



Port de Barcelona

'09

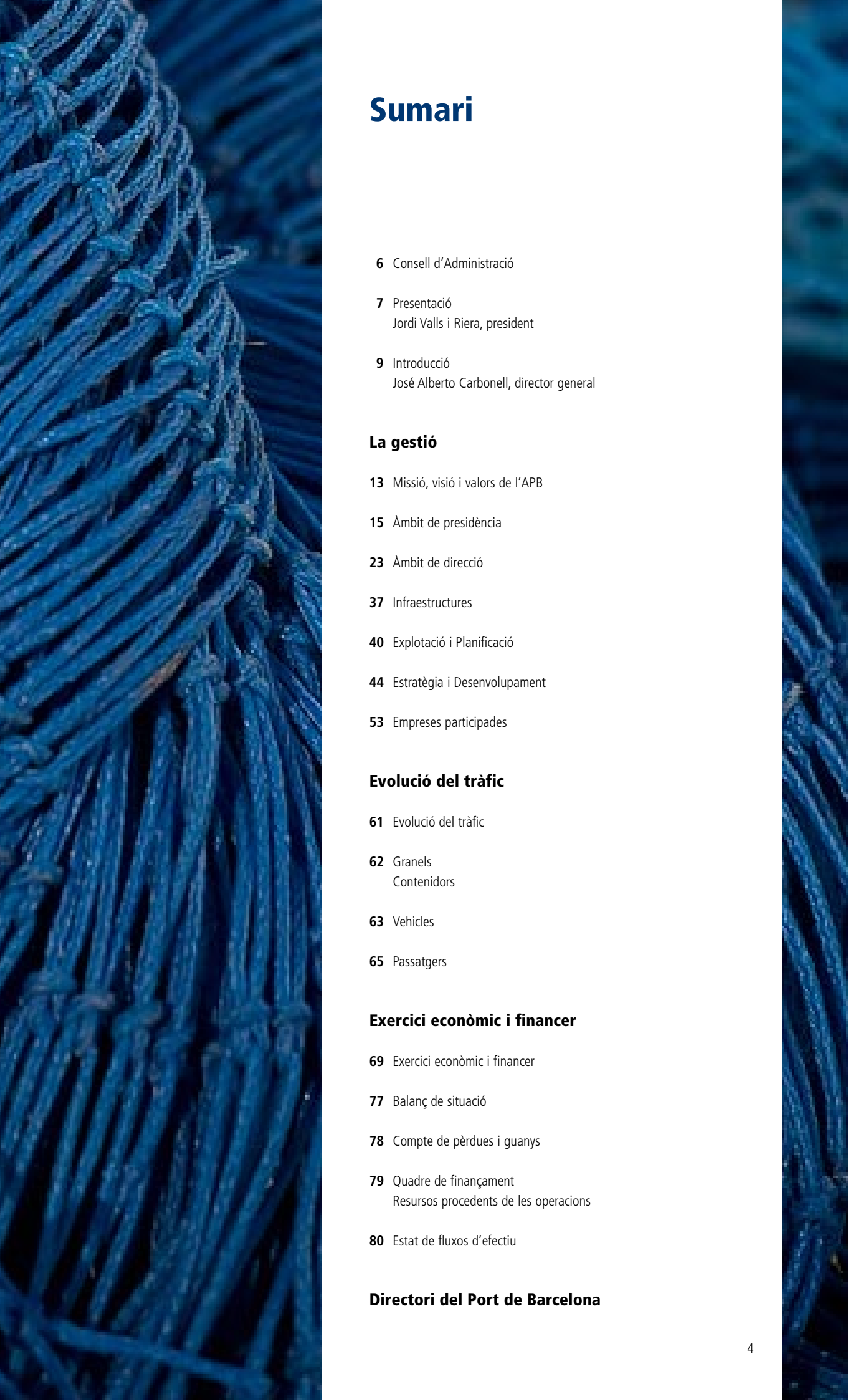
MEMÒRIA ANUAL

PORT DE BARCELONA **MEMÒRIA ANUAL 2009**



Port de Barcelona





Sumari

6 Consell d'Administració

7 Presentació
Jordi Valls i Riera, president

9 Introducció
José Alberto Carbonell, director general

La gestió

13 Missió, visió i valors de l'APB

15 Àmbit de presidència

23 Àmbit de direcció

37 Infraestructures

40 Explotació i Planificació

44 Estratègia i Desenvolupament

53 Empreses participades

Evolució del tràfic

61 Evolució del tràfic

62 Granel
Contenidors

63 Vehicles

65 Passatgers

Exercici econòmic i financer

69 Exercici econòmic i financer

77 Balanç de situació

78 Compte de pèrdues i guanys

79 Quadre de finançament
Recursos procedents de les operacions

80 Estat de fluxos d'efectiu

Directori del Port de Barcelona



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

a 31 de desembre de 2009

President del Consell d'Administració:

Sr. Jordi Valls i Riera

Vocals nats:

Sr. Francisco J. Valencia i Alonso

(capità marítim)

Sr. José Alberto Carbonell Camallonga

(director general)

Vocals representants de la Generalitat de Catalunya:

Sr. Julián García i González

Sr. Carles Güell de Sentmenat (vicepresident)

Sr. Joaquim Llach i Mascaró

Sra. Imma Mayol i Beltran

Sr. Mariano Fernández Fernández

Sr. Enric Querol i Marimon

Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar

Sr. Joaquim Ma. Tintoré i Blanc

Sr. Josep Trius i Collazos

Vocals representants de l'Administració de l'Estat:

Sr. Josep Anton Burgasé i Rabinad

Sra. Pilar Fernández Bozal

Sr. Jaime Odena Martínez

Sr. Manuel Royes i Vila

Vocals representants de l'Ajuntament de Barcelona:

Sr. Jordi W. Carnes i Ayats

Sr. Ramón García-Bragado i Acín

Vocals representants de l'Ajuntament del Prat de Llobregat:

Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros

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

Sr. Josep M. Basáñez i Villaluenga

Sr. Joan J. Llonch i Pañella

Vocal representant de l'Associació d'Empreses Estibadores:

Sr. Xabier Ma. Vidal i Niebla

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

Sr. Àngel Montesinos i García

Vocals en representació sindical:

Sr. Joan Moreno i Cabello (UGT Catalunya)

Sr. José Pérez i Domínguez (Fetcomar CCOO)

Secretari (no conseller):

Sr. Román Eguinoa de San Román

Canvis produïts:

Sr. Josep Oriol ha causat baixa i ha estat substituït pel Sr. J. A. Carbonell

Sr. Jordi Nadal Atcher ha estat substituït pel Sr. Mariano Fernández

Sr. Julián Maganto ha estat substituït pel Sr. Jaime Odena

Sr. Pere Caralps ha estat substituït pel Sr. Román Eguinoa

Presentació

El 2009 ha estat un exercici complicat, marcat per l'entorn econòmic desfavorable que ens afecta des de finals del 2008, quan la crisi financera es va començar a traslladar a l'economia real. L'impacte de la crisi econòmica ha estat notable en el comerç internacional, que ha reflectit la contracció de la demanda mundial i interna, i s'ha deixat notar en una reducció considerable del tràfic de mercaderies.

Després d'anys de creixement ens ha tocat administrar una conjuntura negativa i un descens de l'activitat. La missió explícita de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), a part de gestionar la infraestructura del Port, és liderar-ne el desenvolupament, de manera que per ajudar els nostres operadors i clients a afrontar aquesta etapa de recessió hem impulsat —amb la complicitat de la Comunitat Portuària— l'establiment d'una sèrie de mesures anticrisi.

La primera decisió en aquest sentit es va prendre ja en la darrera sessió del Consell d'Administració de 2008, el mes de desembre, i ha estat aplicada des de principis d'aquest any. Es tracta de la congelació de tarifes pels serveis comercials realitzats per l'APB, que inclouen l'emmagatzemament, les inspeccions del Punt d'Inspecció Fronterer (PIF), el subministrament d'aigua i electricitat a vaixells i instal·lacions fixes, els serveis als creuers i passatges de creuer, la neteja d'esplanades i l'aparcament de camions, entre d'altres. A més, es va acordar aplicar un coeficient corrector del 0,98 a les taxes als vaixells, al passatge i a la mercaderia.

Una altra mesura presa per combatre la crisi ha estat la introducció de modificacions en els pagaments del cànon per ocupació, amb l'objectiu de millorar la liquiditat de les empreses instal·lades al Port. I també s'ha dut a terme una revisió de les bonificacions i compromisos de tràfics mínims per alleugerir la pressió sobre els carregadors que operen a Barcelona.

És cert que l'APB ha deixat d'ingressar quantitats importants per aquests conceptes, però ha contribuït d'aquesta manera a millorar la competitivitat del conjunt de la Comunitat Portuària, sense afectar els nostres projectes de futur.

El Port de Barcelona gaudeix d'una gran solidesa financera i seguirà endavant amb el seu programa d'inversions per consolidar el projecte d'ampliació i assolir l'objectiu estratègic d'esdevenir la porta sud d'entrada de les mercaderies a Europa. Aquesta perspectiva ha estat sustentada amb la signatura, el mes de desembre, d'un nou contracte de finançament del Banc Europeu d'Inversions, per valor de 150 milions

La finalització el 2008 dels dics de recer, l'obra més important de la història del Port de Barcelona, donava la base que garanteix l'expansió física. La infraestructura ja està assegurada i la generació de nous espais es troba en ple desenvolupament. Ara ens hem de centrar en optimitzar al màxim la gestió d'aquesta infraestructura, amb l'objectiu d'assolir l'excel·lència operativa i incrementar la qualitat del servei al client per tal de guanyar en competitivitat.

En aquest exercici s'han emprès diverses actuacions que ens permetran avançar en aquesta línia estratègica. Destaquen, per exemple, l'ampliació del Programa de Garanties, que és un pas més de cara a la fixació d'un nou Pla de qualitat, el 2010; les presentacions del Port realitzades a Andorra, Burgos, Saragossa i Madrid, arguments indiscutibles del nostre interès pels mercats del *hinterland*, i l'orientació més específica i la relació més estreta amb els principals clients del Port. De fet, el reforç de la visió comercial és un dels eixos que ha d'articular aquest èmfasi en la gestió que ens hem fixat com a repte immediat.

També contribueix a l'increment de la competitivitat la posada en marxa de serveis innovadors i sostenibles, com els que impulsen la intermodalitat. Iniciatives com la terminal de *short sea shipping* del moll Costa, i el servei ferroviari amb Lió, ja en funcionament, i els futurs de Tolosa i Bordeus, en són exemples concrets.

Per a la millora global de la gestió és imprescindible, igualment, mirar portes endins. La reorganització interna de l'APB, iniciada en l'exercici anterior, ha continuat el seu calendari d'aplicació i la manifestació més gràfica, i alhora simbòlica, dels canvis duts a terme enguany és la culminació del trasllat del personal de l'APB a la nova seu del World Trade Center Barcelona. La concentració d'oficines i de treballadors en un mateix àmbit físic no només facilita i racionalitza la logística de l'organització, sinó que augmenta el coneixement mutu entre departaments i serveis i ha d'afavorir més eficiència de determinats procediments.

L'aplicació d'una nova cultura corporativa, que ha implicat la reestructuració de la Direcció General, té també com un dels seus puntals l'augment de la transparència en l'actuació del Port de Barcelona. En definitiva, posar les bases per convertir-nos en un port de referència no només per les nostres fites comercials o econòmiques, sinó també per la nostra manera de fer.

No em cansaré d'apel·lar a la importància d'unir esforços i treballar plegats per assolir els objectius de futur del Port de Barcelona, que



són els de tots els que en formem part. Però a més, crec que enguany toca més que mai enviar un missatge d'agraïment al personal de l'APB per la seva disposició a assumir canvis interns en un moment d'inestabilitat, i a tota la Comunitat Portuària pels esforços realitzats per mantenir l'activitat en un període de grans dificultats econòmiques.

Jordi Valls Riera
President

Introducció

Aquest exercici, a causa de la crisi del comerç internacional, els resultats del Port de Barcelona han marcat descensos importants i que no experimentàvem des de feia anys. Però davant d'aquesta situació, la Comunitat Portuària de Barcelona ha treballat conjuntament en diversos fronts per mantenir l'activitat al Port i s'ha pogut tancar l'any amb alguns signes de què la recessió podria estar tocant fons.

És cert que la contracció generalitzada del comerç ha fet caure en percentatges de dues xifres el tràfic total (-17%), el de contenidors (-29%) i el de vehicles (-38%); però cal destacar, també, que alguns tràfics s'han pogut mantenir, com és el cas dels creuers, i altres, fins i tot, han crescut, com els sòlids a granel i el tràfic ferroviari de contenidors, que encara té molt potencial i avala l'aposta del Port de Barcelona per la intermodalitat.

El descens de tràfics i d'escales ha influït negativament en la xifra de negoci del 2009. Així i tot, la reducció del volum de vendes ha estat només d'un 3%, ja que s'ha vist compensada amb els ingressos per les concessions del domini públic portuari.

En canvi, tant el benefici net abans d'impostos com el resultat de l'exercici han registrat una disminució molt més important, d'un 57% respecte als resultats de l'any anterior. El motiu principal ha estat la comptabilització d'una despesa excepcional de 25,2 milions d'euros, com a provisió de fons per afrontar la sentència del Tribunal Constitucional sobre les reclamacions per aplicació de tarifes portuàries. Cal tenir en compte, però, que sense l'efecte d'aquesta dotació extraordinària, el resultat final de l'exercici hauria sumat 47,3 milions d'euros, només un 7% menys que l'any anterior. Així, doncs, un exercici econòmic no gaire positiu, però que mostra la fortalesa de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

S'ha demostrat que la diversificació és un element molt favorable del Port de Barcelona, ja que permet mantenir unes ràtios raonables de rendibilitat i un nivell òptim de *cash flow* -75,4 milions d'euros, només un 3% menys de generació de recursos que el 2008-, la qual cosa possibilita continuar desenvolupant el pla d'inversions previst.

La sòlida situació financera del Port ha impedit que la conjuntura econòmica i comercial frenés les inversions previstes per a aquest any, i l'entitat ha executat un volum de 115 milions d'euros. Entre d'altres, s'ha dut a terme la reconstrucció total de la part de la línia del moll Prat afectada per l'avaria del 2007 i s'ha avançat en el desenvolupament de la primera fase de la infraestructura, un 60% de la qual ha d'estar disponible els primers mesos del 2010.

En construcció hi ha, també, les obres d'ampliació del moll Sud i la fase B de l'ampliació del moll Adossat (on s'ubicarà la terminal Port Nou), que permetran assumir amb garanties i criteris d'eficiència els futurs creixements de tràfics. Les perspectives a mig termini també impulsen les instal·lacions i noves naus que s'estan desenvolupant a la Zona d'Activitats Logístiques – Prat.

Com a suport a un dels tràfics del Port que ha aguantat des del 2008 els embats de la crisi, aquest any s'han invertit més de 7 milions d'euros en millora i ampliació d'instal·lacions de creuers. Es tracta d'actuacions que previsiblement reforçaran el lideratge del Port de Barcelona en el segment creuerista, on ocupa el primer lloc europeu i el quart com a port base a nivell mundial.

En l'àmbit ciutadà, aquest any s'ha completat el nou tram del passeig marítim Mare Nostrum i l'ampliació del passeig Joan de Borbó, una àrea de la ciutat molt valorada per barcelonins i visitants. I amb la finalització de l'hotel W Barcelona als espais generats per la bocana Nord, s'ha configurat un nou referent físic al Port Vell.

Els canvis d'aspecte i capacitat del nostre Port van acompanyats també de canvis en la manera de fer i en l'organització interna de l'Autoritat Portuària, com a ens gestor seu. D'aquesta manera es pretén que el Port de Barcelona s'adapti tant com sigui possible a les necessitats del seu entorn socioeconòmic i la seva estratègia, tot optimitzant els recursos existents, potenciant la comunicació i cooperació entre departaments, i incorporant l'eix comercial com a impulsor per ampliar serveis i desenvolupar el negoci portuari.

Aquest darrer aspecte ha motivat un dels canvis aprovats pel Consell d'Administració: la modificació de la Subdirecció General d'Estratègia i Comercial, per tal que pugui agrupar les diferents visions i accions implicades en l'acció comercial del Port i coordini les funcions d'estratègia, desenvolupament, màrqueting i comercial, de manera més efectiva.

A més, s'ha aprovat la creació de la Subdirecció General d'Organització i Recursos Interns, que integra les direccions de Persones i Organització i de Sistemes d'Informació i Qualitat. Aquesta subdirecció gestionarà de forma coordinada els sistemes de suport a la gestió, el desenvolupament de la qualitat interna i el desenvolupament professional de les persones que treballen al Port, i liderarà el canvi cultural i el procés de modernització que es duu a terme a l'Autoritat Portuària de Barcelona.

José Alberto Carbonell
Director general



7SBPTFW

La gestió

- 13** Missió, visió i valors de l'APB
 - Desplegament estratègic de l'organització
- 15 Àmbit de presidència**
 - Comunicació i Relacions Institucionals
- 18** Centre de Documentació
- 20** Promoció de la Comunitat Portuària
- 23 Àmbit de direcció**
 - Persones i Organització
- 25** Qualitat i Responsabilitat Social Corporativa
- 28** Sistemes d'Informació i Qualitat
- 30** Servei d'Accés Unificat (SAU)
 - Promoció Comercial
- 33** Comissionat per a les Obres d'Ampliació del Port
- 37 Infraestructures**
 - Les actuacions en infraestructures
- 40 Explotació i Planificació**
 - Seguretat Industrial i Medi Ambient
- 43** Seguretat Operativa
- 44 Estratègia i Desenvolupament**
 - Desenvolupament de la xarxa del Port
- 48** *Foreland*
- 49** Direcció i Desenvolupament de Negoci
- 53 Empreses participades**
 - Centre Intermodal de Logística (CILSA)
- 54** ILI Logística Internacional
- 57** Port 2000
- 58** World Trade Center Barcelona

Missió, visió, valors i objectiu estratègic

La missió de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), que defineix la seva raó de ser, és:

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

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

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

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

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

Així mateix, l'APB es planteja el següent objectiu estratègic que ha d'assolir a mig termini el Port de Barcelona:

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





L'ESTRATÈGIA DEL PORT DE BARCELONA

El 2009, sis anys després de la publicació de l'anterior document, l'APB ha redactat –i presentat a la Comunitat Portuària per a la seva discussió– el Tercer Pla Estratègic del Port de Barcelona, que s'aprovarà durant el primer trimestre de 2010.

A part del canvi en el cicle econòmic, hi ha diverses raons per les quals s'ha fet necessària aquesta revisió. D'entrada, la constatació que el tràfic del Port no és captiu i que disposar d'unes bones infraestructures és una condició necessària però no suficient per mantenir i augmentar els tràfics. Això és així perquè la competència actual no té lloc entre ports sinó entre cadenes logístiques: l'operador vol que la mercaderia arribi a la seva destinació final de forma ràpida, fiable i a un cost adient. Per tant, encara més que l'eficiència portuària el que s'ha d'aconseguir és que el Port formi part de cadenes logístiques eficients, cosa que implicarà un canvi en la orientació de l'activitat.

Conceptualment, el canvi que promou el Tercer Pla Estratègic es basa en tres idees:

- La primera, que cal aconseguir una **veritable orientació al mercat**: el Port de Barcelona ha de donar un servei eficient als seus clients, i aquest no pot circumscriure's només a l'àmbit portuari, sinó que ha d'abastar tota la cadena d'aprovisionament. Això implica el desenvolupament d'infraestructures i serveis que facilitin la penetració al *hinterland*, tot eliminant les barreres que dificulten la utilització del Port de Barcelona.
- La segona és que la creació d'aquestes cadenes logístiques requereix l'**estreta col·laboració de tots els agents**, per la qual cosa és necessària una major integració

entre els membres de la Comunitat Portuària del Port, així com altres agents de l'entorn. Les aliances estratègiques han de servir per crear un clúster logístic regional potent que pugui competir en eficiència amb els clústers del nord d'Europa.

- La tercera consisteix a considerar la innovació com a eina, no només per fer front a les necessitats actuals, sinó per avançar-se a aquestes i ser capaç de prestar nous serveis de futur que permetin ampliar el mercat.

Aquest nou pla estratègic no trenca amb el que proposava el segon, al contrari, referma l'**estratègia d'ampliació del *hinterland*** com a factor clau d'èxit del Port de Barcelona, però també analitza la resta de negocis portuaris, com els creuers o el Port Vell, i es concreta en les deu línies estratègiques d'actuació següents:

- Ampliar el *hinterland*.
- Enfortir la vinculació amb el *foreland*.
- Ser el port de *hinterland* i de *short sea shipping* més potent del sud d'Europa.
- Disposar d'una oferta adient de serveis de transport i logístics.
- Estructurar i integrar la xarxa del Port de Barcelona desplegant els serveis de marca.
- Esdevenir la marca portuària de referència del sud d'Europa.
- Millorar l'accessibilitat i la mobilitat al Port de Barcelona.
- Disposar d'un transport per carretera eficient i competitiu.
- Establir una operativa portuària més eficient segons les necessitats dels operadors i carregadors.
- Fomentar el desenvolupament del Port destacant les tres dimensions de sostenibilitat: econòmica, mediambiental i social.

Àmbit de presidència

COMUNICACIÓ I RELACIONS INSTITUCIONALS

La Direcció de Comunicació i Relacions Institucionals treballa per incrementar la visibilitat del Port de Barcelona i, a través de la seva relació amb mitjans, institucions i societat en general, canalitzar la informació que aquest genera.

Per tal d'arribar efectivament a aquests públics externs, el departament se serveix dels canals més adequats en cada cas. És per això que enguany ha fet debutar el Port de Barcelona en les principals xarxes socials —com Facebook, Twitter, Youtube, LinkedIn, etc.—, en les quals s'ha actualitzat constantment la informació sobre els esdeveniments i les novetats que tenen lloc al Port, tot obrint una nova via de comunicació amb l'entorn.

El Gabinet de Premsa de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha remès aquest any als mitjans de comunicació un total de 142 notes de premsa i 41 convocatòries per a actes informatius i institucionals. Entre les informacions d'interès per al ciutadà i per als usuaris i clients del Port de Barcelona difoses el 2009 destaquen: les ampliacions del passeig Marítim i Joan de Borbó, l'ampliació del Programa de Garanties amb previsió de crear un nou Pla de qualitat, la inauguració de nous serveis marítims, malgrat la conjuntura econòmica, el seguiment de les missions comercials del Port a Egipte i Algèria, i les mesures anticrisi adoptades per l'APB.

L'estratègia d'incrementar la presència del Port de Barcelona en els mitjans especialitzats internacionals, i reforçar així el seu missatge i imatge en el *hinterland*, ha donat els seus fruits amb l'aparició de reportatges a *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 responsabilitat social corporativa com un pilar de la seva cultura com a organització. Per això dóna suport i manté una relació estable, i més enllà de les conjuntures, amb algunes de les principals institucions públiques i privades de l'àmbit social i cultural. Ho fa a través de convenis de col·laboració, com ara els signats enguany amb la Creu Roja, Stella Maris, el Teatre Nacional de Catalunya, la Fundació Logística Justa, i el Liceu (per a una nova edició d'Òpera a la platja). Les relacions institucionals també es reforcen amb la participació i difusió dels actes i actuacions duts a terme amb aquestes i altres entitats, com són la Fundació Cares i la Caravana Solidària, per exemple.

Una altra via de relació amb la societat és el nou Projecte Cultural del Port, coordinat per aquest departament, que aglutina una sèrie d'exposicions temporals, programes de recerca i de proximitat i propostes educatives basades en l'entorn marítim i portuari. Amb el mateix objectiu d'apropar la realitat del Port al ciutadà s'ha celebrat aquest any una jornada de portes obertes, amb visites gratuïtes a bord de les populars Golondrinas i l'organització del Joc del Port.

Atesa la transversalitat de la seva tasca, Comunicació i Relacions Institucionals treballa íntimament amb i per a la resta d'àrees de l'APB. Així, aquest any s'ha posat en marxa la iniciativa d'informar els treballadors sobre els acords del Consell d'Administració al mateix temps que se n'informa la premsa. D'aquesta





manera es dona un pas més en la millora de la comunicació interna de l'APB i, per tant, en la seva cohesió com a organització.

En col·laboració amb el Departament de Sistemes d'Informació s'ha procedit al canvi de domini de les webs i adreces de correu electrònic del Port de Barcelona. Aquest canvi respon a la voluntat de donar més visibilitat a la marca Port i reforçar-ne la imatge externa. En la mateixa línia, amb Sistemes d'Informació i el Centre de Documentació s'han donat les darreres passes en la prova pilot de la primera Mediateca *online* del Port de Barcelona, on hi

haurà disponibles a alta resolució fotografies, vídeos i mapes del Port, tant del fons de documentació antiga com de l'actual.

El treball conjunt amb la Subdirecció General d'Estratègia i Comercial s'ha traduït, entre d'altres, en el disseny i l'elaboració de fitxes específiques de producte per a la promoció comercial, així com en la concepció dels estands de presentació del Port de Barcelona a fires i mostres.

Aquestes iniciatives ja inclouen els principals criteris definits en el nou Manual d'Imatge Corporativa, que s'ha estat desenvolupant durant aquest exercici i es començarà a implantar de manera general el proper 2010.

La llengua és també una eina de relació externa i, el seu bon ús, una qüestió d'imatge. Per això, durant el 2009 el Servei Lingüístic –integrat en aquest departament– ha treballat en la fixació dels nous criteris de traducció i l'elaboració d'un manual d'estil. La celebració d'una nova edició dels Jocs Florals del Port de Barcelona ha donat l'oportunitat d'apreciar un cop més l'evolució en l'entorn portuari de l'interès en la llengua i la qualitat en el seu ús. D'altra banda, el mes de maig el Servei Lingüístic va fer una presentació de la feina que desenvolupa en una institució com és el Port de Barcelona, dins de la Jornada sobre Experiències Sectorials en Assessorament Lingüístic, organitzada per la Universitat de Barcelona.



CENTRE DE DOCUMENTACIÓ

L'any 2009 el Centre de Documentació (CenDoc) ha continuat amb les diferents actuacions encaminades a la millora dels serveis adreçats als usuaris interns i externs, així com a la preservació, conservació, catalogació i difusió del patrimoni cultural del Port de Barcelona. A continuació es detallen les principals actuacions de l'exercici.

Arxiu central

- **Transferències** i préstecs de documentació. Per segon any consecutiu, i a causa del trasllat de la majoria de departaments a les noves dependències del World Trade Center, s'ha doblat el volum de documentació transferida a l'arxiu central, que ha passat de 700 capses el 2008 a 1.457 el 2009. Els traspasos de documentació han tingut també com a conseqüència un increment del 27% en el volum de documentació prestada a les oficines. A més, s'ha gestionat la transferència de 110 capses del fons històric de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) a l'arxiu del Museu Marítim.
- **Gestió dels dipòsits.** Com a conseqüència de l'increment de transferències a l'arxiu que hi ha hagut aquests darrers dos anys, ha estat necessari i urgent recuperar capacitat d'emmagatzematge als dipòsits de documents, que es trobaven pràcticament al límit. Així, s'han revisat i eliminat còpies i altres documents no-d'arxiu, cosa que ha permès recuperar espai suficient per ubicar 300 noves capses. De manera complementària a aquesta operació, s'han començat a substituir les capses i carpetes de cartró o cartolina deteriorades i s'han netejat els projectes d'obres dels anys 1859 a 1959. També s'han restaurat 6 dels 17 plànols del projecte del Port de Barcelona, de José Rafo (1859). D'altra banda, per preservar els documents existents sobre l'edifici de Portal de la Pau, s'han digitalitzat els 8 plànols en paper vegetal del projecte *Edificio destinado a embarcadero de viajeros*, de Julio Valdés (1903).
- **Gestió documental.** Enguany s'han seguit actualitzant els instruments arxivístics de l'APB per millorar el control i la conservació dels seus documents:
 - S'han proposat a la Comissió Superior Qualificadora de Documents Administratius (CSQDA) del Ministeri de Cultura els terminis



de conservació de 18 sèries documentals de la secció de personal, que han estat dictaminats favorablement.

- Amb la col·laboració dels diversos departaments de l'APB s'ha revisat el quadre de classificació i s'han introduït les modificacions necessàries per obtenir una proposta més funcional, que ha estat utilitzada de base per a l'inici del nou aplicatiu de registre.
- Durant les Jornades Tècniques d'Arxius Portuaris, Celebrades a La Corunya s'han presentat els avenços en l'elaboració d'un quadre de classificació únic per a tots els ports estatals.
- Durant el mes de març s'han impartit 9 hores de formació sobre gestió documental, adreçada als empleats de l'APB.

Servei de documentació

- Servei de Recull de Premsa. El servei de notícies diàries ha superat les 96.000 consultes, a les quals cal afegir les realitzades a través de l'e-portal.
- Fons fotogràfic. Han seguit els treballs per tal que el nou programa pugui introduir i gestionar el fons d'imatges històriques i modernes i així poder posar-les a l'abast de tothom.
- Biblioteca. Fons històric. S'ha format un fons amb els volums de la biblioteca dels enginyers i directors de la Junta d'Obres del Port de Barcelona de la primera meitat del segle XX. Aquest fons bibliogràfic té unes característiques singulars, ja que recopila informació tècnica sobre ports de tot el món i sobre enginyeria portuària del 1864 al 1940.
- Hemeroteca. A més de l'habitual servei de catalogació i préstec de publicacions



periòdiques, enguany s'han deixat en préstec 1.006 exemplars de 107 revistes a 194 usuaris interns.

Arxiu històric

El 19 de gener de 2007, l'APB va signar un conveni de col·laboració amb el Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona (CDRIMMB), a partir del qual alguns dels fons històrics del Port de Barcelona han estat cedits en dipòsit a l'arxiu del CDRIMMB. El tractament i conservació de la documentació transferida ha esdevingut una de les prioritats en els plans d'actuació anuals d'ambdues organitzacions.

Durant l'any 2009 s'ha continuat amb la classificació del fons de la Junta d'Obres del Port de Barcelona (1868-1978), s'ha inventariat, arxivat i transferit part de la documentació del fons dels fars i s'ha iniciat una política de dinamització dels fons entre els centres escolars de primària i secundària.

Patrimoni cultural

Al llarg de l'any 2009 s'ha acabat l'inventari de les maquetes de la col·lecció dels vaixells que han dut el nom *Barcelona*, exposades en diferents espais de l'edifici World Trade Center Barcelona, seu actual de l'APB. També s'ha iniciat l'inventari corresponent de les fotografies artístiques.

Aquestes actuacions han estat coordinades des de la Comissió del **Fons d'Art del Port de Barcelona**, que enguany ha promogut una política encaminada a la restauració i conservació del patrimoni cultural (documental i artístic). Una de les iniciatives més importants, dins d'aquest àmbit, ha estat la valoració i l'estudi de l'estat de conservació del quadre *El Port de Barcelona*, d'Eliseu Meifrèn (1887). L'estudi ha estat realitzat per l'equip tècnic de conservació i restauració del Museu Marítim de Barcelona, i s'hi han definit les diferents fases de la restauració. El 2009 s'ha procedit a la fixació de la pintura.





PROMOCIÓ DE LA COMUNITAT PORTUÀRIA

Consell Rector i Grups de Treball

El Consell Rector és l'òrgan de representació de la Comunitat Portuària, que inclou totes les institucions públiques i privades implicades en el negoci del port de Barcelona.

El 2009 el Consell Rector —coordinat per la Direcció de Promoció de la Comunitat Portuària— ha celebrat una assemblea i dues reunions del Comitè Executiu, en les quals s'han presentat els avenços i treballs realitzats per cadascun dels seus Grups de Treball:

- **Innovació:** ha proposat la creació d'un clúster logístic format per les empreses de la Comunitat Logística del Port de Barcelona, amb l'objectiu de fomentar les operacions logístiques i millorar l'intercanvi modal.
- **Fòrum del Transport Terrestre:** ha explicat l'objectiu del Pacte per a la Competitivitat i Estabilitat del Transport Terrestre de Contenedors de la Comunitat Logística del Port de Barcelona, signat el 4 de desembre de 2008.
- **Fòrum Telemàtic:** ha exposat els procediments finalitzats i el seu grau d'ús, a més d'especificar els principals projectes en fase de definició i d'implantació, que són: el procediment duaner d'exportació i el servei de coordinació de posicionament de contenidors per a la inspecció.
- **Màrqueting i Comercial:** ha presentat les accions comercials realitzades al *hinterland* i les que estan previstes al *foreland*. En el marc d'aquest grup també s'ha tractat sobre el nou horari del Punt d'Inspecció Fronterer (PIF), els sectors prioritaris amb els quals mantenir reunions de treball, i la proposta de reactivació del projecte Mercuri.
- **Prevenió de Riscos Laborals:** ha presentat les activitats de coordinació i col·laboració dutes a terme amb el sistema d'emergències mèdiques (SEM) i les conclusions de la VI Jornada de Difusió de la prevenció a la Comunitat Portuària. També ha proposat la creació d'un observatori de la Prevenció al Port de Barcelona.
- **Qualitat Ambiental:** ha donat a conèixer els resultats de la posada en marxa del circuit de recollida integral de residus a les concessions, i els nous objectius en relació amb l'estalvi energètic.
- **Qualitat:** ha presentat la revisió del Programa de Garanties i la proposta del nou Pla de qualitat.
- **Responsabilitat Social Corporativa:** ha fet públic un estudi sobre les tripulacions que passen pel Port de Barcelona i les seves recomanacions, i ha exposat les conclusions del Diagnòstic de responsabilitat social de la Comunitat Portuària, elaborat per la Fundació Logística Justa.
- **Serveis Ferroviaris:** ha donat a conèixer l'estudi Cost del transport de mercaderies per ferrocarril i les seves conclusions.
- **Serveis d'Inspecció a la Frontera (SIF):** ha explicat l'estat dels projectes en curs (servei de coordinació de posicionaments de mercaderies per a inspecció, protocol d'actuació de les urgències fora d'horari, nou PIF...,) i ha presentat la guia de l'usuari SIF.
- **Short Sea Shipping (SSS):** ha tractat les alternatives competitives al SSS per carretera, l'elaboració d'informes ASCAME —que avaluen els mercats d'Itàlia, Turquia i Marroc i els seus clients potencials per al desenvolupament del SSS—, l'evolució d'aquest tipus de tràfic i el percentatge d'hores que s'hi destina. També s'ha analitzat el resultat de les reunions de la subcomissió d'estiba.



D'altra banda, enguany s'ha volgut fer una valoració global del Consell Rector i dels grups de treball, dos anys després de la seva reactivació. Per a això, durant el primer semestre de 2009 s'ha dut a terme una enquesta d'avaluació de satisfacció a tots els seus membres, a qui s'ha preguntat sobre les següents qüestions: compliment d'objectius de participació, funcionament i metodologia del Consell Rector i Grups de Treball, grau d'utilització de la Intranet, documentació i atenció/organització. L'anàlisi dels resultats ha estat debatuda en les reunions mantingudes paral·lelament amb els presidents i coordinadors dels grups de treball.

Quant a la composició del Consell Rector, durant l'exercici s'ha produït el canvi de secretari i vicepresident segon i la substitució de tres membres; a més, s'han incorporat el cap del PIF del Port i Aeroport de Barcelona.

Missió comercial a Egipte

Conjuntament amb la Cambra de Comerç de Barcelona i l'Oficina Econòmica i Comercial d'Egipte a Barcelona, del 15 al 20 de febrer el Port de Barcelona ha liderat una missió empresarial multisectorial a les ciutats egípcies del Caire i Alexandria. La delegació desplaçada a Egipte ha estat integrada per 35 empresaris, 10 dels quals formen part de la Comunitat Portuària de Barcelona.

A cada una de les ciutats s'ha organitzat una jornada informativa, amb una assistència total d'uns 200 empresaris egipcis, i les reunions bilaterals programades han totalitzat més de 400 contactes empresarials.

En el transcurs de la missió s'ha signat dos convenis: un entre els ports de Barcelona i d'Alexandria, per tal d'ampliar la col·laboració que ambdós mantenen des de fa anys i un altre entre l'associació de transitaris Ateia-OLT Barcelona i la Egyptian International Freight Forwarding Association (Eiffa), la federació de transitaris d'Egipte, amb l'objectiu de realitzar un intercanvi de comunicació sobre la formació professional del sector transitori.

Fòrum Marítim Català

D'acord amb els principis de fomentar el desenvolupament econòmic del seu entorn i ser un facilitador del comerç internacional, el Port de Barcelona s'ha integrat com a membre fundador del nou Fòrum Marítim Català (FMC), constituït el 30 de juliol.

El Fòrum Marítim Català pretén ser una eina d'interconnexió entre els diferents agents empresarials, grups d'empreses i institucions





que participen (directament o indirectament) en el sector marítim català, pel tal de promocionar-lo i desenvolupar-lo com a sector econòmic, i amb l'objectiu d'assolir un nivell més gran de competitivitat i productivitat de tot el sector, en defensa general dels seus interessos. El fòrum està presidit pel Sr. Jordi Brufau.

En la seva primera reunió, celebrada el mes de desembre, s'han presentat les actuacions i els projectes previstos per tal de fomentar la indústria marítima de Catalunya, la recerca i el desenvolupament a les pimes, el comportament sostenible, la millora de la competitivitat, així com la seguretat i la prevenció dels riscos laborals en el sector. Entre d'altres, es preveu, també, la creació d'una imatge de marca de Catalunya com a indústria marítima de qualitat i de referència, i la col·laboració amb altres clústers regionals, estatals i internacionals.

Reunions amb la Comunitat Portuària

Per tal d'enfortir la relació del Port de Barcelona amb la Comunitat Portuària, així com valorar la repercussió de la caiguda dels tràfics, en el transcurs d'aquest any s'han programat —des del Departament de Promoció de l'APB— diverses visites institucionals de treball amb les principals entitats que representen els operadors portuaris: l'Associació de Transitaris ATEIA, l'Associació d'Agents Consignataris de Barcelona, l'Associació d'Empreses Estibadores de Barcelona, el Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes de Duanes de Barcelona, el Consell d'Usuaris del Transport, la Corporació de Pràctics i Estibarna-Apie.



Àmbit de direcció



PERSONES I ORGANITZACIÓ

El 2009 ha estat un any de consolidació de les polítiques de gestió de les persones, adoptades en els darrers anys (gestió per competències, definició d'objectius, etc.), alhora que molt intens en canvis organitzatius.

A finals de l'exercici anterior, i després de molts mesos de treball, es va concretar la necessitat de dur a terme un projecte de **canvi cultural** en l'organització per tal de fer front a les noves demandes del mercat; una iniciativa compartida i definida per molts professionals de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). Fruit d'aquesta reflexió, el març del 2009 el director general ha establert les tres accions prioritàries per tal d'engegar aquest projecte: 1) elaborar un manual de procediments interns amb una metodologia compartida; 2) definir l'abast, criteris i límits de les diferents funcions i responsabilitats; i 3) impulsar el Pla de comunicació interna.





En relació amb la definició de funcions i responsabilitats, el 30 de setembre de 2009 el Consell d'Administració de l'APB —a proposta del president i director general— ha aprovat una nova estructura organitzativa, com a primer pas per adequar-la al nou entorn socioeconòmic. Els avenços en les altres dues línies d'actuació es detallen en els apartats corresponents.

Pel que fa a les polítiques relacionades amb la **gestió de persones**, durant el 2009 s'han desenvolupat i aprovat procediments com el de cobertura interna i externa i el de desenvolupament professional. La seva aplicació ha contribuït a donar transparència al model de gestió per competències, recollit en el conveni col·lectiu, i ha afavorit la igualtat d'oportunitats a tots els nivells.

Durant l'últim quadrimestre de l'any s'ha completat pràcticament el trasllat del personal a l'edifici World Trade Center (WTC) Barcelona, amb la qual cosa s'ubica tot el personal tècnic administratiu en un mateix edifici, per tal d'aconseguir una millora de la comunicació, el treball en equip, l'eficiència i la cultura compartida.

Formació

L'APB fa veritables esforços per posar a disposició de totes les persones una oferta formativa de qualitat. La principal novetat del 2009 en aquest àmbit ha estat el **projecte de formadors i formadores interns**, pel qual professionals de totes les àrees han compartit el seus coneixements dins de l'organització. S'ha dut a terme a través de 26 accions formatives, amb més de 3.500 hores de classe i una valoració mitjana d'un 7,7 sobre 10 de

l'alumnat. Tant des de la vessant humana com des del punt de vista de la gestió del coneixement es pot qualificar el projecte com un èxit i ha esdevingut un aspecte primordial per a la comprensió i la implicació en el negoci.

El **Pla de formació continuada de la Policia Portuària** ha implicat enguany 542 hores de classe, part de les quals s'han realitzat amb l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya, encarregat de formar tots els cossos policials de Catalunya.

Un any més s'ha desenvolupat el **Pla de formació en idiomes**, que inclou l'ensenyament de l'anglès, el francès i el català. Durant el període lectiu 2008-2009 un total de 156 alumnes han assistit als 18 cursos que imparteix —a les instal·lacions de l'APB— el centre UAB Idiomes, de reconegut prestigi i que atorga titulacions oficials.

La **formació específica** oferta per l'APB dóna suport principalment a la millora dels processos dels departaments i enguany s'ha dirigit sobretot a les aplicacions de gestió interna de l'organització, com per exemple: el seguiment d'assumptes, el registre general, el nou control pressupostari, la gestió electrònica de factures, i d'altres que s'aniran desenvolupant al llarg del 2010.

Comunicació interna

Durant el 2009 la comunicació interna a l'APB ha centrat la seva activitat en dos eixos: d'una banda, donar resposta a les necessitats de comunicació del projecte de canvi cultural, i, de l'altra, implantar les accions definides el 2008 en el Pla de comunicació interna.

De les iniciatives realitzades al llarg del 2009 destaca el nou butlletí intern, batejat pels treballadors i treballadores com **Fem Port**, que des del juny es distribueix en format electrònic i paper, a fi de satisfer les necessitats de tots els col·lectius interns de l'organització.

Igualment, s'ha implantat una nova eina de comunicació 2.0, **el bloc de les seccions sindicals**, dirigida als empleats, i els seus representants socials, per tal que mantinguin un contacte més directe i continu. L'aplicació ha rebut quasi 900 visites des de la seva posada en marxa el mes d'octubre.

Per la seva part, l'**ePORTal**, la intranet corporativa del Port de Barcelona, ha registrat prop de 160.000 visites durant l'exercici, dada rècord des de la seva implantació el 2006. Tot i així, s'ha continuat treballant per adequar l'eina a la realitat actual de l'organització, analitzant diferents vessants com el disseny, els continguts existents o la usabilitat.

Recursos Sanitaris i Prevenció de Riscos Laborals

La tasca d'aquest servei és donar suport i seguiment a tota l'activitat assistencial i preventiva en l'àmbit de la salut a l'APB. Des dels centres de Bosch i Alsina i de l'edifici WTC Barcelona s'ofereix un ampli ventall d'opcions sanitàries i socials al personal actiu, als seus familiars i als treballadors jubilats, un col·lectiu d'unes 3.000 persones.

El personal facultatiu de l'APB ha atès durant el 2009 un total de 18.866 visites mèdiques, entre el personal actiu (11.265) i el passiu (7.601), i s'han fet 1.848 sessions de rehabilitació a 169 pacients.

Amb la publicació del Pla de salut de l'Autoritat Portuària de Barcelona 2008-2012

s'han actualitzat els procediments i protocols necessaris per unificar les pautes d'actuació dels professionals de la medicina assistencial i laboral de l'APB, d'acord amb el Pla de salut de Catalunya i els protocols específics del Consell Interterritorial del Sistema Nacional de Salut.

En el context d'aquest pla s'ha continuat la tasca informativa sobre hàbits de vida saludables, amb la finalitat de conscienciar sobre els factors de risc coronari, i sobre la minimització de la incidència de les drogues d'abús, amb la intenció de millorar les condicions laborals del personal i de l'entorn.

El Servei de Prevenció ha col·laborat, a més, en el desenvolupament del Programa de referencials de qualitat, instaurat per l'APB per a les diferents terminals del Port de Barcelona. I ha participat en la jornada "Vers una gestió integrada: responsabilitat social i prevenció de riscos laborals", promoguda pel grup de treball de Prevenció del Consell Rector de Promoció de la Comunitat Portuària i pel Servei de Prevenció aliè de FREMAP, i duta a terme en col·laboració amb el Departament de Responsabilitat Social i Qualitat Corporativa de l'APB.

En l'àmbit de la **vigilància de la salut** s'han fet 346 exàmens de salut, que representen un 65% de la plantilla. Per a durlos a terme s'han seguit els protocols sanitaris oficials, a més d'incloure els actuals plans de salut de Catalunya i de l'APB.

D'altra banda, s'ha continuat desenvolupant el sistema de gestió de la prevenció per a les contractes externes de l'APB. Així, s'han establert els mecanismes de col·laboració amb el corresponent servei de l'Institut Gaudí de la Construcció, que arran del contracte amb la Direcció d'Infraestructures de l'APB ha assumit part de la coordinació de les activitats de conservació del port.

Una actuació específica d'aquest any ha estat el Pla de contingència i d'informació, impulsat per l'organització davant la previsió de pandèmia per grip A. En aquest sentit l'APB ha col·laborat amb el Ministeri de Foment en la recollida d'informació sobre la incidència d'aquesta grip en la Comunitat Portuària de Barcelona.

QUALITAT I RESPONSABILITAT SOCIAL CORPORATIVA

La millora continuada de la capacitat i dels resultats en el desenvolupament de l'organització és un dels objectius permanents de l'APB per tal d'assolir uns alts estàndards de qualitat en el servei. Aquest procés suposa un aprenentatge continuat i la participació activa de les persones de l'organització.





Comitès de Progrés i Grups de Millora

El model de gestió desenvolupat a l'APB potencia el treball en equip i la participació en grups dedicats a projectes de caire transversal, que al llarg del 2009 s'han focalitzat principalment en la sostenibilitat, el canvi cultural i la comunicació.

L'estructura organitzativa preveu en primera línia els **Comitès de Progrés** (integrats per membres del Comitè de Direcció), que tenen la missió d'analitzar els grans temes estratègics de debat i decidir sobre les línies a seguir en els àmbits d'Estratègia, Transformació, Comunicació, Responsabilitat Social i Qualitat.

Per analitzar temes concrets, els Comitès constitueixen **Grups de Millora ad hoc** per aprofundir i proposar solucions als processos de treball. Enguany ha destacat l'activitat dels següents:

- **Grup de Millora de l'Oficina Verda.**

Depèn del Comitè de Responsabilitat Social i va néixer amb la voluntat d'elaborar una guia de bones pràctiques que donés resposta a dos objectius: sensibilitzar sobre temes ambientals, i canalitzar i donar forma concreta a les iniciatives d'estalvi i de consum responsable en l'àmbit del lloc de treball. El procés de reflexió i treball ha donat lloc, finalment, a quatre documents: *Marc de referència*, *Guia de bones pràctiques*,

Proposta d'accions (per millorar l'estalvi, el bon ús i el reciclatge del material d'oficina) i *Guia de material recomanat*.

- **Grups de Millora de Canvi Cultural.**

Depenen del Comitè de Transformació i, amb caràcter consultiu, han elaborat una proposta d'accions prioritàries per facilitar el canvi cultural. Els 3 grups implicats han treballat els temes de millora de l'activitat, del desenvolupament de les persones i de l'eficàcia de l'acció directiva. El mes de febrer han presentat les seves conclusions, que —com s'indicava al principi— estableixen les tres accions prioritàries que cal iniciar.

Un cop els grups han assolit els seus objectius es constitueix la **Comissió de Seguiment del Canvi Cultural**, amb la finalitat de vetllar per a la posada en marxa i desenvolupament de les accions considerades com a prioritàries.

A més, el 17 d'abril, en el si del Comitè de Comunicació, s'ha presentat, revisat i aprovat el **Pla de comunicació interna 2009-2010** i el mes de juny, el **Pla de comunicació externa 2009-2011**, basat en l'estratègia del Port de Barcelona.

La tendència d'implicar les persones en els Comitès de Progrés i Grups de Millora continua la seva evolució positiva: a finals del 2009 s'ha superat l'objectiu fixat del 30% i s'ha assolit una participació acumulada (anys 2006-2009) del 32,07% de la plantilla.

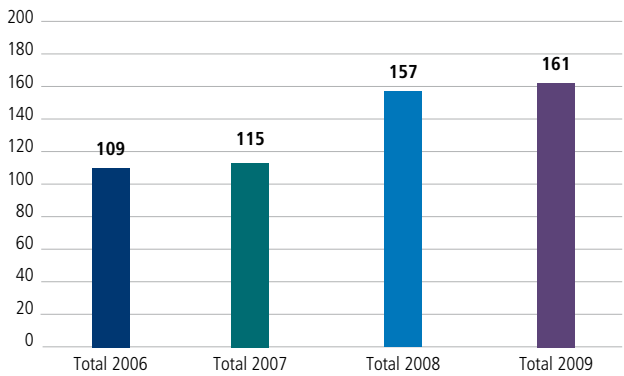


Jornada APB

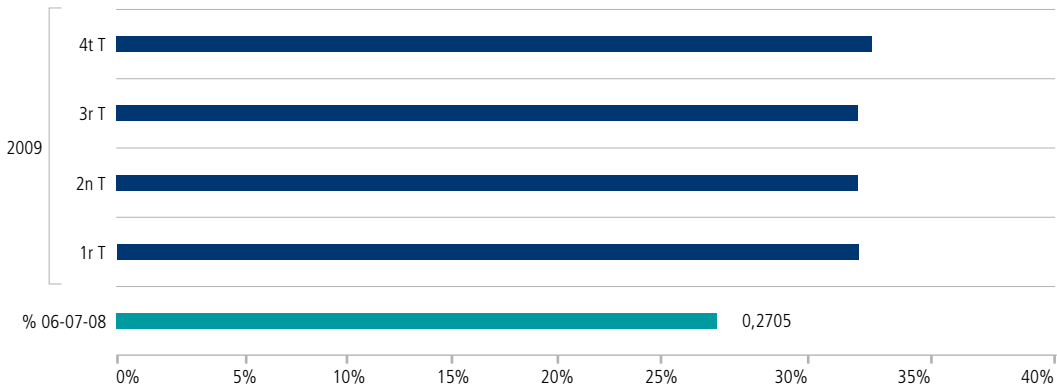
El 27 de novembre s'ha celebrat la Jornada APB, que ha comptat amb la participació de totes les persones implicades en els Grups de Millora, entre d'altres, i en la qual s'han exposat les accions que s'han de realitzar arran dels canvis interns i externs dels darrers anys. Primordialment s'han volgut presentar els efectes beneficiosos del procés de canvi cultural, l'augment de la transparència en la gestió del dia a dia, el reforç de la visió comercial i la valorització de valors intrínsecs com ara són el compromís amb les persones, l'orientació al client i l'aposta per la innovació.

Al llarg de la sessió, el president, el director general, els membres del Comitè Executiu i els col·laboradors i les col·laboradores de les subdireccions generals d'Estratègia i Econòmic Financer han tractat temes com la crisi, les previsions econòmiques del Port de Barcelona, la millora de l'eficiència de l'organització, el mercat i els clients portuaris. També s'ha presentat la reestructuració de la direcció de l'APB i els canvis organitzatius que aquesta comporta.

COMPARATIVA I TENDÈNCIA: IMPLICACIÓ PERSONES



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





Millora de la gestió a l'organització

Una de les accions prioritàries identificada pels grups del Canvi Cultural ha estat el desenvolupament del Manual de procediments interns amb una metodologia compartida. L'any 2009 ha marcat el punt de partida de les actuacions necessàries per elaborar aquest document, a càrrec de la Subdirecció General d'Explotació i Planificació Portuària i de la Direcció de Persones i Organització, amb la col·laboració de l'equip de Qualitat Corporativa. Aquest projecte té un horitzó de 2 anys i mig, i a finals de l'exercici mostra un 26% dels treballs realitzats, un 10% en esborrany i el 64% encara pendent.

Responsabilitat Social Corporativa

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

Les actuacions desenvolupades en aquesta matèria es recullen en la **Memòria de Responsabilitat Social Corporativa 2009**.

Per tal d'agilitar la publicació d'aquest document, durant els darrers mesos de l'any s'ha treballat en la millora de la metodologia per recollir la informació que serveix a l'APB per retre comptes, voluntàriament, a tots els grups d'interès.

Entre les fites més rellevants assolides en RSC al llarg del 2009 destaca la formulació d'un **pla d'igualtat**, per tal de fer extensiva

la igualtat d'oportunitats a totes les relacions, tant internes com externes, del Port de Barcelona. Després d'un primer diagnòstic de la situació, s'ha formulat un pla que està previst aprovar l'any 2010. Entre les seves actuacions prioritàries figuren l'ús d'un llenguatge no sexista, sense biaix de gènere, la formació en igualtat, i la creació d'un comitè permanent d'igualtat i la figura de l'agent d'igualtat.

Altres accions destacades empreses durant l'exercici —i que es detallaran en la memòria específica de RSC— són la participació i organització de les campanyes Gran recapte d'aliments a Catalunya i Nadal solidari amb la infància, així com la jornada "Vers una gestió integrada: responsabilitat social i prevenció de riscos laborals".

SISTEMES D'INFORMACIÓ I QUALITAT

La Direcció de Sistemes d'Informació i Qualitat contribueix a la millora de l'eficiència de la gestió de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) amb el desenvolupament de projectes transversals de tecnologies de la informació i comunicacions (TIC), a més de liderar i implantar iniciatives, juntament amb la Comunitat Portuària, per fer el Port de Barcelona més competitiu.

Desenvolupament i Sistemes

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

Una de les actuacions de millora d'aquest exercici, i que incideix directament en la gestió de diferents departaments, ha estat l'adequació a la **Llei 11/2007 d'accés electrònic del ciutadà als serveis públics (LAESCP)**, per tal de facilitar l'accés dels usuaris a l'APB a través de la identificació amb certificats digitals. Això reduirà els temps de tramitació i permetrà informar sobre l'estat dels tràmits.

Juntament amb el Departament d'Econòmic Financer s'ha implementat un *software* de **digitalització de factures** homologat per l'Agència Tributària. Aquest permet reduir errors en la introducció de factures, fa més eficient el procés de pagaments, agilita l'accés a les dades i les còpies digitals —i, per tant, facilita consultes internes i auditories externes—, limita la necessitat d'espai físic del paper, i redueix el cost de fotocopies i enviament entre departaments.

També en pro de l'eficiència, el 2009 s'ha modificat l'aplicació de **control pressupostari** per adaptar-la al nou model establert des de la Subdirecció General d'Econòmic Financer. Aquesta aplicació s'integra amb l'ERP corporatiu (*enterprise resource planning*, el sistema de planificació dels recursos empresarials), amb les aplicacions transaccionals de compres i conservació, amb la nova aplicació de digitalització de factures i amb les aplicacions de DSS (*Decision Support System*, sistema de suport a la presa de decisions) existents.

En col·laboració amb el Departament de Comunicació i Relacions Institucionals s'ha substituït el domini actual (apb.es) pel nou domini **portdebarcelona.es**, tant a la web corporativa com a les adreces de correu electrònic de l'APB. Igualment, Sistemes ha participat activament en el **trasllat a la nova**

seu del World Trade Center (WTC) Barcelona d'equips i persones.

Altres projectes desenvolupats sobre els processos de negoci del Port inclouen l'extensió del **sistema d'identificació de camions i conductors** a nous emplaçaments del recinte portuari, que implica un increment en la seguretat i facilita el control de la durada de les operacions dels camions portacontenidors al Port. D'altra banda, amb la duana i el govern dels Estats Units han avançat els treballs per a la implantació de la iniciativa de seguretat **Megaports**, per a la detecció de material radioactiu, i que ha de permetre consolidar el Port en les cadenes de subministrament segures.

Millora de processos i Pla de qualitat

A principis de febrer de 2009 s'ha celebrat el quinzenès aniversari de la posada en marxa del **Fòrum Telemàtic**. En aquests anys més de 300 professionals de diferents empreses i administracions de la Comunitat Portuària de Barcelona han treballat estretament per tal de definir, optimitzar i harmonitzar els procediments d'intercanvi documental associats al pas de les mercaderies pel Port de Barcelona.

L'any 2009 s'han materialitzat alguns dels projectes que el Fòrum Telemàtic ja havia definit prèviament, com el procés duaner d'exportació, també conegut com a *levantar sin papeles en exportación* (LSP-E) i el Servei de Coordinació de Posicionaments de Contenidors per a Inspecció (SCPP).

Amb el **LSP-E de contenidors** els resguards fiscals exerceixen un millor control sobre els contenidors que s'embarquen al Port



i s'eximeix els consignataris de la presentació dels documents de despatx que autoritzen la sortida marítima. Quant al segon projecte, un cop la duana o els serveis d'inspecció de la frontera determinen que volen inspeccionar un contenidor, s'ha de tramitar el posicionament d'aquest a la zona d'inspecció determinada. El **SCCP** s'encarrega de coordinar aquesta tasca de posicionament i la fa, així, més transparent i àgil.

En un període de crisi i de reducció de l'activitat, gran part de les actuacions del Fòrum Telemàtic s'han centrat a assentar les bases per afavorir determinats tràfics i potenciar certs modes de transport. En aquest sentit, durant el 2009 s'han iniciat diversos projectes orientats a simplificar els tràmits documentals i augmentar la informació disponible sobre el tràfic de mercaderies a les **terminals d'automòbils**. També s'han dedicat esforços per fer compatibles els tràmits del **transport per ferrocarril** amb els que hi ha implantats per al transport per carretera, ja que el mode ferroviari té un paper decisiu en l'estratègia d'estendre el *hinterland* portuari cap a l'interior de la península i al sud i centre de França.

Derivat de la implantació del referencial de servei d'automòbils, l'any 2009 s'ha constituït **l'equip de qualitat a les terminals d'automòbils** que, de la mateixa forma que ja es feia a les terminals de contenidors, registra les incidències i confecciona informes sobre aquest tràfic, i garanteix que les terminals ofereixin els seus serveis amb el nivell de qualitat compromès.

Pel que fa al **Pla de qualitat**, aquest any, conjuntament amb la Comunitat Portuària, s'han acabat de definir els nous compromisos de qualitat del Port de Barcelona, i s'ha elaborat la normativa i el sistema de control i millora contínua. Això inclou el sistema d'indicadors, la normativa general d'adhesió, i aquelles eines de gestió necessàries que permetran mesurar, comunicar i revisar periòdicament els compromisos d'eficiència i qualitat.

Aquests compromisos se centren en els processos més crítics relacionats amb el pas de la mercaderia containeritzada pel Port de Barcelona, i estableixen uns nivells de servei que els aportaran fiabilitat, transparència i seguretat.

SERVEI D'ACCÉS UNIFICAT

El Servei d'Accés Unificat (SAU) és la finestra única del Port de Barcelona creada per facilitar als seus usuaris la realització de qualsevol tràmit amb l'Autoritat Portuària de Barcelona



(APB). A través del SAU es poden registrar documents, tramitar autoritzacions, obtenir informació sobre els diferents serveis i activitats de la Comunitat Portuària i pagar serveis prestats per l'APB. Algunes d'aquestes gestions es poden resoldre a través de la web de l'APB.

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

L'any 2009 aquest servei ha atès un total de 80.114 trucades telefòniques, ha tramitat 91.898 documents i n'ha registrat 11.880. També s'han gestionat 38.042 cobraments.

Destaca l'augment en la utilització de la plataforma de pagament web per als serveis habilitats en aquest canal, que ha passat del 20% de l'any 2008 al 38,50% en aquest exercici.

Per la seva part, l'oficina del Centre d'Identificació de camions (CI-SAU), servei específic integrat en el SAU, ha tramitat 28.096 autoritzacions provisionals i 48.731 preavisos.

PROMOCIÓ COMERCIAL

En un període marcat per una crisi que ha fet evolucionar totes les estadístiques de productes a la baixa, la Direcció de Màrqueting i Comercial s'ha centrat a donar suport als clients del Port de Barcelona, per tal de contribuir a fer-los la situació menys feixuga.

Les actuacions empreses durant l'exercici 2009 s'han dividit en dos tipus: les que han repercutit directament sobre els clients, és el cas de convenis per a bonificació de càrregues, i les pròpies i habituals de promoció comercial, com ara la presència en fires i congressos, així com la participació a fòrums d'interès.

Com en darreres ocasions, prèviament es va valorar l'oferta firal internacional per tal de focalitzar esforços en aquells àmbits més propis i, a la vegada, genèrics, com la logística,

el transport i el *shipping*. La línia marcada els darrers anys ha permès consolidar un producte firal que fa possible la presència del Port de Barcelona als principals esdeveniments i amb estands que mostren tots els seus productes i el seu desenvolupament. El fet de mantenir com a companys de viatge CILSA i BCL fa possible constituir un missatge complementari i amb molta més força.

A partir d'aquestes consideracions, i també tenint en compte la situació pressupostària, enguany el Port de Barcelona ha participat una vegada més a la gran fira europea de la logística i el transport que se celebra cada dos anys a Munic, la **Transport Logistic**. I per tal de reforçar la presència a l'Amèrica del Sud també ha pres part a la fira **Intermodal** de Brasil. En ambdós casos, a la vista dels contactes i de les relacions establertes, se'n pot fer un balanç força positiu.

Està previst que les actuacions dissenyades per a l'exercici 2009 tinguin continuïtat el 2010, per tal que perdurin com a mínim els dos anys que semblen necessaris per començar a sortir de la crisi. El Departament de Màrqueting i Comercial treballa des de la perspectiva que és ara quan s'han de reforçar aquests tipus d'accions; que cal estar a la vora dels principals clients —armadors, consignataris, transitaris i clients finals— amb la finalitat de conèixer de primera mà la seva evolució i perspectives de futur. D'aquesta manera, el Port de Barcelona podrà ajudar-los, tot dissenyant accions comercials que facilitin i millorin la seva activitat.

El mercat xinès continua com un dels principals focus d'atenció, ja que és un dels països que més bé resol l'actual situació de crisi. Malgrat la conjuntura, la Xina continua creixent i això ha propiciat que el seu tràfic hagi registrat una de les caigudes més lleugeres al Port de Barcelona.

Quant als tipus de tràfic més rellevants per al Port, l'estratègia de Màrqueting i Comercial s'ha traduït en la signatura de diferents convenis que garanteixen uns volums mínims. Estan previstos per a un període de dos anys i es conceben com una autèntica eina de fidelització dels clients.

Projecció a fires i congressos

D'acord amb l'estratègia predefinida al Pla de màrqueting, la presència del Port de Barcelona a fires s'ha convertit en una de les principals vies per dur a terme les accions comercials planificades i potenciar aquells serveis i productes que es volen desenvolupar més.

La fruita ha estat, malgrat les previsions inicials, un dels productes més sensibles a l'evolució del mercat, i ha consolidat baixades per damunt del 20%. Aquest fet, juntament amb la necessitat de donar a conèixer la societat que gestiona la nova terminal de fruites, BRT, ha fet incrementar les visites i reunions dutes a terme, en companyia de directius de la terminal, amb armadors i productors.

Per això ha resultat també molt pertinent mantenir la participació en la cita més important del sector, la fira **Fruitlogística** de Berlín, que congrega els principals productors i operadors. Entre d'altres, el Port de Barcelona ha mantingut trobades amb la delegació brasilera, per tractar possibles increments de volums després de la positiva campanya de cítrics de l'any 2008 i amb l'argentina, amb la qual s'ha planificat una missió comercial posterior i s'ha observat l'evolució del mercat de la llimona, en termes de qualitat.

Com ja s'ha mencionat, la següent cita de l'any ha estat la **Transport Logistic** de Munic, la gran fira logística europea que alterna amb el SITL de París l'hegemonia com a trobada del sector internacional. Malgrat l'evolució de la crisi, la fira ha mantingut el volum d'expositors i fins i tot ha augmentat l'espai, de manera que ha resultat un aparador immillorable per presentar l'estat de les noves infraestructures del Port de Barcelona, com ara la terminal Prat o l'ampliació de TCB, i potenciar els productes de *short sea shipping* i consolidar els ferroviaris. La capacitat d'arribar als països de la conca mediterrània amb solvència, en temps i qualitat, és un factor decisiu que ha permès desenvolupar altres serveis més enllà dels ja existents amb Itàlia. Així, el servei ferroviari Barcelyon Express, que ha estat representat pel seu coordinador, ha aglutinat el nombre més alt de consultes.

El mes d'abril s'ha pres part per primera vegada a **Intermodal**, de Sao Paulo, el





referent firal més important del sector a Amèrica del Sud. A part del nombre de participants i visitants, destaca d'aquesta trobada l'alt nivell d'interacció comercial, ja que en només tres dies s'han establert més de 40 contactes comercials i s'han celebrat una vintena de reunions a l'estand. Arran de la valoració d'aquesta participació s'ha recomanat repetir la presència el 2010, amb el focus en productes propis del Port de Barcelona com el cafè, el cacau, la fruita, els grànels i els automòbils.

La darrera gran fira de l'any d'aquest sector s'ha celebrat a Barcelona, el mes de juny: el **Saló Internacional de la Logística (SIL)**. En aquest escenari s'ha presentat l'estratègia de futur del Port de Barcelona a través de les intervencions del president, del director general i del subdirector general d'Estratègia en diferents conferències i fòrums. En la línia d'imatge de l'any anterior, s'ha presentat un stand en què el contingut comercial i la descripció de terminals i productes es combina amb el missatge del Port com a motor de l'economia catalana i nexa d'unió amb la resta del món.

El Port ha mirat també d'estrenger relacions amb els dos països que enguany han tingut la categoria de convidats al SIL: Panamà i Colòmbia. Amb aquest darrer s'han pogut establir un nombre rellevant de contactes, i per a la seva delegació s'ha organitzat una visita a les instal·lacions portuàries de Barcelona.

Un any més s'ha pres part en el certamen **Class Export**, a Lió. En aquesta edició, i aprofitant el fet de tenir una nova representant

del Port de Barcelona a la ciutat francesa, s'ha realitzat una presentació del servei ferroviari Barcelon Express, orientada tant a les empreses importadores i exportadores com als operadors logístics. L'objectiu ha estat demostrar en aquest mercat que es disposa d'un producte i uns serveis competitius respecte dels ports del nord d'Europa.

D'altra banda, per promocionar els seus serveis al tràfic de creuers, el Port de Barcelona ha participat com cada any a la fira internacional del sector per excel·lència, la **Seatrade Cruise Convention**, celebrada a Miami durant el mes de març. A més, com a membre de MedCruise, el Port de Barcelona ha pres part en dues assemblees generals d'aquesta associació, una a Cartagena i l'altra a Mònaco, de la qual ostenta la vicepresidència des del 2008 i per un mandat de tres anys.

Entre les altres accions comercials del 2009 destaca la trobada anual del sector caferer, que enguany ha pres la forma del **Dia del Cafè** celebrat a Sevilla. El Port de Barcelona ha patrocinat un dels actes del programa i ha ofert una presentació sobre les darreres novetats per a aquest producte. També ha assistit a l'**Assemblea General de la Federació del Cafè i la d'Ancafe**, de les quals és soci, i ha estat proposat per formar part de la Comissió de Promoció del Congrés del 2010.

Puntual a la cita anual i al conveni de col·laboració i patrocini signat amb la CIFA i la WCA Family, ha arribat l'acció de promoció amb el sector transitori, en el marc de la **Sinoconference** de Hong Kong. Aquesta trobada, que ha comptat amb el suport del Port



de Barcelona i d'ATEIA, ha estat una molt bona ocasió per establir contactes amb el sector transitori xinès, ja que tot i que la crisi ha passat factura a l'assistència, respecte d'altres anys, hi ha hagut uns 800 participants. L'estand del Port de Barcelona ha rebut més de 40 visites i s'han fet aproximadament 20 trobades bilaterals, a més dels assistents a la presentació realitzada sobre els serveis i instal·lacions portuàries.

Per a la **promoció dels serveis ferroviaris i de short sea shipping** s'han organitzat dues jornades: una a Burgos, amb la col·laboració de CYLOG, i una a Madrid, en el marc de la Cambra de Comerç, per a 200 empresaris i operadors logístics.

Altres actuacions directes del Departament de Màrqueting i Comercial han consistit en **reunions amb els armadors** —com ara ZIM, MSC, Evergreen, Maersk, etc.—; trobades amb la European Coffee Federation; el treball en les missions empresarials del Port de Barcelona a Egipte, Argentina i l'Extrem Orient, i una visita al mercat de Saint Charles.

COMISSIONAT PER A LES OBRES D'AMPLIACIÓ DEL PORT

L'any 2009 el Port de Barcelona ha fet un nou pas fonamental per al desenvolupament del seu ambiciós Pla director 1989-2010: el tancament i rebliment del moll Prat, després de reparar totalment l'accident de l'1 de gener de 2007.

La culminació el 2008 de les obres dels grans dics de recer —dic Sud (4.800 metres) i ampliació del dic Est (2.025 metres)— va ser

la primera fita imprescindible per assolir els objectius d'aquest pla. Els dics han generat una superfície total d'aigua arrezerada de més de 750 hectàrees, de les quals unes 350 seran objecte de rebliment per convertir-se en futures terminals portuàries, a mesura que es completin els projectes de construcció dels molls.

El moll Prat és la infraestructura d'atraca més important de l'ampliació sud del Port de Barcelona i la primera que es duu a terme a recer d'ambdós dics.

A continuació es detallen les actuacions desenvolupades durant el 2009 en el marc de l'expansió portuària cap al sud i sota la responsabilitat del Comissionat per a les Obres d'Ampliació.

Moll Prat

Consideracions generals

El moll Prat té forma rectangular, amb 1.500 metres de línia d'atraca i 630 metres de terraplè, que genera una superfície d'un 100 hectàrees. La profunditat de l'atraca varia entre els 16 i els 16,50 metres, cosa que permetrà que la futura terminal que s'instal·larà en aquests espais pugui allotjar els vaixells portacontenidors més grans del món.

La terminal tindrà una capacitat d'uns 3 milions de TEU, estarà operada de forma semiautomàtica mitjançant grues pòrtic automatitzades (*automatic stacking cranes*, ASC) i disposarà d'una potent terminal ferroviària *on-dock*, amb vies per a trens, de 750 metres de longitud.

El mur de moll està format per caixes flotants de formigó armat de 41,3 metres

d'eslora, 18,5 metres de mànega (12 metres a la fase II) i 17,50 metres de puntal. Aquestes caixes estan formades per cel·les circulars, per tant, poden flotar quan estan buides. El pes en sec d'una caixa arriba a les 27.000 tones quan les cel·les estan reblertes de material.

L'1 de gener del 2007, després d'un temporal, 16 caixes de les 37 que constitueixen la línia del moll es van desplaçar de la seva alineació, la més allunyada va anar a parar a 90 metres de la seva ubicació inicial. L'obra es trobava en aquells moments en un estat avançat d'execució, ja que gairebé s'havia completat el rebliment amb materials provinents del dragatge de la dàrsena.

Per afrontar la situació, l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) va plantejar els següents objectius prioritaris: conèixer les causes de l'avaria; acabar els treballs a la part no danyada, i reparar la part del moll afectada per l'avaria. Tot en condicions de seguretat i en el mínim temps possible.

Es va posar en marxa una potent campanya d'investigació geotècnica que va incloure també la part no afectada per l'avaria; entre d'altres actuacions, es van analitzar i refer tots els càlculs i es van col·locar sofisticats instruments per mesurar el comportament del terreny. Amb les noves dades, el Comitè d'Experts creat a aquest efecte va preparar un informe sobre les causes de l'avaria, i se'n van sol·licitar tres més d'addicionals, elaborats per professionals i institucions de prestigi reconegut.

En una explicació simplificada i breu, l'accident va ser bàsicament conseqüència d'un fenomen de líquefacció del rebliment —ateses les seves característiques físiques i la forma de l'abocament hidràulic—, que va incrementar substancialment i puntualment el pes d'aquest sobre les caixes i va fer que es desplacessin i, en conseqüència, es fragmentés el moll.

L'acabament de la part del moll que no havia resultat afectada per l'avaria també duia implícites unes incògnites molt rellevants: per què no s'havia vist afectada aquesta part? Quines garanties de seguretat tenia en el futur? La resposta a aquestes preguntes ha estat objecte de moltes hores d'estudi i d'anàlisi del comportament del terreny a partir de les dades de la instrumentació. En aquest moment, els informes dels prestigiosos catedràtics de la UPC i de la UPM estableixen que les condicions d'estabilitat són adequades.

Rehabilitació del moll Prat

La reparació de la part danyada es va definir en el projecte *Rehabilitació del moll Prat*, basat en el coneixement obtingut a través dels informes de les causes de l'avaria. El projecte manté la solució de les caixes, amb una filosofia d'aprofitament màxim de les instal·lacions inicials que estan en bon estat, prèvies a les millores necessàries. Així, ha estat possible aprofitar les 2/3 parts de la banqueta de fonaments, s'han recuperat/reflotat 11 de les 16 caixes sinistrades i només s'han demolit les caixes restants (perquè eren inservibles o resultava difícil o inviable reflotar-les).

Les operacions per reflotar i demolir les caixes han representat una fita mai abans assolida en la tecnologia maritimoportuària mundial, no només per la seva dificultat intrínseca, sinó per la seva magnitud i abast.

El 31 de desembre de 2009 ha acabat totalment la reconstrucció del mur de moll, amb la reubicació de totes les caixes (5 noves i 11 recuperades) i el rebliment del recinte a partir del dragatge de la dàrsena immediata.

La UTE constituïda per les empreses Ferrovial Agroman-Cyes va ser l'adjudicatària dels treballs de rehabilitació del moll, mitjançant un concurs obert de projecte i obra per procediment negociat. El pressupost



d'adjudicació va ser de 64 milions d'euros, amb un termini d'execució de 18 mesos.

Les obres incloses en el projecte han consistit en la reconstrucció d'uns 660 metres de línia d'atraca del moll Prat fase I, compresa entre les caixes 10 a 25, el dragatge de la dàrsena i el rebliment fins a la cota +3,50 de l'esplanada amb material procedent del dragatge complementat amb material aportat per terra.

De forma esquemàtica, les obres i treballs realitzats han sigut:

- Reflotament d'11 caixes desplaçades, mitjançant un sistema basat en l'ús de xemeneies com a prolongació de les cel·les útils.
- Demolició de 5 caixes que, per la seva posició i estat, s'han considerat no refluotables.
- Inspecció i reparació de les caixes refluotades.
- Fabricació de 5 noves caixes que substitueixin les 5 que s'han enderrocades.
- Dregatge del material situat sobre la banquetta existent.
- Dregatge de sanejament de l'extrem superior de la banquetta.
- Reposició de material i anivellament de la banquetta condicionada.
- Transport i col·locació de les caixes refluotades i les de nova construcció.
- Execució del terraplè de l'extradós de caixes a tota l'alineació del moll rehabilitat.
- Dregatge general de la dàrsena a la cota -16,50.
- Rebliment del recinte generat a l'extradós de moll, amb material procedent de dragatge, fins a la cota +0,00 en 150 m des de l'escaló del moll i fins a la cota +3,50 a la

zona posterior.

- Rebliment amb material d'aportació o provisions properes a l'obra dels 150 metres des de l'escaló del moll, entre les cotes +0,00 i +3,50.
- Execució de motes que conformen recintes que permetin abocar el material excendent del dragatge.

Moviment de precàrregues (actuació 5). Terminal Prat

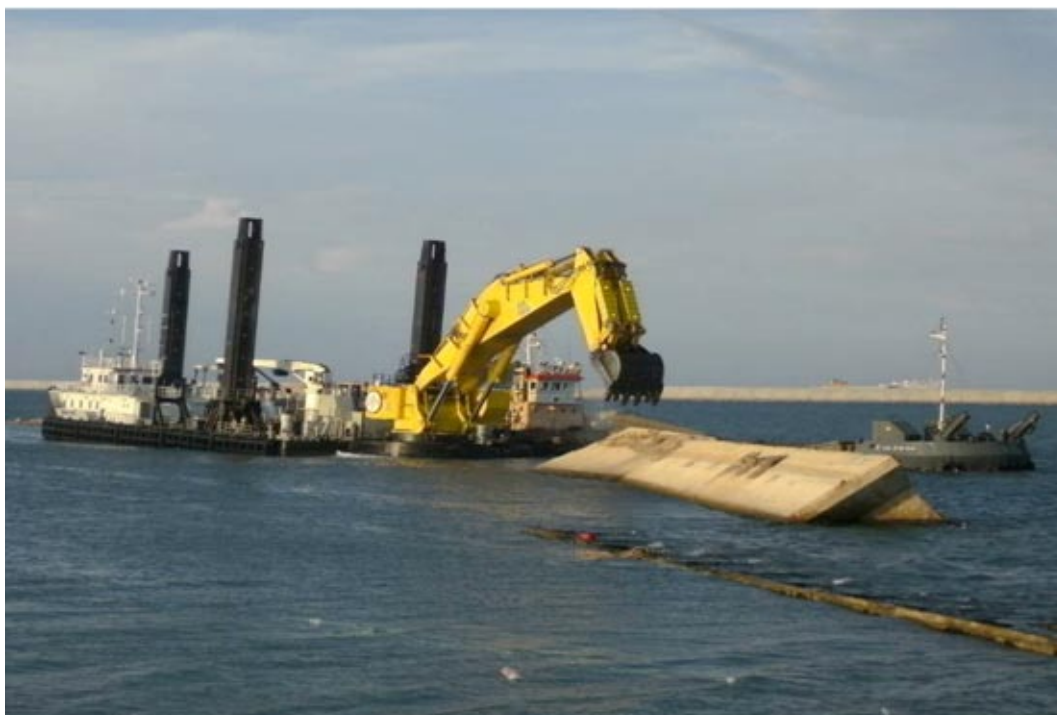
Aquesta obra inclou la retirada (càrrega, transport, abocament i estesa) dels materials constitutius de les precàrregues de l'esplanada, corresponent al moll Prat fase II i a la de les caixes 1 a 7 de la fase I, en diverses actuacions. L'alçada de la precàrrega existent assolida la cota +10,50 com a cota màxima.

També s'ha executat la precàrrega de les caixes 8 i 9 del moll Prat fase I, mitjançant l'ús de material granular i geotèxtil, fins a una cota màxima de 6 metres per sobre de la caixa.

Una altra actuació realitzada ha consistit en l'execució d'una mota d'escullera d'uns 540 metres de longitud ubicada al límit sud-est del recinte, on s'aboquen els materials dels diferents dragatges. Finalment, s'ha regularitzat la superfície de l'esplanada amb material tipus tot-u amb la finalitat de compensar els assentaments provocats per la precàrrega.

Aquesta obra ha constituït la cinquena actuació de les obres necessàries (fases geomètriques), per aconseguir un grau de consolidació adequat dels rebliments.





Fonamentació profunda de les vies ASC (àrea sud)

Amb la finalitat de poder acomplir les referències prèvies de les exigències de funcionament de les grues de pati (*automatic stacking cranes*, ASC) i per poder garantir amb la màxima fiabilitat possible la inexistència d'assentaments —o en cas necessari, i atesa l'heterogeneïtat del reblliment, una reducció suficient d'aquests—, s'ha optat per executar uns fonaments profunds per a les bigues de rodolament dels ASC i evitar, així, els possibles assentaments diferencials.

Els puntals utilitzats per als fonaments dels ASC són quadrats de secció 0,4 x 0,4 metres amb 16,50 metres de longitud, i descansen sobre l'estrat de sorres que hi ha a l'entorn de la cota -12 metres.

Ampliació de l'esplanada cap al sud

Aquesta actuació va sorgir com a conseqüència de l'acord assolit amb TerCat, en el procés que va concloure amb la modificació de la concessió de la terminal Prat.

Com a conseqüència d'aquest acord la superfície total de la terminal passava de 93 a 100 hectàrees. Aquest augment s'aconseguia mitjançant una ampliació de l'àrea de concessió cap al sud: en concret, s'ampliava una franja de 50 metres de la zona de maniobra i dipòsit i de 79 metres a la zona posterior. La zona posterior també s'ampliava 102 metres cap a l'est.

El projecte, en execució, inclou la retirada (càrrega, transport, abocament i estesa) dels materials constitutius de les precàrregues de l'esplanada corresponents a l'ampliació cap al sud del moll Prat. També inclou la regularització i formació d'una esplanada tipus E2 amb material tipus tot-u i tot-u artificial.

Habilitació de la línia d'atracada del moll Prat (àrea sud)

L'àmbit d'aquest projecte comprèn les 12 caixes de la fase II i 13 caixes de la fase I, amb una longitud total d'aproximadament 1.000 metres.

Un cop acabada la infraestructura i la seva precàrrega, ha estat necessari executar la biga escaló, a la qual es dota de les instal·lacions necessàries per amarrar i atracar els vaixells, així com dels elements imprescindibles per al futur funcionament de les grues i els equipaments de la terminal.

La biga escaló es deixa preparada per acollir les diferents instal·lacions que hi aniran. Així, es preveuen diferents tipus d'ajustament: de la pota davantera de la grua, del canal pel qual van els cables de la grua, per a tie-downs i stow-pins, els clots per a l'alimentació elèctrica de les grues, i els corresponents tubs de drenatge. En aquesta actuació s'instal·len també els elements necessaris per amarrar i atracar vaixells (defenses i bol·lards).

Com a element singular, es col·loquen bigues d'unió a les juntes de les caixes, per tal de permetre una transició suau al rail de la grua, en cas d'haver-hi assentaments diferencials entre elles.

Infraestructures

ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES

L'any 2009 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha realitzat una inversió total de 115 milions d'euros, dels quals aproximadament 104 milions s'han destinat al capítol de les infraestructures.

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

Els treballs relatius a l'ampliació sud es detallen a l'apartat dedicat al Comissionat per a les Obres d'Ampliació del Port, de qui depenen, i inclouen el projecte **Rehabilitació del moll Prat**, conclòs en aquest exercici, així com l'inici de l'**Habilitació de la línia d'atraca del moll Prat**, el projecte **Moviment de precàrregues (actuació 5) de la terminal Prat**, i l'**Ampliació de l'esplanada cap al sud**, també a la terminal Prat.

A continuació es descriuen la resta d'obres i actuacions iniciades o en fase d'execució durant l'any 2009.

Habilitació d'espais

Per donar resposta a la demanda generada pel tràfic de creuers s'ha completat aquest any el **Reforç del dic Bocana Nord**, que possibilita l'ús del tram del dic vertical d'aquesta bocana com a moll de creuers durant l'època estival. Les actuacions dutes a terme inclouen, d'una banda, el tancament del tram nord, que comporta la construcció d'un espatller d'amplada en cimentació variable de 4,45 a 2,80 i amb coronació variable entre les cotes +11,75 i +4,75, protegit dels esforços dinàmics de l'onatge per un mantell principal de blocs cúbics de formigó, al tram oriental i per escullera a la resta. I d'altra banda, s'ha executat la superestructura del dic vertical.

A finals del 2009, època en la qual el tràfic de creuers és menor, s'ha iniciat l'actuació **Habilitació de la passarel·la de l'estació marítima C del moll Adossat**, que es completarà en el proper exercici. També s'han desenvolupat les obres de **Remodelació de la terminal C**, consistents en la construcció d'un mòdul d'elevació de quasi 100 m² de superfície adossat a la façana sud de l'actual edifici, que comptarà amb una escala mecànica, una escala d'obra i un ascensor per a persones discapacitades. El primer pis de la





terminal connectarà amb la passarel·la fixa que s'instal·larà paral·lela a la façana de l'edifici i el moll, i permetrà als passatgers accedir i abandonar el vaixell a través de pasarel·les sobre rails.

L'augment creixent de la manipulació de líquids a granel al Port de Barcelona i les previsions de demanda futura, han impulsat la construcció d'un nou punt d'atracada per a aquest tipus de tràfic. El projecte **Atracador per a vaixells de granel líquid** preveu, a la cara nord-oest del moll de l'Energia (Inflamables), un punt d'atracada per a la transferència de productes refinats de vaixell a terra.

En l'àmbit de la reordenació de les terminals de contenidors en marxa s'inscriu **l'Ampliació del moll Adossat 2a fase B**. El projecte forma part del Pla director del Port de Barcelona i inclou la creació d'un moll de 1.000 metres de longitud i 16 metres de calat, adossat al dic Est i destinat a allotjar una terminal mixta de contenidors. La solució adoptada és un moll de gravetat de caixes de formigó armat, amb la construcció d'una rampa ro-ro a l'extrem, que permeti l'atracada de vaixells ro-ro i l'execució d'una mota de tancament perpendicular a l'alineació del moll.

Per tal que els creuers i els vaixells portacontenidors puguin atracar a la zona sud del moll Adossat, el Port de Barcelona ha impulsat el projecte **Reposició de l'alineació mòdul 1 del moll Adossat**. En aquest document es defineixen les obres necessàries per realitzar la demolició de la rampa ro-ro situada a la zona sud del moll, així com el tancament de la dàrsena de pràctics adjacent, amb la finalitat d'habilitar una línia d'atracada que proporcioni continuïtat als dos trams d'Adossat i la seva prolongació.

Continuen en execució les obres d'**Ampliació del moll Sud**, que comporten la construcció d'un punt d'atracada de 623

metres i una esplanada de 18 hectàrees. També se suprimirà el pantalà de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), de manera que es millorarà la maniobrabilitat de la dàrsena situada entre els molls Sud, Adossat i Energia (Inflamables). Es tracta d'una zona on maniobren actualment els vaixells i, amb aquesta obra, s'aconseguirà un increment de les distàncies i del calat de la dàrsena. Al moll Sud, la línia d'atracada augmentarà un 10% i la nova superfície obtinguda incrementarà la capacitat de la terminal de contenidors que hi ha ubicada.

Remodelació de molls existents

Entre les obres destinades a la remodelació i millora d'alguns molls destaca la conclusió aquest any del **Rebliment, esplanada i precàrrega per a la consolidació del reblert del moll Costa**, a la cota +2 entre l'antiga alineació del moll i la nova. Les obres també han inclòs la prolongació d'un sobreeixidor a l'extrem sud de l'actual moll i un col·lector de 800 mil·límetres de diàmetre, situat, aproximadament, a la meitat del moll. Durant el transcurs dels treballs, s'ha extret el fang i s'ha anat acumulant a la nova esplanada fins que s'ha assecat.

Es troba en execució, d'altra banda, el projecte **Morro del moll Contradic-Ergransa**, amb la finalitat de remodelar el tram de blocs de formigó de la part davantera (morro) del moll de Contradic, que es fa servir per descarregar el gra que s'emmagatzema a la sitja contínua de l'empresa Ergransa. Les obres comprenen la demolició de part de la superestructura existent; el reforç estructural d'uns 149 metres de moll disposat en dos alineacions (116 metres a l'extrem nord de l'alineació est i els 33 metres contigus de l'alineació nord); l'execució de



la superestructura, consistent en una biga de formigó armat de 3,2 metres d'amplada, 2,6 metres d'alçada i vol variable, i la substitució i avançament de les defenses existents fins a la nova alineació i el trasllat dels norais.

Accessos viaris

La construcció d'infraestructures viàries contribueix a l'agilitat i rapidesa de l'entrada i sortida de les mercaderies del recinte portuari. En aquest context s'emmarca el projecte **Urbanització del carrer 100**, que forma part dels treballs d'urbanització dels accessos a la terminal Prat. L'àmbit del projecte és el vial principal (carrer 100), en el qual conflueixen diferents vies secundàries de la zona concessionada al polígon CILSA, inclosa la depuradora i la dessaladora. El carrer 100 té una longitud de 1.040 metres i s'estén entre la cruïlla amb el carrer 114 i la connexió amb el futur vial Prat.

Actuacions singulars

En aquest exercici s'han licitat les obres del **nou edifici del Punt d'Inspecció Fronterer (PIF)**, que complementarà el que hi ha i dotarà el Port de Barcelona d'una única instal·lació destinada al control i la inspecció, tant física com documental, de les mercaderies que arriben a la Unió Europea.

El nou edifici del PIF es construirà en una parcel·la d'11.800 m² i estarà situat a la zona

sud del port i proper a la porta número 29, un dels seus accessos principals. L'interior de l'immoble, d'uns 4.480 m², constarà d'espais reservats a les àrees de sanitat exterior per a productes destinats al consum humà, per a sanitat animal i per a sanitat vegetal, així com oficines, cambres, magatzems, etc.

Una altra actuació singular ha estat la contractació del **subministrament de material granular provinent del reciclat de la construcció**, que fa referència a l'abastiment d'un material granular amb una granulometria molt poc regular, un dels components utilitzats per a l'execució de la capa drenant de l'esplanada del moll Prat.

El reciclatge dels residus que generen les obres suposa un benefici ambiental important, ja que es tradueix en un estalvi en l'extracció de recursos naturals i un alleujament del problema ambiental que origina l'eliminació de residus.

Al mes de maig passat es va iniciar el trasllat a l'edifici Est del World Trade Center Barcelona del personal de l'Autoritat Portuària de Barcelona que treballava a l'edifici ASTA i a la seu de Portal de la Pau. El projecte **Habilitació d'oficines** inclou la remodelació dels espais que allotgen les diferents dependències.

Explotació i Planificació

SEGURETAT INDUSTRIAL I MEDI AMBIENT

Seguretat Industrial

Durant l'exercici 2009, el **tràfic de mercaderies perilloses** contenitzades ha mogut un volum total de 576.080 tones, amb un descens del 39% respecte al 2008. Pel que fa al tràfic de mercaderies perilloses a granel, segueix la mateixa tònica que el de les contenitzades, encara que el descens ha estat d'un 2% inferior que a l'exercici anterior i ha suposat un volum d'11.028.491 tones. Aquest volum de mercaderies ha estat tramitat a través de 80.253 autoritzacions, de les quals el 100% s'ha processat via EDI (intercanvi electrònic de dades).

En la sessió de novembre, el Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha aprovat provisionalment el **Pla d'autoprotecció del Port de Barcelona**. Aquest s'ha remès a les administracions competents relacionades amb la protecció civil, perquè en un termini de tres mesos facin les al·legacions pertinents, per tal de poder aprovar definitivament el document a finals del primer trimestre del 2010 i planificar-ne el procés d'implantació.

En relació amb el conveni de col·laboració amb l'Ajuntament en matèria de protecció civil, prevenció i extinció d'incendis i salvament,enguany s'han celebrat dues edicions del Curs d'extinció d'incendis en vaixells, al Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, a Gijón, en els quals han participat un total de 30 bombers. També s'han dut a terme dues edicions del Curs de direcció i control de sinistres al The Fire Service College, de Moreton-in-Marsh, Gran Bretanya, amb l'assistència total de 33 caporals i 10 sergents.

Al recinte portuari s'han efectuat **exercicis i simulacres interns** amb totes les concessions afectades per la reglamentació d'accidents majors del Port, amb el suport del Pacte d'Ajuda Mútua. Hi han participat els Bombers de Barcelona i la Policia Portuària i, puntualment, s'ha comptat amb el suport de 061 SEM. Destaca el simulacre general d'una suposada amenaça terrorista a bord d'un creuer internacional atracat al Port de Barcelona. L'exercici s'ha plantejat per abordar una tipologia d'actuació de risc complex i que surt de l'àmbit estricte del Pla d'emergència interior del port.

El simulacre es va efectuar durant una breu escala ordinària del creuer *Costa Pacífica*, de la companyia Costa Crociere, a la seva terminal Palacruceros del moll Adossat, de manera que es van prendre les mesures necessàries per alterar al mínim l'operativa habitual del vaixell. El desenvolupament de l'exercici





ha contribuït a constatar la complexitat de l'actuació, en la qual s'han activat els plans i protocols de seguretat i emergència del vaixell, la terminal d'operacions, el conjunt del Port i les administracions públiques competents. Amb l'experiència recollida es podrà coordinar aquesta tipologia d'intervenció en el futur pla de protecció del Port de Barcelona.

Qualitat de l'aire

Pel que fa al medi atmosfèric, l'APB ha mantingut la col·laboració amb el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat, en aplicació del **Pla de millora de la qualitat de l'aire** a la Regió Metropolitana de Barcelona, amb el desenvolupament de mesures de reducció de les emissions de NOx i PM10 que afecten el Port.

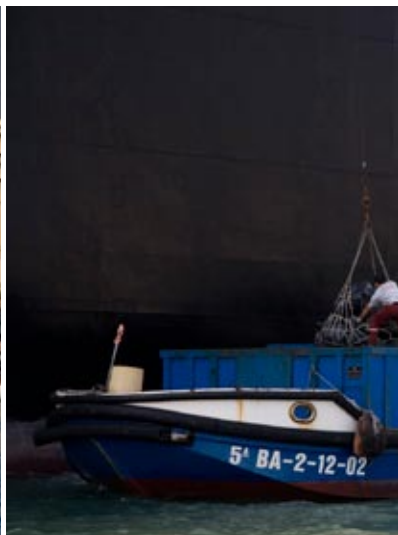
El **Pla d'acció de responsabilitat social corporativa** (2008-2012) del Port de Barcelona va deixar palesa la preocupació pel canvi climàtic, concretament a l'apartat que fa referència al port sostenible. En aquest sentit, enguany el Port ha col·laborat amb

el Departament d'Enginyeria Química i amb l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) en el desenvolupament de l'estudi *GHG Emission estimate for maritime ports- a case study of the Port of Barcelona*, pendent de publicació, que calcula les emissions de gasos d'efecte hivernacle generades tant pels vaixells com per les instal·lacions fixes del Port.

En aquest exercici el Port de Barcelona també ha endegat el **Programa de Vigilància Ambiental de les Obres Portuàries**, que no només inclou l'ampliació, sinó qualsevol actuació rellevant realitzada dins l'entorn portuari. El Departament de Seguretat Industrial i Medi Ambient ha habilitat totes les estacions de la xarxa de vigilància atmosfèrica per poder donar resposta a les necessitats derivades d'aquest programa.

Recollida de residus

Cada incidència ambiental que es detecta o rep la Policia Portuària activa uns procediments específics, en funció de la tipologia d'aquesta.



El 2009 hi ha hagut 245 activacions: 137 relacionades amb al medi marí, 20 amb el medi terrestre, 12 amb l'atmosfera, i 76 procediments d'autorització de mercaderies perilloses.

El servei ambiental portuari de **neteja de les aigües** ha recollit un total de 145.856 kg de residus flotants, que han suposat un volum de 864,3 m³. La composició dels flotants és un 39% de plàstics, 29% de fusta, un 17% matèria orgànica i el 15% correspon a la resta de les fraccions. El 44% dels treballs puntuals són de residus flotants generats per les operatives portuàries de construcció o des dels molls en servei, i un 40% és d'origen desconegut (bocanes) o prové del sistema de sanejament. El 14% de les intervencions són produïdes per abocaments d'hidrocarburs.

Aquest any s'han realitzat 43 actuacions contra la contaminació per hidrocarburs, se n'han recollit 9.605 kg i s'han utilitzat 200 metres de barreres absorbents. No obstant això, el 83% de les intervencions d'aquest tipus són d'oxigenació de les àrees afectades. Els tipus d'hidrocarburs més abocats a les aigües portuàries són fuel (27%) i gasoils (22%). Les sentines, els olis lubricants i els hidràulics representen un 13% cadascun.

D'altra banda, durant el 2009 s'ha redactat el segon **Pla de recepció de residus als vaixells**, després d'avaluar l'experiència del primer pla i tenint en compte les administracions competents en la matèria i la Comunitat Portuària. Al llarg de l'exercici s'han dut a terme 9.437 serveis de recepció de residus de vaixell (els anomenats residus MARPOL), amb un volum total de 79.055 m³: més de la meitat, 41.241 m³, de residus líquids amb hidrocarburs (MARPOL I); 28.807 m³ de residus sòlids (MARPOL V); 8.072 m³ d'aigües grises i sanitàries (MARPOL IV), i 933,5 m³ de residus químics de vaixells tanc (MARPOL II).

El volum de **residus gestionats pel Port de Barcelona** ha sofert un descens sobretot

en totes aquelles fraccions generades per bars, restaurants i habitatges. Això és degut a la reordenació de les zones de recollida de residus del port comercial i del Port Vell. En el cas de la fracció de rebuig enviada a l'abocador s'han recollit 686 tones, respecte de les 1.965 tones del 2008. Descensos menors s'han produït en les fraccions de paper, envasos o vidre. El total de residus amb gestió específica ha estat de 249 tones. A més, els residus valoritzables recollits en el circuit itinerant en les empreses de la Comunitat Portuària de Barcelona han significat 1.257 tones, entre banals, paper i cartró, ferralla i fusta.

L'any 2009 s'ha posat en marxa un nou contracte de neteja viària i recollida de residus al Port de Barcelona, que ha servit per modernitzar les màquines, els contenidors i el model de gestió i control del servei. Així, des de maig de 2009, s'ha pogut dur a terme el 92% del treball programat i només ha quedat pendent un 8% de treballs no programats, urgents o extraordinaris. Entre les actuacions extraordinàries destaquen 18 incidents amb resultat d'abocament d'olis a la calçada, 12 incidents de pèrdues de càrrega de camions per mal condicionament i la retirada d'una balena morta, al mes de juny.

COMPOSICIÓ FLTOTANTS RECOLLITS 2009





SEGURETAT OPERATIVA

Enguany s'han continuat desenvolupant les accions previstes en el Reial decret 1617/2007, i que van enfocades a la implantació de la directiva europea 2005/65 sobre mesures de protecció marítima i portuària al Port de Barcelona.

Les actuacions més destacades dutes a terme per a la protecció de l'entorn portuari han estat:

- L'elaboració de l'**avaluació de protecció**, un estudi de seguretat sobre la identificació i l'anàlisi de riscos del port i les seves zones adjacents.
- L'aprovació del **reglament** de funcionament intern del **Comitè Consultiu de Protecció Portuària**, constituït l'any passat.
- L'aprovació en el si del Comitè Consultiu de les properes **mesures de seguretat** que s'han d'instaurar.
- La realització del **simulacre d'actuació antiterrorista** al vaixell *Costa Pacífica*, dut a terme el passat mes de juliol al moll Adossat, amb la intervenció de tots els grups d'ordre implicats (cossos de seguretat, d'emergència i grups de suport).
- Les **pràctiques i els exercicis** de seguretat, de coordinació i de comunicacions efectuats amb diferents instal·lacions portuàries.
- Les **inspeccions i auditories** de seguretat habituals que duu a terme l'oficina de protecció portuària a les principals terminals.
- La celebració de **trobades específiques** com ara: la I Jornada de Seguretat de la Cadena Logística i les reunions de seguretat amb diferents governs estrangers, el US Department of Homeland Security i el US Seaport Police i el personal dels consolsats del govern britànic i canadenc.
- L'organització i participació en les **Security Discussion Table**, reunions informatives amb terminals marítimes —Creuers del Port de Barcelona i Palacruceros— i amb companyies

navilieres com ara Royal Caribbean, Princess, Norwegian i Celebrity.

- Les **coordinacions de seguretat** amb diverses policies, duanes i entitats estrangeres (Estats Units, Alemanya, Colòmbia, Corea del Sud).
- Participació en **seminaris de seguretat i gestió portuària** amb Ports de la Generalitat i la Cambra de Comerç en els cursos programats dels operadors econòmics autoritzats (OEA).

Policia Portuària

Dins de l'apartat de la seguretat ciutadana i policia administrativa, s'han dut a terme operatives conjuntes amb la Guàrdia Urbana i el Cos de Mossos d'Esquadra, com a accions preventives per garantir la seguretat al Port Vell.

Quant a l'operatiu de trànsit, destaca la participació en les campanyes establertes del Servei Català de Trànsit, és a dir, en els sistemes de retenció de seguretat i els controls continuats i preventius d'alcoholèmia, de documentació, d'ús del cinturó de seguretat i del casc, i d'utilització indeguda del telèfon mòbil.

Pel que fa a la formació continuada de la Policia Portuària, cal destacar els cursos de l'Institut de Seguretat Pública de Catalunya d'actualització sobre intervencions de seguretat ciutadana i tècniques judicials, el curs de Drogotest i els cursos interns de l'Autoritat Portuària de Barcelona en gestió per competències de nàutica i de prevenció de riscos laborals.

Al llarg de l'any 2009 s'han fet dues convocatòries per incorporar nous agents al cos de la Policia Portuària, a més dels auxiliars contractats per garantir els serveis d'accessos i estacions marítimes durant la temporada d'estiu.

Estratègia i Desenvolupament

DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA DEL PORT

Durant el 2009 l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha continuat materialitzant la seva estratègia de creixement basada en la distribució dels serveis portuaris i logístics en xarxa. Es tracta d'apropar els serveis dels operadors marítims de Barcelona i dels operadors locals als clients del *hinterland* a través de diferents centres de serveis que, adaptats a les necessitats de cada mercat, formen la xarxa del Port.

La idea és que en aquestes instal·lacions, mitjançant els operadors que gestionen les instal·lacions i de les delegacions d'atenció al client del Port de Barcelona, els operadors del comerç exterior (importadors i exportadors locals) tinguin accés a la mateixa gamma de serveis de manipulació, de transport, de valor afegit i logístics de què disposen els que estan propers al Port. Els serveis de marca del Port de Barcelona gestionats per les delegacions són: la plataforma telemàtica PortIIC i els estàndards de servei i les garanties que faciliten als carregadors el seguiment del tràfic de les mercaderies.

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



La terminal marítima de Saragossa

La terminal marítima de Saragossa (tmZ), operativa des del 2001, és la plataforma que dóna servei a les importacions i exportacions d'Aragó, Navarra i la Rioja. Aquesta instal·lació posa a disposició dels usuaris professionals (consignataris, transitaris, operadors logístics, etc.) i en conseqüència, dels importadors i exportadors, una oferta diferenciada i completa de serveis logístics a les càrregues —com són consolidació i desconsolidació de contenidors, emmagatzematge, serveis complementaris o dipòsit duaner—, o logística de contenidors —dipòsit per a contenidors buits, emmagatzematge, manipulació, neteja i reparació, manipulació de contenidors plens i àrea de transbordament a camions. També facilita l'accés als serveis de transport entre Barcelona i Saragossa i la recollida i distribució local. L'operador de la terminal actua com un operador neutral, de manera que qualsevol carregador o professional té la garantia de la confidencialitat i pot planificar, organitzar i/o realitzar el seguiment d'una importació i exportació que passi pel Port de Barcelona.

Les instal·lacions, ubicades a Mercazaragoza, disposen d'una superfície de 120.000 m², amb una nau logística de 6.000 m² i un *depot* de contenidors plens i buits de 8.000 m², en fase d'ampliació, que arribarà als 41.000 m². Durant l'exercici 2009 aquesta instal·lació ha registrat un tràfic total de 45.894 TEU, fet que ha suposat multiplicar per 1,6 el tràfic del 2008.

La terminal ferroviària de tmZ, de 50.000 m² està connectada amb la xarxa principal i ofereix un servei regular, competitiu i de qualitat als operadors ferroviaris i, conseqüentment, als carregadors de l'Aragó i de les regions veïnes. La ubicació estratègica de Saragossa, a l'eix ferroviari Barcelona—Madrid—Lisboa i centre neuràlgic de la xarxa

de comunicacions del nord peninsular, fa que la terminal ferroviària de tmZ pugui actuar com a origen, destí i terminal intermèdia per a tràfics del Port de Barcelona amb la resta d'Espanya i Portugal. L'any 2009 el tràfic de contenidors de la terminal ferroviària ha estat de 23.864 TEU amb 224 trens (112 entrades i 112 sortides), volum que multiplica per 3,6 el de l'any anterior.

La terminal marítima de Tolosa

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

CILSA, la societat que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port de Barcelona, és l'encarregada de desenvolupar el projecte de tmT a les noves instal·lacions de la plataforma logística d'Eurocentre, a 20 km de Tolosa. La terminal disposarà d'una àrea d'activitats logístiques de 17 hectàrees en la qual s'instal·laran operadors locals i del Port de Barcelona vinculats al comerç marítim internacional, a més d'una àrea dedicada a *depot* i gestió de contenidors (*container freight station*) a les 3 hectàrees restants. A principis del 2010 estaran disponibles les primeres naus logístiques.

Terminal marítima a Perpinyà

Perpinyà, a 187 quilòmetres de Barcelona, és un altre node logístic i de comunicacions clau per la seva situació en dos dels corredors de transport terrestre estratègics per al Port



de Barcelona: el de Tolosa–Bordeus i el de Montpeller–Lió–sud d’Alemanya–nord d’Itàlia. Per tant, es tracta d’un punt immillorable per a les connexions intermodals dels tràfics francesos i europeus cap a Barcelona.

Amb aquesta motivació, el Port ha iniciat el procés per establir una terminal marítima a Perpinyà. El primer pas ha estat la participació en un 5% de les accions de la Societat Anònima d’Economia Mixta Local Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal. Aquesta terminal ferroviària està situada al costat del mercat de Saint Charles, un dels principals centres logístics i de distribució de verdures i productes frescos del sud d’Europa, tot i que per la terminal ferroviària passen tot tipus de mercaderies. El Port de Barcelona treballa ara en la implantació de tràfics marítics complementaris a la terminal ferroviària i a aquest efecte hi ha un acord per desenvolupar una àrea d’activitats logístiques (ZAL) d’aproximadament 30 hectàrees.

Centre de serveis per a França

El servei del Port de Barcelona al mercat marítim de França va més enllà de les implantacions a Tolosa i Perpinyà i les projectades en un futur a Lió i nord de França. Durant l’any 2008 es van crear diversos serveis especialitzats per a clients francesos que han estat agrupats sota la denominació Centre de Serveis per a França.

Per reforçar el servei de les terminals de tmT i Perpinyà a França, però també de les de Saragossa i Madrid a Espanya, el Port ofereix l’acompanyament personalitzat i gratuït de les operacions físiques i documentals del passatge portuari; el suport de consultors especialitzats en logística i transport –facilitadors– que proporcionen un consell personalitzat i gratuït en el desenvolupament de cadenes logístiques eficients a través del Port, i un equip dedicat al desenvolupament de serveis ferroviaris amb una atenció especial al mercat de França.

S’han obert nous canals de comunicació adaptats al mercat francès: un número verd gratuït **0 800 800 160**, una adreça de correu electrònic (infofrance@apb.es), una *newsletter* mensual exclusiva per a França i els serveis web en francès del Port de Barcelona: www.barcelone-port.fr.

A part de les iniciatives esmentades, el significatiu trànsit de fluxos de mercaderies amb origen o destí França que ha passat pel Port de Barcelona ha estat possible gràcies als esforços de molts operadors de la Comunitat Portuària; a l’harmonització de procediments duaners de la Unió Europea, que fan innecessari recórrer a la figura del representant



fiscal, i, sobretot, a l’obertura del transport terrestre de contenidors, que permet que tots els transportistes puguin retirar o lliurar contenidors al Port.

Ports secs a Madrid

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

El **port sec d’Azuqueca de Henares** opera la terminal ferroviària i disposa de *depot* de contenidors, un magatzem per al despatx duaner i un magatzem amb entrada de via per a operacions ferroviàries interiors. Fa, també, operacions de consolidació i desconsolidació de contenidors.

El Port de Barcelona participa en aquesta terminal a través de les accions que hi té CILSA i amb la presència d’un representant de l’APB en el Consell d’Administració. Pel que fa al servei, iniciat el 2006, els trens amb el Port de Barcelona porten majoritàriament contenidors per a receptors situats al corredor de l’Henares. Aquest tràfic va suposar el 2008 un total de 19.488 TEU (+8%), segons les darreres dades disponibles.

El **port sec Madrid Coslada** té com a objecte contribuir al creixement dels tràfics dels ports d’interès general participants en el projecte –com el Port de Barcelona– mitjançant el desenvolupament d’iniciatives logístiques i la provisió d’espais infraestructurals intermodals que fomentin el transport ferroviari entre aquests ports i l’àrea metropolitana de Madrid. Amb el Port de Barcelona el tràfic durant el 2008 va ser de 3.352 TEU (+27%), del total de 53.245 TEU (+1%) registrat pel port sec.



Centre intermodal de mercaderies a l'Empordà

A Catalunya, el Port de Barcelona col·labora amb l'empresa pública CIMALSA per promoure el que esdevindrà un important nucli d'activitat logística intermodal a Catalunya i a la península. Es tracta del conjunt format per la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà i l'actual terminal de Vilamallà, ambdues situades al costat del centre d'emmagatzematge i distribució LOGIS Empordà.

L'abril del 2008 els promotors i Renfe van signar un conveni per relançar l'activitat de la terminal ferroviària de Vilamallà i adequar-la al transport intermodal de contenidors –normals i frigorífics– de mercaderia general i de vehicles. Els promotors executaran les obres necessàries per valor d'1,4 milions d'euros i Renfe operarà la terminal per un període de 10 anys, amb una previsió de 10 trens setmanals (5 d'entrada i 5 de sortida).

El 2009 el Port de Barcelona i CIMALSA han constituït una societat per impulsar una nova gran terminal intermodal amb accés als dos amplex de via al Far de l'Empordà i situada davant la terminal de Vilamallà. La societat promotora s'encarrega del planejament urbanístic, infraestructural i operatiu, així com de l'anàlisi de la viabilitat de la iniciativa.

Nou servei ferroviari Barcelyon Express

Quant als corredors multimodals de transport –que inclouen tant les infraestructures com els serveis de suport– l'APB ha centrat les seves actuacions en l'àmbit ferroviari. D'una banda, per assegurar l'organització i la

promoció dels serveis ferroviaris al *hinterland* del sud de França i, d'una altra, per millorar les infraestructures, l'explotació i la lliure competència del corredor ferroviari mediterrani.

El 3 de febrer del 2009 va entrar en funcionament una oferta ferroviària específica per al corredor Barcelona–Lió en virtut del conveni signat amb Renfe Operadora i Naviland Cargo. L'APB ha participat com a promotora de negoci i facilitadora de la creació d'aquest nou servei ferroviari, que enllaça el Port de Barcelona amb les principals ciutats i regions de França generadores de comerç exterior. El servei, que s'anomena Barcelyon Express i compta amb dues sortides setmanals, connecta les dues terminals de contenidors del Port de Barcelona (TCB i TerCat) amb la terminal ferroviària de Naviland Cargo a Vénissieux, a Lió, al centre d'un dels principals nodes logístics de França.

Frecuencia del servicio			
	Salida	Entrada	Salida
Barcelona	14:00	06:00	14:00
Lyon	14:00	06:00	14:00
Barcelona	14:00	06:00	14:00



FERRMED

L'APB és membre actiu de l'associació FERRMED, que té com a objectiu la promoció de l'eix ferroviari europeu per a mercaderies Mediterrani occidental–Roine–Rin–Escandinàvia, entre Algesires i Estocolm. En aquest exercici l'activitat de FERRMED s'ha centrat a acabar un estudi tècnic, socioeconòmic i d'oferta-demanda que té per finalitat proposar les inversions més urgents a la xarxa ferroviària de l'eix i que sigui declarat per la Comissió Europea com a projecte prioritari a la revisió de la xarxa transeuropea de transports (TEN-T) prevista per al 2010.

Zona logística a Tanger Med

L'expansió del *hinterland* del Port també preveu incrementar la seva presència a la ribera sud del Mediterrani. El 4 d'abril del 2008 es va signar amb el port de Tanger Med un acord de col·laboració per potenciar les relacions entre els dos ports i pel qual s'establia que el Port de Barcelona havia de desenvolupar una zona logística al port marroquí, que donés servei als operadors entre Espanya i Marroc que utilitzen aquests ports. El Port de Barcelona explotarà una àrea de deu hectàrees dedicada a la logística, repartida en cinc hectàrees a la Zona Franca Logística i cinc hectàrees a la zona del port sec de Tanger Med.

L'enfocament estratègic del port en xarxa és la resposta de l'APB per afrontar les exigències de mercat i avançar cap a l'objectiu estratègic de convertir el Port de Barcelona en un gran centre de distribució, concentració i logística de càrregues del Mediterrani. Aquest objectiu implica assegurar els serveis de transport i logística al port i fora de la zona portuària

establint aliances amb altres operadors externs, amb la finalitat d'atendre les necessitats d'una producció i una distribució cada cop més globalitzades.

FORELAND

Els mercats exteriors són també un element important per al desenvolupament de la xarxa del Port de Barcelona. Durant el 2009 les actuacions als mercats estratègics del *foreland* s'han concentrat especialment en el Mediterrani i l'Extrem Orient, amb l'objectiu d'enfortir la xarxa portuària en aquestes zones.

Formació i col·laboració

La formació en gestió portuària oferta pel Port de Barcelona s'ha mantingut com un element important per enfortir les relacions amb col·lectius estratègics del *hinterland* i el *foreland*, especialment al Mediterrani, a més de trobar possibles vies de col·laboració amb aquests.

Un any més s'ha dut a terme el curs dirigit a estudiants de comerç i transport internacional de l'Acadèmia Àrab de Ciència i Tecnologia d'Alexandria (Egipte), provinents de països àrabs i africans, que s'ofereix des del 1997. L'edició d'aquest mes de juny ha comptat amb la participació de 30 estudiants i 5 professors de països com Egipte, Etiòpia, Kenya, Sudan, Tanzània i Uganda.

Entre les accions formatives destaquen també les organitzades amb el port de Béjaïa (Algèria) que s'emmarquen dins el projecte MEDA MOS, subvencionat per la Comissió Europea. La col·laboració s'ha traduït en un curs de planificació estratègica celebrat el

maig a la localitat algeriana; un curs sobre plataformes tecnològiques i Portic, dut a terme l'octubre, a Barcelona, i la participació de membres de l'autoritat portuària de Béjaïa a un curs de formació en *short sea shipping* organitzat per l'Escola Europea de Short Sea Shipping. En el marc del mateix projecte, el Port de Barcelona ha assessorat el de Béjaïa en el desenvolupament de plataformes logístiques interiors.

Al llarg de l'exercici el Port de Barcelona ha continuat patrocinant la càtedra de logística de la China Europe International Business School (CEIBS), fruit del conveni de col·laboració vigent entre ambdues entitats. La CEIBS, localitzada a Xangai, està considerada com la primera escola de negocis d'Àsia i la vuitena del món (classificació *Financial Times*, 2009). El principal objectiu de la presència del Port de Barcelona a CEIBS és aprofundir els coneixements sobre el mercat xinès, prioritari, a través de treballs de recerca relacionats amb la gestió i el funcionament i les pràctiques d'innovació de la cadena de subministrament en els fluxos de comerç entre Àsia i Europa.

Fruit del conveni signat el 2008 amb la CIFA (Chinese International Forwarders Association) i la xarxa WCA (World Cargo Alliance) Family, el Port de Barcelona ha patrocinat i participat activament en la principal trobada anual de transitaris xinesos, celebrada a Hong Kong al mes de juny. El conveni, que estableix una col·laboració de 5 anys, ha afavorit l'organització d'una conferència addicional a Barcelona, el 2010, per tal de promoure l'ús del seu port i fomentar els negocis entre transitaris de tot el món.

Presència a organitzacions

L'estratègia de posicionament estratègic del Port de Barcelona es reforça a través de la presència activa en organitzacions internacionals de l'àmbit portuari i del comerç internacional.

El 2009 el Port de Barcelona ha assumit la vicepresidència de l'Organització Internacional de Ports (IAPH—International Association of Ports and Harbors), que està previst que mantingui durant 5 anys per, a continuació, assumir la presidència durant 2 anys. Dins l'IAPH el Port també ostenta la vicepresidència del Comitè de Facilitació del Comerç (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).

El Port també participa en nom de l'IAPH a l'Organització Mundial de Duanes (World Customs Organisation) i manté una presència activa en el Centre de Nacions Unides per a la Facilitació del Comerç i el Comerç Electrònic

(UN/CEFACT—United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) com a representant del Port de Barcelona i de l'IAPH.

Pel que fa a l'àmbit europeu, el Port de Barcelona ha mantingut durant aquest exercici la presidència del Comitè d'Intermodalitat i Logística de l'Organització Europea de Ports (ESPO—European Sea Ports Organisation) assumida el 2008. Aquesta organització actua com a *lobby* d'influència dels ports europeus en les decisions sobre temes marítims i portuaris de la Comissió Europea.

DIRECCIÓ DE DESENVOLUPAMENT DE NEGOCI

La Direcció de Desenvolupament de Negoci (DDN) amplia i millora continuament els seus serveis d'informació, formació, difusió i promoció, amb els quals es canalitza la tasca de suport al client i a l'usuari del Port de Barcelona.

Punt d'informació

El Servei d'Atenció al Client (SAC) de la DDN ofereix als usuaris un punt d'informació sobre el funcionament de la logística, el transport de passatgers i de mercaderies, les infraestructures, els circuits documentals i els processos físics a la Comunitat Portuària de Barcelona. Els canals utilitzats són:



- **Telèfon línia oberta:** 902 22 28 58.

Atenció telefònica de dilluns a dijous, de 9.00 a 17.00 hores i divendres, de 8.00 a 15.00 hores.

- **Correu electrònic:** sac@portdebarcelona.es

Aquest any el SAC ha atès i ha donat resposta a 1.300 trucades telefòniques i més de 400 missatges electrònics.

- **Web:** www.portdebarcelona.es

La pàgina web del Port de Barcelona ha renovat durant l'any 2009 bona part dels seus continguts, especialment els directoris d'empreses que formen part de la Comunitat Portuària. Els continguts més sol·licitats, en el total de 246.211 visites a la web registrades en aquest exercici, es refereixen a la previsió de creuers, les terminals del Port i les licitacions que gestiona l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB).

- **Guies d'usuari del Port de Barcelona**

Dins la línia estratègica d'elaborar guies electròniques dedicades a tràfics específics, enguany s'ha publicat la *Guia d'usuari de serveis per al transport de mercaderies perilloses en agrupatge marítim del Port de Barcelona*.

La guia exposa els procediments necessaris per a l'operativa d'aquest tipus de càrrega en règim d'agrupatge marítim de les empreses de consolidadors –transitaris i NVOCC–, amb informació sobre els seus representants en els països d'origen i destí, les seves

certificacions de qualitat, les instal·lacions, les assegurances, els serveis, la periodicitat, el temps de trànsit, i les persones de contacte.

- **Butlletí CCLink.** La publicació electrònica, eina d'informació dirigida als integrants del Cercle de Carregadors i altres usuaris portuaris, ha tractat en les seves quatre edicions trimestrals temes com ara: el programa europeu Meda Mos, la figura de l'operador econòmic autoritzat, la xarxa Cylog i la missió comercial del Port de Barcelona a Egipte, entre d'altres.

Atenció i gestió de consultes i reclamacions

Durant aquest exercici el SAC ha atès un total de 115 reclamacions i 230 consultes de clients i usuaris en relació amb el pas de les mercaderies pel Port de Barcelona. En total s'han comptabilitzat 345 registres, que contribuiran a millorar el servei i a fer-lo més conegut.

De les 230 consultes realitzades, un 79% ha vingut dels propietaris de la mercaderia. Pràcticament la meitat han estat sol·licituds d'informació general del Port (horaris, magatzems, serveis regulars, ubicacions de les terminals...) i 60 han tractat sobre conceptes tarifaris.

Pel que fa a les reclamacions, un 72% han estat reportades pels clients finals i un 24%, per membres de la Comunitat Logística Portuària. Majoritàriament s'han referit a la integritat de la mercaderia (42 registres) i la inspecció (28).

Programa PICASO: observatori de costos

El Programa d'Informació de Costos Associats als Serveis i Operacions (PICASO) s'ha aplicat aquest any 2009 a les anàlisis de més de 10 factures portuàries que els clients finals han sol·licitat en les seves reclamacions. El programa permet tenir la informació suficient per comprendre els costos que genera el pas de la mercaderia pel Port de Barcelona.

Cercle de Carregadors

La Direcció de Desenvolupament de Negoci ha distingit enguany, en el marc del Cercle de Carregadors, les cadenes logístiques constituïdes per les següents empreses i serveis:





**Torraspapel, SA – Asta Logistik, SL –
Damex, SA – Hamburg Sud Iberia.**

Premiada per la seva logística altament avançada que minimitza els retorns en buit i treballa constantment per la innovació i la minimització de costos. Torraspapel fa la major part de les operacions d'exportació via marítima pel Port de Barcelona.

**Pionner France – Balguerie – Hapag
Lloyd AG – Laren 2000, SL.**

Pionner Toulouse ha triat aquest any el Port de Barcelona, per primer cop i entre d'altres alternatives europees, per a les seves importacions de brots de blat des dels Estats Units amb destinació França.

**John Deere Ibérica – DHL Global
Forwarding – Hanjin Spain, SA.**

Líder en la venda d'equips de maquinària agrícola a Espanya i Portugal, John Deere Ibérica SA ha optat pel Port de Barcelona per realitzar gran part de les seves exportacions a les filials d'Alemanya, França, Brasil, Argentina i Mèxic.

Activitats formatives

Pla ForMar

En el decurs de l'any 2009 s'han realitzat 10 accions formatives amb un total de 439 assistents, dels quals un 66% han estat importadors i exportadors, el 30%, empreses de la Comunitat Portuària i un 4%, d'altres (administracions no vinculades amb el negoci portuari, centres de formació, etc.).

S'han ofert cursos específics habituals sobre processos duaners (tercers països, trànsits i àrees exemptes...), transport de mercaderies

perilloses, assegurances en el transport i logística marítima.

A demanda dels clients portuaris s'han desenvolupat, a més, dos seminaris nous: un sobre taxes i tarifes, que ha comptat amb 85 assistents; i un sobre l'operador econòmic autoritzat, que ha definit i explicat a una audiència de 100 persones els criteris per poder arribar a obtenir aquesta qualificació.

A part de les accions principals del pla de formació, també s'han dut a terme tres jornades informatives sobre logística marítima, adreçades als inspectors dels serveis d'inspecció a la frontera. L'objectiu primordial d'aquestes jornades és apropar el negoci del transport marítim a aquests professionals.

Escola Europea de Short Sea Shipping

L'Escola Europea de Short Sea Shipping s'ha beneficiat aquest any d'una subvenció de la Comissió Europea per al nou projecte formatiu denominat Green Logistics Action & Deployment (GLAD), que inclou el mòdul marítim MOST (Motorways of the Sea Training) i el mòdul ferroviari SURCO (Simple Use of Railway Connections).

El MOST amplia la temàtica dels cursos-taller realitzats fins ara per l'Escola Europea de Short Sea Shipping (Gloss, Avtoritas i Numina) i introdueix tres nous aspectes: la comoditat, els aspectes mediambientals i els costos externs al Port. D'altra banda, SURCO és un curs que pretén potenciar el coneixement i l'ús de la intermodalitat marítimoferroviària i la logística sostenible.

S'han dut a terme 12 cursos MOST (Gloss, Avtoritas, Numina) i 2 cursos SURCO, amb un total de 690 assistents.

Proatrans

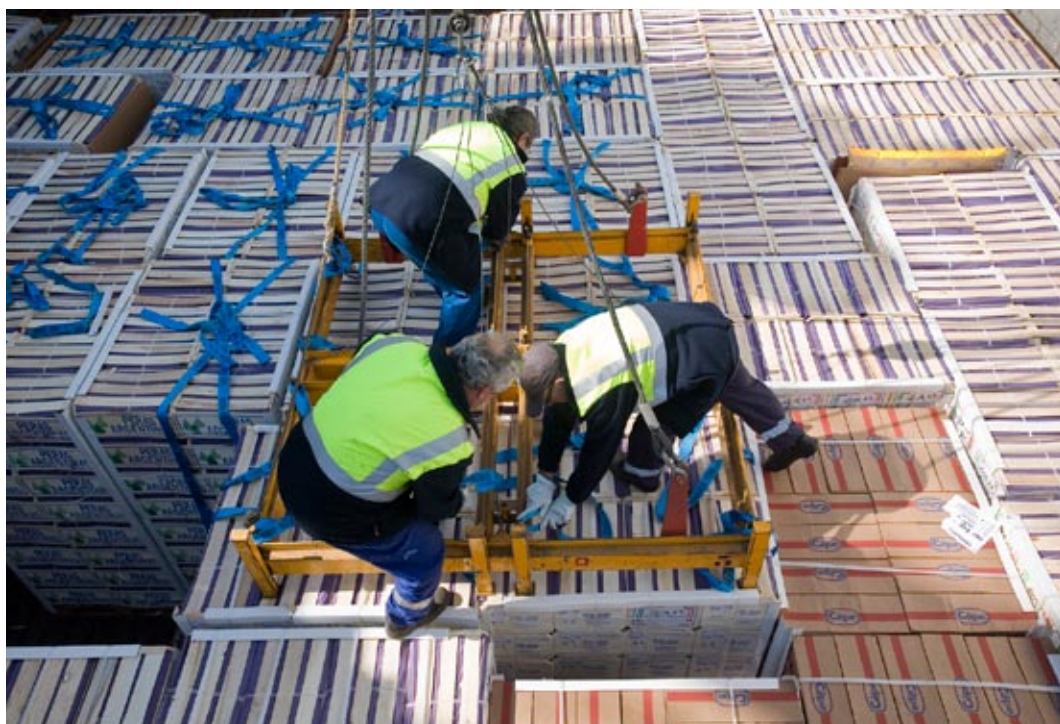
Durant aquest exercici s'ha continuat desenvolupant el projecte Proatrans (Pla de regulació i ordenació d'accés al transport terrestre vinculat al Port de Barcelona) en el marc del Fòrum del Transport Terrestre. Per acomplir la seva missió d'organitzar i coordinar l'actuació de la Comunitat Portuària vinculada a aquesta activitat, Proatrans s'ha marcat el 2009 els següents objectius:

- La seguretat explícita en totes les xarxes i els serveis del transport de mercaderies per carretera.
- La qualitat, com a compromís per millorar la satisfacció de les necessitats de tots els sectors de l'economia relacionats amb el transport.
- La protecció de l'entorn natural en què es desenvolupa l'operativa.
- La integració del sector del transport per carretera dins la visió general del sector del transport.

Les accions dutes a terme per assolir aquests objectius han estat:

- Actualització del Pla de qualitat del Port de Barcelona.
- Establiment dels requisits per a l'homologació dels equips telemàtics en cabina.
- Innovacions en els equips Transportic.
- Presentació de dos nous programes de formació: L'estructura del sector del transport: aspectes jurídics, i Serveis de transport: aspectes formals i règim sancionador.

- Elaboració d'informes bimensuals de variació de preus del combustible d'acord amb les informacions publicades pel Ministeri de Foment.
- Formació Proatrans: durant l'any 2009 s'han desenvolupat 4 cursos dirigits a conductors de vehicles portacontenidors, que han comptat amb la presència de 204 alumnes. Adreçats majoritàriament a nous professionals del sector del transport terrestre del Port de Barcelona, aquests cursos permeten adquirir coneixements en matèria de riscos laborals específics de les terminals de contenidors i sobre les transmissions d'equips telemàtics en cabina, a banda de tractar la dimensió actual del transport terrestre i la seva correlació amb l'ampliació del Port.
- Potenciació dels cursos de conducció ecològica.
- Publicació dels butlletins semestral *Proatrans*, que informen els conductors sobre totes les accions relacionades amb el transport terrestre de contenidors al Port de Barcelona.



Empreses participades

CENTRE INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

Centre Intermodal de Logística S.A. (CILSA), societat que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona (ZAL) s'ha presentat en ple procés d'expansió i consolidació durant l'any 2009. En la segona fase de desenvolupament de 143 hectàrees al Prat del Llobregat, la **ZAL Prat**, ja s'hi han instal·lat 35 empreses; de manera que a finals de l'exercici 2009 un 75% del territori estava comercialitzat i la resta, en negociació. L'acabament de la segona fase de la ZAL segurament coincidirà amb la posada en marxa de la nova terminal de contenidors del Port de Barcelona.

Barcelona –principal centre de producció, consum i transport del sud d'Europa– compta amb una important oferta de concentració, distribució i logística de càrregues, fet que el converteix en *hub* logístic prioritari de la Mediterrània. Conscient d'això, el Port de Barcelona crea una xarxa de plataformes i terminals marítimes interiors, connectades amb tots els modes de transport, en la qual les ZAL Barcelona i Prat tenen un paper protagonista.

La ubicació de la **ZAL Barcelona** és estratègica i permet distribuir la mercaderia eficaçment cap als mercats de la Península Ibèrica, el sud de França, Itàlia i el nord d'Àfrica. La seva oferta immobiliària flexible i de qualitat ha atret les millors empreses transitàries, logístiques i relacionades amb el comerç exterior, tant nacionals com internacionals. Un mínim del 30% de volum de tràfic d'aquestes empreses ha de ser marítim, per poder contribuir a la missió de la ZAL d'ajudar a créixer el Port de Barcelona per tal d'esdevenir el primer *hub* logístic euromediterrani.

Per a un port especialitzat en mercaderia d'alt valor (principalment càrrega general i contenidors), és fonamental comptar amb instal·lacions que aportin serveis de valor afegit a la càrrega. Això explica l'ampliació de la ZAL. Amb la culminació del projecte d'expansió al Prat, el Port de Barcelona haurà generat l'espai i les condicions per poder situar-se entre els cinc primers d'Europa, a més de consolidar-se com la gran porta d'entrada de les mercaderies asiàtiques al sud del continent.

CILSA busca sempre generar sinergies entre els diferents operadors i aconseguir economies d'escala amb la gestió de diversos serveis comuns. Per aquest motiu genera paquets de serveis que, directament i indirectament s'adaptin a les necessitats dels seus tres tipus de clients: les empreses i la seva activitat logística, les persones que hi treballen, i el



transport i la mobilitat. Així, la ZAL ofereix des de vigilància les 24 hores i tecnologia d'informació (TIC) de darrera generació, a la guarderia Simphonie, una zona esportiva o un edifici d'oficines –el Service Center– amb galeria comercial, centre de formació i reunions, auditori, gimnàs, restaurants i una llarga llista de serveis complementaris.

Els projectes que CILSA desenvolupa s'emmarquen en la responsabilitat social corporativa (RSC) i es fonamenten en la sostenibilitat, uns criteris que s'apliquen a la ZAL des dels seus inicis, l'any 1992, quan el concepte encara no era gaire conegut. CILSA va ser conscient ja des d'aleshores que aquestes pràctiques donarien resultats favorables, no només en l'àmbit mediambiental, sinó també empresarial i social.

L'arrancada de la xarxa logística internacional del Port de Barcelona es farà efectiva a la **ZAL Toulouse** amb la instal·lació de l'empresa Pierre Fabre Dermo-Cosmétique, durant el primer trimestre del 2010. Durant 9 anys, l'empresa ocuparà 9.000 m² de magatzem en els quals situarà el seu centre logístic de distribució de *merchandising*, emmagatzematge i preparació de comandes.

La ZAL Toulouse ofereix un gran atractiu gràcies als seus serveis, ubicació i connectivitat. Està situada a la terminal marítima de Toulouse (tmT), i és una plataforma logística i de serveis, l'objectiu de la qual és facilitar el comerç marítim internacional als importadors i exportadors de la regió Midi-Pyrénées i la seva àrea d'influència.

ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Consultoria

Com a resultat de les accions que ILI Logística Internacional ha anat desenvolupant en els darrers dos anys a Algèria, s'ha pogut concretar el 2009 un primer projecte, en el qual l'ILI ha treballat en qualitat d'expert de la Comissió Europea per dur a terme un estudi de prefactibilitat d'un port sec i d'una zona logística al *hinterland* del port de Bugia.

Aquest port sec, a més, pot facilitar la penetració de mercaderies provinents d'Europa a través del Port de Barcelona cap a les zones de l'est d'Algèria i, en menor mesura, en sentit contrari, ja que aquest país és actualment escassament exportador, a excepció dels productes derivats del petroli.

En el mateix àmbit del Magrib i com a expert de la Comissió Europea, l'ILI ha assessorat l'Oficina de la Marina Mercant i dels Ports (OMMP) de Tunis a definir i concretar les condicions de participació que



permetin atraure una empresa experta en el desenvolupament i la gestió de zones logístiques i que tinguin interès a invertir al país. Així, l'ILI ha definit els aspectes estratègics que cal incloure en el plec de condicions i ha desenvolupat un esquema complet que s'haurà de sotmetre a l'anàlisi jurídic de l'OMMP i del Ministeri de Transports. Durant la seva tasca d'assessorament en aquesta matèria, l'ILI ha tingut l'oportunitat de conèixer els principals projectes d'infraestructura logística que aquest país preveu emprendre, i als quals l'ILI ha ofert la seva col·laboració per tal de contribuir a una conceptualització òptima i facilitar-ne la materialització.

L'entitat també ha continuat contribuint en projectes logístics a Colòmbia i Perú, així com desenvolupant actuacions en àrees més properes. En aquest sentit, ha conclòs un estudi d'anàlisi de millora de l'operativa terrestre al Port de Barcelona, a fi d'aportar un diagnòstic dels principals colls d'ampolla en aquesta activitat i definir pautes que permetin la descongestió de les infraestructures d'accés al Port.

A més, ha participat en la posada en marxa del projecte Anella Logística, que està previst finalitzar l'any 2010, i l'objectiu del qual és proveir una xarxa electrònica d'alta velocitat que connecti els diferents nodes d'activitat logística de Catalunya, que possibiliti la prestació de serveis que requereixen grans prestacions d'amplada de banda i a un cost reduït. A fi de concretar i fer més operatiu aquest projecte, els seus artífexs han planificat una prova pilot o model reduït de la infraestructura de telecomunicacions i serveis per poder avaluar-ne la viabilitat, idoneïtat i oportunitat.

Formació

Des dels seus inicis, l'ILI ha format més de 2.000 professionals. Enguany, un total de 254 alumnes ha participat en els diferents programes presencials formatius de l'entitat. A Espanya aquests inclouen els mòduls de postgrau en Gestió Logística i Transport Internacional, organitzats amb l'Escola de Negocis CEU i l'Institut Balmes (Girona), a més de programes de formació amb diferents cambres de comerç locals i de Barcelona, i els cursos subvencionats per la Generalitat de Catalunya.

D'altra banda, en col·laboració amb l'Escola de Negocis CEU i la Universitat Anáhuac del Sur, a Mèxic, s'ha impartit una edició més del Màster en Logística i Negocis Internacionals.

Quant a la formació *on line*, desenvolupada amb ECA Formación, Fundación Asturiana de Logística y EMI Manresa, s'ha tornat a oferir un màster en logística internacional.

FUNDACIÓ CARES

El 2009 s'ha celebrat el desè aniversari de la Fundació Cares (Centres d'Alt Rendiment Empresarial i Social), una entitat creada per a la inserció laboral de col·lectius discapacitats i en risc d'exclusió, a través de la realització d'operacions de suport logístic i productiu per a d'altres empreses.

La fundació –que té com a patrons CILSA, CTC-BPO, ADES, Prosegur i Concatel– compta a finals de l'exercici amb 195 llocs de treball, un 7% més que l'any anterior, i 49 a l'empresa d'inserció Codec, que depèn de l'entitat. El personal amb discapacitat que treballa a Cares està format per un 52% d'afectats per retard mental, un 15% per malaltia mental, un 26% amb discapacitat física i un 7% amb discapacitat sensorial.

Els nous projectes iniciats aquest any s'han centrat en la gestió de *picking* en magatzems a temperatura controlada. Les activitats predominants a Cares han estat de suport logístic, com és ara emmagatzematge, manipulacions per a embalatge, i logística inversa; i de suport productiu, com ara acoblament.

Amb els treballs desenvolupats en els 58.500 m² d'instal·lacions gestionades –18.200 m² a la ZAL Barcelona i a la ZAL Prat–, la Fundació Cares i Codec han obtingut en conjunt uns ingressos totals de 7.376 milions d'euros, que suposen un increment del 5,3% i un excedent positiu a ambdues entitats, segons les dades provisionals pendents de tancament. A més, la tasca de Cares ha aconseguit aquest any el Premi a l'Excel·lència Logística, que atorga la Fundació ICIL.

Pel que fa a la promoció, destaca la presència de l'entitat al Saló Internacional de la Logística de Barcelona (SIL), juntament amb l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) i CILSA; l'elaboració d'un nou vídeo comercial, i els dos actes de celebració al Service Center de la ZAL amb motiu del desè aniversari de la constitució de Cares, un per als clients i un altre per als treballadors de la fundació. A més, Cares ha signat un acord de col·laboració amb la Fundació FC Barcelona i la Fundació Logística Justa.

L'entitat ha seguit molt activa quant a accions socials, entre les quals destaquen les xerrades als pares sobre trastorns de conducta, l'edició de la revista interna trimestral, i la participació en el desenvolupament de la Fundació Logística Justa i el patronat de FUSEAT (Fundació Privada Serveis d'Atenció Tutelar). Un dels esdeveniments socials excepcional d'enguany ha estat l'assistència de treballadors de la fundació a un concert especial del grup U2, convidats per Special Olímpics.

En l'aspecte esportiu el dinamisme de la fundació també es manté vigent. L'equip de futbol sala del Club Esportiu Cares ha continuat participant a la segona divisió de la Lliga Catalana i ha pujat al grup 2 de l'Acèll (Federació Catalana d'Esports per a Disminuïts Psíquics), mentre que, d'altra banda, s'ha creat un equip de petanca que juga a la primera divisió de l'Acèll.

En aquest exercici s'han dut a terme, també, actuacions de formació dirigides a comandaments de gestió i de riscos laborals; per a operaris s'han realitzat cursos de manipulador d'aliments, de prevenció de riscos per als serveis actius i per als nous, i cursos de porta palets elèctric.



FUNDACIÓ LOGÍSTICA JUSTA

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

El patronat de la fundació —que manté un conveni de col·laboració amb el Port de Barcelona des dels seus inicis— està format per l'associació Global Humanitaria, Fundació Cares, CTC Ingeniería dedicada, ADES (Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social), Fundació Seur i Fundació SEMG Solidària. A més de les tasques conjuntes amb els patrons, durant aquest exercici Logística Justa ha signat acords de col·laboració amb altres entitats, entre elles Bombers Units Sense Fronteres (BUSF), per donar suport logístic als seus enviaments.

Cooperació internacional

A continuació es detallen les principals actuacions de cooperació que Logística Justa ha dut a terme amb els seus socis durant el 2009:

- Amb BUSF s'han fet arribar 2 camions a Nicaragua i 9 ambulàncies al Perú.
- Amb Àfrica Digna s'ha coordinat l'enviament d'ecògrafs a Kenya.
- Amb el Centre Cultural León, de la República Dominicana s'ha organitzat la importació d'una exposició d'àmbit social per a Casa Amèrica.
- Amb la FAPCI (Fundació d'Ajuda i Promoció

de les Cultures Indígenes) s'ha pogut remetre un contenidor a Callao, amb material didàctic i escolar.

- Amb la SEMG (Societat Espanyola de Medicina General) s'han remès 2 contenidors de material mèdic a Nicaragua.
- Amb la Fundació Seur han pogut arribar a Buenos Aires dos contenidors amb material didàctic.

Trading social

Tot seguint les pautes marcades des de la seva constitució, la Fundació Logística Justa continua incorporant nous proveïdors en les seves activitats de *trading* social, amb l'objectiu de donar possibilitats a nous grups artesanals dels països del sud perquè comercialitzin els seus productes als mercats occidentals, en condicions de mercat.

A més dels habituals (països com ara Colòmbia, Bangladesh, Bolívia, Nepal, Vietnam, Cambodja, etc.), aquest any les beneficiades són organitzacions del Perú i l'Equador que treballen des de fa molts anys en l'àmbit del comerç just i l'economia solidària. Entre les noves organitzacions que s'han incorporat figuren:

Fundació MCCH (productes naturals), a l'Equador, que comercialitza productes sota els principis de comerç just, mitjançant l'assistència tècnica als artesans, amb la finalitat de millorar la qualitat de vida de les persones amb recursos escassos.

CIAP (artesanía), al Perú. Treballa amb persones en risc d'exclusió social i realitza múltiples activitats per millorar les condicions de feina dels artesans, les seves famílies i comunitats.





Un fet destacable i diferencial per reforçar encara més la cadena de valor del comerç just és que Logística Justa fa totes les seves tasques de manipulació i *packaging* amb centres especials d'ocupació per a persones amb discapacitat. Així s'afavoreix la integració laboral d'aquestes persones i s'aconsegueix sensibilitzar les administracions públiques i privades sobre les possibilitats de desenvolupament dels col·lectius amb més dificultats.

Un cop més, i ja són tres anys consecutius, FLJ ha fet els mocadors solidaris de les festes de la Mercè, de Barcelona, (150.000 unitats) i de Badalona (55.000 unitats), treballant amb centres especials d'ocupació de persones amb discapacitat.

Consultoria

Aquesta activitat ja està molt assentada a la Fundació. Cada vegada hi ha més empreses i institucions, i no només de l'àmbit logístic portuari, que estan incorporant en les seves estratègies empresarials la responsabilitat social corporativa (RSC), des del convenciment que l'aplicació d'aquests criteris —sigui la compra ètica, el consum responsable, la millora de la sostenibilitat, etc.— formen part del creixement empresarial. El 2009, Logística Justa ha començat a col·laborar en aquesta línia amb GIS (Gestió i Serveis S.A.), entitat que gestiona entre d'altres el World Trade Center de Barcelona, a més d'ampliar els treballs amb les entitats amb les quals ja treballava. Per exemple, amb l'Autoritat Portuària de Barcelona i amb el conjunt de la Comunitat Portuària de Barcelona, amb les quals ha participat en el Saló Internacional de la Logística a Barcelona.

PORT 2000

El port ciutadà —que inclou el Port Vell i la nova bocana— ofereix enguany un nou espai per als barcelonins i visitants: les noves hectàrees generades gràcies a la construcció de la bocana Nord han propiciat la remodelació de la plaça del Mar i la creació del passeig del Mare Nostrum que connecta amb la resta de les platges de la ciutat. Aquests espais, gestionats per la Gerència Urbanística Port 2000, incorporen un hotel de cinc estrelles gran luxe, dissenyat per l'arquitecte Ricardo Bofill, i en el futur, un edifici per a oficines i espais de restauració i lleure.

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

En un any de recessió econòmica generalitzada el port ciutadà ha sortit endavant. No han decaïgut les activitats temporals en espais públics, i les empreses concessionàries instal·lades en aquest espai han superat les seves expectatives. Això es deu, probablement, a una ubicació geogràfica ideal dins la ciutat de Barcelona i una oferta permanent de serveis i temps lliure de qualitat. Aquesta es veu reforçada per les **activitats temporals i les actuacions promocionals** d'empreses privades i públiques, que cada cop més reconeixen aquest espai com un escenari privilegiat.

Algunes de les activitats que ha acollit el Port Vell durant el 2009 ja tenen la categoria de clàssiques; però també hi han tingut lloc un munt d'esdeveniments nous, com ara: el *village* de la cadena televisiva La Sexta, amb motiu del Campionat de Fórmula 1 al Circuit de Catalunya; les promocions de la Junta d'Extremadura i de la Costa Blanca— Alacant; la presentació oficial de la Lliga BBVA; el Periplo Marino Mariano de l'illa de Sardenya; la sortida del Rally Mongolia; les promocions de l'empresa GAES i de la companyia de creuers Pullmantur; el festival Toute la France; la retransmissió d'un programa de Thalassa França, en directe; la recuperació del Trofeu Internacional de Rem de Barcelona; la celebració d'una prova puntuable per al Campionat Mundial d'Escalada, i el Festival Odissea de música.

Quant als esdeveniments que ja són clàssics, i compten amb un públic fidel en aquests espais, destaquen: la Fira del Vi i el

Cava, el Circ Raluy, la Travessa Nedant del Port de Barcelona, les regates Zegna, Godó i La Ruta de la Sal, el trofeu Copa Nadal, l'arribada dels Reis Mags, les Havaneres, i les Festes de la Mercè i de la Barceloneta. Darrerament s'hi han incorporat la Festa de l'Aigua i la Festa del Consum Responsable.

En l'àmbit cultural, el Museu Marítim de Barcelona i el Museu d'Història de Catalunya han tingut una vegada més un paper protagonista, malgrat la difícil conjuntura econòmica. El Port de Barcelona, el Consorci de les Drassanes i el Consorci del Far han continuat unint esforços entorn una sèrie de projectes sobre les activitats relacionades amb el mar. Aquests projectes, vinculats amb plans pedagògics, tenen com a finalitat principal la difusió i la preservació dels valors del present i del passat de la cultura marítima, així com afavorir un nou plantejament de les relacions entre la societat civil i el món marítim.

Per tercer any consecutiu el Port de Barcelona ha regalat al visitant durant les Festes de la Mercè una sèrie d'activitats que ja es consoliden com a programa cultural: Visita el teu Port en Golondrina i el Joc del Port, les quals aporten un coneixement dinàmic i lúdic del Port; i, d'altra banda, la secció de ball del Port de Barcelona ha ofert maratons de *lindy* i altres balls.

El Port Vell planifica el futur amb el focus posat en més activitats innovadores i la reconversió i adaptació d'espais i concessions a noves necessitats. Al **moll de Pescadors**, per exemple, els canvis projectats impliquen una obertura a la ciutat, tant del negoci com de la cultura de l'àrea, fins ara tancada als visitants. Aquest plantejament generarà un nou dinamisme i suposarà un nou punt d'atracció i una regeneració de la zona, que posaran al dia i beneficiaran el sector pesquer i el barri de la Barceloneta.

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

WTC BARCELONA

L'any 2009 el World Trade Center (WTC) Barcelona ha celebrat el seu desè aniversari amb la satisfacció d'haver assolit el seu objectiu: ser referent en el mercat immobiliari i en el sector congressual de Barcelona i Catalunya.

WTC Barcelona ha tancat l'exercici 2009 amb un 96% d'ocupació dels 40.000 m² d'oficines de lloguer dels quals disposa. Un

cop finalitzat el trasllat de les oficines de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), des del Portal de la Pau i l'edifici Asta a diferents plantes de l'edifici Est del complex, l'operació més destacada de l'any ha estat l'ampliació del contracte amb l'empresa Agilent, que actualment ocupa 4.465 m². Un altre exemple de la confiança en el WTC Barcelona de les empreses que ja hi estan instal·lades és l'ampliació d'espais que han fet efectiva les firmes Favorit i Intercruises / Hotelbeds.

Durant aquest any també s'han produït noves incorporacions, entre les quals destaca l'obertura d'oficines de les companyies Red Bull i CHS, així com la instal·lació de tres nous negocis de serveis complementaris a la planta baixa: el quiosc Bapo, WTC Time, que ofereix formació d'idiomes i traducció, i Interactive, empresa de serveis informàtics.

Pel que fa al Centre de Congressos, al llarg del 2009 s'han celebrat 266 esdeveniments, amb una xifra total de gairebé 39.000 assistents. L'acte més rellevant que ha tingut lloc en aquestes instal·lacions ha estat la reunió del Consell de l'Agència Espacial Europea. A més, el WTC Barcelona ha acollit la setena edició del Simposi Ingram Micro i el vintè aniversari de l'Associació Europea de Cirurgians Plàstics. Moltes empreses han triat aquests espais per organitzar reunions o actes empresarials, com és el cas de Sony, Henke, Nissan, RENFE, Sanofi, Gallina Blanca i AN Group.

Les principals millores dutes a terme al centre de negocis durant aquest exercici han anat destinades a reduir els consums de recursos naturals (aigua i energia). Així, s'han instal·lat aixetes temporitzades a tots els punts de subministrament d'aigua del complex i s'ha controlat la il·luminació exterior gràcies a la incorporació d'un rellotge astronòmic en fase de proves. També s'ha millorat el sistema d'encesa de la il·luminació amb la instal·lació d'interruptors de presència.

FREQUÈNCIACIÓ PORT VELL 2009	
Club Natació Barcelona	8.274 socis
Museu d'Història de Catalunya	287.663 visitants
Museum Marítim	1.281.279 visites totals 386.858 a les exposicions
Marina Port Vell	1.327 vaixells amarrats de 6 m a 120 m
Club Natació Atlètic Barceloneta	12.000 socis
	752.000 accessos al recinte
Las Golondrinas	267.170 passatgers
Consorci El Far	42.290 usuaris
Imax Port Vell	350.699 espectadors
L'Aquàrium de Barcelona	1.461.271 visitants
Maremagnum	11.030.878 visitants





Evolució del tràfic

62 Granel
Contenidors

63 Vehicles

65 Passatgers

Evolució del tràfic

El Port de Barcelona ha tancat l'exercici 2009 amb un volum de tràfic total de quasi 43 milions de tones, inclosos pesca i avitualment, xifra que representa una contracció del 17% respecte de l'any anterior. Dels 41,8 milions de tones que corresponen estrictament a càrrega, més de 28 milions han estat de comerç internacional –importacions i exportacions–, que és el tipus de càrrega directament vinculada amb l'economia del país.

Així, el comerç del *hinterland* (zona d'influència) ha registrat un descens del 8%, molt més moderat que el del tràfic total, que inclou les mercaderies en trànsit; és a dir, aquelles que es descarreguen a les terminals del Port i es tornen a embarcar de nou cap a la seva destinació final.

L'informe estadístic del Port de Barcelona permet distingir dues tendències ben diferenciades al llarg de l'exercici: des del mes d'abril els tràfics han anat distanciant-se del punt d'inflexió del primer trimestre, quan es va produir la contracció més important. El segon semestre s'ha caracteritzat per una estabilització dels resultats i certa tònica de millora respecte a la primera meitat de l'any, la qual cosa permet deduir que el descens de tràfics ha tocat fons. Aquesta perspectiva es reforça pel repunt que s'ha produït en el tràfic total de mercaderies de desembre (+6,1%), el primer mes de l'any que s'ha saldat amb resultat positiu.

L'estabilització dels resultats ha estat motivada, en bona part, pel comportament positiu dels grànels, com es detalla més endavant. Per altra part, els contenidors i els



vehicles són els dos apartats de tràfic més afectats per l'impacte de la recessió del comerç internacional.

Granel

Durant l'any 2009 el tràfic de sòlids a granel ha experimentat un creixement de l'11,8% i ha assolit un total de 3.921.099 tones. A aquests resultats hi han contribuït l'evolució positiva dels cereals i farines, que amb 597.983 tones suposen un 10,3% més que l'any anterior, i del ciment i clínquer (+ 7,4%), que han totalitzat 705.123 tones.

Dins l'apartat de productes que no requereixen una instal·lació especial, destaquen els augments del 122,4% en el tràfic de ferralla, que ha assolit 570.072 tones, i del 248,6% en la sal comuna, que suma 92.319 tones.

Quant al tràfic de líquids a granel, aquest ha registrat un moviment total d'11.755.823 tones, la qual cosa suposa un decrement del tràfic del 2,9% respecte a l'any anterior. De tota manera, si s'exclouen les 528.933 tones corresponents al tràfic d'aigua de boca per a consum de la població de Barcelona, com a mesura excepcional de l'estiu del 2008, es pot dir que els líquids a granel en aquest exercici han augmentat un 1,6%.

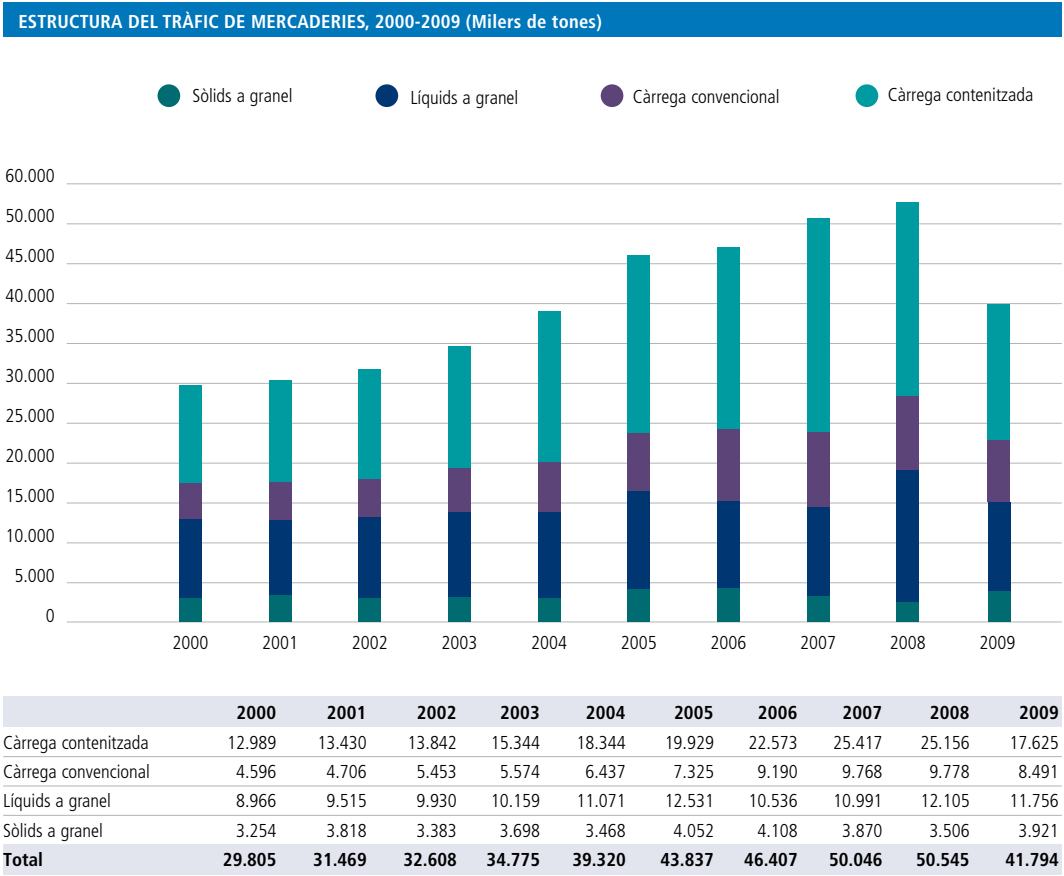
Els hidrocarburs representen la majoria d'aquest tipus de tràfic i amb 9.956.061 tones

es mantenen pràcticament en el mateix nivell que l'any anterior, gràcies a l'increment del gas i del gasoil. De la resta de líquids a granel, destaquen els creixements dels productes químics en un 6,4% i dels olis i greixos en un 15,3%.

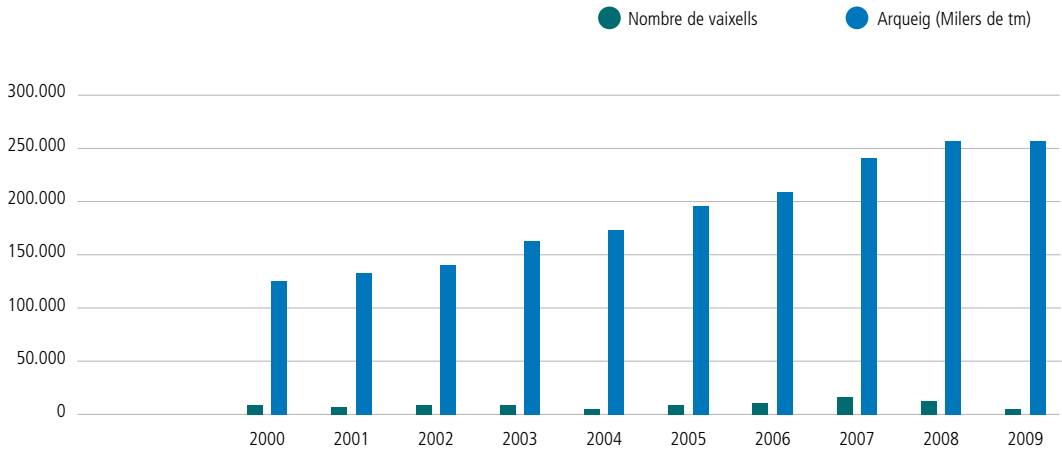
Contenidors

Amb un volum total d'1,8 milions de TEU (unitat de mesura equivalent a un contenidor de 20 peus), els contenidors manipulats pel Port de Barcelona el 2009 representen quasi un 30% menys que l'any anterior. Una anàlisi més detallada revela que les exportacions són les que millor han resistit la crisi, mentre que les importacions i el cabotatge han registrat reduccions més acusades. Tanmateix, han estat els contenidors en trànsit (-37%) els que han incidit de manera més importat en el resultat total de la càrrega contenitzada. Cal recordar que els fluxos de trànsit o transbordament estan més relacionats amb les reestructuracions dels serveis regulars que efectuen les navilieres (freqüents en temps de recessió) que amb l'evolució de l'economia de l'entorn.

Un aspecte positiu relacionat amb el tràfic de contenidors és l'increment que s'ha produït en el transport ferroviari. Durant l'any 2009 un total de 59.544 TEU han sortit o arribat al recinte portuari per ferrocarril, una xifra



EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE VAIXELLS, 2000-2008 (Milers de tones)



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

que suposa un augment del 13%. En aquest avanç de la quota ferroviària han contribuït les diverses línies ferroviàries que donen servei des del Port, com ara les que connecten amb Saragossa, Tarragona, Madrid, Burgos, Vitòria, o Lió, entre d'altres.

Per àrees geogràfiques, els dos mercats principals que han marcat el creixement de contenidors del Port durant els darrers anys, Àsia i Àfrica, es troben entre els que han registrat les reduccions de tràfic més moderades d'enguany. En el balanç anual

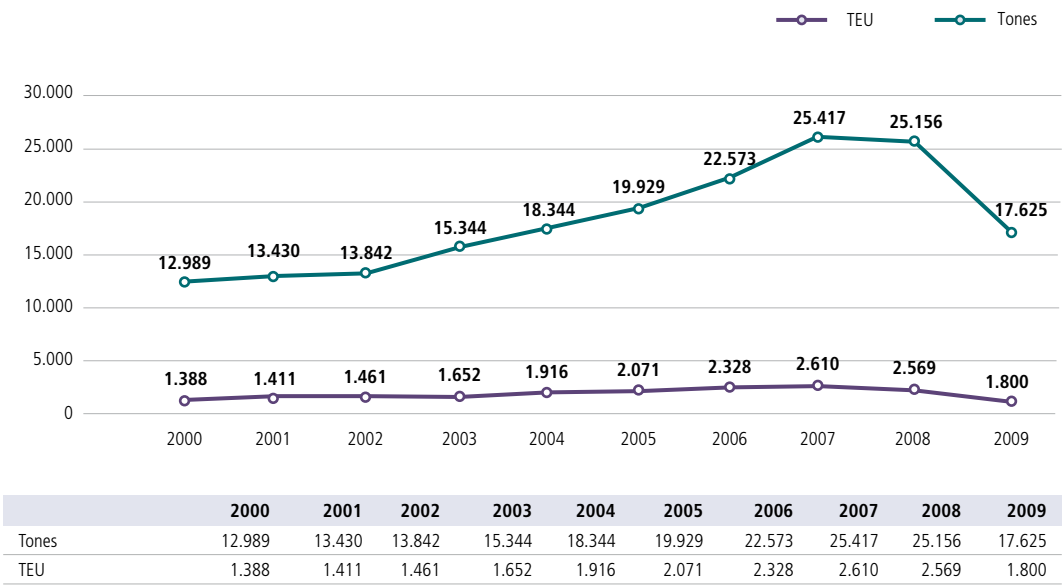
també destaquen els intercanvis del Port amb l'Orient Mitjà i l'Índia, ja que han experimentat lleugers increments en un entorn generalitzat de pèrdues de tràfic.

Vehicles

Les terminals especialitzades en tràfic de vehicles han manipulat 438.597 unitats, marca que representa un descens del 39% respecte a l'any anterior. Malgrat aquesta afectació,



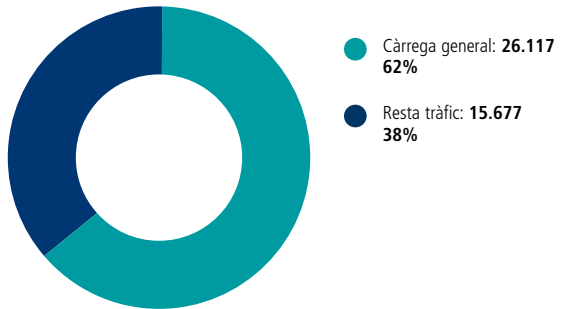
EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE CÀRREGA GENERAL CONTENITZADA, 2000-2009 (Milers)



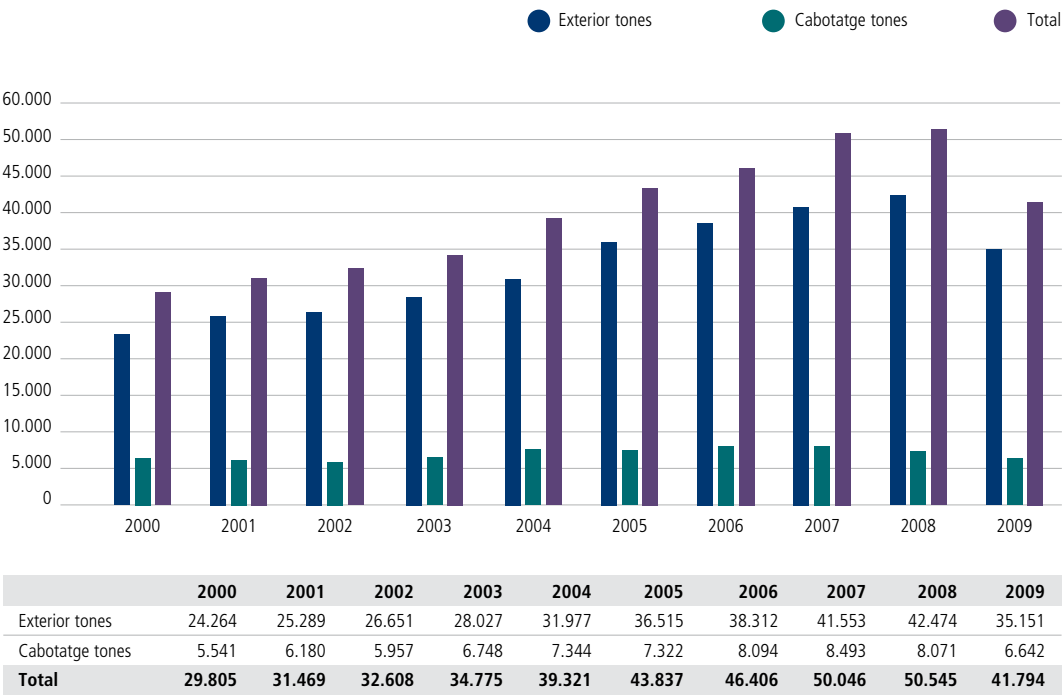
arran de la crisi econòmica mundial, cal destacar la forta recuperació registrada durant el segon semestre i molt especialment durant els dos darrers mesos de l'any, amb creixements del 15%. El mes en què s'han mogut més vehicles ha estat novembre, amb 52.278 unitats.

Gairebé el 85% del volum total manipulat correspon al tràfic exterior, que ha mogut 372.832 vehicles. Pel que fa al tipus d'operació d'aquest tràfic exterior, s'han carregat un total de 201.638 unitats, se n'han descarregat 94.353 i 76.841 unitats han estat en trànsit.

PARTICIPACIÓ DE LA CÀRREGA GENERAL EN EL TRÀFIC TOTAL 2009 (Milers de tones)



EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC DE MERCADERIES PER TIPUS DE NAVEGACIÓ, 2000-2009 (Milers de tones)





Passatgers

El nombre de passatgers de ferris de línia regular al Port de Barcelona ha experimentat enguany un descens de gairebé el 9%, motivat per l'evolució negativa del cabotatge nacional, que ha caigut prop del 20%. En canvi, el bon comportament del cabotatge comunitari i extracomunitari (+10%) i dels creuers ha pogut compensar i ha contribuït a tancar l'exercici amb una xifra total estable de 3,2 milions de passatgers (-0,75%) al Port de Barcelona.

Pel que fa al tràfic de creuers, un any més s'han batut rècords. Un total de 2.151.465 creueristes han passat el 2009 pel Port de Barcelona, xifra que representa un 3,7% més que l'any anterior. Més del 54% d'aquests ha iniciat i acabat el seu creuer a Barcelona, fet que demostra la consolidació de la ciutat com a port base d'aquesta indústria. Les estadístiques, a més, revaliden el Port de Barcelona com a líder europeu en el tràfic de creuers i li fan guanyar posicions a nivell mundial, on és ja el cinquè en nombre de passatgers totals i ocupa el quart lloc com a port base.

Durant aquest exercici diverses companyies de creuers han pres la decisió de deixar els seus vaixells operant al Mediterrani durant l'hivern. Ha estat el cas de Norwegian Cruise Line i de Royal Caribbean, que han dut a terme itineraris per la zona amb origen a Barcelona, tot seguint l'exemple de fa anys d'algunes companyies europees.

A mig termini el Port espera que la Terminal T1 de l'aeroport de Barcelona, inaugurada al juny, ajudi a consolidar els vols internacionals imprescindibles per a la indústria de creuers. A més, amb les millors infraestructurals iniciades aquest any, les terminals C i D podran acollir simultàniament dos creuers sense límit d'eslora i la instal·lació de passarel·les mòbils

per a l'embarcament i desembarcament de passatgers incrementarà l'agilitat i la seguretat per a aquest tràfic. El Port de Barcelona compta avui amb set terminals especialitzades que disposen dels estàndards de seguretat més elevats i segueixen estrictament la norma de l'International Ship and Port Security Code (ISPS Code). També ha superat amb èxit la inspecció de la nova regulació de la Unió Europea (CE) 2005/65, que sistematitza l'aplicació de mesures que l'ISPS considerava meres recomanacions per als ports europeus.

Per altra part, el tràfic dels ferris amb destinacions comunitàries i extracomunitàries ha aportat un total de 470.570 passatgers, un augment del voltant del 10%, que mostra que l'oferta de serveis de **short sea shipping (SSS)** del Port de Barcelona ha continuat creixent i contribuint al desenvolupament de la sostenibilitat mediambiental.

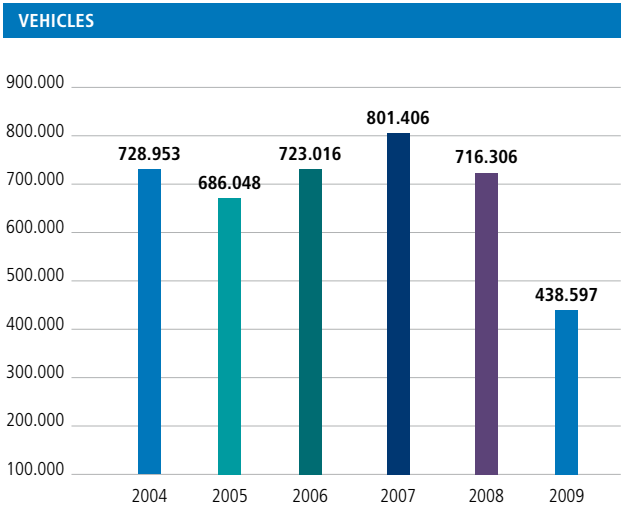
Ara bé, l'anàlisi del comportament d'aquest tràfic revela que on la crisi sí ha afectat ha estat a la càrrega, més de 3,6 milions de tones registrades. Tot i que no ha estat la tònica general en totes les destinacions (algunes han tingut resultats positius), mesurada en unitats de transport intermodal transportades (UTI), la càrrega total de SSS ha experimentat un retrocés del 13,8%.

En aquest exercici la nova destinació de Porto Torres, a Sardenya, s'ha sumat a les rutes ja existents amb Itàlia: Gènova, Civitavecchia i Livorno. Quant a les línies no comunitàries, el servei amb Tànger s'ha consolidat amb dues sortides setmanals, el qual ha experimentat un important creixement. Barcelona es revalida així com el port espanyol amb millor oferta de transport marítim de curta distància i es configura com a port d'origen de les autopistes del mar impulsades per la UE.

EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC D'AUTOMÒBILS, 2004-2009 (Nombre de vehicles)						
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vehicles	728.953	686.048	723.016	801.406	716.306	438.597

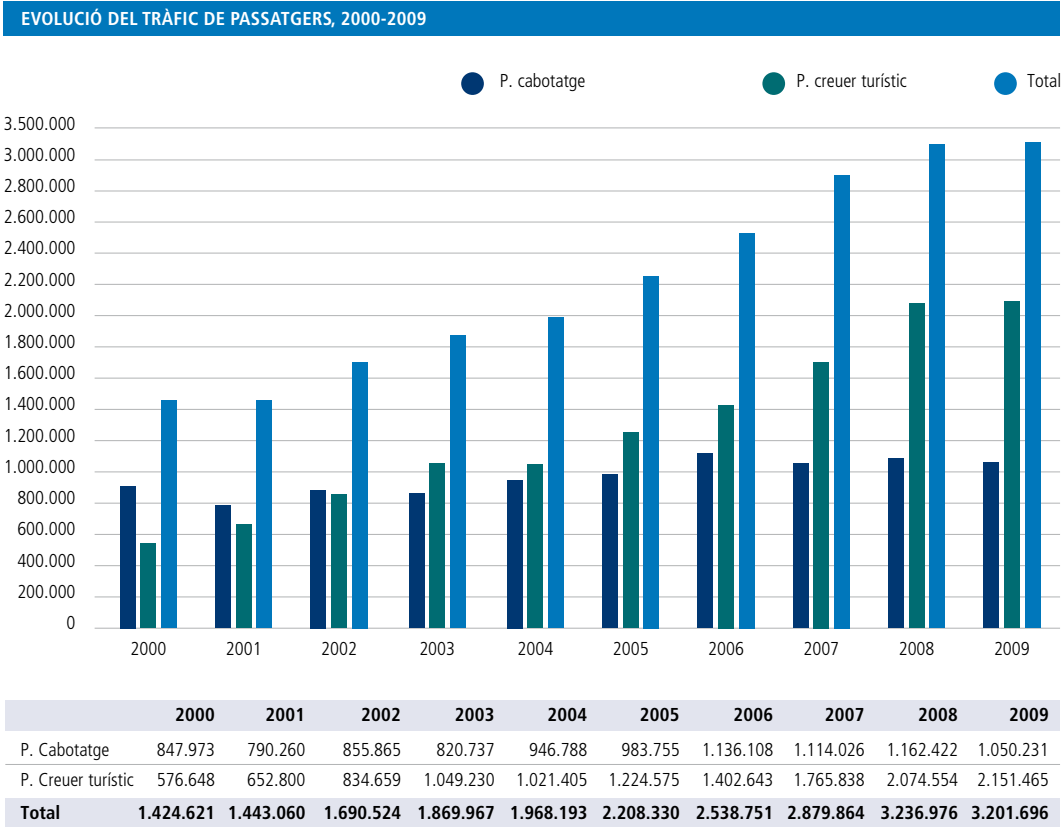
Tràfic d'automòbils per navegació		
	2008	2009
Cabotatge	80.284	65.765
Internacional	636.022	372.832

Tràfic internacional d'automòbils		
	2008	2009
Importació	118.917	94.353
Exportació	368.329	201.638
Trànsit	184.397	76.841



TRÀFIC D'UTI* (U) PER NAVEGACIÓ		
	2008	2009
Importació	193.064	17.228
Exportació	197.229	169.896
Trànsit	148	49
Total	390.441	341.173

*UTI: es considera UTI tot aquell mitjà d'utilització, autopropulsat o no, que és utilitzat directament o indirectament com a mitjà de transport terrestre. (Ex. remolcs, plataformes, camions, furgons frigorífics...). No es consideren inclosos els contenidors.





A close-up, vertical view of numerous parallel steel reinforcement bars (rebar) stacked together. The bars have a characteristic ribbed texture and are arranged in a dense, horizontal pattern, filling the left and right margins of the page.

Exercici econòmic i financer

69 Exercici econòmic i financer

77 Balanç de situació

78 Comptes de pèrdues i guanys

79 Quadre de finançament
Recursos procedents de les operacions

80 Estat de fluxos d'efectiu

Exercici econòmic i financer

Segons dades pendents d'auditar, l'import net de la xifra de negoci de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) s'ha reduït d'un 3% el 2009, respecte de l'exercici anterior, en un any marcat per la recessió econòmica. La frenada de l'activitat econòmica global s'ha manifestat en una disminució del 17% del volum total de tràfic i un descens del 12% del nombre d'escales. Els ingressos per les concessions del domini públic portuari han moderat la caiguda del volum total de vendes.

El volum total de tràfic del Port de Barcelona ha sumat 41,8 milions de tones i el tràfic de contenidors s'ha situat en 1.800.213 TEU, un 30% per sota del registre del 2008. La caiguda més significativa ha estat la del tràfic d'automòbils, amb una disminució del 39%. En conseqüència, els ingressos de la taxa de la mercaderia també s'han reduït, però menys, d'un 18%, gràcies a un millor comportament dels tràfics de mercaderies a granel. El nombre de passatgers que han passat pel Port s'ha mantingut en els 3,2 milions, ja que mentre el dels ferris de línia regular ha baixat un 9%, el dels creuers turístics ha seguit augmentant un 4%.



Els ingressos comptables de les concessions del domini públic han crescut un 10% i han representat la meitat de la xifra de negoci.

De la resta de partides que configuren el resultat d'explotació, les despeses de personal s'han incrementat d'un 9% respecte de l'any anterior, principalment pel cost de les baixes incentivades, ja que la partida de sous i salaris ho ha fet d'un 4%. La gran partida de les altres despeses d'explotació, que inclou els serveis exteriors, ha mantingut el volum de despeses lleugerament per sota del nivell de l'any anterior.

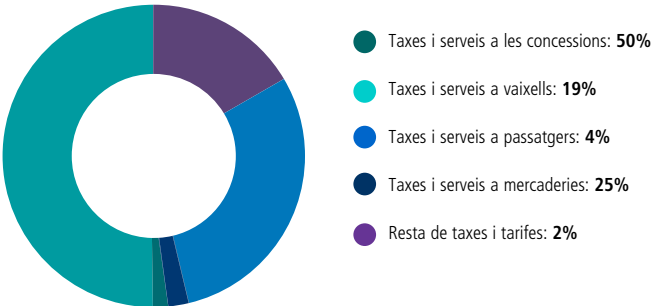
El total de les dotacions a l'amortització de l'immobilitzat ha augmentat d'un 19% la xifra de l'any anterior, amb motiu de l'entrada

en explotació del dic de l'Est i el tercer tram del dic Sud durant els mesos de setembre i d'octubre de 2008, que van significar una inversió conjunta de 373 milions d'euros.

El motiu principal del gran descens del resultat d'explotació ha estat la comptabilització d'una despesa excepcional de 25,2 milions d'euros. En aquest exercici, l'APB ha decidit fer una dotació extraordinària a la provisió de les reclamacions per les demandes interposades contra les liquidacions de les tarifes portuàries, arran d'una sentència del Tribunal Constitucional que anul·la les mesures fiscals i administratives en les quals s'emparaven les autoritats portuàries a l'hora de refacturar les tarifes reclamades. Aquesta

IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI 2009

162.197 Milers d'euros



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

	2009	2008	Variació	%Var.
Taxes portuàries	151.688	161.493	(9.805)	-6%
Taxa per l'ocupació privativa del domini públic portuari	57.858	57.782	76	0%
Taxes per la utilització especial de les instal·lacions portuàries	77.340	88.481	(11.141)	-13%
Taxa del vaixell	29.304	31.165	(1.861)	-6%
Taxa de les embarcacions esportives	565	504	61	12%
Taxa de passatge	6.797	7.165	(368)	-5%
Taxa de la mercaderia	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Taxa de la pesca fresca	209	201	8	4%
Taxa de l'aprofitament especial del domini públic	15.690	14.378	1.312	9%
Taxes dels serveis no comercials	800	852	(52)	-6%
Altres ingressos de negoci	10.509	5.127	5.382	105%
Imports addicionals a les taxes	7.891	2.168	5.723	264%
Tarifes i altres	2.618	2.959	(341)	-12%
Milers d'euros	162.197	166.620	(4.423)	-3%

IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCI (Per línies de negoci)

	2009	2008	Variació	%Var.
Taxes portuàries i imports addicionals	159.579	163.661	(4.082)	-2%
Vaixells	30.104	32.017	(1.913)	-6%
Mercaderies	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Passatge	6.797	7.165	(368)	-5%
Pesca fresca	209	201	8	4%
Embarcacions esportives	565	504	61	12%
Concessions de domini públic	81.331	74.234	7.097	10%
Altres taxes per aprofitament del domini públic	108	94	14	15%
Tarifes dels serveis comercials	2.618	2.959	(341)	-12%
Milers d'euros	162.197	166.620	(4.423)	-3%

nova provisió és atribuïble al principal de les reclamacions. Al tancament de l'exercici l'import de les provisions suma un total de 40,5 milions d'euros.

L'augment de l'endeutament bancari per finançar el Pla director ha suposat unes pèrdues financeres de 7,7 milions d'euros. No obstant això, aquestes pèrdues s'han reduït en 10,4 milions respecte de l'any anterior. Així, tant el benefici net abans d'impostos com el resultat de l'exercici han sumat un total de 22,1 milions d'euros, que representen una disminució del 57% respecte dels resultats de l'any anterior.

Sense l'efecte de la dotació extraordinària de 25,2 milions a la provisió per les reclamacions de les tarifes portuàries, el resultat final de l'exercici hauria sumat 47,3 milions d'euros i la disminució anual s'hauria situat en un 7%.

El *cash flow* de l'exercici ha significat una generació de recursos per valor de 75,4 milions, un 3% menys respecte dels 78 milions de l'any anterior.

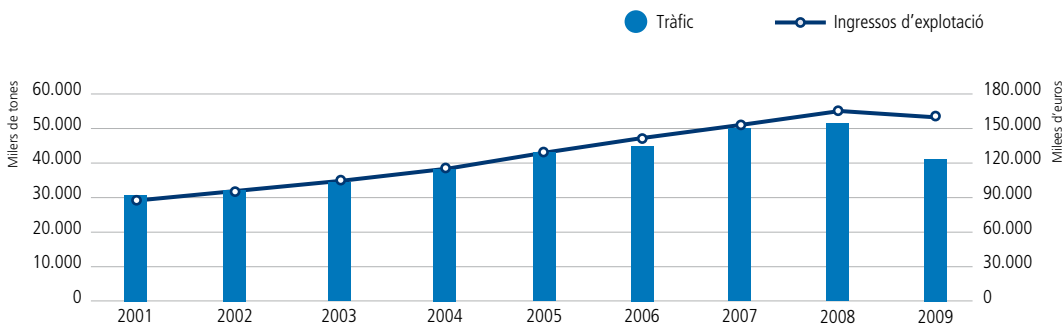
Pel que fa a les inversions, l'entitat ha executat un volum de 115,1 milions d'euros. Les inversions més significatives de l'exercici han estat 55,3 milions dedicats a la construcció del moll Prat i els 21,7 milions destinats a l'ampliació del moll Sud.

Per cobrir les necessitats de finançament amb altres orígens de fons, l'APB va signar al mes de novembre un nou contracte marc amb el Banc Europeu d'Inversions. La nova línia de crèdits fixa un límit de 150 milions d'euros dels quals, a finals de l'exercici, n'ha disposat 50 atribuïbles al primer tram.

En l'àmbit de les societats participades, les operacions més destacables que ha dut a terme l'APB durant el 2009 han estat:

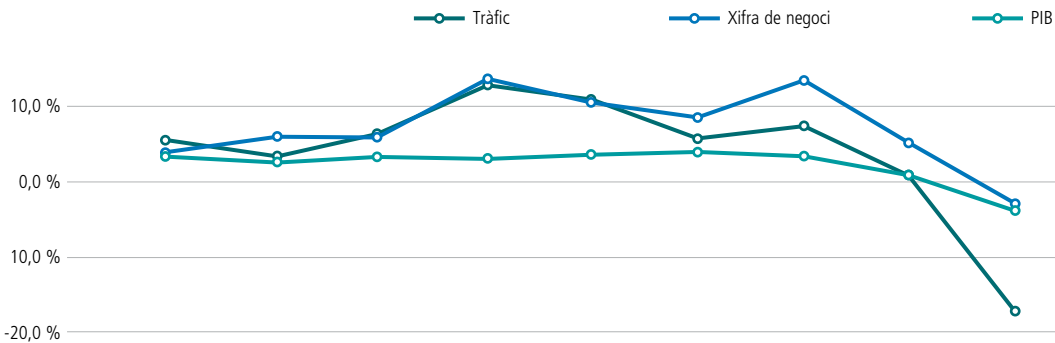
- L'aportació representativa del 47% del capital social de Terminal Intermodal de l'Empordà, SL, societat constituïda juntament amb Centrals i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, SA, per un import d'1,5 milions d'euros. L'objecte social de Terminal Intermodal de

EVOLUCIÓ DE LA XIFRA DE NEGOCI I DEL VOLUM DE TRÀFIC



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

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



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

l'Empordà se circumscriu en la promoció i el desenvolupament conjunt de l'activitat ferroviària de la Terminal de Vilamallà i la futura Terminal Intermodal d'El Far de l'Empordà.

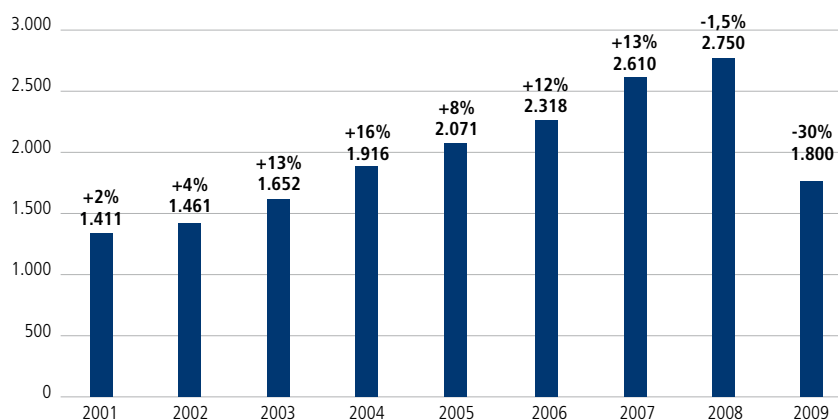
- La constitució al mes de desembre –i juntament amb la Fundació Privada Abertis i la societat participada Barcelona Regional, Agència Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA, entre d'altres–, de l'Agrupació d'Interès Econòmic Barcelona Strategic Urban System, AIE, de la qual l'APB ha assumit el 14% del capital social. L'activitat de la societat se centrarà en la formulació conjunta de propostes

estratègiques de caràcter urbanístic i infraestructural amb altres institucions.

- En compliment dels pactes del contracte del préstec participatiu concedit al Centre Intermodal de Logística, SA al desembre de 2008, durant aquest exercici l'APB ha capitalitzat els interessos meritats, cosa que ha suposat una inversió financera de 582 mil euros.

Totes les empreses participades presenten resultats positius a 31 de desembre del 2009, excepte Terminal Marítima de Zaragoza, SL; tot i que aquesta societat ha reduït considerablement les seves pèrdues respecte de l'exercici anterior.

EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE TEU (Milers)



RESULTAT FINANCER (Milers d'euros)

	2009	2008	Variació	%Var.
Ingressos financers	4.921	10.380	(5.459)	-53%
Despeses financeres	(11.583)	(28.209)	16.626	-59%
Variació del valor raonable d'instruments financers	(1.051)	(2.904)	1.853	-64%
Deteriorament i resultat per alienacions d'instruments financers	(31)	2.611	(2.642)	-
Total	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%

RESULTAT ABANS D'IMPOSTOS (Milers d'euros)

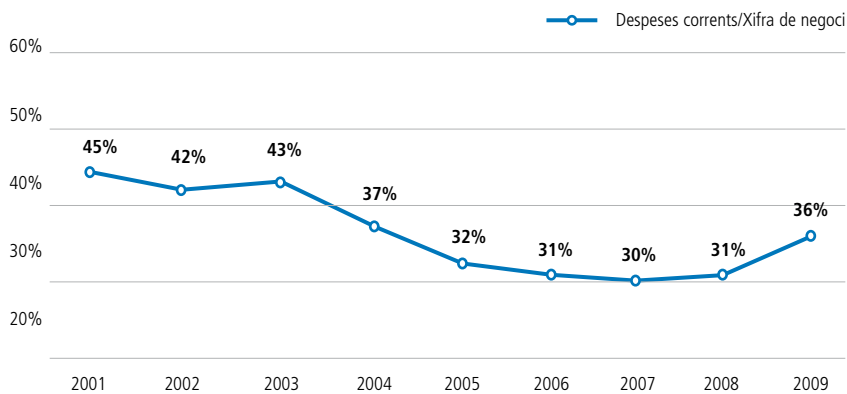
	2009	2008	Variació	%Var.
Resultar d'explotació	29.816	68.949	(39.133)	-57%
Resultar financer	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%
Total	22.072	50.827	(28.755)	-57%

RESULTAT D'EXPLOTACIÓ (Milers d'euros)

	2009	2008	Variació	%Var.
Import net de la xifra de negoci	162.197	166.620	(4.423)	-3%
Altres ingressos d'explotació	6.624	6.914	(290)	-4%
Despeses de personal	(34.213)	(31.397)	(2.816)	9%
Altes despeses d'explotació	(48.041)	(48.598)	557	-1%
Amortitzacions de l'immobilitzat	(40.594)	(34.146)	(6.448)	19%
Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres	8.126	4.103	4.023	98%
Excés de provisions		6.488	(6.488)	
Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat	957	(1.035)	1.992	
Altres resultats	(25.240)		(25.240)	
Total	29.816	68.949	(39.133)	-57%

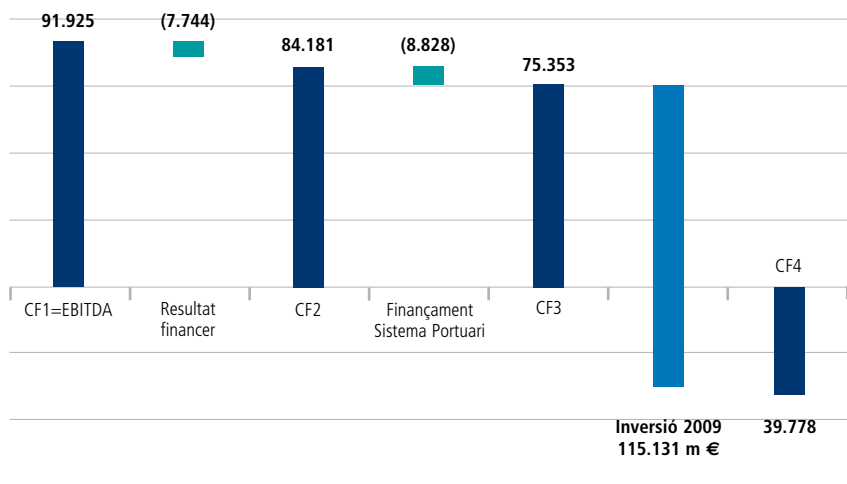


RÀTIOS D'ABSORCIÓ D'INGRESSOS



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

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



CF1: *Cash flow* abans del resultat financer i del finançament.

CF2: *Cash flow* abans del finançament al Sistema Portuari.

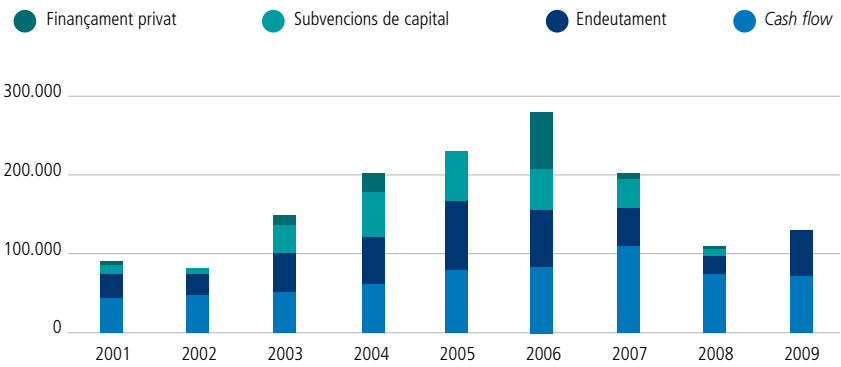
CF3: *Cash flow* net.

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

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

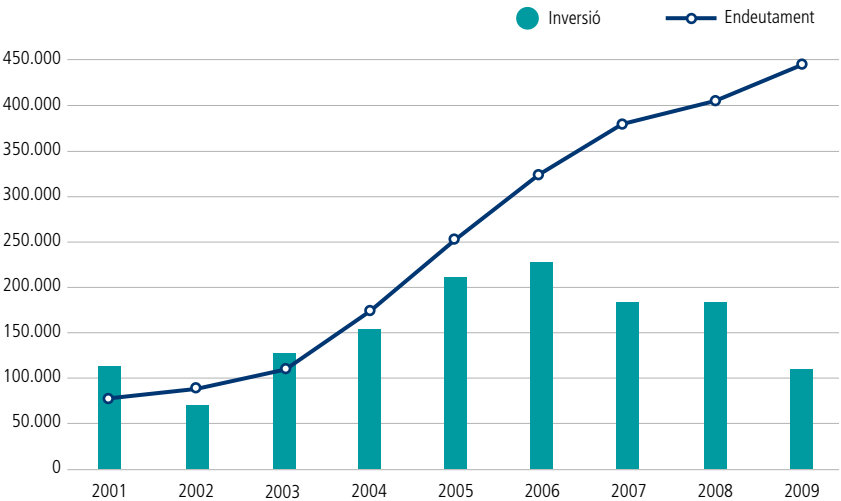
SOCIETATS PARTICIPADES EL 31/12/2009		% DEL CAPITAL SOCIAL
Empreses del Grup		
Gerència Urbanística Port 2000 de l'APB		100,00%
Centro Intermodal de Logística, S.A.		63,00%
World Trade Center Barcelona, S.A.		52,28%
Empreses Associades		
Catalana d'Infraestructures Portuàries, S.L.		49,00%
Terminal Intermodal 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%
Altres Participacions		
Marina Port Vell, S.A.		14,98%
Barcelona Strategic 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%

FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS



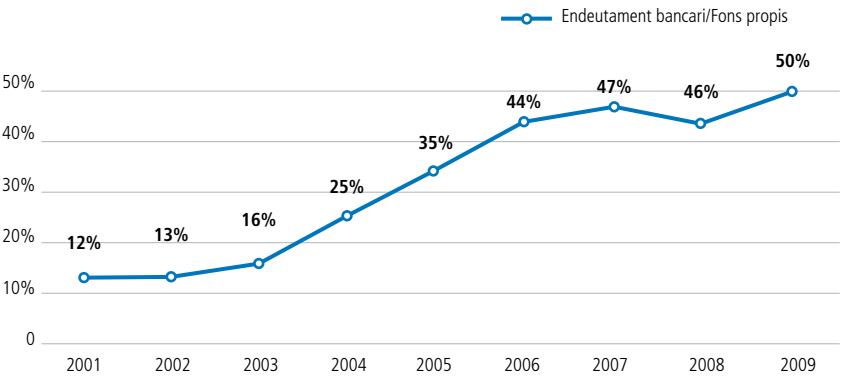
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Finançament privat	4.073	0	14.813	25.100	0	74.000	13.350	4.000	0
Subvencions de capital	11.068	7.316	36.776	61.196	61.848	56.032	38.744	10.012	0
Endeutament	33.000	20.000	50.000	63.000	90.000	75.000	58.000	20.000	50.000
Cash flow	45.243	49.549	53.807	63.716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

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

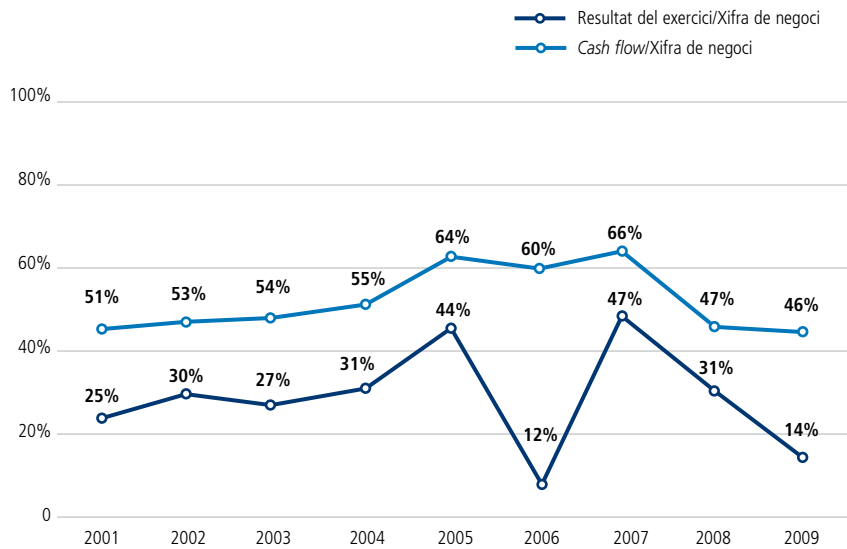


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Inversió	118.570	72.472	132.953	151.433	213.602	238.006	186.758	161.209	115.131
Endeutament	70.222	77.818	105.414	166.010	253.606	326.202	383.601	401.667	449.222

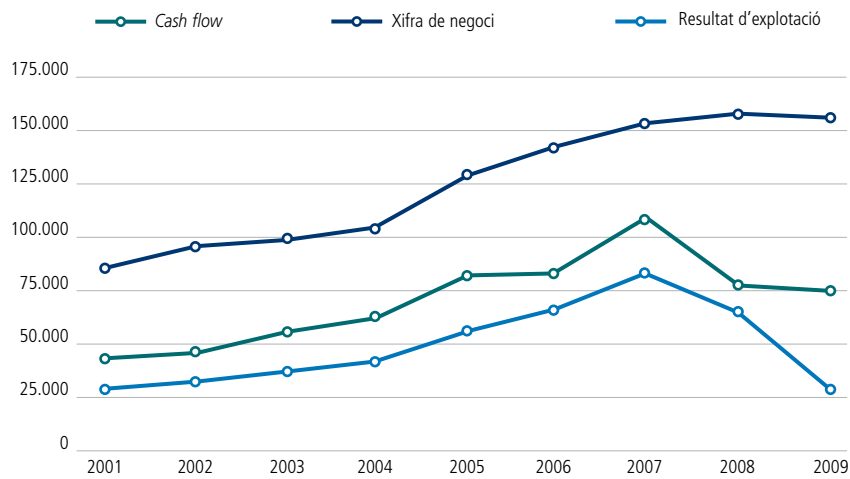
EVOLUCIÓ DE LA RÀTIO D'ENDEUTAMENT



RÀTIOS DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS

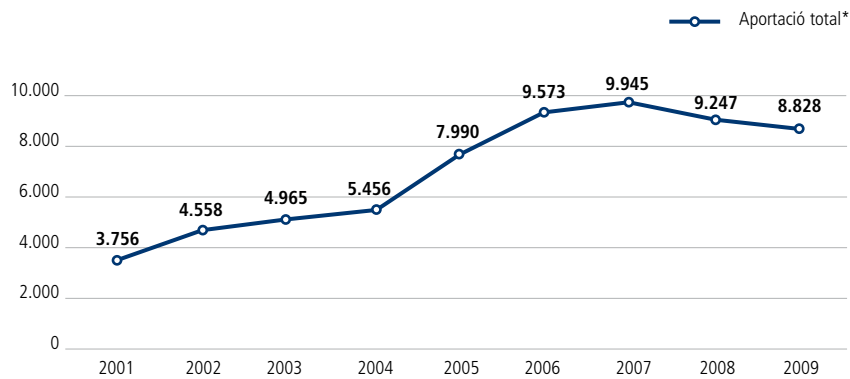


EVOLUCIÓ DELS PRINCIPALS INDICADORS ECONÒMICS (Milers d'euros)



	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
Xifra de negoci	88.386	94.170	100.202	114.829	127.971	139.360	158.107	166.128	162.197
Resultat d'exploració	30.604	33.064	35.485	43.462	58.033	69.562	80.670	68.949	29.816

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



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

BALANÇ DE SITUACIÓ (Milers d'euros)					
	31-12-2009	31-12-2008		31-12-2009	31-12-2008
ACTIU NO CORRENT	1.746.508	1.673.862	PATRIMONI NET	1.194.795	1.181.684
I. Immobilitzat intangible	16.174	15.182	Fons propis	896.598	874.526
1. Propietat industrial i altre immobilitzat intangible	10.657	10.926	Patrimoni	512.743	512.743
2. Aplicacions informàtiques	5.517	4.256	Resultats acumulats	361.783	311.007
			Resultat de l'exercici	22.072	50.776
II. Immobilitzat material	1.365.304	1.310.969			
1. Terrenys i béns naturals	170.733	175.425	Subvencions, donacions i llegats rebuts	298.197	307.158
2. Construccions	931.204	949.058	Subvencions oficials de capital	286.966	295.085
3. Equipaments i instal·lacions tècniques	2.857	2.630	Donacions i llegats de capital	20	20
4. Immobilitzat en curs i acomptes	247.459	171.089	Altres subvencions, donacions i llegats	11.211	12.053
5. Altre immobilitzat	13.051	12.767			
III. Inversions immobiliàries	230.263	219.576	PASSIU NO CORRENT	628.322	570.173
1. Terrenys	200.337	189.419	Provisions a llarg termini	42.418	16.953
2. Construccions	29.926	30.157	Obligacions per prestacions al personal a llarg termini	–	–
IV. Inversions en empreses grup i associades a llarg termini	71.622	69.955	Provisions per a responsabilitats	42.418	16.953
1. Instruments de patrimoni	61.580	60.111	Altres provisions	–	–
2. Crèdits a empreses	10.042	9.844	Deutes a llarg termini	450.720	409.291
V. Inversions financeres a llarg termini	59.874	58.021	Deutes amb entitats de crèdit	449.222	401.667
1. Instruments de patrimoni	1.646	1.601	Proveïdors d'immobilitzat a llarg termini	–	–
2. Crèdits a tercers	1.638	233	Altres	1.498	7.624
3. Ad. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	55.441	55.441	Deutes amb empreses del grup i associades a llarg termini	–	–
4. Altres actius financers	1.149	746			
VI. Actius per impostos diferits	–	–	Passius per impostos diferits	–	–
VII. Deutors comercials no corrents	3.271	159	Periodificacions a llarg termini	135.184	143.929
ACTIU CORRENT	150.730	151.086	PASSIU CORRENT	74.121	73.091
I. Actius no corrents mantinguts per a la venda	–	–	Provisions a curt termini	–	–
II. Existències	251	251	Deutes a curt termini	58.079	52.988
III. Deutors comercials i altres comptes a cobrar	33.613	47.350	Deutes amb entitats de crèdit	3.202	2.928
1. Clients per vendes i prestacions de serveis	21.109	32.272	Proveïdors d'immobilitzat a llarg termini	45.788	42.822
2. Clients i deutors, empreses del grup i associades	3.479	3.611	Altres passius financers	9.089	7.238
3. Deutors diversos	969	398	Deutes amb empreses del grup i associades a curt termini	570	836
4. Ad. públiques, subvencions oficials pendents de cobrament	–	67	Deutes amb empreses del grup	422	482
5. Altres crèdits amb les administracions públiques	8.056	11.002	Deutes amb empreses associades	148	354
IV. Inversions en empreses del grup i associades a curt termini	383	590	Creditors comercials i altres comptes a pagar	15.457	19.084
V. Inversions financeres a curt termini	127	162	Creditors i altres comptes a pagar	7.622	8.662
1. Instruments de patrimoni	–	–	Administracions públiques, acomptes de subvencions	–	–
2. Crèdits a empreses	127	135	Altres deutes amb les administracions públiques	7.835	10.422
3. Altres actius financers	–	27	Periodificacions	15	183
VI. Periodificacions	689	506			
VII. Efectiu i altres actius líquids equivalents	115.667	102.227			
1. Tresoreria	8.667	8.227			
2. Altres actius líquids equivalents	107.000	94.000			
TOTAL ACTIU	1.897.238	1.824.948	TOTAL PASSIU	1.897.238	1.824.948

COMPTE DE PÈRDUES I GUANYS (Milers d'euros)				
	2009	2008	Variació	%Var
Import net de la xifra de negoci	162.197	166.620	(4.423)	-3%
Taxes portuàries	151.688	161.493	(9.805)	-6%
Taxa per l'ocupació privativa del domini públic portuari	57.858	57.782	76	0%
Taxes per la utilització especial de les instal·lacions portuàries	77.340	88.481	(11.141)	-13%
Taxa del vaixell	29.304	31.165	(1.861)	-6%
Taxa de les embarcacions esportives	565	504	61	12%
Taxa del passatge	6.797	7.165	(368)	-5%
Taxa de la mercaderia	40.465	49.446	(8.981)	-18%
Taxa de la pesca fresca	209	201	8	4%
Taxa per l'aprofitament especial del domini públic portuari	15.690	14.378	1.312	9%
Taxes per serveis no comercials	800	852	(52)	-6%
Altres ingressos de negoci	10.509	5.127	5.382	105%
Imports addicionals a les taxes	7.891	2.168	5.723	264%
Tarifes i altres	2.618	2.959	(341)	-12%
Altres ingressos d'explotació	6.624	6.914	(290)	-4%
Ingressos accessoris i altres de gestió corrent	2.721	2.960	(239)	-8%
Subvencions d'explotació incorporades al resultat de l'exercici	126	115	11	10%
Ingressos de reversió de concessions	835	1.042	(207)	-20%
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.942	2.797	145	5%
Despeses de personal	(34.213)	(31.397)	(2.816)	9%
Sous, salaris i assimilats	(22.278)	(21.385)	(893)	4%
Indemnitzacions	(2.292)	(1.016)	(1.276)	126%
Càrregues socials	(9.643)	(8.996)	(647)	7%
Provisions	-	-	-	-
Altres despeses d'explotació	(48.041)	(48.598)	557	-1%
Serveis exteriors	(21.263)	(19.543)	(1.720)	9%
Reparacions i conservació	(5.047)	(3.493)	(1.554)	44%
Serveis de professionals independents	(4.127)	(4.529)	402	-9%
Subministraments i consums	(1.624)	(1.484)	(140)	9%
Altres serveis exteriors	(10.465)	(10.037)	(428)	4%
Tributs	(1.396)	(1.664)	268	-16%
Pèrdues, deteriorament i variació de provisions per operacions comercials	(5.173)	6	(5.179)	
Altres despeses de gestió corrent	(8.439)	(15.353)	6.914	-45%
Aportació a Ports de l'Estat	(6.460)	(6.183)	(277)	4%
Fons de Compensació Interportuari aportat	(5.310)	(5.861)	551	-9%
Amortitzacions de l'immobilitzat	(40.594)	(34.146)	(6.448)	19%
Imputació de subvencions d'immobilitzat no financer i altres	8.126	4.103	4.023	98%
Excés de provisions	-	6.488	(6.488)	-100%
Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat	957	(1.035)	1.992	-192%
Deterioraments i pèrdues	91	91	-	-
Resultats d'alienacions i d'altres	866	(1.126)	1.992	-177%
Altres resultats	(25.240)	-	(25.240)	-
Ingressos excepcionals	-	-	-	-
Despeses excepcionals	(25.240)	-	(25.240)	-
RESULTAT D'EXPLOTACIÓ	29.816	68.949	(39.133)	-57%
Ingressos financers	4.921	10.380	(5.459)	-53%
De participacions en instruments de patrimoni	679	294	385	131%
De valors negociables i altres instruments financers	3.391	4.992	(1.601)	-32%
Incorporació de despeses financeres a l'actiu	851	5.094	(4.243)	-83%
Despeses financeres	(11.583)	(28.209)	16.626	-59%
Per deutes amb tercers	(10.366)	(20.401)	10.035	-49%
Per actualització de provisions	(1.217)	(7.808)	6.591	-84%
Variació del valor raonable en instruments financers	(1.051)	(2.904)	1.853	-64%
Deteriorament i resultat per alienacions d'instruments financers	(31)	2.611	(2.642)	
Deterioraments i pèrdues	(31)	2.611	(2.642)	
Resultats d'alienacions i d'altres	-	-	-	-
RESULTAT FINANCER	(7.744)	(18.122)	10.378	-57%
RESULTAT ABANS D'IMPOSTOS	22.072	50.827	(28.755)	-57%
Impost sobre beneficis	-	(51)	51	-100%
RESULTAT DE L'EXERCICI	22.072	50.776	(28.704)	-57%

QUADRE DE FINANÇAMENT (Milers d'euros)	
	2009
APLICACIONS	133.511
Altes d'actiu no corrent	115.131
Adquisicions d'immobilitzat intangible	2.285
Adquisicions d'immobilitzat material	105.215
Adquisicions d'immobilitzat financer	7.631
Reduccions de patrimoni	-
Fons de Compensació Interportuari aportat	5.310
Baixes de passiu no corrent	13.070
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb entitats de crèdit	2.444
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb proveïdors d'immobilitzat	-
Cancel·lació/Traspàs de deutes amb empreses del grup/associades	8.046
Aplicació de provisions a llarg termini	2.580
ORÍGENS	132.125
Recursos procedents de les operacions	75.353
Ampliacions de patrimoni	-
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.942
Subvencions de capital meritades	-
Altes de passiu no corrent	50.395
Deutes a llarg termini amb entitats de crèdit	50.000
Deutes a llarg termini amb empreses del grup/associades i d'altres	395
Baixes d'actiu no corrent	3.435
Alienació d'immobilitzat i d'instruments de patrimoni	2.283
Cancel·lació/Traspàs a ct d'altres inversions financeres a lt	1.152
Excés d'origens sobre aplicacions	-
Excés d'aplicacions sobre orígens	1.386

RECURSOS PROCEDENTS DE LES OPERACIONS (Milers d'euros)				
	2009	2008	Variació	%Var
Resultat del període	22.072	50.776	(28.704)	-57%
Més	75.875	51.914	23.961	46%
Amortització de l'immobilitzat	40.594	34.146	6.448	19%
Fons de Compensació Interportuari aportat	5.310	5.861	(551)	-9%
Dotacions a les provisions per a riscos i despeses	28.045	7.808	20.237	259%
Pèrdues procedents de l'immobilitzat	428	1.126	(698)	-62%
Pèrdues pel deteriorament de l'actiu no corrent	1.082	2.962	(1.880)	-63%
D'altres	416	11	405	3682%
Menys	22.594	24.702	(2.108)	-9%
Reversió del deteriorament de l'actiu no corrent	91	3.011	(2.920)	-97%
Fons de Compensació Interportuari rebut	2.942	2.797	145	5%
Excés de provisions de l'immobilitzat	-	6.487	(6.487)	-100%
Beneficis procedents de l'immobilitzat	1.294	-	1.294	-
Subvencions de capital traspassades al resultat i reversions	8.962	5.145	3.817	74%
Imputació a resultats d'avançaments rebuts per vendes o serveis	8.271	2.168	6.103	282%
Incorporació a l'actiu de despeses financeres	851	5.094	(4.243)	-83%
Ingressos d'actualitzacions financeres	183	-	183	-
Total	75.353	77.988	(2.635)	-3%

ESTAT DE FLUXOS D'EFFECTIU (Milers d'euros)		
	2009	2008
A) Fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació	70.454	114.563
Resultat de l'exercici abans d'impostos	22.072	50.827
Ajustaments del resultat	57.178	39.265
Amortització de l'immobilitzat (+)	40.594	34.146
Correccions valoratives per deteriorament	(60)	(2.952)
Variació de provisions	26.827	(6.488)
Imputació de subvencions (-)	(8.125)	(4.103)
Resultats de les baixes i alienacions d'immobilitzat	(866)	1.127
Ingressos financers (-)	(4.921)	(10.381)
Despeses financeres (+)	11.583	28.209
Variació del valor raonable d'instruments financers	1.051	2.905
Ingressos de reversió de concessions (-)	(835)	(1.042)
Imputació a resultats d'acomptes rebuts per vendes o prestació de serveis	(8.271)	(2.169)
Altres ingressos i despeses	201	13
Canvis en el capital corrent	150	34.909
Existències	1	28
Deutors i altres comptes a cobrar	11.025	19.463
Altres actius corrents	(33)	(124)
Creditors i altres comptes a pagar	(1.744)	11.755
Altres passius corrents	(6.366)	5.776
Altres actius i passius no corrents	(2.733)	(1.989)
Altres fluxos d'efectiu de les activitats d'explotació	(8.946)	(10.438)
Pagaments d'interessos (-)	(10.171)	(15.811)
Pagaments d'interessos de demora per litigis tarifaris (-)	(2.315)	(20)
Cobraments de dividends (+)	679	294
Cobraments d'interessos (+)	2.248	5.719
Cobraments de subvencions d'interessos de demora per litigis tarifaris (+)	9	-
Cobraments / Pagaments per l'impost sobre els beneficis	604	(670)
Altres cobraments / pagaments	-	50
B) Fluxos d'efectiu de les activitats d'inversió	(105.080)	(151.593)
Pagaments d'inversions (-)	(125.755)	(173.962)
Empreses del grup i associades	(1.500)	(19.650)
Immobilitzat intangible	(2.388)	(2.148)
Immobilitzat material	(119.822)	(152.010)
Altres actius financers	(2.045)	(154)
Cobraments de desinversions (+)	20.675	22.369
Empreses del grup i associades	631	1.037
Immobilitzat material	369	-
Altres actius financers	-	7
Altres actius	19.675	21.325
C) Fluxos d'efectiu de les activitats de finançament	48.066	23.399
Cobraments i pagaments d'instruments de patrimoni	-	-
Subvencions, donacions i llegats rebuts	-	-
Cobraments i pagaments d'instruments del passiu financer	48.066	23.399
Emissió	50.000	24.000
Deutes amb entitats de crèdit (+)	50.000	20.000
Deutes amb empreses del grup i associades (+)	-	-
Altres deutes (+)	-	4.000
Devolució i amortització de:	(1.934)	(601)
Deutes amb entitats de crèdit (-)	(1.934)	(601)
Deutes amb empreses del grup i associades (-)	-	-
Altres deutes (-)	-	-
AUGMENT / DISMINUCIÓ NETA DE L'EFFECTIU O EQUIVALENTS (A+B+C)	13.440	(13.631)
Efectiu o equivalents a l'inici de l'exercici	102.227	115.858
Efectiu o equivalents al final de l'exercici	115.667	102.227



The background of the page is a photograph showing large, grey concrete blocks, likely part of a port's infrastructure. Some blocks are stacked, while others are partially submerged in dark water, with white foam visible where the water flows. The lighting is natural, highlighting the textures of the concrete and the movement of the water.

Directori del Port de Barcelona

Directori del Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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

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

Representació del Port de Barcelona al Japó

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

Representació del Port de Barcelona a la Xina

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

Representació del Port de Barcelona a Argentina

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

Representació del Port de Barcelona a Madrid

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

Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 93 00
Fax: +34 93 416 93 01
a/e: 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

© Autoritat Portuària de Barcelona

Producció i disseny gràfic
El taller interactivo, S.L.

Fotografia
Oscar Ferrer