organizados con la Escuela de negocios CEU y el Instituto Balmes (Girona), además de programas de formación con diferentes cámaras de comercio locales y de Barcelona, y los cursos subvencionados por la Generalitat de Catalunya.

Por otra parte, en colaboración con la Escuela de Negocios CEU y la Universidad Anáhuac del Sur, en México, se ha impartido una edición más del Máster en Logística y Negocios Internacionales.

En cuanto a la formación *on line* –desarrollada con ECA Formación, Fundación Asturiana de Logística y EMI Manresa–, se ha continuado ofreciendo un máster en logística internacional.

FUNDACIÓN CARES

En 2009 se ha celebrado el décimo aniversario de la Fundación Cares (Centros de Alto Rendimiento Empresarial y Social), una entidad creada para la inserción laboral de colectivos discapacitados y en riesgo de exclusión, a través de la realización de operaciones de apoyo logístico y productivo para otras empresas.

La fundación –que tiene como patronos a CILSA, CTC-BPO, ADES, Prosegur y Concatel– cuenta a finales del ejercicio con 195 puestos de trabajo, un 7% más que el año anterior, y 49 en la empresa de inserción Codec, que depende de la entidad. El personal con discapacidad que trabaja en Cares está formado por un 52% de afectados por retraso mental, un 15% con enfermedad mental, un 26% con discapacidad física y un 7% con discapacidad sensorial.

Los nuevos proyectos iniciados este año se han centrado en la gestión de *picking* en almacenes a temperatura controlada. Las actividades predominantes en Cares han sido de apoyo logístico, como el almacenaje, manipulaciones para embalaje, y logística inversa; y de apoyo productivo como el ensamblaje. Con los trabajos desarrollados en los 58.500 m² de instalaciones gestionadas –18.200 m² en la ZAL Barcelona y la ZAL Prat–, la Fundación Cares y Codec han obtenido en conjunto unos ingresos totales de 7.376 millones de euros, que suponen un incremento del 5,3% y un excedente positivo para ambas entidades, según los datos provisionales

pendientes de cierre. Además, la labor de Cares ha conseguido este año el Premio a la Excelencia Logística, que otorga la Fundación ICIL.

Respecto a la promoción, destaca la presencia de la entidad en el Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL), junto a la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y CILSA; la elaboración de un nuevo vídeo comercial, y los dos actos de celebración en el Service Center de la ZAL por el décimo aniversario de la constitución de Cares, uno para los clientes y otro para los trabajadores de la fundación. Además, Cares ha firmado un acuerdo de colaboración con la Fundación FC Barcelona y la Fundación Logística Justa.

La entidad ha seguido muy activa en cuanto a acciones sociales, entre las cuales destacan las charlas a padres sobre trastornos de conducta, la edición de la revista interna trimestral, y la participación en el desarrollo de la Fundación Logística Justa y el patronato de FUSEAT (Fundación Privada Servicios de Atención Tutelar). Uno de los acontecimientos sociales excepcionales de este año ha sido la asistencia de trabajadores de la fundación a un concierto especial del grupo U2, invitados por Special Olympics.

En el aspecto deportivo el dinamismo de la fundación también se mantiene vigente. El equipo de fútbol sala del Club Deportivo Cares ha continuado participando en la segunda división de la Liga Catalana y ha subido al grupo 2 de la Acell (Federación Catalana de Deportes para Disminuidos Psíquicos), mientras que por otra parte se ha creado un equipo de petanca que juega en la primera división de la Acell.

En este ejercicio se han llevado a cabo, también, actuaciones de formación dirigidas a



comandos de gestión y de riesgos laborales; para operarios se han realizado cursos de manipulador de alimentos, de prevención de riesgos en servicios activos y nuevos, y cursos de porta-palets eléctrico.

FUNDACIÓN LOGÍSTICA JUSTA

La Fundación Logística Justa (FLJ) se creó con la finalidad de cooperar internacionalmente para el desarrollo y fomento económico del comercio justo y la economía social, a través de la optimización del proceso logístico, y con el objetivo de potenciar el desarrollo y la sostenibilidad de los productores de las comunidades de los países más desfavorecidos.

El patronato de la fundación –que mantiene un convenio de colaboración con el Port de Barcelona desde sus inicios– está formado por la asociación Global Humanitaria, Fundación Cares, CTC Ingeniería dedicada, ADES (Asociación para el Desarrollo de la Economía Social), Fundación Seur y Fundación SEMG Solidaria. Además de las labores conjuntas con los patrones, durante este ejercicio Logística Justa ha firmado acuerdos de colaboración con otras entidades, entre ellas Bomberos Unidos Sin Fronteras (BUSF), para dar apoyo logístico a sus envíos.

Cooperación internacional

A continuación se detallan las principales actuaciones de cooperación que Logística Justa ha llevado a cabo con sus socios durante el 2009:

- Con BUSF se han hecho llegar 2 camiones a Nicaragua y 9 ambulancias a Perú.

- Con África Digna se ha coordinado el envío de ecógrafos a Kenia.
- Con el Centro Cultural León de la República Dominicana se ha organizado la importación de una exposición de ámbito social para Casa América.
- Con la FAPCI (Fundación de Ayuda y Promoción de las Culturas Indígenas) se ha podido remitir un contenedor a Callao, con material didáctico y escolar.
- Con la SEMG (Sociedad Española de Medicina General) se han remitido 2 contenedores de material médico a Nicaragua.
- Con la Fundación Seur han podido llegar a Buenos Aires dos contenedores con material didáctico.

Trading social

Siguiendo las pautas marcadas desde su constitución, la Fundación Logística Justa continua incorporando nuevos proveedores en sus actividades de *trading* social, con el objetivo de dar posibilidades a nuevos grupos artesanales de los países del sur para comercializar sus productos en los mercados occidentales en condiciones de mercado.

Además de los ya existentes (en países como Colombia, Bangladesh, Bolivia, Nepal, Vietnam, Camboya, etc.), este año las beneficiadas son organizaciones de Perú y Ecuador que trabajan desde hace muchos años en el ámbito del comercio justo y la economía solidaria. Entre las nuevas organizaciones que se han incorporado figuran:

Fundación MCCH (productos naturales), en Ecuador, que comercializa productos bajo los principios del comercio justo, mediante la asistencia técnica a los artesanos, con el fin de





PORT 2000

El puerto ciudadano —que abarca el Port Vell y la nueva bocana— ofrece hoy un nuevo espacio para los barceloneses y visitantes: las nuevas hectáreas generadas por la construcción de la Bocana Nord han propiciado la remodelación de la plaza del Mar y la creación del paseo del Mare Nostrum que conecta con el resto de las playas de la ciudad. Estos espacios, gestionados por la Gerencia Urbanística Port 2000, incorporan también un hotel cinco estrellas gran lujo, diseñado por el arquitecto Ricardo Bofill e inaugurado este año, y en el futuro un edificio para oficinas y ofertas de restauración y ocio.

Esta capacidad del puerto ciudadano barcelonés de seguir creciendo y ofreciendo novedades demuestra, año tras año, que la convivencia de las actividades lúdicas, la cultura, los negocios, los servicios hoteleros, los deportes, la pesca profesional y la reparación de embarcaciones no sólo es factible, sino que resulta necesaria para la creación de sinergias y la satisfacción de empresas y servicios concesionarios, ciudadanos y visitantes.

En un año de recesión económica generalizada, el Port 2000 ha salido adelante. No han decaído las actividades temporales en espacios públicos, y las empresas concesionarias instaladas han superado sus expectativas. Esto se debe, probablemente, a una ubicación geográfica ideal dentro de la ciudad de Barcelona y una oferta permanente de servicios y tiempo libre de calidad. Esta se ve reforzada por las **actividades temporales y las actuaciones promocionales** de empresas privadas y públicas, que cada vez más reconocen este espacio como escenario privilegiado.

Algunas de las actividades que ha acogido el Port Vell durante el 2009 ya tienen la categoría de clásicas; pero también ha sido sede de muchos eventos nuevos, como: el *village* de la cadena televisiva La Sexta, con motivo del Campeonato de Fórmula 1 en el Circuito de Cataluña; las promociones de la Junta de Extremadura y de la Costa Blanca-Alicante; la presentación oficial de la Liga BBVA; el Periplo Marino Mariano de la isla de Cerdeña; la salida del Rally Mongolia; las promociones de la empresa GAES y de la compañía de cruceros Pullmantur; el festival TOUTE LA FRANCE; la retransmisión de un programa de *Thalassa* Francia, en directo; la recuperación del Trofeo Internacional de Remo de Barcelona; la celebración de una prueba puntuable para el Campeonato Mundial de Escalada, y el Festival Odissea de música.

En cuanto a los acontecimientos que ya son clásicos y cuentan con un público fiel en estos

mejorar la calidad de vida de las personas con escasos recursos.

CIAP (artesanía), en Perú. Trabaja con personas en riesgo de exclusión social y realiza múltiples actividades para mejorar las condiciones de trabajo de los artesanos, sus familias y comunidades.

Un hecho destacable y diferencial para reforzar más si cabe la cadena de valor del comercio justo es que Logística Justa realiza todos sus trabajos de manipulación y packaging con centros especiales de empleo, para personas con discapacidad. Así se favorece su integración laboral y se consigue sensibilizar a las administraciones públicas y privadas sobre las posibilidades de desarrollo de los colectivos con más dificultades.

Una vez más, y ya van tres años consecutivos, FLJ ha realizado los pañuelos solidarios de las fiestas de la Mercè, de Barcelona, (150.000 unidades) y de Badalona (55.000 unidades), trabajando con centros especiales de empleo de personas con discapacidad.

Consultoría

Esta actividad está ya muy asentada en la Fundación. Cada vez hay más empresas e instituciones, y no sólo del ámbito logístico portuario, que están incorporando en sus estrategias empresariales la responsabilidad social corporativa (RSC), desde el convencimiento de que la aplicación de estos criterios —sea la compra ética, el consumo responsable, la mejora de la sostenibilidad medioambiental, etc.— forman parte del crecimiento empresarial. En el 2009, Logística Justa ha empezado a colaborar en esta línea con GIS (Gestió i Serveis S.A.), entidad que gestiona entre otros el World Trade Center de Barcelona, además de ampliar los trabajos con las entidades con las que ya trabajaba. Por ejemplo, con la Autoridad Portuaria de Barcelona y con el conjunto de la Comunidad Portuaria de Barcelona, con las cuales ha participado en el Saló Internacional de la Logística en Barcelona.

espacios, destacan: la Feria del Vino y del Cava, el Circo Raluy, la Travesía a Nado al Port de Barcelona, las regatas Zegna, Godó y La Ruta de la Sal, el trofeo Copa Nadal, la llegada de los Reyes Magos, las Habaneras, las Fiestas de la Mercè y de la Barceloneta. Últimamente han de añadirse a éstas la Fiesta del Agua y la Fiesta del Consumo Responsable.

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

Por tercer año consecutivo el Port de Barcelona ha regalado al visitante durante les Fiestas de la Mercè una serie de actividades que ya se consolidan como programa cultural: Visita tu Port en Golondrina y el Juego del Port, que aportan un conocimiento dinámico y lúdico de éste; y por otra parte, la sección de baile del Port de Barcelona ha ofrecido maratones de *Lindy* y otros bailes.

El Port Vell planifica el futuro con el foco puesto en más actividades innovadoras y la reconversión y adaptación de espacios y concesiones a nuevas necesidades. En el **muelle de Pescadors**, por ejemplo, los cambios proyectados implican una apertura a la ciudad tanto del negocio como de la cultura del área, hasta ahora cerrada a los visitantes. Este planteamiento generará un nuevo dinamismo y supondrá un nuevo punto de atracción y una regeneración de la zona que pondrán al día y beneficiarán el sector pesquero y el barrio de la Barceloneta.

El Port Vell es consciente de que para consolidarse como escenario privilegiado del encuentro entre puerto y ciudad necesita el apoyo, el estímulo, la aceptación y la complicidad de toda la sociedad civil, y en esta línea orienta su estrategia.

WTC BARCELONA

En el año 2009 el World Trade Center (WTC) Barcelona ha celebrado su décimo aniversario con la satisfacción de haber alcanzado su objetivo: ser referente en el mercado inmobiliario y en el sector congresual de Barcelona y Cataluña.

WTC Barcelona ha cerrado el ejercicio 2009 con un 96% de ocupación de los 40.000 m² de oficinas de alquiler de los cuales dispone. Una vez finalizado el traslado de las oficinas de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), desde el Portal de la Pau y del edificio ASTA a diferentes plantas del edificio Est del complejo, la operación más destacada del año ha sido la ampliación del contrato con la empresa Agilent, que actualmente ocupa 4.465 m². Otro ejemplo de la confianza en el WTC Barcelona de las empresas que ya están instaladas en él es la ampliación de espacios que han hecho efectiva las firmas Favorit e Intercruises / Hotelbeds.

Durante este año también se han producido nuevas incorporaciones, entre las cuales destaca la apertura de oficinas de las compañías Red Bull y CHS, así como la instalación de tres nuevos negocios de servicios complementarios en la planta baja: el quiosco Bapo, WTC Time, que ofrece formación de idiomas y traducción, e Interactive, empresa de servicios informáticos.

Respecto al Centro de Congresos, a lo largo del 2009 se han celebrado 266 actos, con una cifra total de casi 39.000 asistentes. El evento más relevante celebrado en estas instalaciones ha sido la reunión del Consejo de la Agencia Espacial Europea. Además, el WTC Barcelona ha sido la sede de la séptima edición del Simposio Ingram Micro y el vigésimo aniversario de la Asociación Europea de Cirujanos Plásticos. Muchas empresas han escogido estos espacios para organizar reuniones o actos empresariales, como es el caso de Sony, Henke, Nissan, RENFE, Sanofi, Gallina Blanca y AN Group.

Las principales mejoras llevadas a cabo en el centro de negocios durante este ejercicio han ido destinadas a reducir los consumos de recursos naturales (agua y energía). Así, se han instalado grifos temporizados en todos los puntos de suministro de agua del complejo y se ha controlado la iluminación exterior gracias a la incorporación de un reloj astronómico en fase de pruebas. También se ha mejorado el sistema de encendido de la iluminación con la instalación de interruptores de presencia.

FRECUENTACIÓN PORT VELL 2009

Club Natación Barcelona	8.274 socios
Museo de Historia de Cataluña	287.663 visitantes
Museo Marítimo	1.281.279 visitas totales 386.858 a las exposiciones
Marina Port Vell	1.327 barcos amarrados de entre 6 m y 120 m
Club Natación Atlètic Barceloneta	12.000 socios 752.000 accesos al recinto
Las Golondrinas	267.170 pasajeros
Consorti El Far	42.290 usuarios
Imax Port Vell	350.699 espectadores
L'Aquàrium de Barcelona	1.461.271 visitantes
Maremagnum	11.030.878 visitantes





Evolución del tráfico

62 Graneles
Contenedores

63 Vehículos

65 Pasajeros

Evolución del tráfico

El Port de Barcelona ha cerrado el ejercicio 2009 con un volumen de tráfico total de casi 43 millones de toneladas, cifra que representa una contracción del 17% respecto del año anterior. De los 41,8 millones de toneladas que corresponden estrictamente a carga, más de 28 millones han sido de comercio internacional –importaciones y exportaciones–, que es el tipo de carga vinculada con la economía del país. Así, el comercio del *hinterland* (zona de influencia) ha registrado un descenso del 8%, mucho más moderado que el del tráfico total, que incluye las mercancías en tránsito; es decir, aquellas que se descargan en las terminales del Port para embarcarse de nuevo hacia su destino final.

El informe estadístico del Port de Barcelona permite distinguir dos tendencias bien diferenciadas a lo largo del ejercicio: desde el mes de abril los tráficos se han ido distanciando del punto de inflexión del primer trimestre, cuando se produjo la contracción más importante. El segundo semestre se ha caracterizado por una estabilización de los resultados y cierta tónica de mejora respecto a la primera mitad del año, lo que permite deducir que el descenso de tráficos ha tocado fondo. Esta perspectiva viene apoyada por el repunte que se ha producido en el tráfico total de mercancías de diciembre (+6,1%), el primer mes del año que se ha saldado con resultado positivo.

La estabilización de los resultados se debe, en gran parte, al comportamiento positivo de los graneles; mientras que los contenedores y los vehículos son los dos apartados de tráfico que se han visto más afectados por el impacto de la recesión del comercio internacional.



Graneles

Durante el año 2009 el tráfico de graneles sólidos ha experimentado un crecimiento del 11,8% y ha alcanzado un total de 3.921.099 toneladas. A estos resultados han contribuido la evolución positiva de los cereales y harinas, que con 597.983 toneladas suponen un 10,3% más que el año anterior, y del cemento y clínquer (+ 7,4%), que han totalizado 705.123 toneladas.

Dentro del apartado de productos que no requieren una instalación especial, destacan los aumentos del 122,4% en el tráfico de chatarra, alcanzando 570.072 toneladas, y del 248,6% en la sal común, que suma 92.319 toneladas.

En cuanto al tráfico de líquidos a granel, este ha registrado un movimiento total de 11.755.823 toneladas, lo que supone un decremento del tráfico del 2,9% respecto al año anterior. De todos modos, si se excluyen las 528.933 toneladas correspondientes al tráfico del agua de boca para consumo de la población de Barcelona, que se realizó excepcionalmente en verano de 2008, puede decirse que los graneles líquidos en este ejercicio han aumentado un 1,6%.

Los hidrocarburos representan la mayor parte de este tipo de tráfico y con 9.956.061 toneladas se mantienen prácticamente en el mismo nivel que el año anterior, gracias al incremento del gas y del gasoil. Del resto de

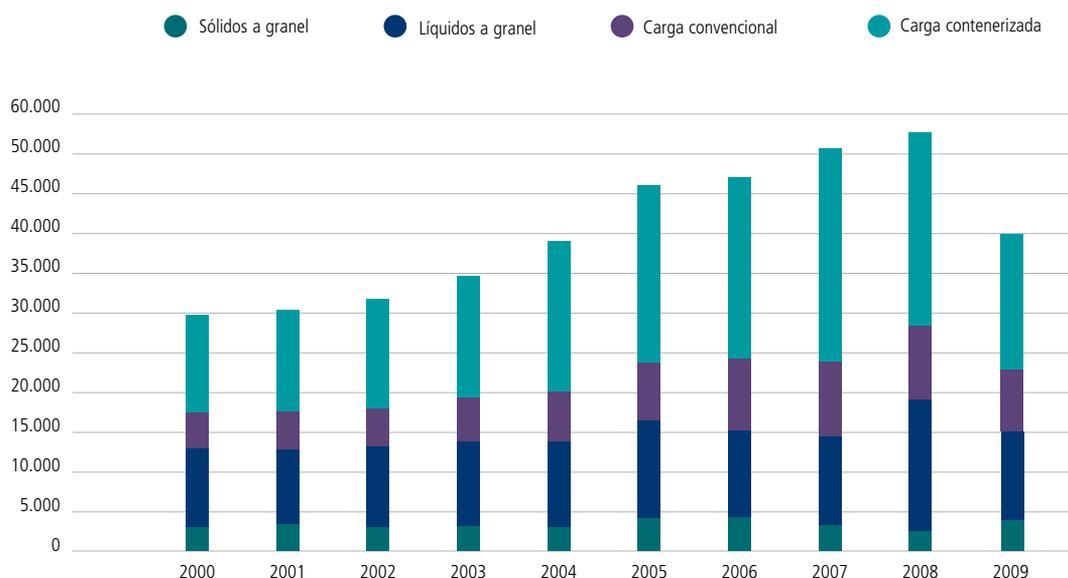
graneles líquidos, destacan los crecimientos de los productos químicos en un 6,4% y de los aceites y grasas en un 15,3%.

Contenedores

Con un volumen total de 1,8 millones de TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies), los contenedores manipulados por el Port de Barcelona en 2009 representan casi un 30% menos que el año anterior. Un análisis más detallado revela que las exportaciones son las que mejor han resistido la crisis, mientras que las importaciones y el cabotaje han registrado reducciones más acusadas. Sin embargo, han sido los contenedores en tránsito (-37%) los que han incidido de manera más relevante en el resultado total de la carga contenerizada. Cabe recordar que los flujos de tránsito o transbordo están más relacionados con las reestructuraciones de los servicios regulares que efectúan las navieras (frecuentes en tiempos de recesión) que con la evolución de la economía del entorno.

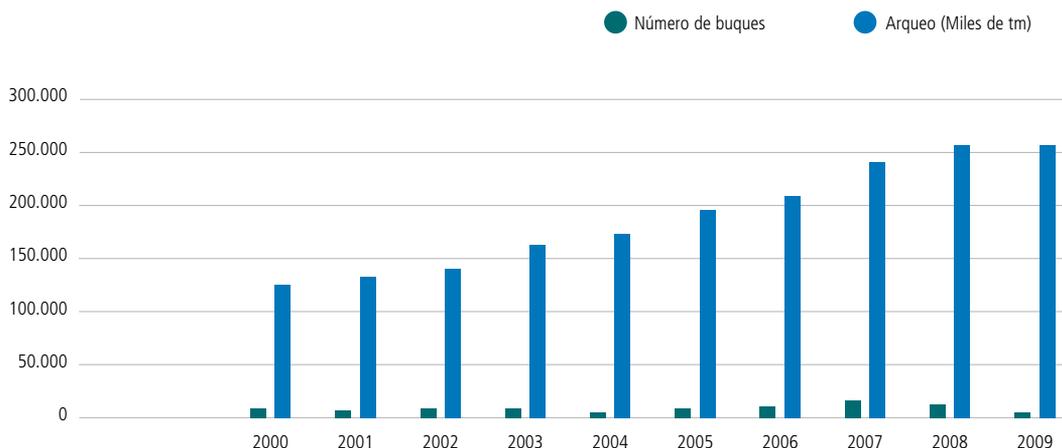
Un aspecto positivo relacionado con el tráfico de contenedores es el incremento que se ha producido en el transporte ferroviario. Durante el 2009 un total de 59.544 TEU han salido o llegado al recinto portuario por ferrocarril, una cifra que supone un aumento

ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS, 2000-2009 (Miles de toneladas)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Carga contenerizada	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625
Carga convencional	4.596	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768	9.778	8.491
Líquidos a granel	8.966	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991	12.105	11.756
Sólidos a granel	3.254	3.818	3.383	3.698	3.468	4.052	4.108	3.870	3.506	3.921
Total	29.805	31.469	32.608	34.775	39.320	43.837	46.407	50.046	50.545	41.794

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES, 2000-2009



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Número de buques	9.138	8.651	8.993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582	8.418
Arqueo (miles de tm)	129.158	132.121	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340	245.272

del 13%. En este avance de la cuota ferroviaria han contribuido las diversas líneas ferroviarias que dan servicio desde el Port, como las que conectan con Zaragoza, Tarragona, Madrid, Burgos, Vitoria, Burgos o Lyon, entre otros.

Por áreas geográficas, los dos mercados principales que han marcado el crecimiento de contenedores durante los últimos años, Asia y África, se encuentran entre los que han registrado las reducciones de tráfico más moderadas en este ejercicio. En el balance anual también destacan los intercambios del

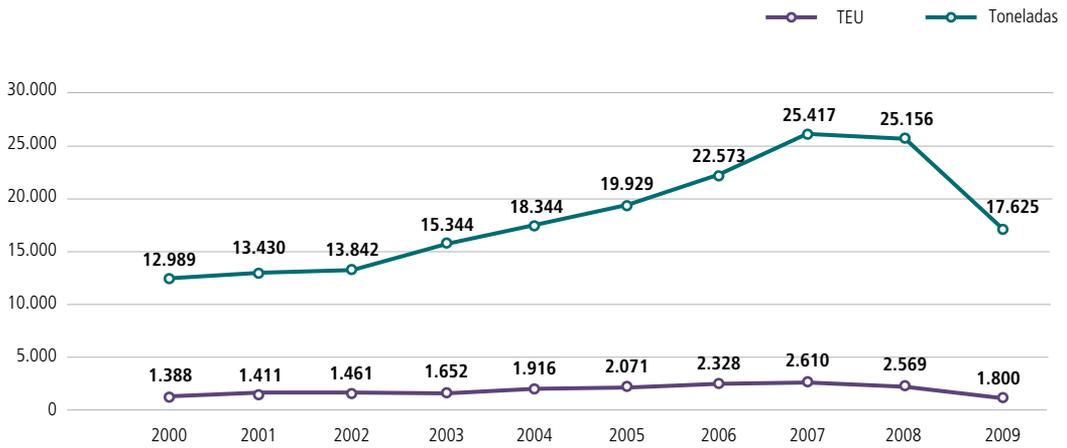
Port con Oriente Medio e India, ya que han experimentado ligeros incrementos en un entorno generalizado de pérdidas de tráfico.

Vehículos

Las terminales especializadas en tráfico de vehículos han manipulado 438.597 unidades, marca que representa un descenso del 39% respecto del año anterior. A pesar de esta afectación, a raíz de la crisis económica



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL CONTENERIZADA, 2000-2009 (Miles)

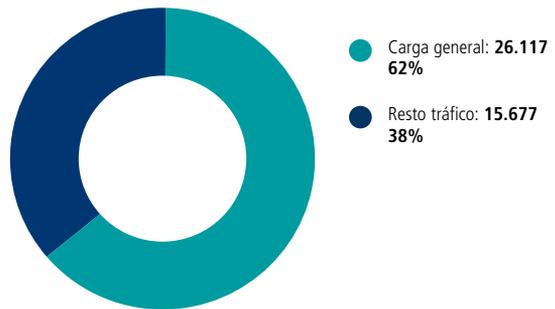


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Toneladas	12.989	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625
TEU	1.388	1.411	1.461	1.652	1.916	2.071	2.328	2.610	2.569	1.800

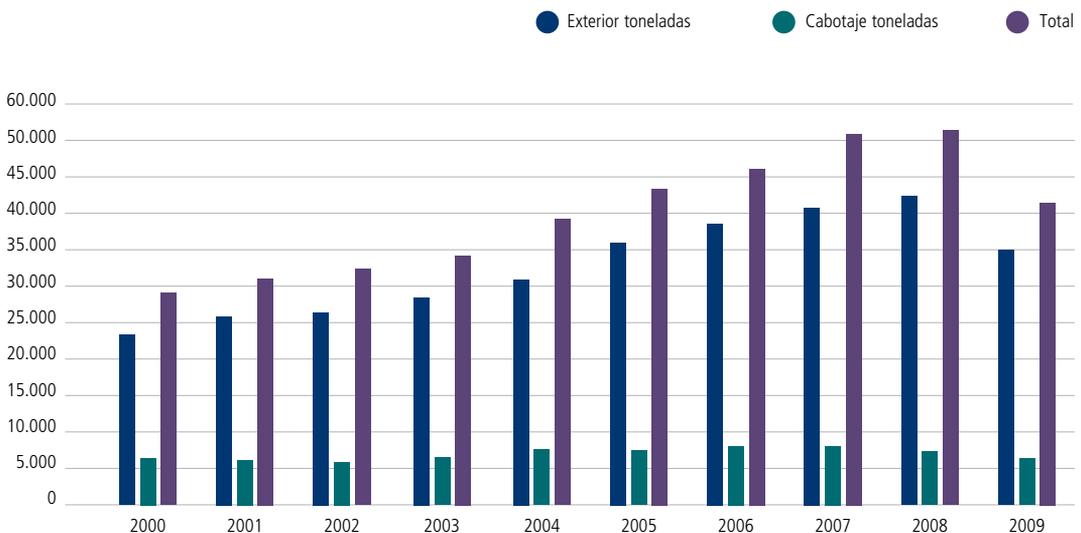
mundial, destaca la fuerte recuperación registrada durante el segundo semestre y muy especialmente durante los dos últimos meses del año, con crecimientos del 15%. El mes en que se han movido más vehículos ha sido noviembre, con 52.278 unidades.

Casi el 85% del volumen total manipulado corresponde al tráfico exterior, que ha movido 372.832 vehículos. Respecto a los tipos de operación de este tráfico exterior, se han cargado un total de 201.638 unidades, se han descargado 94.353 unidades y 76.841 han sido de tránsito.

PARTICIPACIÓN DE LA CARGA GENERAL EN EL TRÁFICO TOTAL, 2009 (Miles de toneladas)



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPO DE NAVEGACIÓN 2000-2009 (Miles de toneladas)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Exterior toneladas	24.264	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474	35.151
Cabotaje toneladas	5.541	6.180	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071	6.642
Total	29.805	31.469	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794



Pasajeros

El número de pasajeros de ferris de línea regular en el Port de Barcelona ha experimentado este año un descenso de casi el 9%, motivado por la evolución negativa del cabotaje nacional, que ha caído cerca del 20%. En cambio, el buen comportamiento del cabotaje comunitario y extracomunitario (+10%) y de los cruceros han podido compensar y han contribuido a cerrar el ejercicio con una cifra total estable de 3,2 millones de pasajeros (-0,75%) en el Port de Barcelona.

En lo que respecta al tráfico de cruceros, un año más se han batido récords. Un total de 2.151.465 cruceristas han pasado en el 2009 por el Port de Barcelona, cifra que supone un 3,7% más que el año anterior. Más del 54% de estos ha iniciado y acabado su crucero en Barcelona, hecho que demuestra la consolidación de la ciudad como puerto base de esta industria. Las estadísticas, además, revalidan el Port de Barcelona como líder europeo en el tráfico de cruceros y le hacen ganar posiciones a nivel mundial, donde ya es el quinto en número de pasajeros totales y ocupa el cuarto puesto como puerto base.

Durante este ejercicio diversas compañías de cruceros han tomado la decisión de dejar sus buques operando en el Mediterráneo durante el invierno. Ha sido el caso de Norwegian Cruise Line y Royal Caribbean, que han llevado a cabo itinerarios por la zona con origen en Barcelona, siguiendo el ejemplo de hace años de algunas compañías europeas.

A medio plazo el Port espera que la Terminal T1 del aeropuerto de Barcelona, inaugurada en junio, ayude a consolidar los vuelos internacionales, imprescindibles para la industria de los cruceros. Además, con las mejoras infraestructurales iniciadas este año, las terminales C y D podrán acoger

simultáneamente dos cruceros sin límite de eslora, y la instalación de pasarelas móviles para el embarque y desembarque de pasajeros aumentará la agilidad y la seguridad para este tráfico. El Port de Barcelona cuenta hoy con siete terminales especializadas que disponen de los más elevados estándares de seguridad y siguen estrictamente la norma del International Ship and Port Security Code (ISPS Code). También se ha superado con éxito la inspección de la nueva regulación de la Unión Europea (CE) 2005/65, que sistematiza la aplicación de medidas que el ISPS consideraba meras recomendaciones para los puertos europeos.

Por otra parte, el tráfico de los ferris con destinos comunitarios y extracomunitarios ha aportado un total de 470.570 pasajeros, un aumento de cerca del 10% que muestra que la oferta de servicios de *short sea shipping* (SSS) del Port de Barcelona ha continuado creciendo y contribuyendo al desarrollo de la sostenibilidad medioambiental.

Sin embargo, el análisis del comportamiento de este tráfico revela que la crisis sí ha afectado a la carga, más de 3,6 millones de toneladas registradas. Aunque no ha sido la tónica general en todos los destinos (algunos han arrojado resultados positivos), medida en unidades de transporte intermodal transportadas (UTI), la carga total de SSS ha experimentado un retroceso del 13,8%.

Durante este ejercicio el nuevo destino de Porto Torres, en Cerdeña, se ha sumado a las rutas ya existentes con Italia: Génova, Civitavecchia y Livorno. En cuanto a las líneas no comunitarias, se ha consolidado con dos salidas semanales el servicio con Tánger, que ha experimentado un importante crecimiento. Barcelona se revalida así como el puerto español con mejor oferta de transporte marítimo de corta distancia y se configura como puerto de origen de las autopistas del mar impulsadas por la UE.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES, 2004-2009 (en número de vehículos)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vehículos	728.953	686.048	723.016	801.406	716.306	438.597

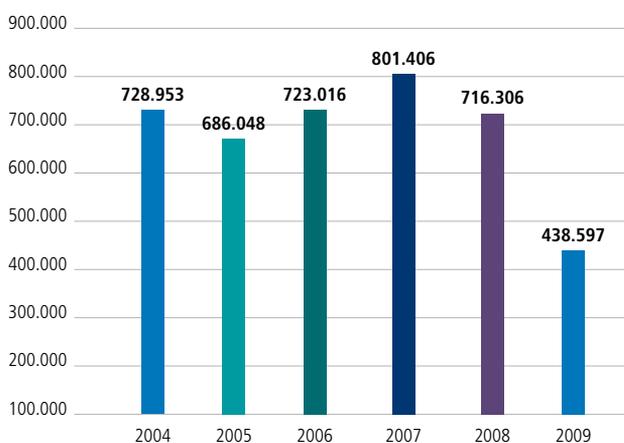
Tráfico de automóviles por navegación

	2008	2009
Cabotaje	80.284	65.765
Internacional	636.022	372.832

Tráfico Internacional de vehículos

	2008	2009
Importación	118.917	94.353
Exportación	368.329	201.638
Tránsito	184.397	76.841

VEHÍCULOS

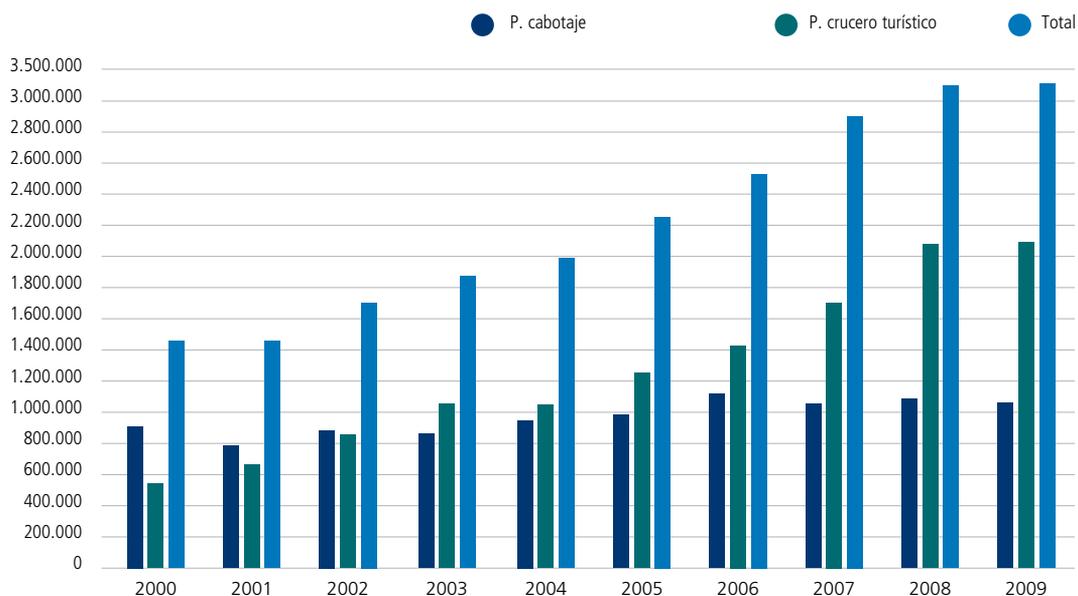


TRÁFICO DE UTI* (U) POR NAVEGACIÓN

	2008	2009
Importación	193.064	17.228
Exportación	197.229	169.896
Tránsito	148	49
Total	390.441	341.173

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

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS, 2000-2009



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
P. cabotaje	847.973	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026	1.162.422	1.050.231
P. crucero turístico	576.648	652.800	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838	2.074.554	2.151.465
Total	1.424.621	1.443.060	1.690.524	1.869.967	1.968.193	2.208.330	2.538.751	2.879.864	3.236.976	3.201.696



A close-up, vertical view of numerous layers of dark, ribbed steel rebar stacked together. The rebar has a distinct spiral pattern. The lighting creates highlights and shadows, emphasizing the texture and depth of the stack.

Ejercicio económico y financiero

69 Ejercicio económico y financiero

77 Balance de situación

78 Cuentas de pérdidas y ganancias

79 Cuadro de financiación
Recursos procedentes de las operaciones

80 Estado de flujos de efectivo

Ejercicio económico y financiero

Según los datos pendientes de auditar, el importe neto de la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) se ha reducido un 3% en el 2009, respecto del ejercicio anterior, en un año marcado por la recesión económica. El freno de la actividad económica global se ha manifestado en una disminución del 17% del volumen total de tráfico y un descenso del 12% del número de escalas. Los ingresos por las concesiones del dominio público portuario han moderado la caída del volumen total de ventas.

El volumen de tráfico del Port de Barcelona ha sumado 41,8 millones de toneladas y el tráfico de contenedores se ha situado en 1.800.213 TEU, un 30% por debajo del registro del 2008. La caída más significativa ha sido la del tráfico de automóviles, con una disminución del 39%. En consecuencia, los ingresos de la tasa de la mercancía también se han reducido, pero menos, de un 18%, gracias a un mejor comportamiento de los tráficos de mercancías a granel. El número de pasajeros que han pasado por el Port se ha mantenido en los 3,2 millones, ya que mientras el de los ferris de línea regular ha bajado un 9%, el de los cruceros turísticos ha seguido aumentando un 4%.



Los ingresos contables de las concesiones del dominio público han crecido un 10% y han representado la mitad de la cifra de negocio.

Del resto de partidas que configuran el resultado de explotación, los gastos de personal se han incrementado un 9% respecto del año anterior, principalmente por el coste de las bajas incentivadas, ya que la partida de sueldos y salarios lo ha hecho en un 4%. La gran partida de los otros gastos de explotación, que incluye los servicios exteriores, ha mantenido el volumen de gastos ligeramente por debajo del nivel del año anterior.

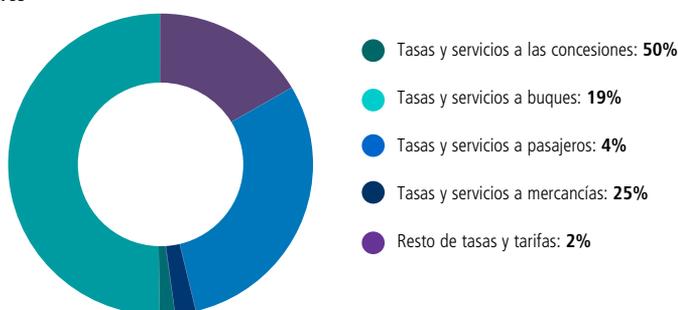
El total de las dotaciones a la amortización del inmovilizado ha aumentado un 19% la cifra del año anterior, con motivo de la entrada en

explotación del dique del Est i el tercer tramo del dique Sud durante los meses de septiembre y octubre de 2008, que significaron una inversión conjunta de 373 millones de euros.

El motivo principal del gran descenso en el resultado de explotación ha sido la contabilización de un gasto excepcional de 25,2 millones de euros. En este ejercicio, la APB ha decidido hacer una dotación extraordinaria a la provisión de las reclamaciones por las demandas interpuestas contra las liquidaciones de las tarifas portuarias, a raíz de una sentencia del Tribunal Constitucional que anula las medidas fiscales y administrativas en las se amparaban las autoridades portuarias para reafectar las tarifas reclamadas. Esta nueva

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO 2009

162.197 Miles de euros



IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO

	2009	2008	Variación	%Var.
Tasas portuarias	151.688	161.493	(9.805)	-6%
Tasa por la ocupación privativa del dominio público portuario	57.858	57.782	76	0%
Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	77.340	88.481	(11.141)	-13%
Tasa del buque	29.304	31.165	(1.861)	-6%
Tasas de embarcaciones deportivas	565	504	61	12%
Tasas de pasajeros	6.797	7.165	(368)	-5%
Tasas de la mercancía	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Tasas de la pesca fresca	209	201	8	4%
Tasa del aprovechamiento especial del dominio público	15.690	14.378	1.312	9%
Tasas de los servicios no comerciales	800	852	(52)	-6%
Otros ingresos de negocio	10.509	5.127	5.382	105%
Importes adicionales a las tasas	7.891	2.168	5.723	264%
Tarifas y otros	2.618	2.959	(341)	-12%
Miles de euros	162.197	166.620	(4.423)	-3%

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (Por líneas de negocio)

	2009	2008	Variación	%Var.
Tasas portuarias e importes adicionales	159.579	163.661	(4.082)	-2%
Buques	30.104	32.017	(1.913)	-6%
Mercancías	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Pasaje	6.797	7.165	(368)	-5%
Pesca fresca	209	201	8	4%
Embarcaciones deportivas	565	504	61	12%
Concesiones de dominio público	81.331	74.234	7.097	10%
Otras tasas por aprovechamiento del dominio público	108	94	14	15%
Tarifas de los servicios comerciales	2.618	2.959	(341)	-12%
Miles de euros	162.197	166.620	(4.423)	-3%

provisión es atribuible al principal de las reclamaciones. Al cierre del ejercicio el importe de las provisiones suma un total de 40,5 millones de euros.

El aumento del endeudamiento bancario para financiar el Plan Director ha supuesto unas pérdidas financieras de 7,7 millones de euros. No obstante, estas pérdidas se han reducido en 10,4 millones respecto del año anterior. Así, tanto el beneficio neto antes de impuestos como el resultado del ejercicio han sumado un total de 22,1 millones de euros, que representan una disminución del 57% respecto de los resultados del año anterior.

Sin el efecto de la dotación extraordinaria de 25,2 millones a la provisión por las reclamaciones de las tarifas portuarias, el resultado final del ejercicio habría sumado 47,3 millones de euros y la disminución anual habría sido del 7%.

El *cash flow* del ejercicio ha significado una generación de recursos por valor de 75,4 millones, un 3% inferior a los 78 millones del año anterior.

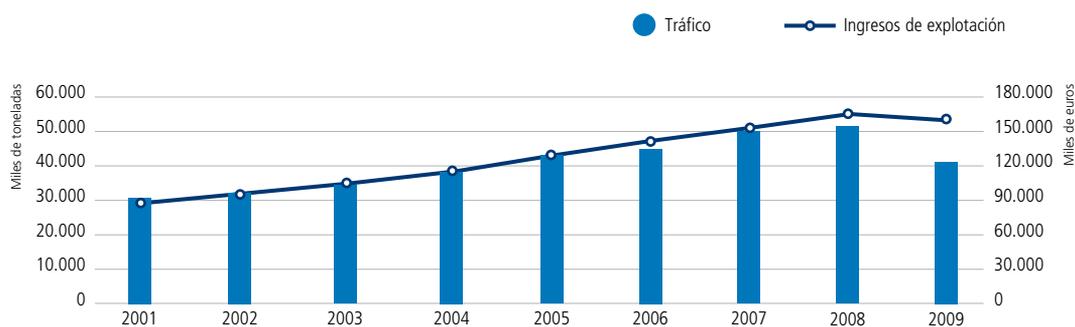
En cuanto a las inversiones, la entidad ha ejecutado un volumen de 115,1 millones de euros. Las inversiones más significativas del ejercicio han sido los 55,3 millones dedicados a la construcción del muelle Prat y los 21,7 millones destinados a la ampliación del muelle Sud.

Para cubrir las necesidades de financiación con otros orígenes de fondos, la APB firmó en el mes de noviembre un nuevo contrato marco con el Banco Europeo de Inversiones. La nueva línea de créditos fija un límite de 150 millones de euros de los cuales, a finales del ejercicio, ha dispuesto de 50 atribuibles al primer tramo.

En el ámbito de las sociedades participadas, las operaciones más destacables que ha llevado a cabo la APB durante el 2009 han sido:

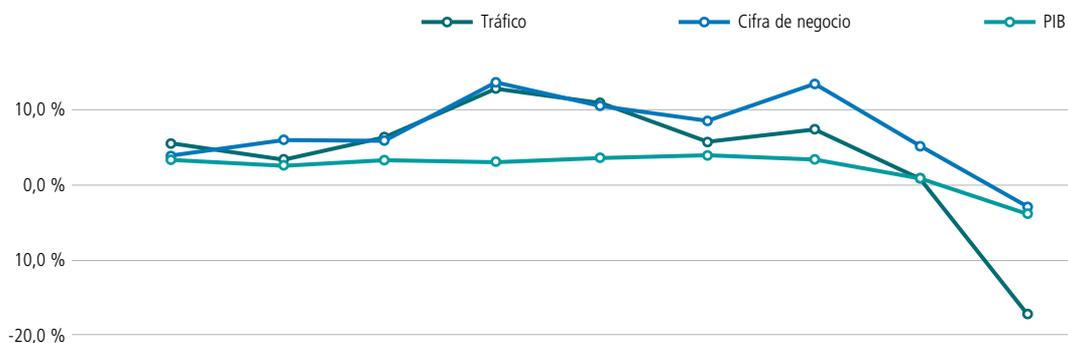
- La aportación representativa del 47% del capital social de Terminal Intermodal de l'Empordà, SL, sociedad constituida junto a Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA, por un importe de 1,5 millones de euros. El objeto social de Terminal Intermodal de l'Empordà se

EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS Y DEL VOLUMEN DE TRÁFICO



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tráfico (Miles de toneladas)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794
Ingresos de explotación (Miles de euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913	166.128	162.197

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



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

circunscribe en la promoción y el desarrollo conjunto de la actividad ferroviaria de la Terminal de Vilamalla y la futura Terminal Intermodal d'El Far de l'Empordà.

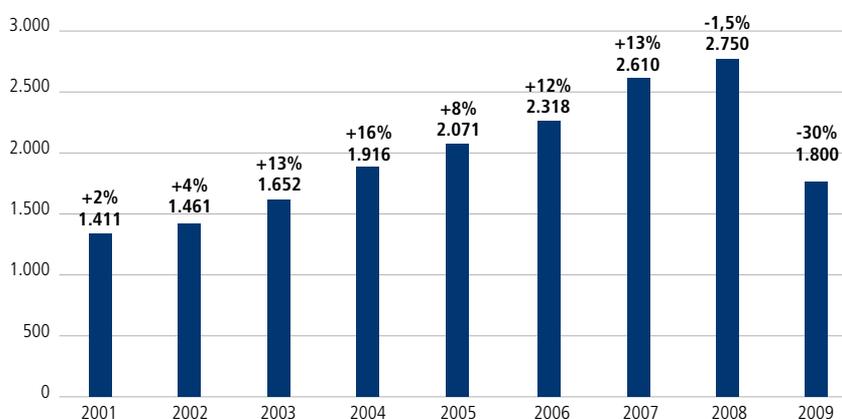
- La constitución el mes de diciembre –y juntamente con la Fundació Privada Abertis y la sociedad participada Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA, entre otros–, de la Agrupació d'Interès Econòmic Barcelona Strategic Urban System, AIE, de la cual la APB ha asumido el 14% del capital social. La actividad de la sociedad se centrará en la formulación conjunta de propuestas estratégicas de carácter urbanístico e

infraestructural con otras instituciones.

- En cumplimiento de los pactos del contrato del préstamo participativo concedido al Centro Intermodal de Logística, SA en diciembre de 2008, durante este ejercicio la APB ha capitalizado los intereses meritados, lo que ha supuesto una inversión financiera de 582.000 euros.

Todas las empresas participadas presentan resultados positivos a 31 de diciembre de 2009, excepto Terminal Marítima de Zaragoza, SL; a pesar de que esta sociedad ha reducido considerablemente sus pérdidas respecto del ejercicio anterior.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TEU (Miles)



RESULTADO FINANCIERO (Miles de euros)

	2009	2008	Variación	%Var.
Ingresos financieros	4.921	10.380	(5.459)	-53%
Gastos financieros	(11.583)	(28.209)	16.626	-59%
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	(1.051)	(2.904)	1.853	-64%
Deterioro y resultado por alienación de los instrumentos financieros	(31)	2.611	(2.642)	-
Total	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%

RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (Miles de euros)

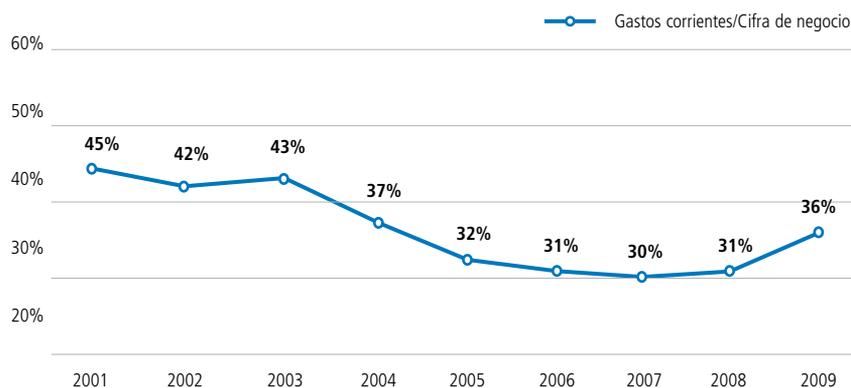
	2009	2008	Variación	%Var.
Resultado de explotación	29.816	68.949	(39.133)	-57%
Resultado financiero	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%
Total	22.072	50.827	(28.755)	-57%

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (Miles de euros)

	2009	2008	Variación	%Var.
Importe neto de la cifra de negocio	162.197	166.620	(4.423)	-3%
Otros ingresos de explotación	6.624	6.914	(290)	-4%
Gastos de personal	(34.213)	(31.397)	(2.816)	9%
Otros gastos de explotación	(48.041)	(48.598)	557	-1%
Amortizaciones del immobilizado	(40.594)	(34.146)	(6.448)	19%
Imputación de subvenciones del immobilizado no financiero y otros	8.126	4.103	4.023	98%
Exceso de provisiones		6.488	(6.488)	
Deterioramiento y resultado para alienaciones del immobilizado	957	(1.035)	1.992	
Otros resultados	(25.240)		(25.240)	
Total	29.816	68.949	(39.133)	-57%

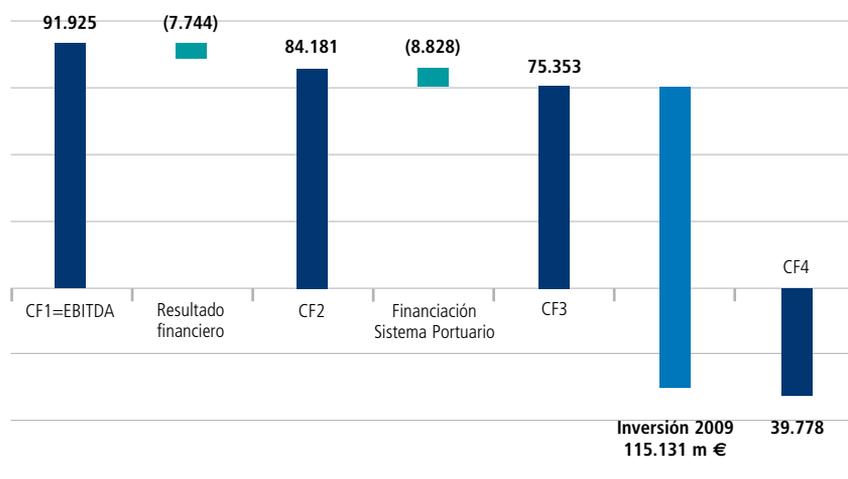


RATIOS DE ABSORCIÓN DE INGRESOS



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

RECURSOS GENERADOS Y CAPACIDAD DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)



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

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

CF3: *Cash flow* neto.

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

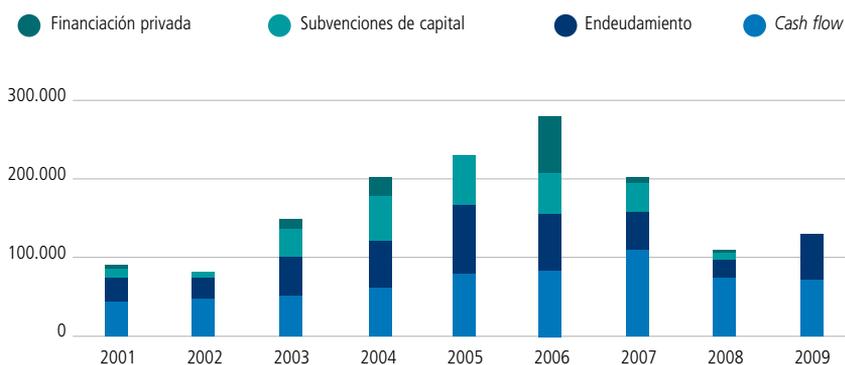
El concepto de financiación del Sistema Portuario incluye el gasto de financiación del organismo público Puertos del Estado y la aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario.

SOCIEDADES PARTICIPADAS EL 31/12/2009

% DEL CAPITAL SOCIAL

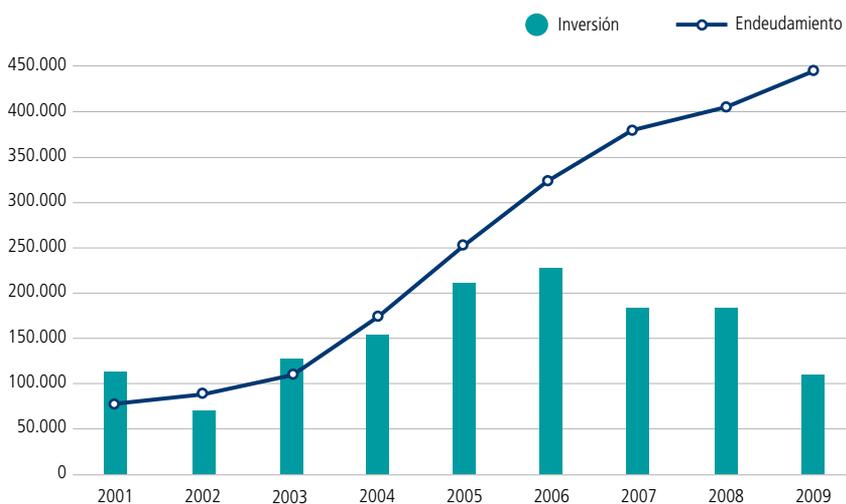
Empresas del Grupo	
Gerencia Urbanística Port 2000 de la APB	100,00%
Centro Intermodal de Logística, S.A.	63,00%
World Trade Center Barcelona, S.A.	52,28%
Empresas Asociadas	
Catalana d'Infraestructures Portuàries, S.L.	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, S.L.	47,32%
Portic Barcelona, S.A.	25,18%
Terminal Marítima de Zaragoza, S.L.	21,55%
Creuers del Port de Barcelona, S.A.	20,00%
Otras Participaciones	
Marina Port Vell, S.A.	14,98%
Barcelona Strategical Urban Systems, AIE	14,19%
Barcelona Regional	11,77%
Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%
Marina Barcelona 92, S.A.	8,07%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	5,00%

FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES (Miles de euros)



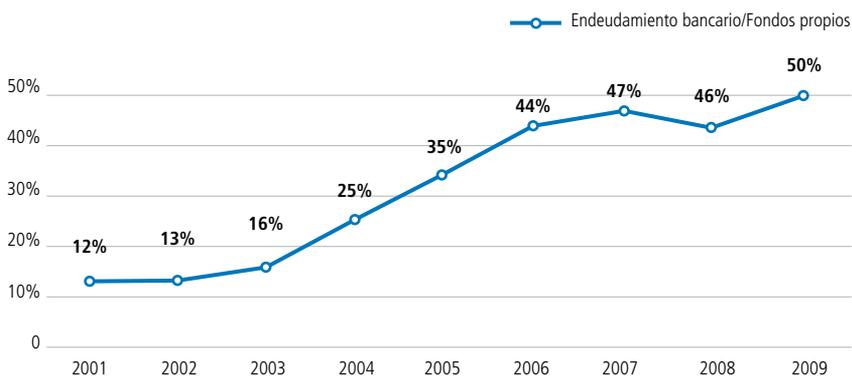
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Financiación privada	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350	4.000	0
Subvenciones de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744	10.012	0
Endeudamiento	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000	20.000	50.000
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.030	104.103	77.987	75.353

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

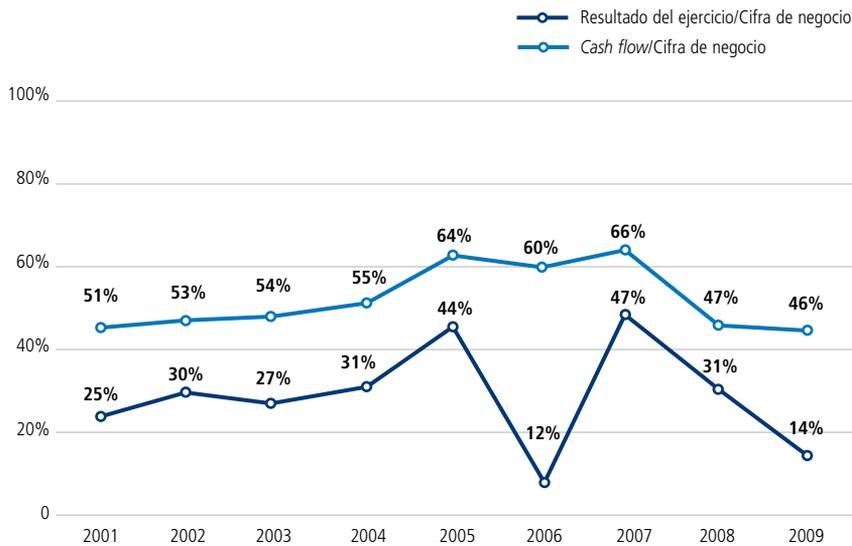


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Inversión	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006	186.758	161.209	115.131
Endeudamiento	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601	401.667	449.222

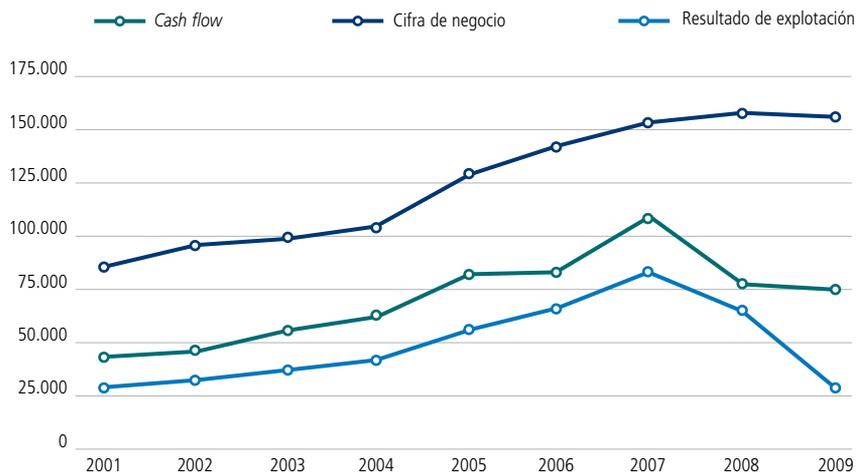
EVOLUCIÓN DEL RATIO DE ENDEUDAMIENTO



RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS

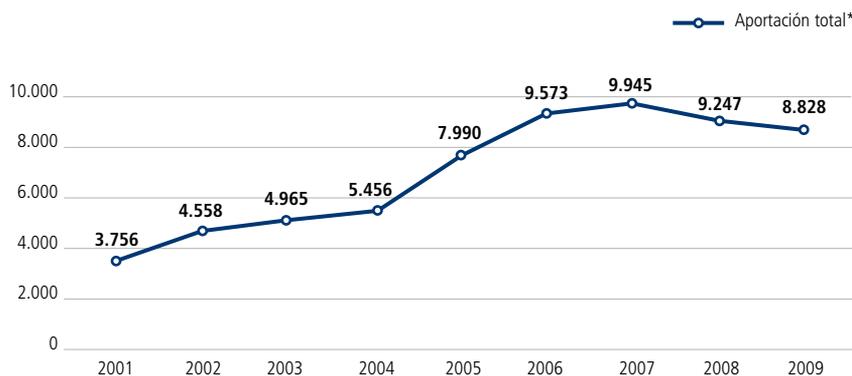


EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS (Miles de euros)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716	82.000	83.868	104.102	77.987	75.353
Cifra de negocio	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.128	162.197
Resultado de explotación	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949	29.816

APORTACIÓN APB AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL (Miles de euros)



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

BALANCE DE SITUACIÓN (Miles de euros)

	31-12-2009	31-12-2008		31-12-2009	31-12-2008
ACTIVO NO CORRIENTE	1.746.508	1.673.862	PATRIMONIO NETO	1.194.795	1.181.684
I. Inmovilizado intangible	16.174	15.182	Fondos propios	896.598	874.526
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	10.657	10.926	Patrimonio	512.743	512.743
2. Aplicaciones informáticas	5.517	4.256	Resultados acumulados	361.783	311.007
			Resultado del ejercicio	22.072	50.776
II. Inmovilizado material	1.365.304	1.310.969			
1. Terrenos y medios naturales	170.733	175.425	Subvenciones, donaciones y legados recibidos	298.197	307.158
2. Construcciones	931.204	949.058	Subvenciones oficiales de capital	286.966	295.085
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	2.857	2.630	Donaciones y legados de capital	20	20
4. Inmovilizado en curso y anticipos	247.459	171.089	Otras subvenciones, donaciones y legados	11.211	12.053
5. Otro inmovilizado	13.051	12.767			
III. Inversiones inmobiliarias	230.263	219.576	PASIVO NO CORRIENTE	628.322	570.173
1. Terrenos	200.337	189.419			
2. Construcciones	29.926	30.157	Provisiones a largo plazo	42.418	16.953
			Obligaciones por prestaciones al personal a largo plazo	-	-
IV. Inversiones en empresas grupo y asociadas a largo plazo	71.622	69.955	Provisiones para responsabilidades	42.418	16.953
1. Instrumentos de patrimonio	61.580	60.111	Otras provisiones	-	-
2. Créditos a empresas	10.042	9.844			
			Deudas a largo plazo	450.720	409.291
V. Inversiones financieras a largo plazo	59.874	58.021	Deudas con entidades de crédito	449.222	401.667
1. Instrumentos de patrimonio	1.646	1.601	Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-
2. Créditos a terceros	1.638	233	Otras	1.498	7.624
3. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	55.441	55.441			
4. Otros activos financieros	1.149	746	Deudas con empresas del grupo y asociadas a l. plazo	-	-
VI. Activos por impuestos diferidos	-	-	Pasivos por impuestos diferidos	-	-
VII. Deudores comerciales no corrientes	3.271	159	Periodificaciones a largo plazo	135.184	143.929
ACTIVO CORRIENTE	150.730	151.086	PASIVO CORRIENTE	74.121	73.091
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	Provisiones a corto plazo	-	-
II. Existencias	251	251	Deudas a corto plazo	58.079	52.988
			Deudas con entidades de crédito	3.202	2.928
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	33.613	47.350	Proveedores de inmovilizado a corto plazo	45.788	42.822
1. Clientes para ventas y prestaciones de servicios	21.109	32.272	Otros pasivos financieros	9.089	7.238
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	3.479	3.611	Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	570	836
3. Deudores diversos	969	398	Deudas con empresas del grupo	422	482
4. Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	67	Deudas con empresas asociadas	148	354
5. Otros créditos con las administraciones públicas	8.056	11.002	Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	15.457	19.084
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a ct	383	590	Acreeedores y otras cuentas a pagar	7.622	8.662
V. Inversiones financieras a corto plazo	127	162	Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	-	-
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	Otras deudas con las administraciones públicas	7.835	10.422
2. Créditos a empresas	127	135	Periodificaciones	15	183
3. Otros activos financieros	-	27			
VI. Periodificaciones	689	506			
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	115.667	102.227			
1. Tesorería	8.667	8.227			
2. Otros activos líquidos equivalentes	107.000	94.000			
TOTAL ACTIVO	1.897.238	1.824.948	TOTAL PASIVO	1.897.238	1.824.948

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Miles de euros)

	2009	2008	Variación	%Var
Importe neto de la cifra de negocio	162.197	166.620	(4.423)	-3%
Tasas portuarias	151.688	161.493	(9.805)	-6%
Tasa por la ocupación privativa del dominio público portuario	57.858	57.782	76	0%
Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	77.340	88.481	(11.141)	-13%
Tasa del buque	29.304	31.165	(1.861)	-6%
Tasa de las embarcaciones deportivas	565	504	61	12%
Tasa del pasaje	6.797	7.165	(368)	-5%
Tasa de la mercancía	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Tasa de la pesca fresca	209	201	8	4%
Tasa por el aprovechamiento especial del dominio público portuario	15.690	14.378	1.312	9%
Tasas por servicios no comerciales	800	852	(52)	-6%
Otros ingresos de negocio	10.509	5.127	5.382	105%
Importes adicionales a las tasas	7.891	2.168	5.723	264%
Tarifas y otros	2.618	2.959	(341)	-12%
Otros ingresos de explotación	6.624	6.914	(290)	-4%
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.721	2.960	(239)	-8%
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	126	115	11	10%
Ingresos de reversión de concesiones	835	1.042	(207)	-20%
Fondos de Compensación Interportuario recibidos	2.942	2.797	145	5%
Gastos de personal	(34.213)	(31.397)	(2.816)	9%
Sueldos, salarios y asimilados	(22.278)	(21.385)	(893)	4%
Indemnizaciones	(2.292)	(1.016)	(1.276)	126%
Cargas sociales	(9.643)	(8.996)	(647)	7%
Provisiones	-	-	-	-
Otros gastos de explotación	(48.041)	(48.598)	557	-1%
Servicios exteriores	(21.263)	(19.543)	(1.720)	9%
Reparaciones y conservación	(5.047)	(3.493)	(1.554)	44%
Servicios de profesionales independientes	(4.127)	(4.529)	402	-9%
Suministros y consumos	(1.624)	(1.484)	(140)	9%
Otros servicios exteriores	(10.465)	(10.037)	(428)	4%
Tributos	(1.396)	(1.664)	268	-16%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones para operaciones comerciales	(5.173)	6	(5.179)	
Otros gastos de gestión corriente	(8.439)	(15.353)	6.914	-45%
Aportación a Puertos del Estado	(6.460)	(6.183)	(277)	4%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	(5.310)	(5.861)	551	-9%
Amortizaciones del inmovilizado	(40.594)	(34.146)	(6.448)	19%
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	8.126	4.103	4.023	98%
Exceso de provisiones	-	6.488	(6.488)	-100%
Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	957	(1.035)	1.992	-192%
Deterioro y pérdidas	91	91	-	-
Resultados de alienaciones y de otros	866	(1.126)	1.992	-177%
Otros resultados	(25.240)	-	(25.240)	-
Ingresos excepcionales	-	-	-	-
Gastos excepcionales	(25.240)	-	(25.240)	-
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	29.816	68.949	(39.133)	-57%
Ingresos financieros	4.921	10.380	(5.459)	-53%
De participaciones en instrumentos de patrimonio	679	294	385	131%
De valores negociables y otros instrumentos financieros	3.391	4.992	(1.601)	-32%
Incorporación de gastos financieros al activo	851	5.094	(4.243)	-83%
Gastos financieros	(11.583)	(28.209)	16.626	-59%
Por deudas con terceros	(10.366)	(20.401)	10.035	-49%
Por actualización de provisiones	(1.217)	(7.808)	6.591	-84%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(1.051)	(2.904)	1.853	-64%
Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros	(31)	2.611	(2.642)	
Deterioro y pérdidas	(31)	2.611	(2.642)	
Resultados de alienaciones y de otros	-	-	-	-
RESULTADO FINANCIERO	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	22.072	50.827	(28.755)	-57%
Impuesto sobre beneficios	-	(51)	51	-100%
RESULTADO DEL EJERCICIO	22.072	50.776	(28.704)	-57%

CUADRO DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)

	2009
APLICACIONES	133.511
Otras activo no corriente	115.131
Adquisiciones de inmovilizado intangible	2.285
Adquisiciones de inmovilizado material	105.215
Adquisiciones de inmovilizado financiero	7.631
Reducciones de patrimonio	-
Fondos de Compensación Interportuario aportados	5.310
Bajas de pasivo no corriente	13.070
Cancelación/Traspaso de deudas con entidades de crédito	2.444
Cancelación/Traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado	-
Cancelación/Traspaso de deudas con empresas del grupo/asociadas	8.046
Aplicación de provisiones a largo plazo	2.580
ORÍGENES	132.125
Recursos procedentes de las operaciones	75.353
Ampliaciones de patrimonio	-
Fondo de Compensación Interportuario recibido	2.942
Subvenciones de capital meritadas	-
Altas de pasivo no corriente	50.395
Deudas a largo plazo con entidades de crédito	50.000
Deudas a largo plazo con empresas del grupo/asociadas y otras	395
Bajas de activo no corriente	3.435
Alienación de inmovilizado y de instrumentos de patrimonio	2.283
Cancelación/Traspaso a ct. de otras inversiones financieras a largo plazo	1.152
Exceso de orígenes sobre aplicaciones	-
Exceso de aplicaciones sobre orígenes	1.386

RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES (Miles de euros)

	2009	2008	Variación	%Var
Resultado del periodo	22.072	50.776	(28.704)	-57%
Más	75.875	51.914	23.961	46%
Amortización del inmovilizado	40.594	34.146	6.448	19%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	5.310	5.861	(551)	-9%
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	28.045	7.808	20.237	259%
Pérdidas procedentes del inmovilizado	428	1.126	(698)	-62%
Pérdidas por el deterioro del activo no corriente	1.082	2.962	(1.880)	-63%
Otros	416	11	405	3682%
Menos	22.594	24.702	(2.108)	-9%
Reversión del deterioro del activo no corriente	91	3.011	(2.920)	-97%
Fondo de Compensación Interportuario recibido	2.942	2.797	145	5%
Exceso de provisiones del inmovilizado	-	6.487	(6.487)	-100%
Beneficios procedentes del inmovilizado	1.294	-	1.294	-
Subvenciones de capital traspasadas al resultado y reversiones	8.962	5.145	3.817	74%
Imputación a resultados de adelantos recibidos por ventas o servicios	8.271	2.168	6.103	282%
Incorporación al activo de gastos financieros	851	5.094	(4.243)	-83%
Ingresos de actualizaciones financieras	183	-	183	-
Total	75.353	77.988	(2.635)	-3%

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO (Miles de euros)

	2009	2008
A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación	70.454	114.563
Resultado del ejercicio antes de impuestos	22.072	50.827
Ajustes del resultado	57.178	39.265
Amortización del inmovilizado (+)	40.594	34.146
Correcciones valorativas por deterioro	(60)	(2.952)
Variación de provisiones	26.827	(6.488)
Imputación de subvenciones (-)	(8.125)	(4.103)
Resultados de las bajas y alienaciones de inmovilizado	(866)	1.127
Ingresos financieros (-)	(4.921)	(10.381)
Ajustes financieros (+)	11.583	28.209
Variación del valor razonable de instrumentos financiero	1.051	2.905
Ingresos de reversión de concesiones (-)	(835)	(1.042)
Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	(8.271)	(2.169)
Otros ingresos y gastos	201	13
Cambios en el capital corriente	150	34.909
Existencias	1	28
Deudores y otras cuentas a cobrar	11.025	19.463
Otros activos corrientes	(33)	(124)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(1.744)	11.755
Otros pasivos corrientes	(6.366)	5.776
Otros activos y pasivos no corrientes	(2.733)	(1.989)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(8.946)	(10.438)
Pagos de intereses (-)	(10.171)	(15.811)
Pagos de intereses de demora por litigios tarifarios (-)	(2.315)	(20)
Cobros de dividendos (+)	679	294
Cobros de intereses (+)	2.248	5.719
Cobros de subvenciones de intereses de demora por litigios tarifarios (+)	9	-
Cobros / Pagos por el impuesto sobre los beneficios	604	(670)
Otros cobros / pagos	-	50
B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión	(105.080)	(151.593)
Pagos de inversiones (-)	(125.755)	(173.962)
Empresas del grupo y asociadas	(1.500)	(19.650)
Inmovilizado intangible	(2.388)	(2.148)
Inmovilizado material	(119.822)	(152.010)
Otros activos financieros	(2.045)	(154)
Cobros de desinversiones (+)	20.675	22.369
Empresas del grupo y asociadas	631	1.037
Inmovilizado material	369	-
Otros activos financieros	-	7
Otros activos	19.675	21.325
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación	48.066	23.399
Cobros y pagos de instrumentos de patrimonio	-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-
Cobros y pagos de instrumentos del pasivo financiero	48.066	23.399
Emisión	50.000	24.000
Deudas con entidades de crédito (+)	50.000	20.000
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-
Otras deudas (+)	-	4.000
Devolución y amortización de:	(1.934)	(601)
Deudas con entidades de crédito (-)	(1.934)	(601)
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	-	-
Otras deudas (-)	-	-
AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (A+B+C)	13.440	(13.631)
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	102.227	115.858
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	115.667	102.227





Directorio del Port de Barcelona

Directorio del Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

WORLD TRADE CENTER
Edifici Est
Moll de Barcelona
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 306 88 00
Fax: +34 93 306 88 11
web: www.portdebarcelona.es

SAU (Servei d'accés Unificat)

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

SAC (Servei d'Atenció al Client)

Tel.: 902 22 28 58
a/e: sac@portdebarcelona.es

Representación del Port de Barcelona en Japón

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

Representación del Port de Barcelona en China

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

Representación del Port de Barcelona en Argentina

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

Representación del Port de Barcelona en Madrid

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

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Sra. Silvia Martínez
Camino de la Cogullada, 65 Mercazaragoza
50014 Saragossa
Tel.: +34 976 479 658
Fax: +34 976 449 108
a/e: silvia_martinez@portdebarcelona.es
web: www.tmaragoza.com

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

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

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

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

Portic Barcelona, SA

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

World Trade Center Barcelona, SA

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

ESTIBARNA – APIE

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

Capitania Marítima de Barcelona

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

Centre Regional de Coordinació de Salvament de Barcelona

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

Duana de Barcelona

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

Punt d'Inspecció Fronterer - PIF

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

CATICE (Centre Assistència Tècnica i Inspecció Comerç Exterior)

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

Associació de Consignataris de Vaixells de Barcelona

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

Associació d'Empreses Estibadores Portuàries de Barcelona

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

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

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

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

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

Cambrà de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

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

Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya

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

Corporació de Pràctics del Port

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

Puerto Seco de Azuqueca

Avda. del Vidrio, s/n, Pol. Ind. Garona, ofic. n. 0,
Pl. Baja
19200 Azuqueca de Henares (Guadalajara)
Tel.: +34 949 261 207
Fax: + 34 949 348 545
a/e: grupo@graneuropa.com
web: www.graneuropa.com



Port de Barcelona

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

© Autoridad Portuaria de Barcelona

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

Fotografía
Oscar Ferrer