

**Port de Barcelona**

MEMORIA ANUAL 2010



# Sumario

## **5 Consejo de Administración**

### **6 Presentación**

Sixte Cambra Sánchez, presidente

### **9 Introducción**

José Alberto Carbonell, director general

## **1. La gestión**

**12** Misión, visión, valores y objetivo estratégico

**14** Ámbito de Presidencia

**20** Ámbito de Dirección

**26** Infraestructuras

**32** Explotación y Planificación

**42** Estrategia y Desarrollo

**52** Empresas participadas

## **2. Evolución del tráfico**

**62** Evolución del tráfico

Contenedores

**63** Graneles sólidos y líquidos

**64** Vehículos

**65** Transporte ferroviario

**66** Nuevo impulso al SSS

Cruceros

## **3. Ejercicio económico y financiero**

**70** Ejercicio económico y financiero

**76** Balance de situación

**77** Cuenta de pérdidas y ganancias

**78** Cuadro de financiación. Recursos procedentes de las operaciones

**79** Estado de flujos de efectivo

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

**82** Directorio del Port de Barcelona



# Miembros del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

## **Presidente del Consejo de Administración**

Jordi Valls Riera

## **Vocal nato**

Francisco J. Valencia Alonso  
(capitán marítimo)

## **Vocales representantes de la Administración del Estado**

Pilar Fernández Bozal  
Jaime Odena Martínez  
Montserrat Garcia Llovera

## **Vocales representantes de la Generalitat de Cataluña**

Mariano Fernández Fernández  
Joaquim M<sup>a</sup> Tintoré Blanc  
Àngel Montesinos Garcia  
Joaquim Llach Mascaró

## **Vocales representantes de los municipios**

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

## **Vocales representantes de las cámaras de comercio, de organizaciones empresariales y sindicales y del sector relevantes en el ámbito portuario**

Josep M. Basáñez Villaluenga  
Xabier M<sup>a</sup> Vidal Niebla  
José Pérez Domínguez  
Joan Moreno Cabello

## **Director general**

(desde el 5 de agosto no es vocal nato)  
José Alberto Carbonell Camallonga

## **Secretario (no consejero)**

Román Eguinoa de San Román

## **Cambios producidos**

Con motivo de la reducción de miembros del Consejo de Administración han causado baja:

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

*(A 31 de diciembre de 2010, y de conformidad con la Disposición Final 2ª de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, y con el Acuerdo del Gobierno de la Generalitat de Cataluña GOV/167/2010, de 28 de septiembre, que determina la composición del Consejo de Administración y se designan las personas que ocupan estas vocalías.)*

# Presentación

Tres elementos han marcado el ejercicio 2010 en el Port de Barcelona: la recuperación de tráficos, un nuevo marco legislativo y la dinamización de la inversión pública y privada en las instalaciones portuarias.

Los resultados de tráfico hacen pensar que se ha superado la parte más dura de la crisis, principalmente por el repunte de la carga contenerizada de importación y de exportación, que indica una reactivación de la economía productiva y de los niveles de consumo. Aunque la recuperación se prevé lenta y que somos conscientes de que llevará tiempo alcanzar los récords de tráfico del 2007, la evolución registrada este año invita a afrontar el futuro con optimismo.

El año ha traído también novedades en la gestión, que serán de plena aplicación en 2011. Así, con la aprobación en el mes de agosto de la nueva Ley de Puertos, las 28 infraestructuras portuarias de interés general del Estado disponen de un nuevo marco legislativo que define sus relaciones con clientes, operadores y usuarios durante los próximos años.

Por una parte, la norma introduce un conjunto de novedades que suponen un abaratamiento global de las tasas de concesiones por ocupación y por actividad, así como las tasas al buque y a la mercancía; una rebaja que en términos globales será aproximadamente de un 10%.

Pero, además, el nuevo texto legal amplía el sistema de coeficientes correctores y bonificaciones para que los puertos puedan captar, fidelizar e incrementar determinados tráficos y servicios marítimos. A partir de este

modelo, el Port de Barcelona ha optado por establecer una política comercial basada en un amplio programa de bonificaciones que pretende atraer buques oceánicos de gran capacidad y nuevos servicios marítimos regulares y, principalmente, contribuirá a incentivar los tráficos de contenedores, de vehículos, de transporte marítimo de corta distancia o *short sea shipping* (SSS), de fruta y de cruceros.

El abaratamiento de las tasas y la política de bonificaciones supondrán una reducción del 30% en el resultado de explotación de la Autoridad Portuaria de Barcelona para ayudar al sector a salir de la crisis. En la aprobación del Plan de empresa 2011, el Consejo de Administración ha previsto este impacto negativo en los ingresos de la entidad que, por otra parte, beneficiará a operadores, concesionarios y clientes finales de nuestro puerto.

Si bien la ley aporta un marco legal estable, resulta demasiado centralizadora para nuestros objetivos estratégicos. En lo que respecta a gestión, aspiramos a tener una mayor autonomía para competir en mejores condiciones en el mercado global y, en este sentido una de nuestras prioridades será conseguirla.

Lo más alentador del presente ejercicio ha sido, en cualquier caso, el impulso de la inversión, tanto del sector público como de la iniciativa privada, que también han aportado razones para pensar que lo peor de la crisis va quedando atrás. Los nuevos terrenos de la ampliación del Port de Barcelona son, desde este año 2010, receptores de la principal inversión de capital de un grupo chino al Estado: Hutchison,

líder mundial en la gestión de terminales de contenedores, ha iniciado ya los trabajos que harán del nuevo muelle Prat la instalación de contenedores semiautomatizada más avanzada del Mediterráneo.

En plena marcha se encuentra, también, el tramo final de las obras de la APB para ampliar en 18 hectáreas el muelle Sud, actuación que ha supuesto un esfuerzo inversor de 56 millones de euros para crear nuevos espacios destinados al tráfico de contenedores y que se completará en 2011.

Otras áreas del Port se han beneficiado igualmente de importantes inyecciones de capital privado. Es el caso del muelle de la Energía, donde Gas Natural ha estrenado este año su central de ciclo combinado, una infraestructura muy importante para el sector energético del país, de 500 millones de euros de inversión, con dos grupos generadores y una potencia conjunta de 850 MW.

En el mismo muelle se materializa otra operación inversora (50 millones de euros) que hará de la terminal de Meroil uno de los principales nodos de hidrocarburos del Mediterráneo. La iniciativa, impulsada este verano, ha sido posible gracias al acuerdo empresarial entre Meroil y Lukoil, grupo ruso de referencia en el sector petrolero.

En este capítulo hay que tener en cuenta los esfuerzos que se llevan a cabo en el ámbito del puerto ciudadano. La nueva zona de expansión del Port Vell, junto a la bocana Nord, se ha consolidado este año con el anuncio de una importante novedad: la instalación de la sede de la firma de moda Desigual.



Además, después de años de planificación, se ha aprobado el Plan de Reordenación de los Muelles de Pescadors y Balears, que permitirá impulsar la reforma integral de esta área del Port Vell y abrir a ciudadanos y visitantes una nueva zona de ocio y paseo. Con los 10,5 millones de euros del proyecto se construirá el nuevo complejo multifuncional que integrará la lonja y la fábrica de hielo e incluirá, también, un restaurante abierto al público. Además, se conservará el actual almacén de la Cofradía de Pescadores y se mantendrá la histórica Torre del Relotge (catalogada como bien cultural de interés local), desde la cual un acceso elevado permitirá a los visitantes observar la actividad pesquera y disfrutar de este ámbito portuario de interés cultural.

En otro orden de cosas, nuestra ya reconocida apuesta por la calidad, la orientación al cliente y la eficiencia se han materializado en la aprobación del nuevo Plan de calidad del Port de Barcelona y la marca Efficiency Network, que ha obtenido una respuesta muy positiva por parte de las empresas y que está previsto que esté plenamente operativo en 2011. Las empresas que ya se han adherido a él representan las principales áreas de negocio de la Comunidad Portuaria –transitarios y agentes de aduanas, consignatarios, empresas de transporte y terminales– y están acreditadas para desarrollar sus procesos, de acuerdo con unos estándares máximos de eficiencia. Y lo más positivo es que se encuentran en proceso de certificación otras empresas que, en conjunto, operan más del 50% de los contenedores de importación y exportación del Port.

Las condiciones para construir un futuro sólido y estable en el Port de Barcelona están creadas. Ahora tenemos que luchar por mantener los esfuerzos empleados, tanto en lo relativo a la colaboración pública y privada como a los compromisos establecidos con la Comunidad Portuaria. Es nuestra voluntad consolidar la estrategia basada en el fortalecimiento del *hinterland* y en la excelencia de servicio. El objetivo final del Port supera el ámbito de actuación de una infraestructura de servicio, ya que tiene la pretensión de contribuir a incrementar la competitividad de las empresas en el exterior y mejorar así el posicionamiento de la economía del *hinterland* en el mercado global.

Sixte Cambra Sánchez\*  
Presidente

*\*En fecha 18 de enero de 2011 el Consejo Ejecutivo de la Generalitat de Catalunya ha designado Sixte Cambra Sánchez como presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona.*



## Introducción

Después de un 2009 con descensos que no se daban desde hacía décadas, en este ejercicio 2010 se han registrado incrementos significativos en los principales indicadores de tráfico: del 2,4% en tráfico total, del 8% en contenedores, del 6% en carga general y del 8% en pasajeros, especialmente por el buen comportamiento de los cruceros. La clara recuperación de los tráficos estratégicos representa también el alza del comercio internacional, con un aumento del 21% en los tráficos de exportación y del 16% en los tráficos de importación de contenedores.

Ha destacado especialmente el crecimiento del tráfico ferroviario de contenedores, en un 75%, impulso que ha permitido alcanzar una cuota del 8% en el modo ferroviario y acercarse al objetivo del Port de Barcelona de situar a medio plazo este tráfico, en el 23%.

Avanzamos firmemente hacia la consecución de los objetivos de la estrategia ferroviaria, que son: la mejora de las conexiones con el *hinterland* y los accesos al Port; el desarrollo en el *hinterland*, y el impulso de los servicios ferroviarios con una oferta por corredores y alianzas con operadores.

En este ámbito, los principales hitos del 2010 han sido la consolidación del servicio BarcelYon, con la consecuente mejora del posicionamiento del Port en el mercado francés, y la adaptación de las terminales en ancho de vía europeo, que ha propiciado la salida del primer servicio BarcelYon por el tercer carril hasta Francia. Con la adaptación del ancho internacional en las terminales TCB y Tercat somos el primer puerto conectado con Francia con ancho UIC.

Los principales indicadores económicos de la actividad portuaria también muestran una clara tendencia a la recuperación. Gracias al comportamiento del tráfico se han incrementado un 10% los ingresos de la tasa de la mercancía, un aumento superior al global de la carga porque los principales crecimientos se han producido en las tipologías de tráfico de más valor añadido. El esfuerzo de contención del gasto se ha hecho extensivo al conjunto de actuaciones y departamentos de la entidad, que han continuado garantizando la gestión de las infraestructuras y servicios portuarios con los mismos criterios de calidad aunque, a menudo, con menos recursos. Estos y otros hechos excepcionales han contribuido a que el resultado del periodo totalice 81,4 millones de euros y que se haya generado un *cash flow* de 92,8 millones de euros, un 23% superior al año anterior.

Las inversiones se han reducido un 17% respecto del 2009, hasta los 95,5 millones de euros, porque ya se han completado las principales obras de la ampliación, los diques de abrigo. La construcción del muelle Prat y la ampliación del muelle Sud han sido las infraestructuras que han recibido el volumen más importante de inversiones de 2010.

En las nuevas superficies del Port destaca la entrega de la primera fase del muelle Prat a la compañía Tercat-Hutchison y el inicio de la inversión privada para construir la nueva terminal de contenedores de la ampliación, que estará operativa en 2012. Otro avance operativo relevante del ejercicio ha sido la



puesta en marcha de la ZAL Toulouse con la instalación de los primeros operadores logísticos, que suponen una ampliación de las posibilidades del negocio portuario.

Con las perspectivas de recuperación y con el esfuerzo de toda nuestra estructura, el Port de Barcelona cuenta con un nuevo escenario para intensificar los esfuerzos en la orientación hacia el cliente y para impulsar nuestro objetivo estratégico de convertirnos en el primer puerto logístico del sur de Europa y del Mediterráneo, en el 2015.

José Alberto Carbonell  
Director general





# 1.

## La gestión

- 12 Misión, visión y valores
- 13 Tercer Plan Estratégico del Port de Barcelona
- 14 **Ámbito de Presidencia**
  - Comunicación y Relaciones institucionales
- 15 Centro de Documentación
- 17 Promoción de la Comunidad Portuaria
- 20 **Ámbito de Dirección**
  - Desarrollo y Comunicación Interna
- 21 Responsabilidad Social Corporativa
- 22 Sistemas de Información
- 22 Servicio de Acceso Unificado (SAU)
- 23 Dirección de Organización y Consultoría de Negocio
- 25 Servicios Médicos y Prevención de Riesgos Laborales
- 26 **Infraestructuras**
  - Actuaciones en Infraestructuras
- 32 **Explotación y Planificación**
  - Operaciones de Mercancías y Calidad
- 35 Seguridad Industrial y Medio Ambiente
- 40 Seguridad Operativa
- 42 **Estrategia y Desarrollo**
  - Desarrollo de la red del Port
- 49 Dirección de Desarrollo del Negocio
- 50 Promoción Comercial
- 52 **Empresas participadas**
  - Centro Intermodal de Logística (CILSA)
- 53 Consultoría ILI Logística Internacional
- 54 ILI Formación
- Fundación Cares
- 56 Fundación Logística Justa
- 57 Port 2000
- 58 World Trade Center Barcelona

# Misión, visión, valores y objetivo estratégico

La misión del **Port de Barcelona**, que expresa su razón de ser, fue definida en el Primer Plan Estratégico y mantenida en el segundo y tercero en estos términos:

**Contribuir a la competitividad de los clientes del Port mediante la prestación de servicios eficientes que respondan a sus necesidades de transporte marítimo, transporte terrestre y servicios logísticos.**

Como describe el Tercer Plan Estratégico, esta misión se ha de desarrollar según los principios de actuación siguientes:

1. El Port de Barcelona ha de **fomentar el desarrollo económico** de su entorno y ha de ser un **instrumento facilitador del comercio internacional**.
2. Tiene como función principal **aportar valor a su hinterland** mediante la **mejora de la competitividad de las empresas (importadores, exportadores y cargadores)** que utilizan Barcelona como puerto.
3. Debe garantizar la **eficacia, la eficiencia, la transparencia y la simplicidad operativa** de sus procesos: ha de ser un **puerto fácil** para los operadores del *hinterland*.
4. Debe garantizar un **crecimiento sostenible** de sus infraestructuras y de su tráfico, y desarrollar una **gestión responsable del impacto sobre el entorno** en todos sus campos de actuación.



5. Debe **valorar a sus trabajadores y comprometerse con ellos**, ya que son su principal activo.
6. Debe ser un **puerto innovador** que se avance a las necesidades de sus clientes, creando servicios de valor en la logística y el transporte.
7. Finalmente, el Port de Barcelona ha de ser un **referente a escala mundial** en todos sus ámbitos de gestión.

En la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) se concentran todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios portuarios, sin perjuicio de las competencias administrativas que puedan recaer en otros órganos. Esta organización ha definido una **misión propia**, que es:

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

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

**Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.**

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

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

Asimismo, la APB se plantea el siguiente **objetivo estratégico para el Port de Barcelona** a cumplir a medio plazo:

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

## EL TERCER PLAN ESTRATÉGICO DEL PORT DE BARCELONA

La gran ampliación del Port de Barcelona, elemento básico e imprescindible para su crecimiento y el de la economía de su entorno, está en plena marcha. Con los diques de abrigo finalizados y el inicio de entrega de la nueva gran terminal de contenedores a su concesionario, el crecimiento de Barcelona en cuanto a infraestructura portuaria está garantizado.

En los últimos años, sin embargo, las condiciones de mercado han cambiado. A un largo periodo de crecimiento de tráfico ha sucedido una crisis económica importante, con descensos significativos del comercio marítimo a escala mundial, que han obligado a los puertos a ser

más competitivos para poder captar cargas. Por otra parte, ha habido cambios relevantes en las estructuras de toma de decisiones, donde la globalización y la integración de negocios forman un nuevo escenario empresarial.

Eso ha generado la necesidad de pensar en una nueva edición del Plan Estratégico, que tenga en cuenta todos estos hechos para establecer la manera en que el Port de Barcelona pueda conseguir sus retos. Este Tercer Plan Estratégico, que se elaboró a lo largo del año 2009, ha sido aprobado por el Consejo Rector para la Promoción del Port de Barcelona, el 16 de febrero de 2010.

El contenido de este plan debe servir, pues, para mejorar el posicionamiento de

Barcelona en un entorno cada vez más competitivo. A diferencia de la segunda edición, esta tercera intenta presentar una estrategia global, no solo centrada en las actuaciones en el *hinterland* –aunque continúan siendo una parte básica de la estrategia–, sino que tenga en cuenta todos los aspectos del negocio. Así, a la hora de confeccionar este plan se han considerado cuatro grandes líneas estratégicas de negocio: el puerto comercial y logístico, el puerto de la energía, el puerto de los cruceros y el Port Vell o puerto ciudadano. Cada una de estas líneas se ha analizado de forma exhaustiva, para cada una se ha definido un objetivo estratégico asociado y se ha establecido un conjunto de objetivos operativos para darle cumplimiento.

LÍNEA ESTRATÉGICA	OBJETIVO ESTRATÉGICO	OBJETIVO OPERATIVO
<b>El puerto comercial y logístico</b>	Ser el primer puerto logístico del sur de Europa y del Mediterráneo en el 2015	L1. Ampliar el <i>hinterland</i> . L2. Fortalecer la vinculación con el <i>foreland</i> . L3. Ser el puerto de <i>hinterland</i> y de <i>short sea shipping</i> más potente del sur de Europa. L4. Disponer de una oferta de servicios de transporte y logísticos adecuada. L5. Estructurar e integrar la red del Port de Barcelona. L6. Convertirse en la marca portuaria de referencia del sur de Europa. L7. Mejorar la accesibilidad y la movilidad en el Port de Barcelona. L8. Disponer de un transporte por carretera eficiente y competitivo. L9. Establecer una operativa portuaria más eficiente según las necesidades de los operadores y cargadores. L10. Fomentar el desarrollo del Port de Barcelona destacando las tres dimensiones de sostenibilidad: económica, medioambiental y social.
<b>El puerto de la energía</b>	Ser el primer <i>hub</i> mediterráneo para la distribución de determinados productos a granel	L1. Concentrar los tráfico y dedicar el espacio en exclusiva. L2. Captar tráfico con destino al Mediterráneo. L3. Potenciar el tráfico ferroviario. L4. Especializarse en la calidad y la personalización de los servicios.
<b>El puerto de los cruceros</b>	Consolidarse entre los cinco primeros puertos del mundo como puerto base	L1. Ampliar la capacidad del puerto de cruceros. L2. Ampliar la temporada de cruceros. L3. Adaptar las terminales existentes a las necesidades mediante una actualización de infraestructuras y servicios.
<b>El Port Vell o puerto ciudadano</b>	Impulsar la oferta del Port Vell para convertirlo en el “pulmón azul” de Barcelona	L1. Fortalecer la imagen de marca de Port Vell vinculada a la del Port de Barcelona. L2. Alinear a todos los concesionarios mediante un proyecto común. L3. Desarrollar los proyectos infraestructurales y urbanísticos pendientes. L4. Desarrollar una oferta de servicios completa y coherente con la finalidad del Port Vell. L5. Ampliar el alcance territorial del Port Vell. L6. Colaborar con la ciudad de Barcelona en el desarrollo de un proyecto cultural relacionado con el mundo marítimo y portuario.

## 1.1.

## Ámbito de Presidencia

### COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES

La Dirección de Comunicación y Relaciones Institucionales tiene como una de sus principales finalidades incrementar la visibilidad del Port de Barcelona y canalizar al exterior la información que este genera, a través de la relación con los medios de comunicación, con instituciones y entidades de su entorno y con la sociedad, en general.

Uno de los canales de relación con estos públicos externos son las notas de prensa dirigidas a los medios de comunicación para informar sobre las novedades y la evolución de la actividad del Port y las empresas vinculadas. Este año se han difundido un total de 80 notas, entre las cuales destacan las referentes a las medidas tomadas para hacer frente al temporal, la aprobación de la marca de calidad Port de Barcelona

Efficiency Network, el seguimiento de la misión a Túnez y la presencia del Port en ferias, la aprobación de las obras ferroviarias, la reordenación del muelle de Pescadors y la aprobación de medidas de austeridad.

Con el objetivo de presentar de primera mano algunos de los principales acontecimientos del Port, hacer más cercana la operativa portuaria, así como favorecer el intercambio y el conocimiento directo de los representantes de los medios, se han realizado 24 convocatorias de prensa. Estas han abarcado actos de ámbito muy diversos: desde la presentación de la colaboración del Port y la Fundación Logística Justa con la Cruz Roja, para desarrollar un centro para el alojamiento temporal de emergencia, hasta la primera jornada del Port en el Salón Internacional de la Logística (SIL 2010), el simulacro de emergencia a bordo de un crucero para

probar la eficacia de los protocolos de seguridad del recinto portuario, la llegada del portacontenedores con capacidad de 13.000 TEU (*MSC Beryl*) o la salida del primer tren del servicio BarcelYon Express, que circula por ancho europeo.

Además de la dinámica relación que el departamento mantiene con los medios de comunicación –tanto de manera proactiva como reactiva–, durante este ejercicio se ha empezado a diseñar el proyecto de una *newsletter* del Port de Barcelona, para garantizar una regularidad informativa aún mayor. Y la estrategia, iniciada el año anterior, de diversificar canales y adaptarse a nuevas tendencias de comunicación, ha significado una presencia ya consolidada en las redes sociales:

- Facebook: 469 amistades (<http://www.facebook.com/port.debarcelona>)
- Twitter: 129 seguidores y seguidor de 37 perfiles (<http://twitter.com/PortdeBarcelona>)
- Youtube: 6 suscriptores (<http://www.youtube.com/PortdeBarcelona>)
- LinkedIn: 71 contactos (<http://es.linkedin.com/in/portdebarcelona>)

En este 2010 también se ha dado el paso definitivo para la próxima entrada en funcionamiento de un proyecto con años de planificación: la Mediateca del Port de Barcelona, con la cual se pondrá a disposición de profesionales y público en general el fondo de fotografías antiguas y actuales propiedad de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

En el ámbito de las relaciones institucionales, la APB establece convenios de colaboración con entidades





culturales, sociales y educativas. Este departamento ha gestionado en este año los convenios firmados con el Palau de la Música Catalana, la Cruz Roja de Cataluña, la Fundación Cercle d'Infraestructures, la Fundación ESADE, el Teatro Nacional de Catalunya y la Fundación del Gran Teatro del Liceu.

Una herramienta ya inherente a todos los procesos comunicativos de cualquier organización es hoy en día la página web. A tenor de esto, esta área se ha integrado en el 2010 a la Dirección de Comunicación, desde donde se ha trabajado en la nueva página del Port de Barcelona.

Por lo que respecta al área de Imagen —que vela en el día a día por mantener y desarrollar los rasgos corporativos de la entidad y de la marca Port de Barcelona—, se ha avanzado en la integración en todos los ámbitos del nuevo Manual de identidad visual del Port de Barcelona, hecho que ya se refleja en la papelería, las presentaciones, los materiales de promoción y los vehículos.

Otra de las funciones prioritarias para el buen funcionamiento de las

comunicaciones externas y de apoyo a toda la organización es el mantenimiento y la actualización constante de las bases de datos existentes.

El Servicio Lingüístico del Port también forma parte del Departamento de Comunicación. A pesar de que este año no se ha celebrado el certamen portuario de los Juegos Florales, este servicio se ha encargado de organizar un curso de escritura gratuito y abierto a todos los trabajadores de la APB. Además, para garantizar que las comunicaciones escritas sean más fluidas y correctas, se ha desarrollado la guía estilística de los documentos más habituales del Port, con recomendaciones tipográficas, estilísticas y de traducción. Esta guía está recogida dentro del *Manual de identidad visual del Port de Barcelona*, proyecto en el cual se ha trabajado con el área de Imagen Corporativa.

En cuanto al asesoramiento lingüístico, se han continuado atendiendo las consultas y dudas de los usuarios internos que lo han solicitado y se ha realizado la revisión de documentos muy variados, entre los cuales destacan la corrección

lingüística y ortotipográfica de la Memoria anual corporativa, de la Memoria anual de los Servicios Médicos y del Tercer Plan Estratégico. También se ha seguido preparando la página de información sobre lengua catalana dirigida a la Comunidad Portuaria, "El tinglado", que se publica mensualmente en el diario de ámbito portuario *Marítimes*.

## CENTRO DE DOCUMENTACIÓN

Las principales actuaciones llevadas a cabo durante en este ejercicio en los diferentes ámbitos del Centro de Documentación (CenDoc) se resumen en:

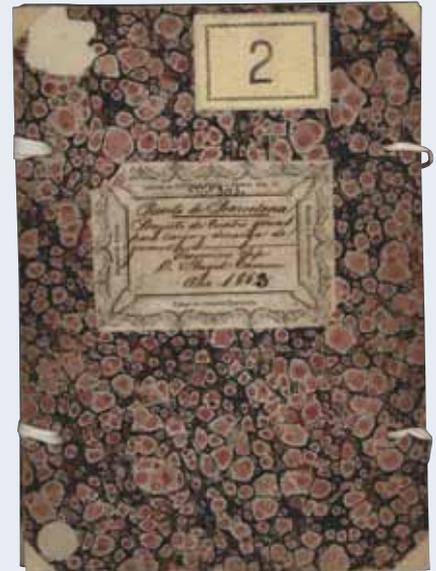
### Archivo central

- **Transferencias.** Se han producido un total de 25 transferencias de documentación de los diferentes departamentos de la APB, que suponen un total de 483 cajas nuevas incorporadas en el Archivo Central, más 93 proyectos de obras procedentes del

Departamento de Infraestructuras, uno de los más activos en este ámbito a lo largo del 2010.

- **Préstamo de documentación.** Las solicitudes recogidas en el CenDoc se elevan este año a la cifra de 1.532, un aumento considerable respecto del 2009. Estos préstamos incluyen desde información administrativa departamental hasta consultas de investigación externas en diferentes soportes y formatos (documentos textuales, imágenes y documentación en soporte digital).
- **Gestión de los depósitos.** Para recuperar espacio en los saturados depósitos de archivo, se han eliminado duplicados, liberando así 53 metros lineales de estantería.
- **Conservación.** Para mejorar la conservación del patrimonio documental de la APB se ha iniciado el estudio sistemático de los factores que influyen en él y se ha aprobado un plan de conservación. En este sentido, durante este año se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:
  - Digitalización de 10 planos de edificios. Inicio de las pruebas para digitalizar masivamente la serie de proyectos de obras del fondo histórico (1859-1978).
  - Limpieza de 1.587 cajas de fondo histórico de la APB depositadas en el Museo Marítimo de Barcelona.
  - Sustitución de 1.220 carpetas de antecedentes de obras por carpetas de conservación.
  - Revisión del estado de conservación y almacenamiento en cajas de los 600 proyectos de obras modernas que están en el depósito.

- Limpieza y almacenamiento de cajas de los proyectos de obras del Port de Barcelona correspondientes al año 1959.
- Restauración de 9 proyectos de obras (entre los más interesantes, el proyecto sobre la ampliación del puerto de Barcelona de 1859, de José Rafo, o el estudio comparativo del año 1886 de los puertos de Inglaterra, de Julio Valdés).
- Limpieza de 407 imágenes de 1896 de Pau Audouard (albúminas).
- Identificación de los microorganismos que aceleran el deterioro de los documentos textuales, gráficos y fotográficos.
- **Descripción.** Para facilitar el acceso al fondo patrimonial, se ha iniciado la descripción de la serie de concesiones y de proyectos de obras.



Expediente 2/1863 ("Proyecto de cuatro grúas para cargas y descargas de géneros". Ingeniero Jefe D. Ángel Camon).

### Servicio de documentación

En este ámbito de actividad del CenDoc, el Servicio de Resumen de Noticias diarias ha superado las 94.000 consultas, a parte de las realizadas a través del e-Portal.

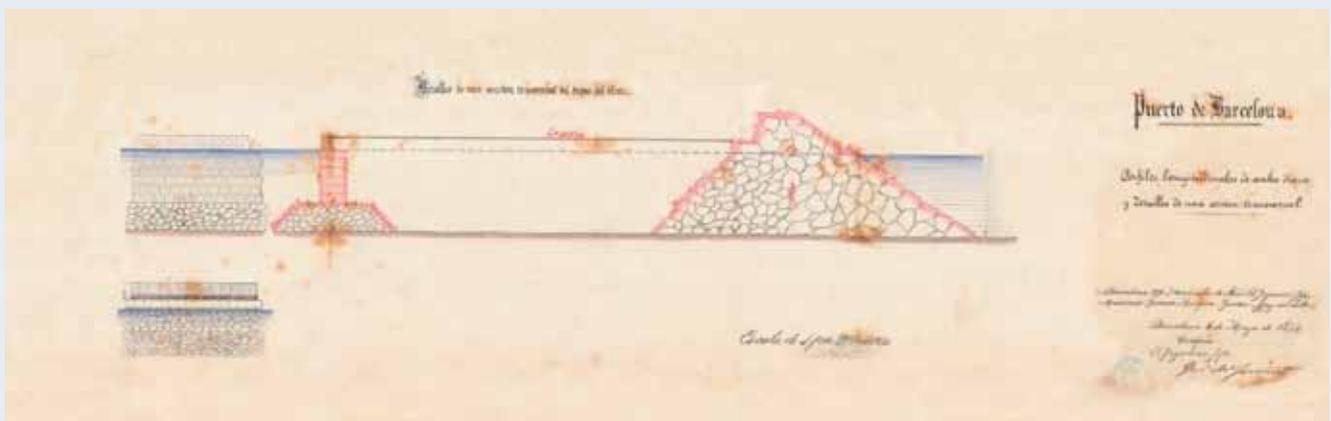
Hay que destacar que durante este año se ha seguido trabajando en el nuevo programa fotográfico, en el cual se han introducido y catalogado tanto imágenes históricas del fondo de imágenes como modernas, para poder ponerlas al alcance de todos.

Por otra parte, el servicio de la hemeroteca ha dejado en préstamo 1.261 ejemplares de 68 títulos de revistas a 43 usuarios internos.

### Archivo histórico

Se han llevado a cabo todas las actuaciones previstas en el Plan de actuación 2010 en el marco del Convenio de colaboración con el Consorcio de las Atarazanas Reales y Museo Marítimo de Barcelona, relativas a documentación histórica. Concretamente, se ha continuado con la descripción de documentación administrativa correspondiente al periodo de la Junta de Obras del Port de Barcelona (1868-1978) y se han transferido los documentos de faros correspondientes a la Delegación de Costas.

Vista parcial de la digitalización de un plano de los perfiles longitudinales de los diques del Est y del Oest, del año 1874, de la serie de proyectos del fondo histórico del Port de Barcelona.



## Patrimonio cultural

A lo largo del ejercicio se han potenciado todas las actuaciones encaminadas a la identificación y preservación de las colecciones que forman parte del patrimonio artístico de la Autoridad Portuaria de Barcelona, como la documentación de las maquetas de buques que llevaban el nombre Barcelona y la restauración de siete piezas estropeadas de la colección pictórica y de efectos náuticos.

Este año también se ha adjudicado la restauración integral de una de las principales obras de la colección pictórica, el cuadro *El Port de Barcelona* del artista Eliseu Meifrèn i Roig. La restauración se realiza bajo la dirección y supervisión del Centro de Restauración de Bienes Muebles de Cataluña dependiente de la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya, con el objetivo de devolver el cuadro a su aspecto original.

## PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

### Consejo Rector y Grupos de Trabajo

El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria tiene por objetivo materializar la voluntad de cooperación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y todas las instituciones públicas y privadas que llevan a cabo su actividad en el ámbito portuario. Durante el año 2010 este órgano ha celebrado dos asambleas y dos reuniones de su Consejo Ejecutivo, en las cuales se han presentado los resultados y conclusiones generales de la encuesta de evaluación de satisfacción realizada en el 2009, así como una propuesta de acciones de mejora y, además, los avances y trabajos realizados por cada uno de los Grupos de Trabajo.

Durante el ejercicio se han empezado a implantar algunas de las acciones de mejora derivadas del mencionado cuestionario de evaluación. Por una parte, por ejemplo, la participación de una persona externa al Port en las sesiones, para dinamizarlas. Por otra, se han reestructurado los Grupos de



Imagen obtenida con reflectografía IR de la zona de la firma y fecha.

Foto: Gemma Campo. Grupo de Investigación Conservación y Restauración del Patrimonio. Facultad de Bellas Artes. Universidad de Barcelona.

Trabajo, que pasan de once a ocho, a través de la integración de los grupos de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) y Calidad Ambiental al de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y del de Servicios Ferroviarios al Foro del Transporte Terrestre.

A continuación se describen brevemente los avances registrados por los Grupos de Trabajo en el año 2010.

- **Fórum Telemático:** ha implantado las mejoras en el procedimiento de gestión de posicionamiento de contenedores para la inspección y ha establecido los proyectos para la definición de otros procedimientos: la gestión integrada de entradas y salidas terrestres y la trazabilidad de declaraciones aduaneras.
- **Foro del Transporte Terrestre:** desde el subgrupo de Servicios Ferroviarios se ha continuado trabajando en la mejora de las conexiones con el

*hinterland*, de los accesos portuarios, de las infraestructuras y de la gestión ferroviaria en el puerto.

- **Innovación:** el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio ha valorado como excelente el Plan Estratégico de la Agrupación de Empresas Innovadoras (AEI) de Logística presentado por este grupo, lo que le permite optar a varias subvenciones. También se han llevado a cabo dos jornadas de trabajo para presentar los resultados de los estudios realizados y valorar la propuesta de crear grupos de trabajo sectoriales.
- **Marketing y Comercial:** en este grupo destaca la organización y participación en diversas acciones comerciales y de promoción en el *hinterland* y el *foreland*, así como la elaboración del calendario de acciones futuras y la propuesta de países objetivo para la Misión empresarial 2011.





- **Calidad:** durante el mes de febrero se ha aprobado el nuevo Plan de Calidad, con un programa de garantías ampliado, y se ha iniciado la campaña de adhesiones al mismo. En el mes de diciembre han comenzado las auditorías de certificación, que a finales de año han supuesto 10 empresas certificadas y más de 20 solicitudes.
- **Responsabilidad Social Corporativa:** por una parte, se ha implantado el Protocolo Banco de los Alimentos - PIF con la formalización

del convenio entre el Ministerio de Presidencia del Gobierno de España y el Banco de Alimentos. El 7 de octubre se realizó la primera prueba piloto, en la cual se recogieron 443 kg de alimentos. Por otra parte, se ha organizado la VIII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria.

El subgrupo de Calidad Ambiental ha continuado el circuito de recogida integral en las concesiones y ha

organizado dos jornadas divulgativas sobre temas de actualidad (Ley 20/2009 y Reglamento EMAS) dirigidas a la Comunidad Portuaria.

El subgrupo de Prevención de Riesgos Laborales ha centrado sus trabajos en tratar el tema de ambulancias y la prevención a nivel de técnicos.

- **Servicios de Inspección en Frontera (SIF):** ha implantado, en las terminales y en el escáner de contenedores, el servicio de coordinación de posicionamientos de mercancías para la inspección, y que ha permitido mejorar su operativa. El grupo también ha definido el protocolo de actuación de urgencias de los SIF, ha realizado el análisis y adecuación a los nuevos horarios de inspección de los diferentes organismos y colectivos, y ha hecho el seguimiento de las obras del nuevo Punto de Inspección en Frontera (PIF), que previsiblemente estará operativo en otoño de 2011.

- **Short Sea Shipping (SSS):** a través de la Subcomisión de Daños ha elaborado un estudio de daños que se producen en la operativa de SSS y sus causas, con el planteamiento de propuestas de mejora y soluciones a implantar. Igualmente, se ha constituido la Comisión de SSS y definido sus objetivos de trabajo para 2011.





### Misión comercial a Túnez

Túnez ha sido el destino de la misión comercial multisectorial organizada por el Port de Barcelona en colaboración con la Cámara de Comercio de Barcelona y desarrollada entre el 31 de mayo y el 3 de junio. El presidente del Port, Jordi Valls, ha encabezado la delegación desplazada a la capital, integrada por 42 empresarios de 37 empresas, además de los máximos representantes de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

La jornada empresarial inicial, en la cual se han presentado los servicios del Port de Barcelona y las oportunidades de negocio entre Túnez y España, ha contado con la asistencia de más de 300 empresarios tunecinos y una representación institucional liderada por el ministro de Transportes, Abderrahim Zouari. Paralelamente, y con el objetivo de facilitar el intercambio de información y el análisis de aspectos importantes para el transporte y comercio marítimo, se han organizado dos jornadas técnicas de trabajo centradas en las aduanas y el tráfico de short sea shipping. Unos sesenta representantes de operadores y empresas portuarias participantes de ambos países han podido recoger ideas para mejorar la operativa y los procedimientos establecidos.

En cuanto a las reuniones bilaterales, se habían elaborado un total de 25 agendas de contactos personalizadas que han supuesto la planificación de 270 reuniones empresariales, una media de 10 contactos por empresa. Las empresas participantes han valorado muy positivamente tanto las expectativas de colaboración como las oportunidades concretas de negocio e intercambio de información resultantes.

En el ámbito institucional, el Port de Barcelona ha firmado en Túnez una declaración de intenciones para establecer un acuerdo de colaboración entre la Escuela Europea de Short Sea Shipping y la Oficina de la Marina Mercante y Puertos (OMMP) de Túnez para el asesoramiento del Instituto Mediterráneo de Formación de Oficios Marítimos y el desarrollo de iniciativas formativas conjuntas. Por otra parte, se han establecido las bases para la creación de una Comisión Mixta de Aduanas, que intentará reducir los trámites necesarios de las empresas tunecinas en sus exportaciones a Barcelona. También se han mantenido reuniones de trabajo con el presidente de la naviera Cotunav, el presidente de Tunis TradeNet y el ministro de Transportes, con el presidente de la OMMP.

### Foro Marítimo Catalán

El Port de Barcelona ha asumido la segunda vicepresidencia del Foro Marítimo Catalán, posición que contribuirá a impulsar sus principios de actuación de fomento del desarrollo económico de su entorno y de facilitador del comercio internacional.

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

# 1.2.

## Ámbito de Dirección

### DESARROLLO Y COMUNICACIÓN INTERNA

El área de Desarrollo y Comunicación Interna, de la Dirección de Personas, ha dado continuidad a las diferentes políticas relacionadas con la gestión de personas, como la gestión por competencias, los objetivos, etc. No obstante, se han iniciado otros proyectos para adaptar la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) a la nueva realidad, con el objetivo de aumentar la eficiencia y garantizar una

mejor orientación al mercado y a los clientes.

En este sentido, el proyecto estrella llevado a cabo durante el ejercicio ha sido la segunda edición de la encuesta de opinión interna, que bajo el lema “¡Di la tuya 2010!” ha tomado una vez más el pulso a la organización. Entendida como una herramienta habitual de mejora, en esta ocasión la encuesta ha tenido especial interés por intentar contrastar los efectos de los cambios y de la situación económica.

### Formación interna

La APB pone cada año a disposición de sus trabajadores un plan de formación con diferentes programas para la adquisición de conocimientos y mejora de aptitudes. El más relevante en el 2010 ha sido el denominado internamente “La voz del Port”, que tiene como finalidad principal unificar los sistemas de atención al cliente, tanto cuanto a la asistencia presencial, telefónica o telemática. Este proyecto nace del trabajo conjunto del Departamento de Desarrollo de Negocio y el SAU y todos sus trabajadores han participado en él.

Respecto al resto de la formación, ha continuado el proyecto de formadores internos para la preparación en competencias técnicas y, como en años anteriores, se ha contado con la colaboración del Instituto de Seguridad Pública de Cataluña para una parte de la formación de la Policía Portuaria. En la adquisición de conocimientos idiomáticos destaca la apuesta por la formación *on line* en inglés y por la formación orientada a necesidades concretas; de modo que, en línea con la estrategia del Port, se ha potenciado el aprendizaje de la lengua francesa. Además, aprovechando el cambio de versión en las herramientas ofimáticas e Internet, también se han organizado sesiones formativas de actualización en el uso de estas.

Una de las novedades de este año ha sido la puesta en marcha de un nuevo proyecto de formación del personal sanitario, que tendrá continuidad a lo largo de los años 2011 y 2012. También es destacable el programa formativo en



el ámbito de igualdad, que este 2010 se ha centrado especialmente en la sensibilización del equipo directivo y en la formación técnica de las personas que conforman la Dirección de Personas.

En total se han realizado más de 160 acciones formativas colectivas y más de 50 acciones de desarrollo individual.

### Comunicación interna

Las nuevas herramientas 2.0 y su filosofía han interrumpido con fuerza en la comunicación interna del Port de Barcelona y el 2010 ha sido testigo del nacimiento del "Quién es quién", el directorio de las personas de la APB. Se trata de una aplicación dirigida a fomentar el conocimiento dentro de la organización, que permite compartir con el resto de compañeros los datos profesionales e, incluso, aficiones u otras actividades de ámbito privado. Con 128.637 visitas, el "Quién es quién" se ha convertido en el contenido más visitado de la intranet corporativa.

Igualmente, se ha hecho un esfuerzo por racionalizar y adecuar los comunicados internos a los intereses de las personas de la organización. Así, se ha implantado un sistema de suscripción para el tablero de anuncios electrónico, que permite a los usuarios del servicio recibir en su correo electrónico las diferentes actividades e informaciones de aspecto social que se publican en la intranet corporativa y son de su interés. A finales del ejercicio hay 120 personas suscritas a alguna de las categorías disponibles.

También se han definido e implantado nuevos sistemas dirigidos a mejorar la evaluación de las acciones y herramientas de comunicación: se ha realizado una encuesta de valoración del servicio y diversos informes para medir y mejorar el impacto de la comunicación interna en la realidad de la organización.

En cuanto a las herramientas de comunicación interna ya consolidadas en la organización, la intranet corporativa ePORTal ha superado de nuevo el récord de visitas, con un crecimiento de casi 40.000 respecto del año anterior, y el boletín de comunicación interna *Fem Port* ha registrado casi 2.500 visitas en su versión electrónica y ha recibido una



valoración de 2,7 sobre 4 en la encuesta de evaluación del servicio.

### RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

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

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

### SISTEMAS DE INFORMACIÓN

La Dirección de Sistemas de Información tiene la misión de aportar soluciones en el ámbito de las tecnologías de la información, que contribuyan a la competitividad y eficiencia de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y del Port de Barcelona, en general.

Para la **gestión interna de la APB**, este departamento garantiza los servicios de comunicaciones, ofimática,



aplicaciones informáticas de gestión corporativa, aplicaciones de ayuda a la toma de decisiones (*business intelligence*), intranet y web, plano del puerto y sistemas de seguridad y control. Las principales actuaciones emprendidas en este ejercicio se han dirigido a la adecuación de versiones de las herramientas ofimáticas de los usuarios, tanto el correo como otras aplicaciones, así como la ampliación de la capacidad de almacenamiento de datos y la renovación de los servidores virtuales.

Durante este ejercicio, en el **ámbito de las infraestructuras** se ha desarrollado un nuevo centro de proceso de datos que se estrenará a principios de 2011 y dotará el Port de sistemas de última generación que le ayudarán a prestar unos servicios más fiables.

En lo que respecta a **seguridad**, este año se ha avanzado con la Aduana, las terminales de contenedores y el gobierno de los Estados Unidos en los trabajos para la implantación de la iniciativa de seguridad Megaports para la detección



de material radioactivo, y que ha de permitir consolidar el Port en las cadenas de suministro seguro. También se ha firmado un convenio con la Generalitat para la integración de la APB a la red de comunicaciones Rescat. Esta red facilitará tanto la tarea de la Policía Portuaria, de modo individual, como la actuación conjunta y la coordinación entre los colectivos de seguridad en Cataluña en actuaciones de emergencias o seguridad.

En cuanto al **desarrollo de aplicaciones informáticas**, los principales esfuerzos del año 2010 se han orientado a adaptarlas a la nueva ley de puertos. El incremento de tráfico ferroviario y la complejidad cada vez mayor de gestión de las ocupaciones de las vías ha requerido el desarrollo de un módulo de gestión de ferrocarril que permitirá una gestión más ágil de las ocupaciones de vías. Además, se ha licitado, adjudicado e iniciado el proyecto del nuevo portal web del Port de Barcelona, que hará posible que su presencia en Internet sea un elemento fundamental para ayudar y potenciar las acciones emprendidas en aplicación del Plan estratégico.

En relación con los sistemas de información geográfica, además de la tarea continua de mantener actualizado el plano del puerto, destaca la compilación de fotos aéreas verticales históricas que han permitido, por una parte, integrar la evolución histórica del Port a las aplicaciones de análisis territorial y, por otra, elaborar productos cartográficos como el titulado Evolución histórica del Port de Barcelona, 1956-2010. Esto ha sido posible gracias a la colaboración institucional con la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, el Instituto Cartográfico de Cataluña e imágenes aéreas adquiridas por el propio Port.

### SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es una ventanilla única que tiene la misión de facilitar y hacer más accesible la tramitación y obtención de información sobre los servicios que ofrece la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) dirigidos principalmente a los distintos usuarios de la instalación portuaria. Su finalidad es resolver los problemas, facilitar las relaciones y mejorar la agilidad de los trámites.

Durante el 2010 el SAU ha atendido menos llamadas telefónicas (72.360) que en el año anterior, si bien ha gestionado más cobros y ha tramitado más documentos.

El importante incremento de los documentos tramitados respecto al año 2009 se debe básicamente a la gestión de autorizaciones "E". La oficina del SAU se ha visto afectada directamente por las diferentes huelgas del sector portuario y del transporte terrestre en Francia, que se ha traducido en el desvío de tráfico de mercancías al Port de Barcelona y, por tanto, en una mayor presencia de transportistas franceses en sus instalaciones.

Se han tramitado un total de 37.673 autorizaciones provisionales y se han enviado un total de 69.163 preavisos, que corresponden a un incremento de más del 35% con respecto al año 2009.

	Llamadas telefónicas	Documentos tramitados	Documentos registrados	Cobros realizados
2009	80.114	91.898	11.880	38.042
2010	72.360	121.530	10.622	45.694



## DIRECCIÓN DE ORGANIZACIÓN Y CONSULTORÍA DE NEGOCIO

La Dirección de Organización y Consultoría de Negocio se ha creado el mes de mayo de 2010 con la idea de aglutinar todos los aspectos de la organización interna de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB). Esto incluye, por una parte, el apoyo a la planificación general y control de gestión de la empresa; y, por otra, la organización sectorial, es decir, la de los procesos portuarios en los que intervienen todas las administraciones y empresas involucradas en el paso de las mercancías por el Port.

### Organización de la APB

El objetivo de esta nueva dirección es la mejora continua de la eficiencia y la orientación al cliente, tanto de la APB como de los procesos sectoriales. Para conseguirlo se han definido unas herramientas e iniciativas básicas para cada uno de los ámbitos de actuación.

- **Establecimiento de un sistema de medida y de mejora continua de los procesos internos de la APB.** Este sistema, iniciado en el 2010, se basa en la definición del mapa de procesos –con responsables de cada proceso–, la determinación de los indicadores de servicio al cliente y eficiencia, y la fijación de los objetivos. Paralelamente se establece un sistema de mejora continua de los procesos, que prioriza aquellos con mayores carencias.
- **Formulación de una propuesta organizativa alineada con los procesos.** En este ejercicio ha quedado consolidada una estructura basada en cinco subdirecciones generales. El reto ahora es avanzar en la alineación con los procesos y afianzar un sistema de coordinación eficiente entre las áreas, especialmente las de negocio.
- **Establecimiento del Plan de Empresa y el cuadro de mando integral (CMI) como principales herramientas de gestión de la Dirección.** El Plan de Empresa recoge la planificación anual de objetivos e iniciativas de la Autoridad Portuaria.



Este año se ha establecido un nuevo procedimiento para elaborarlo y coordinarlo que se aplicarán en el 2011. Principalmente se pretende que el *Plan de empresa* sea el nexo de unión entre los diferentes planes a largo plazo y la planificación operativa de los diferentes departamentos.

### Organización sectorial

- **Establecimiento de un sistema de medida de la calidad y eficiencia de los procesos portuarios (sectoriales).** El mapa de procesos sectoriales se había definido hace un tiempo y durante este ejercicio se han determinado y automatizado los principales indicadores de eficiencia y calidad, y se han establecido los objetivos que se quieren alcanzar. La medida sistemática de estos indicadores empezará a principios de 2011.
- **Puesta en marcha del nuevo Plan de Calidad del Port de Barcelona.** Desde 1993 el Port aplica el Plan de Calidad, que incluye compromisos de eficiencia de las administraciones



de aduanas y compromisos de seguridad en la manipulación en las terminales de contenedores.

El Consejo de Administración de la

APB ha aprobado este año la puesta en marcha de una ambiciosa ampliación de este plan, que involucre a todas las Administraciones y las empresas que voluntariamente se adhieran a él. El plan, denominado Efficiency Network, establece también una serie de compromisos de eficiencia hacia los clientes finales (importadores y exportadores) y unas compensaciones por los posibles incumplimientos de estos. Este nuevo plan pretende ser, por una parte, un apoyo a la promoción comercial del Port de Barcelona y, por otra, una herramienta efectiva para la mejora.

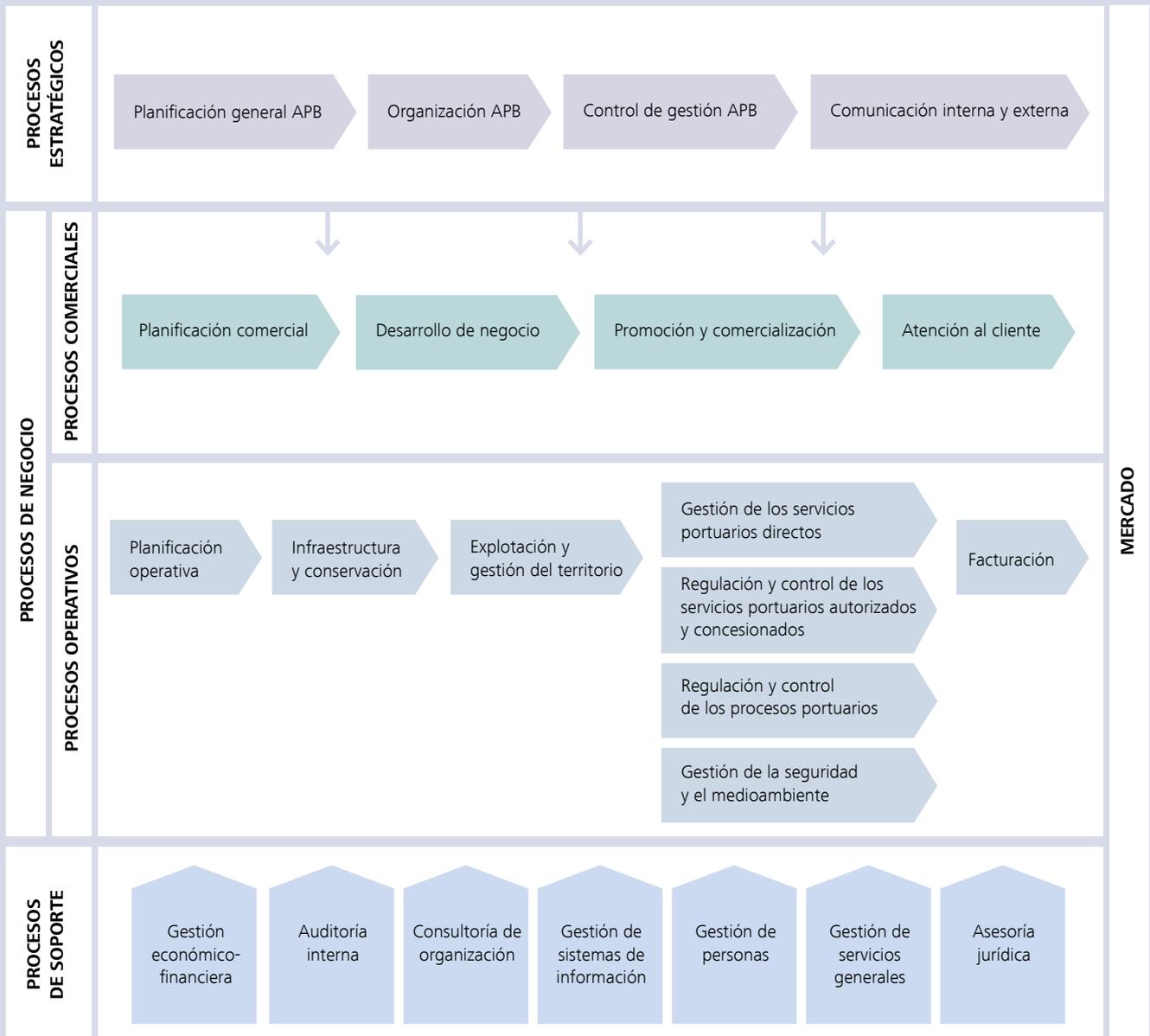
- **Establecimiento de una dinámica de mejora de los procesos portuarios.** Con este objetivo se ha formado en la APB un grupo de trabajo que incorpora las áreas de negocio

(las de Explotación y Comercial) y la Dirección de Organización y Consultoría de Negocio. Para implementar las mejoras se cuenta también con el apoyo del Fórum Telemático, grupo de trabajo del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria liderado por la Autoridad Portuaria y la Aduana, y dedicado a la mejora de procesos portuarios desde el año 1993.

• **Implementación de nuevos servicios de la plataforma Portic.**

Para agilizar el paso de la mercancía por el Port de Barcelona, el año 1999 se creó una plataforma que ofrece todos los servicios de información y de intercambio electrónico de documentos necesarios para las operaciones de transporte marítimo.

La plataforma es propiedad de la APB y está gestionada por Portic, empresa participada por todas las empresas de la Comunidad Portuaria. Ante los cambios tecnológicos y las necesidades de mercado se considera necesario replantear la estrategia de servicios y el modelo de gestión vigente desde hace más de 10 años. Los principales nuevos servicios implantados en esta plataforma han sido: el intercambio electrónico de documentos relacionados con el tráfico ferroviario, el envío telemático de listas de carga para el tráfico de automóviles, y la tramitación electrónica relativa a los servicios de coordinación de posicionamiento de contenedores para inspección.



## SERVICIOS MÉDICOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Estos servicios dan apoyo y hacen seguimiento de toda la actividad asistencial y preventiva en el ámbito de la salud en la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

Los centros de Bosch i Alsina y del edificio WTC Barcelona ofrecen un amplio abanico de opciones sanitarias y sociales al personal activo, a sus familiares y a los trabajadores jubilados, un colectivo de unas 3.000 personas. Durante el 2010 el personal facultativo de la APB ha atendido un total de 16.834 visitas médicas, entre el personal activo (10.051) y el pasivo (6.783), y se han hecho 2.030 sesiones de rehabilitación a 363 pacientes. Con la publicación del Plan de Salud de la Autoridad Portuaria de Barcelona 2008-2012 se han actualizado los procedimientos y protocolos necesarios para unificar las pautas de actuación de los profesionales de la medicina asistencial y laboral de la APB, de acuerdo con el Plan de Salud de Cataluña y los protocolos específicos del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud.

En el contexto de este plan ha continuado la tarea informativa sobre hábitos de vida saludables, con la finalidad de concienciar sobre los factores de riesgo coronario, así como la minimización de la incidencia de las drogas de abuso, con la intención de mejorar las condiciones laborales del personal y del entorno. También se ha iniciado la administración farmacéutica en la dosis adecuada para cada paciente, para mejorar el seguimiento de salud y el control del gasto en el consumo de fármacos, y se ha aplicado la determinación analítica para la detección precoz del cáncer de colon.

En cuanto al ámbito de la vigilancia de la salud destaca la realización de 231 exámenes de salud, lo que representa el 41,6% de la plantilla, concretamente 163 hombres (40,8%) y 68 mujeres (43,6%). Estos reconocimientos completos incorporan los protocolos sanitarios oficiales, además de incluir las directrices de los actuales planes de salud de Catalunya y de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

## Riesgos laborales

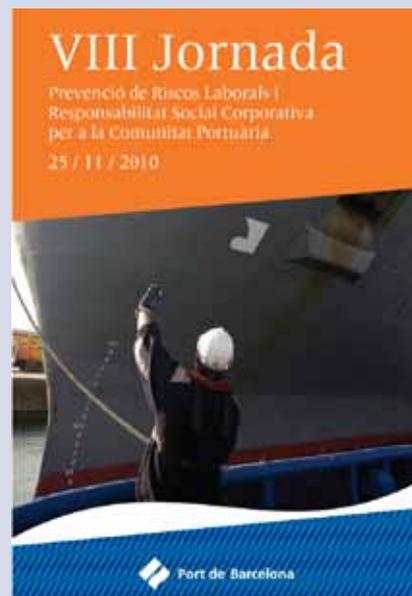
En el transcurso del ejercicio la APB ha sido sometida a las auditorías obligatorias y cuatrienales sobre prevención de riesgos laborales, cuyo resultado queda bajo el escrutinio de los delegados de Prevención y a disposición de la Inspección de Trabajo. El resultado de las auditorías, además, ha ayudado a abrir nuevas líneas de actuación que se desarrollarán durante el año 2011.

El Servicio de Prevención ha colaborado en el desarrollo del Programa de referenciales de calidad instaurado por la APB para las diferentes terminales del Port de Barcelona. Además, ha organizado y participado en la VIII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria, promovida por el correspondiente Grupo de Trabajo del Consejo Rector del puerto y por la sociedad de prevención FREMAP, y realizada en colaboración con el servicio de Responsabilidad Social Corporativa de la APB. Entre otros ponentes, para esta edición se ha contado con la participación de Pedro Montero, director gerente de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, quien expuso el tema "Integración de la prevención sociolaboral".

La participación del Servicio de Prevención en el Subgrupo de trabajo de emergencias sanitarias –junto al SEM (Sistema de Emergencias Médicas), la Mutua de Accidentes FREMAP y la Policía Portuaria– ha resultado del todo positiva, al haber conseguido disminuir notablemente el tiempo de espera de asistencia sanitaria urgente en el puerto y la ZAL.

Durante este año se han producido un total de 38 accidentes, todos con la consideración de leves, y de ellos, once han cursado con baja. Sobre una plantilla media estimada de 555 trabajadores, el índice de incidencia total se sitúa en 6,8, una mejora respecto del índice medio del 7,1 registrado en el ejercicio anterior.

Igualmente se ha seguido desarrollando el sistema de gestión de la prevención para las contratadas externas de la APB. A raíz de los resultados de la auditoría, se ha incrementado la colaboración con el Departamento de Conservación, con el objeto de mejorar los procesos para la coordinación de actividades con las empresas contratadas.



## 1.3.

## Infraestructuras

**ACTUACIONES  
EN INFRAESTRUCTURAS**

En el año 2010 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha realizado una inversión superior a los 95 millones de euros, de los cuales se han destinado más de 60 millones de euros al capítulo de las infraestructuras.

Las actuaciones que han concentrado la mayor parte de la inversión son las del muelle Prat y la ampliación de los muelles Adossat y Sud. Por otra parte, se han acometido una serie de obras no menos necesarias para la operativa portuaria, como la habilitación de nuevos espacios, el refuerzo de diques y muelles ya existentes, la mejora de estructuras de atraque o las relacionadas con los accesos viarios y ferroviarios.

A continuación, se describen algunas de las obras y actuaciones más relevantes, todas ellas iniciadas o en fase de ejecución durante este ejercicio.

**Ampliación sur**

En el proceso de ampliación del Port de Barcelona hacia el sur, el 2010 ha concluido la **Rehabilitación del muelle Prat**, que ha concentrado la mayor parte de la inversión de los últimos años y que ha tenido por finalidad la completa reparación de la parte averiada de este muelle. Las obras han consistido en la reconstrucción de 660 m. de línea de muelle con cajones reflotados y/o cajones de nueva ejecución, la demolición y vertido de los cajones no reflotados, el dragado de la dársena y el relleno hasta cota +3,50 de la explanada, con material procedente del dragado complementado con material aportado por vía terrestre. Se ha reconstruido, pues, el muro del muelle con la reubicación de todos los cajones (5 nuevos y 11 recuperados).

En este proyecto se ha contemplado la ejecución de motas de todo uno y escollera para la creación de recintos

auxiliares en los cuales depositar el material excedente o aquel que, por exigencias del programa de ejecución, no puede ser vertido en el recinto del propio muelle.

En este ejercicio ha continuado la **Habilitación de la línea de atraque del muelle Prat (área sur)**.

La inversión se centra en la ejecución de la viga cantil o superestructura del muelle Prat, a la que se dota de las instalaciones necesarias para el amarre y atraque de los buques portacontenedores de última generación y de los elementos necesarios para el funcionamiento de las grúas y equipos. Este proyecto incluye la adecuación de la línea de atraque relativa a los 1.000 metros situados más hacia el sur, lo cual implica los 12 cajones de la fase II y otros 13 cajones de la fase I. La superestructura proyectada sobre la fase I está formada por la viga cantil que apoya sobre los cajones abarcando sus dos primeras filas de celdas. Sobre los cajones





de la fase II, además de esta viga cantil, se proyecta en la superestructura una losa de cierre de los cajones de hormigón armado sobre las dos siguientes filas de celdas.

La obra **Ampliación de la explanada hacia el sur. Terminal Prat** también ha finalizado en esta anualidad y ha consistido en la retirada (carga, transporte y extendido) de los materiales constitutivos de las precargas de la explanada correspondiente a la ampliación hacia el sur del muelle Prat, así como la regularización y formación de la explanada.

### Habilitación de espacios

Respecto a las obras relacionadas con la habilitación de espacios ya existentes y para dar respuesta a la demanda generada por el tráfico de cruceros, ha concluido la obra **Habilitación de la pasarela de la estación marítima C** en el muelle Adossat.

Los trabajos de remodelación de la terminal C han consistido en la construcción de un módulo de elevación, de casi 100 m<sup>2</sup> de superficie, adosado a la fachada sur del actual edificio. El

primer piso de la terminal conecta con una pasarela fija, que se ha instalado paralela a la fachada del edificio y al muelle, que permite a los pasajeros acceder y abandonar el buque a través de *fingers* sobre raíles.

El aumento de la manipulación de graneles líquidos en el Port de Barcelona y las previsiones de futuras demandas han impulsado la construcción de un nuevo atraque para este tipo de buques. Así, se ha completado el proyecto **Atraque para buques de granel líquido**

**en el muelle de la Energía. Cara noroeste**, que concibe un atraque para la transferencia de productos refinados de buque a tierra, en la cara noroeste del muelle de la Energía.

Otra construcción finalizada ha sido el **Foso de acceso al atraque de buques de granel líquido**. En consonancia con la ampliación que lleva a cabo el Port de Barcelona, se ha previsto la ejecución de nuevas plataformas de amarre para buques. La zona en la cual se ubican estos amarres se identifica con





el número 34 y se extiende a lo largo del lado este del sector del muelle de la Energía. Con el objetivo de explotar la zona 34, se ha hecho necesario conectar el actual foso de tuberías existente en la calle Port d'Alexandria con la primera plataforma de amarre que se ha previsto ejecutar en un lado del sector de Inflamables. Esta conexión permitirá que los nuevos concesionarios que se están instalando en la ampliación del sector puedan transportar los graneles líquidos desde dicha plataforma de amarre hasta el foso existente en la calle Port d'Alexandria.

La voluntad de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, a fin de descongestionar los accesos del Port de Barcelona y la nueva conexión ferroviaria en ancho internacional con Francia, operativa a finales de 2010, impulsan a disponer como mínimo de una vía con ancho mixto (ancho internacional e ibérico) en la terminal ferroviaria de la Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB). El proyecto **Ampliación de la terminal ferroviaria en el muelle Sud**, que ha comenzado a ejecutarse en este ejercicio, define a nivel ejecutivo todas las obras necesarias para la puesta en servicio de una vía de ancho mixto. Estos trabajos garantizan, a nivel funcional y de trazado, su compatibilidad

con una futura ampliación a 6 vías de ancho mixto y 750 m de longitud útil. En resumen, se trata de conseguir una terminal ferroviaria de más capacidad y que cumpla con los estándares de interoperabilidad de la Comisión Europea.

Asimismo, en el ámbito de la reordenación de las terminales de contenedores que tiene lugar en el Port de Barcelona se inscribe la **Ampliación del muelle Adossat 2ª fase B**. El proyecto forma parte del Plan Director del Port de Barcelona e incluye la creación de

un muelle destinado a una terminal mixta de contenedores de 1.000 m de longitud y 16 m de calado, adosado al dique del Est. La solución adoptada es un muelle de gravedad de cajones de hormigón armado, incluyendo la construcción de un tacón en el extremo sur para permitir el atraque de buques ro-ro y la ejecución de una mota de cierre perpendicular a la alineación del muelle.

Con el propósito de posibilitar el atraque de cruceros y buques portacontenedores en la zona sur del



muelle Adossat, el Port de Barcelona ha impulsado el proyecto **Reposición de la alineación del módulo 1 del muelle Adossat**, finalizado este mismo año. Su objeto ha sido la demolición del tacó ro-ro situado en la zona sur del muelle, así como el cierre de la dársena de prácticos adyacente, con la finalidad de habilitar una línea de atraque que proporcione continuidad a los dos tramos del citado muelle con la prolongación del mismo, de reciente construcción.

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

### Remodelación de muelles existentes

Durante este ejercicio ha finalizado el proyecto **Testero muelle Contradic-Ergransa**, cuya finalidad ha sido remodelar el tramo de bloques de hormigón de la parte delantera (testero) del muelle del Contradic Est, empleado para la descarga de buques graneleros, la carga de los cuales se almacena en el contiguo silo de la empresa Ergransa. Las obras han consistido en la demolición de parte de la superestructura existente; el refuerzo estructural de unos 149 m de muelle dispuesto en dos alineaciones (116 m en el extremo norte de la alineación este y los 33 m contiguos de la alineación norte); la ejecución de la superestructura, formada por una viga de hormigón armado corrida a lo largo del muelle, de 3,2 m de anchura, 2,6 m de altura y vuelo variable respecto del muro de bloques; la sustitución y avance de las defensas existentes hasta la nueva alineación (en el tramo de contradique Este, que no ha sido reforzado) y traslado de los bolardos.



El muelle Barcelona Sud se encuentra situado en el extremo norte del Port de Barcelona, formando, junto a los muelles Sant Bertran y Ponent, la dársena de Sant Bertran. El muelle está destinado al atraque de cruceros y ferries para el transporte de pasajeros y mercancías ro-ro. A partir de inspecciones submarinas y de la parte emergida, además de los análisis geotécnicos efectuados en dicho muelle, se constató un deterioro de sus bloques y un aflojamiento del material de trasdós. Este diagnóstico se hizo más evidente en el tramo correspondiente a los módulos 1 y 2, dónde se presentaron asentamientos en el pavimento así como desplazamientos de cierta importancia. En el año 2010 se ha iniciado la actuación **Refuerzo de muelles de bloques. Muelle de Barcelona, alineación sur. Fase I**, con el objetivo de realizar una rehabilitación integral de la infraestructura que conforma el muelle Barcelona.

El dique del Est del Port de Barcelona es una infraestructura estratégica que proporciona resguardo al puerto frente a los temporales. Con una longitud superior a los 5 Km, se sitúa paralelo a la costa y configura el perfil portuario.

Los distintos temporales acaecidos a lo largo de la historia han provocado una progresiva degradación en el manto, filtro y espaldón de algunas secciones de diferentes tramos del dique antiguo. Así, se ha considerado necesario realizar una actuación planteada en cuatro fases, la primera de las cuales corresponde al proyecto **Mejora del dique de l'Est. Fase I (refuerzo Paseo Manuel Roca)**, iniciado en el año 2010. Cabe destacar la importancia de la remodelación de este paseo para la ciudad de Barcelona.

### Accesos viarios y ferroviarios

La construcción de infraestructuras viarias y ferroviarias contribuye a la agilidad y rapidez en la entrada y salida de mercancías del recinto portuario y resultan imprescindibles para conectar el Port de Barcelona con su ámbito geográfico de influencia.

En este contexto se ha ejecutado y concluido el proyecto de **Urbanización de la calle 100**, parte de los trabajos de urbanización de los accesos a la terminal



Prat. El sistema viario en el ámbito del proyecto es el vial principal (calle 100), al que confluyen diferentes vías secundarias de la zona concesionada al polígono CILSA. La calle 100 tiene una longitud de 1.040 m y se extiende entre el cruce con la calle 114 y la conexión con el futuro vial Prat. En el trazado se considera la parcelación existente del polígono CILSA y el límite territorial entre la AP-8 y el municipio del Prat de Llobregat.

El proyecto **Elevación de calzada de la Autoterminal**, que ha comenzado a ejecutarse en esta anualidad, responde a la planificación de la APB para reorganizar la vialidad interior de su zona de servicios y, más específicamente, dotar de un acceso de calidad al recinto portuario desde la calle A de la Zona Franca. En la actualidad el acceso al muelle de la Energía se realiza a través de un trazado un tanto tortuoso que incluye la calle 3, calle Y, calle 4 y calle V. Esto es así porque el trazado debe bordear el concesionario Autoterminal, para permitir la conexión entre la línea de atraque y las campas de estacionamiento de vehículos.

Con el fin de crear un acceso directo al muelle de la Energía y separar los tráficos que se dirigen a la ZAL y a este muelle, se propone la reapertura de la antigua calle 3 mediante una calzada elevada,

de modo que se permita la conexión entre las campas y la línea de atraque del mencionado concesionario. Este nuevo ramal también incrementará la seguridad del acceso desde la Zona Franca.

La solución que se plantea consiste en la creación de un paso elevado con un desarrollo aproximado de 380 m. Los primeros 130 m se resuelven mediante un vial entre muros, los 100 m intermedios mediante un viaducto con luces de 25 m entre pilas y los últimos 150 m se resuelven nuevamente con un vial entre muros.

También se ha ejecutado en este ejercicio el Acondicionamiento de la carretera de Circumval·lació (año 2010). Esta vía soporta en algunos tramos un tráfico muy intenso, lo que comporta la necesidad de acondicionarla mediante el refuerzo y la rehabilitación de las zonas más deterioradas, con lo que se evita una degradación rápida y generalizada. Se ha reforzado y rehabilitado el firme a lo largo de 46.000 m<sup>2</sup> desde el antiguo Porta Coeli (Tramo I) hasta la zona de Inflamables (Tramo VIII).

Por otra parte se ha iniciado el proyecto **Vía ferroviaria del muelle Costa**, como respuesta a las necesidades de la APB de mejorar el transporte de mercancías. La obra consiste en la adecuación de la vía ferroviaria del

muelle Costa con el fin de que pueda ser empleada por un operador logístico en la carga y descarga de composiciones ferroviarias que transportan automóviles y permitir el traslado de estos al muelle mediante un sistema de vialidad totalmente segregada de los tráficos del Port. Para ello, se proyecta un puente viario sobre el vial de Circumval·lació.

Al objeto de completar la adaptación de la infraestructura ferroviaria del Port de Barcelona, otra nueva obra ha sido la de **Acceso en ancho UIC a la terminal de contenedores del muelle Príncep d'Espanya**. Esta actuación permitirá el acceso de composiciones ferroviarias procedentes de la terminal de Can Tunis que circulen en ancho UIC hacia la terminal de contenedores situada en el muelle Príncep d'Espanya, desde el actual acceso al bucle ferroviario.

### Actuaciones singulares

Se están llevando a cabo las obras del **Edificio del Puesto de Inspección Fronterizo (PIF)**, que dotará al Port de Barcelona de una única instalación dedicada al control e inspección, tanto física como documental, de mercancías que llegan a la Unión Europea. Los PIF están dotados de las garantías sanitarias necesarias para inspeccionar productos destinados al consumo humano y no humano, con la finalidad de determinar si estos cumplen con las condiciones sanitarias exigidas por la Unión Europea. Se sitúan en puntos de acceso de las mercancías procedentes de puertos, aeropuertos o fronteras geográficas entre la UE y terceros países.

El nuevo edificio PIF del Port de Barcelona se construye en una parcela de 11.800 m<sup>2</sup> en la zona sur y próximo a la puerta 29, uno de los accesos principales al Port, y se trata de un edificio de carácter industrial y de gestión de todos los agentes implicados en las fases mencionadas, como son la Aduana, la entidad gestora, los operadores económicos y los Servicios de Inspección en Frontera (SIF), entre los que se encuentran los organismos de Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE. También se prevén zonas de aparcamiento para camiones a la espera con un total de 19 plazas.

En otro orden cabe mencionar que uno de los componentes utilizados para la ejecución de la capa drenante de la explanada del muelle Prat ha sido un material granular seleccionado y con una granulometría muy poco regular, obtenido a partir del reciclado de los residuos que generan las obras. La contratación del **Suministro de material granular proveniente del reciclado de la construcción** garantiza el abastecimiento de dicho material para su uso en diferentes obras de la terminal Prat y comporta una destacable optimización de recursos y un relevante beneficio ambiental. Finalmente, destacan las obras del

proyecto **Habilitación de la Sala Barcelona** que se desarrollan en la primera planta del edificio del World Trade Center Barcelona, adyacente a la estación marítima Nord, mediante la adecuación de un local de 874 m<sup>2</sup> de superficie construida. En estos nuevos espacios se ubicará la sede de las reuniones periódicas del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, así como las oficinas del Departamento de Relaciones Públicas. También se acondicionará un auditorio para 60 personas (ampliable a 169), que se destinará a ruedas de prensa de pequeño formato, actos, reuniones y conferencias de alta ocupación.



## 1.4.

## Explotación y planificación

### OPERACIONES DE MERCANCÍAS Y CALIDAD

La actividad más relevante del Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad durante el ejercicio 2010 se ha centrado en la elaboración y avance de Referenciales de Servicio, la realización y superación de auditorías de apoyo para la aplicación de la mejora continua y la redacción de informes del Sistema de Calidad.

### Referenciales de Servicio del Port de Barcelona

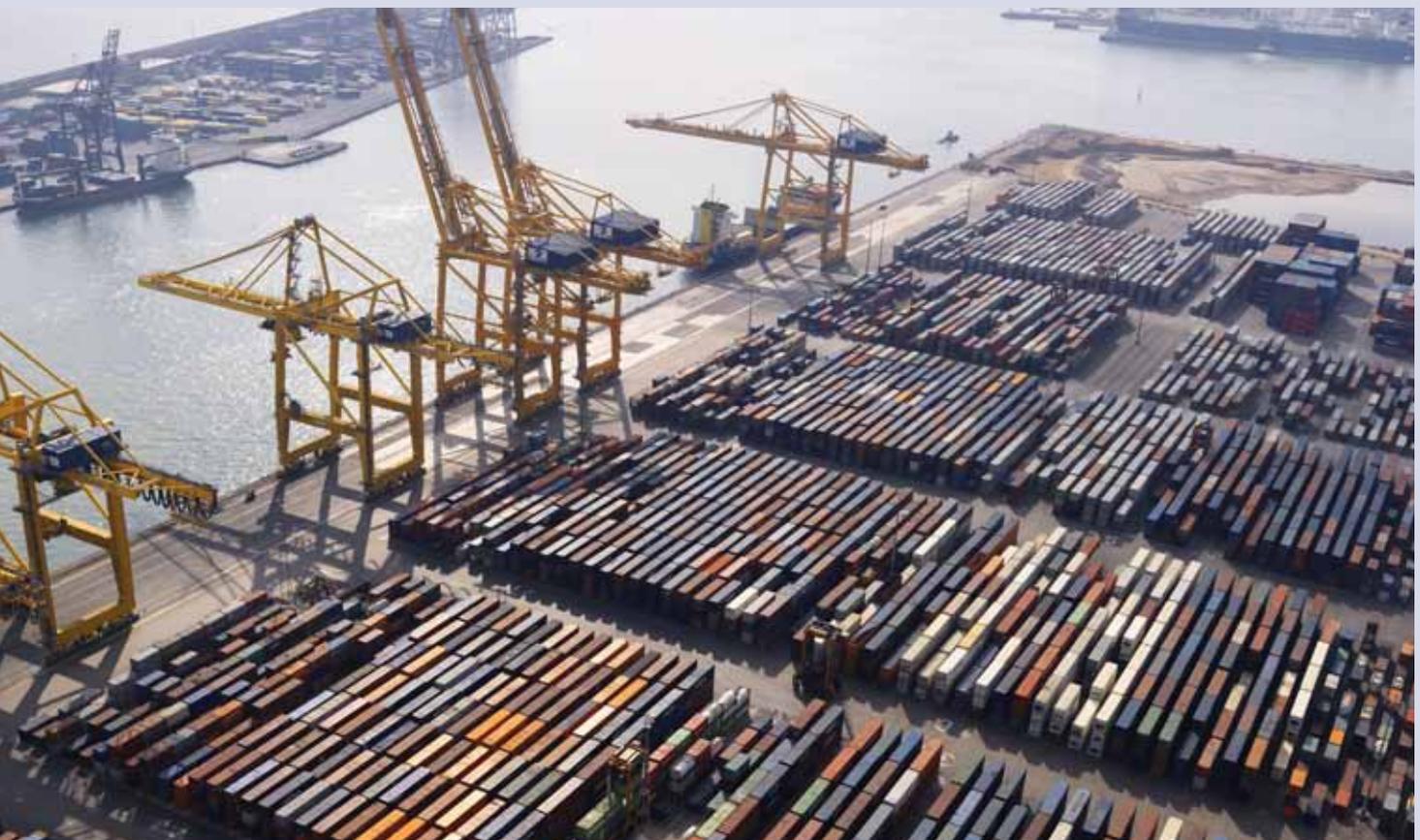
Se trata de instrumentos que permiten a las organizaciones que participan en ellos diferenciarse del resto por una mayor calidad en la prestación de los servicios y, a la vez, transmitir a sus clientes el esfuerzo de mejora que se pretende.

### Referencial de Servicio Específico para Terminales de Graneles

Durante este año algunas terminales

(CLH y ERGRANSA) se han certificado por primera vez y otras (DECAL, TEPSA y TERQUIMSA) han renovado sus certificaciones.

El día 1 de diciembre del 2010 se celebró la primera reunión de revisión, por parte del Comité de Calidad de Graneles del Port de Barcelona, de las características de servicio del citado referencial, y está previsto que la nueva versión de este documento sea revisada y aprobada durante el primer trimestre del 2011.



### Referencial de Servicio Específico para Terminales de Contenedores

En mayo de 2010 la Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB) renovó su certificación en este referencial. Por otra parte, el 28 de octubre de 2010 se celebró la primera reunión de revisión, por parte del Comité de Calidad correspondiente, de las características de servicio del referencial y la nueva versión del documento se aprobará previsiblemente durante el 2011.

### Referencial de Servicio para Navieras

En noviembre del 2010 la naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) se certificó en este referencial.

### Referencial de Servicio Específico para Terminales de Vehículos

En enero de 2010 las dos terminales de vehículos del Port de Barcelona (Autoterminal y Setram) renovaron su certificación.

Durante el 2010, además, se han llevado a cabo diferentes reuniones de seguimiento entre la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), las terminales de vehículos y Estibarna, en las cuales se ha analizado la información obtenida por el Equipo de Calidad (EQ) en la detección y seguimiento de las incidencias, y que han posibilitado una mejora considerable en aspectos considerados críticos tanto por el Port de Barcelona como por sus clientes.

### Referencial de Servicio de Ayudas a la Navegación

El día 25 de febrero de 2010 se celebró una nueva reunión del Comité de Calidad de este referencial, que aprobó la nueva revisión del documento y realizó un análisis tanto del Sistema de Ayudas a la Navegación como de las encuestas de satisfacción a sus clientes. Según está previsto, el comité se reunirá nuevamente a principios de 2011.

### Referencial de Servicio Específico para Terminales de Cruceros

En febrero de 2010 se remitieron las características de calidad de servicio para terminales de cruceros al Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), responsable junto a la APB de la aprobación del documento. En marzo este organismo remitió sus aportaciones



y durante los primeros meses de 2011 debería realizarse la aprobación e implantación de este referencial específico.

### Referencial de Servicio Específico para Terminales Ro-Ro

En el caso de este referencial se siguieron los mismos pasos y el calendario que para el de cruceros: en febrero se remitieron las características al OPPE, que a su vez hizo llegar sus aportaciones en marzo y, una vez integradas, se espera proceder a aprobar e implantar el referencial a principios de 2011.

### Auditorías de apoyo para la aplicación de la mejora continua

#### Auditoría de certificación ISO 9001 al Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad de la APB

En el mes de diciembre de 2010 este departamento superó con éxito la auditoría de seguimiento de su certificación según la Norma UNE-EN ISO 9001:2008. El alcance de la auditoría fue la gestión del Sistema de Calidad del Port de Barcelona y la conclusión ha sido que el sistema es eficaz.

### Auditorías al Equipo de Calidad (EQ)

Durante el mes de noviembre el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad de la APB realizó la auditoría de seguimiento de los trabajos realizados por el EQ para determinar el grado de eficacia en las actividades que desarrolla dentro del Sistema de Calidad del Port de Barcelona, sin evidenciarse desviaciones significativas. El EQ ha renovado su certificación en el 2010 por la Norma UNE-EN ISO 9001:2008 a través de la auditoría realizada por B.S.I.



Otras auditorías de seguimiento

### Auditorías internas a la gestión del Sistema de Calidad del Port de Barcelona

Auditoría	Objeto	Desviaciones
1 auditoría interna necesaria para el mantenimiento de la certificación ISO 9001.	Verificación de documentación y procesos que intervienen en la gestión del Sistema de Calidad.	No se han encontrado desviaciones. Se han documentado algunas propuestas de mejora.

### Auditorías en las terminales implicadas en el Sistema de Calidad

<b>Terminal Catalunya, SA (TerCat)</b>	diciembre 2010	Auditoría de implantación del Referencial de Servicio Específico para Terminales de Contenedores.  Identificadas propuestas de mejora.  Está en proceso de realización de acciones correctivas para su certificación.
--	----------------	---

### Auditorías a las empresas implicadas en el Sistema de Calidad de los Referenciales de Servicios

<b>DECAL ESPAÑA, SA</b>	mayo 2010	Auditoría de certificación de AENOR. Ha conseguido la certificación.
<b>ERGRANSA</b>	julio 2010	Auditoría de implantación de la APB (enero 2010). Auditoría de certificación de SGS. Ha conseguido la certificación.
<b>Terminal de Contenedors de Barcelona, SL</b>	abril 2010	Auditoría de certificación de Bureau Veritas. Ha conseguido la certificación.
<b>Compañía Logística de Hidrocarburos, SA (CLH)</b>	octubre 2010	Está en proceso de realización de acciones correctivas para su certificación.
<b>TERMINALES PORTUARIAS, SA</b>	octubre 2010	Auditoría de certificación de AENOR Ha conseguido la certificación.

### Informe del Sistema de Calidad

Con periodicidad trimestral y anual se elabora un informe del Sistema de Calidad (SdQ) del Port de Barcelona, que pretende ser una fotografía de la gestión del paso de la mercancía por el puerto con el objeto de detectar los puntos débiles que permitan implantar la mejora continua.

El informe hace referencia a las terminales, instalaciones y organismos comprometidos con el Sistema de Calidad del Port de Barcelona –Terminal de Contenedores de Barcelona, S.L. (TCB), Terminal Catalunya, S.A. (TerCat), el Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), la Aduana y los Servicios de Inspección– y presenta datos relativos al control de los procesos y a los índices de calidad, como por ejemplo, el tiempo de inspección en el PIF, las intervenciones del Equipo de Calidad y las reclamaciones del cliente, entre otros aspectos.

Integridad y seguridad	2009	2010	Variación
Contenedores descargados y cargados llenos dentro del SdQ	520.655	<b>599.084</b>	15,06%
Embalajes manipulados dentro del SdQ	2.296.723	<b>2.792.701</b>	21,60%
Intervenciones del equipo de Calidad (EQ), en las incidencias dentro del SdQ	146	<b>146</b>	0%
Incidencias internas susceptibles de activación de garantías	12	<b>25</b>	108,3%
<b>Inspecciones físicas</b>			
Total de inspecciones físicas	17.040	<b>19.669</b>	15,43%
% en relación al total de contenedores susceptibles de inspección (Import+Export)	3,43%	<b>3,26%</b>	-4,79%
<b>Inspecciones en PIF</b>			
Operaciones	4.909	<b>5.101</b>	3,91%
Tiempo de servicio PIF (media en minutos)	140,6	<b>134,3</b>	-4,45%
<b>Reclamaciones/garantías</b>			
Reclamaciones recibidas	44	<b>50</b>	3,6%
Garantías abonadas	16	<b>18</b>	12,5%
Indemnizaciones por programa de garantías	5.053,25	<b>5.318,34</b>	5,24%

## SEGURIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO AMBIENTE

### Seguridad industrial

Durante el ejercicio 2010 el tráfico de mercancías peligrosas contenerizadas ha movido un volumen total de 614.836 toneladas, un aumento del 7% que rompe la tendencia decreciente del 2009. En cambio, las mercancías peligrosas a granel han caído un 10% y han registrado 9.978.593 toneladas. Este volumen de mercancías ha sido tramitado a través de 82.909 autorizaciones (+3%), el 100% de las cuales se ha procesado vía EDI (intercambio electrónico de datos).

En la sesión del 25 de noviembre el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha aprobado definitivamente el Plan de Autoprotección del Port de Barcelona (PAU) y se ha tramitado su homologación en la Gerencia de Protección Civil de Cataluña. El proceso de implantación se ha efectuado durante dos meses y se ha hecho llegar a todas aquellas personas, administraciones y empresas que están implicados en él.

Para proveer un espacio de comunicación en el ámbito del PAU y

mantener actualizada la documentación relacionada con este, se ha creado un espacio en la web del Port de Barcelona, al cual tienen acceso personalizado todos los usuarios adscritos y personas y empresas afectadas.

El convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona para el ejercicio de las respectivas competencias en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, se ha materializado en el capítulo formativo en las siguientes actuaciones: tres ediciones del curso de extinción de incendios a buques en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, en Gijón, en los cuales han participado 35 bomberos y comandos; una edición del curso de dirección y control de siniestros en The Fire Service College de Moreton-in-Marsh, Gran Bretaña, dirigido a 14 suboficiales; una edición del curso contra incendios mixto y de mercancías peligrosas realizado en la empresa SEGANOSA.

El recinto portuario alberga ejercicios y simulacros en diferentes instalaciones y muelles y, de modo sistemático, las empresas afectadas por la legislación de accidentes mayores realizan un simulacro anual con el apoyo conjunto de su Pacto de Ayuda Mutua (PAM). Los ejercicios

cuentan siempre con la participación de los Bomberos de Barcelona, Policía Portuaria y la Guardia Civil del puerto y, de forma puntual, con el apoyo de 061 SEM. Este año se han desarrollado dos simulacros generales, con dos escenarios bien diferenciados, con la participación directa del PAU del Port.

El primer ejercicio ha tenido lugar en el mes de mayo en una empresa afectada por la legislación de accidentes mayores. Con un enfoque de máximo realismo se han podido ensayar internamente los procedimientos de activación, actuación y desactivación; hacer la comprobación de los protocolos de avisos y de comunicación entre los actuantes; probar la coordinación o interfaz entre el PAU del Port y el de la terminal; así como comprobar la comunicación directa con el plan de ámbito superior PLASEQCAT de Protección Civil de la Generalitat de Cataluña.

Un segundo escenario de simulacro general, en octubre, ha basado la emergencia en una supuesta amenaza terrorista a bordo de un crucero internacional atracado en el Port de Barcelona. El ejercicio pretende dar respuesta a diversos objetivos de tipo operativo, formativo y legal, para





satisfacer puntualmente una tipología de actuación de riesgo complejo, y que sale del ámbito estrictamente del Plan de Emergencia Interior del Puerto, para coordinarse con el futuro Plan de Autoprotección del Port de Barcelona.

### Calidad del aire

La APB ha continuado la colaboración con el Departamento del Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat para aplicar el Plan de mejora de la calidad del aire a la región metropolitana de Barcelona, con el desarrollo de medidas de reducción de las emisiones de NO<sub>2</sub> y PM10 que afectan al puerto.

En la mejora de calidad del medio atmosférico destaca el impulso del ferrocarril como vía de entrada o salida de mercancías alternativas al transporte por carretera, que disminuye la circulación de un gran número de camiones y las emisiones de sus motores.

Por lo que respecta a las emisiones de los buques, el Port ha seguido promoviendo la participación de navieras, terminales y compañías eléctricas en el desarrollo de un sistema de suministro de electricidad de buques, que permita eliminar las emisiones de los motores auxiliares mientras están atracados. El Port de Barcelona participa como observador en dos proyectos para

ampliar el conocimiento de la atmósfera portuaria: APICE, con los puertos de Marsella, Génova, Venecia y Salónica; y otro con IDAEA-CSIC y EUCC Centro Mediterráneo.

Además, el Departamento de Seguridad Industrial y Medio Ambiente ha puesto a disposición las estaciones de la red de vigilancia atmosférica, con el objetivo de proveer la información ambiental requerida por el Programa de vigilancia ambiental de las obras portuarias –tanto las de ampliación como otras actuaciones importantes realizadas dentro del entorno portuario.

Como titular de la gestión de las instalaciones de las zonas públicas del Port de Barcelona, la APB es consciente de la necesidad de adecuar el alumbrado

exterior a la normativa actual. En consecuencia, ha desarrollado un proyecto específico, como resultado del cual el Port Vell pondrá en marcha una serie de medidas encaminadas a tener un alumbrado más eficiente y menos contaminante.

En cuanto al ruido, en cumplimiento del Real Decreto 176/2009, de la Generalitat de Cataluña, el Port de Barcelona ha elaborado el Mapa de capacidad acústica del territorio portuario, que contempla los objetivos de calidad acústica y los diferentes usos del suelo. Se ha realizado con el apoyo y la coordinación del Ayuntamiento de Barcelona y de la Oficina para la Prevención de la Contaminación Acústica del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.

### Limpieza viaria y recogida de residuos

La cantidad de residuos gestionados directamente por la APB ha continuado disminuyendo hasta situarse en 442 toneladas, 227 correspondientes a la fracción banal depositada en vertedero y 215, a residuos gestionados de forma específica (papel, envases, vidrio, pilas, defensas, escombros, etc.). Los circuitos de recogida de los residuos generados por las empresas concesionarias adscritas a estos han gestionado un total de 986 toneladas de residuos de las diferentes fracciones recogidas (banales, papel/ cartón, chatarra y madera).

El servicio de limpieza viaria ha atendido un total de 87 actuaciones



no programadas, la mitad de las cuales se ha podido resolver con los servicios ordinarios adscritos al servicio y la otra mitad ha requerido de la actuación de medios extras. Estas actuaciones incluyen 36 servicios por vertidos líquidos a vía, 16 por vertidos sólidos por pérdida de carga, 10 retiradas de restos de accidentes de tráfico y 25 por retirada de residuos abandonados, refuerzos de recogida y refuerzos de barrido.

### Calidad de las aguas

El año 2010 ha sido importante para la gestión de las masas de agua portuaria a raíz del acuerdo de la Agencia Catalana del Agua (ACA) y la APB en la aplicación de la Directiva marco del agua. Por el compromiso y la responsabilidad hacia las administraciones, los usuarios portuarios y la ciudadanía, la APB ha realizado 12 muestreos de aguas, sedimentos y ecosistemas acuáticos de las aguas abrigadas y abiertas del Port con los criterios de calidad científica y técnica demandados. Toda esta información ha sido entregada a la ACA para que pueda ser integrada con el resto de datos del litoral catalán.

Del resumen de los datos obtenidos se observa que las aguas abrigadas tienen una oscilación térmica más grande que las aguas abiertas y están mucho más influenciadas por las aportaciones continentales del sistema de saneamiento, de buques o simplemente por derrame. Es por eso que la salinidad, los nutrientes (sobre todo los fosfatos, indicador de aguas sanitarias urbanas) y la producción primaria se ven más afectados que en el exterior, a pesar de las aportaciones puntuales de los puntos de vertido al mar abierto del saneamiento y la desembocadura del Llobregat.

### Residuos de buques (MARPOL)

Por otra parte, el servicio de recepción de residuos de buques se ha visto modificado por la nueva regulación del servicio MARPOL derivado de la Ley 33/2010 que establece un nuevo marco de implicación de la APB.

Así, se han llevado a cabo 8.712 servicios de recepción de residuos de buque (llamados MARPOL) con un volumen total de 105.216 m<sup>3</sup>, que se

distribuyen en 49.993 m<sup>3</sup> de residuos líquidos con hidrocarburos (MARPOL I), 50.319 m<sup>3</sup> de residuos sólidos (MARPOL V), 4.473 m<sup>3</sup> de aguas grises y sanitarias (MARPOL IV) y 497 m<sup>3</sup> de residuos químicos de buques tanque (MARPOL II).

### Procedimientos ambientales del Centro de Control de Guardamuelles

Todas las incidencias ambientales que se detectan o recibe la Policía Portuaria activan unos procedimientos ambientales específicos para cada tipo de incidente. Así, en 2010 se han registrado 246 activaciones: 118 relacionadas con relación al medio marino, 55 activaciones del medio terrestre, 11 relacionadas con la atmósfera y 62 procedimientos de autorización de mercancías peligrosas.

### Limpieza de las aguas y lucha contra la contaminación por hidrocarburos

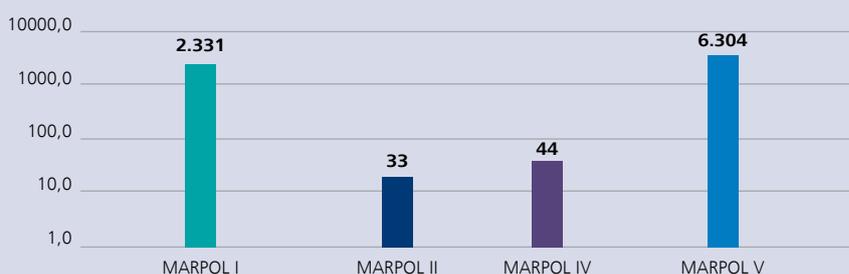
El servicio portuario ambiental de limpieza de las aguas ha recogido un total de 128.600 kg de residuos flotantes que han supuesto un volumen de 776,77 m<sup>3</sup>. La composición de los flotantes es un 42% de plásticos, 29% de madera, un 15% de materia orgánica y el resto de las fracciones el 14% del volumen total recogido.

Por otra parte, se han realizado 51 actuaciones contra la contaminación por hidrocarburos y se han recogido 630 kg de hidrocarburos combinados con el recurso más empleado: la oxigenación de las áreas más afectadas. Los tipos de hidrocarburos vertidos en las aguas portuarias son mayoritariamente gasoil (31%), aceites usados y sentinas (16% cada tipo).

COMPOSICIÓN DE LOS FLOTANTES RECOGIDOS 2010



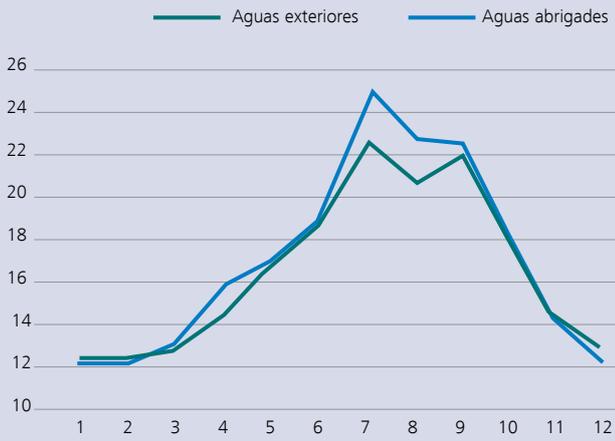
NÚMERO DE SERVICIOS MARPOL 2010



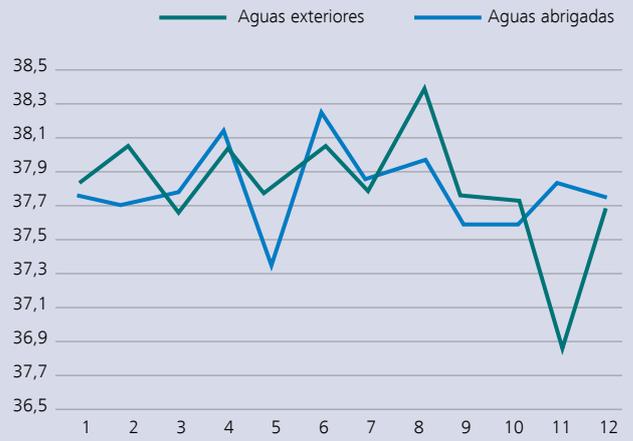
CANTIDADES RECOGIDAS MARPOL 2010 (m<sup>3</sup>)



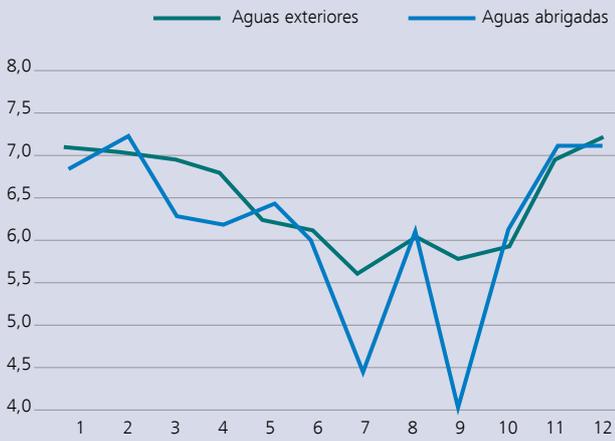
**CALIDAD DE LAS AGUAS 2010. TEMPERATURA**



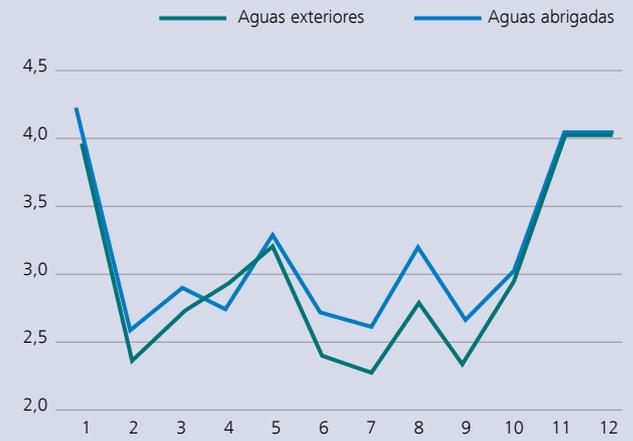
**CALIDAD DE LAS AGUAS 2010. SAL**



**CALIDAD DE LAS AGUAS 2010. OXÍGENO**



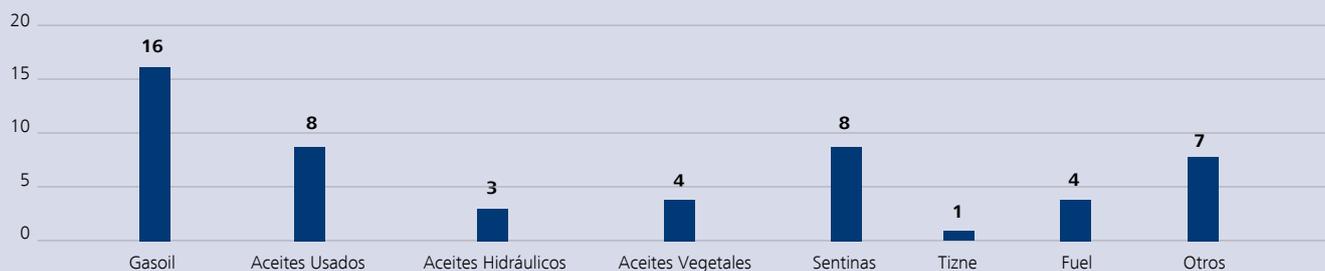
**CALIDAD DE LAS AGUAS 2010. CLOROFILA**



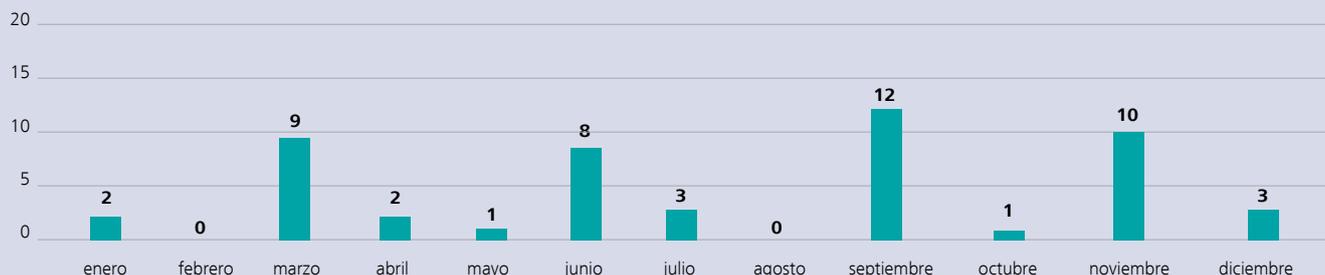
**LIMPIEZA DE LAS AGUAS 2010. PESO Y VOLÚMEN DE LOS FLOTANTES RECOGIDOS POR MES**



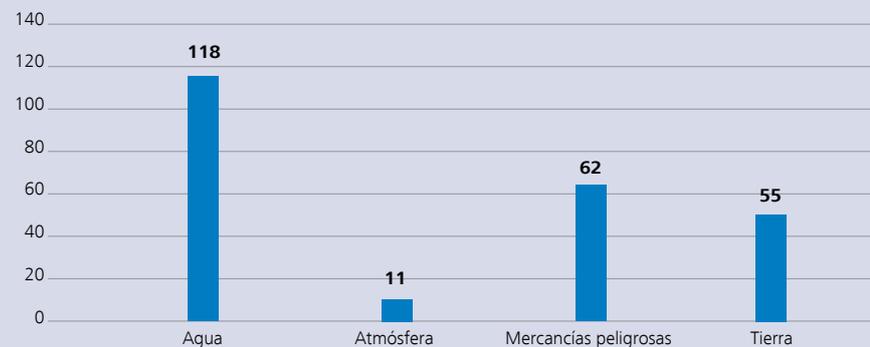
**LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 2010. INCIDENTES POR TIPO**



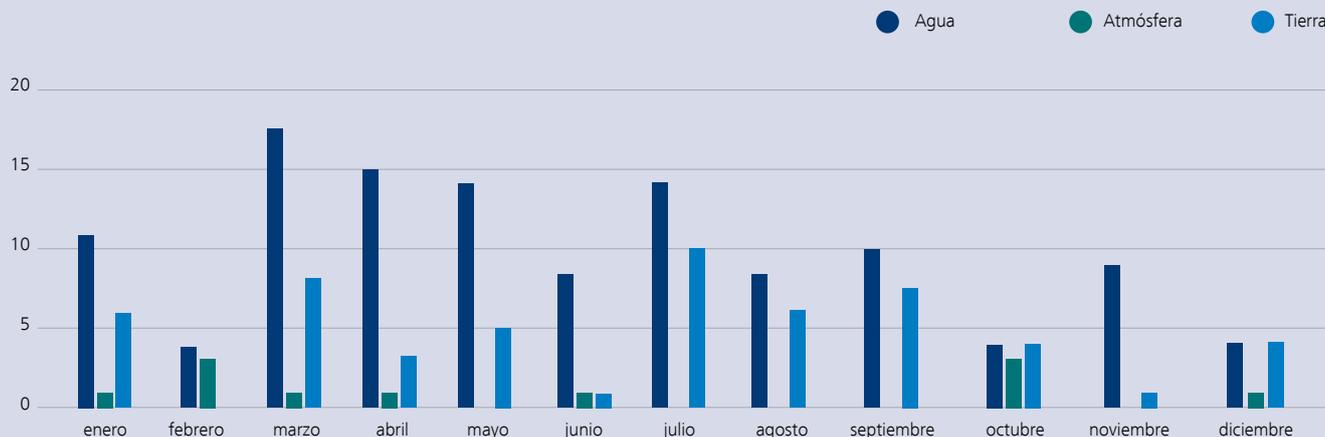
**LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 2010. INCIDENTES POR MES**



**PROCEDIMIENTOS AMBIENTALES CC 2010. NÚMERO DE ACTIVACIONES POR CLASE**



**PROCEDIMIENTOS AMBIENTALES CC 2010. NÚMERO DE ACTIVACIONES POR CLASE Y MES**



## SEGURIDAD OPERATIVA

### Policía Portuaria

En el desarrollo de las funciones que la Policía Portuaria tiene encargadas como policía de tráfico, policía administrativa, policía de seguridad ciudadana y asistencial dentro del recinto portuario, durante el 2010 han destacado especialmente las siguientes tareas:

#### Seguridad ciudadana

Se han realizado más de 417 actuaciones derivadas de ilícitos penales, que han sido trasladadas con minuta a los correspondientes cuerpos policiales (Mossos d'Esquadra o Guardia Civil). De estas, más de 305 actuaciones se han llevado a cabo en la zona pública del Port y en la zona comercial se han registrado casi 112.

De las minutas por ilícitos penales formalizadas se derivan diversos procedimientos judiciales que implican la citación y el testimonio de los agentes portuarios a los juicios correspondientes. Durante este ejercicio ha habido un total de 217 citaciones judiciales.

Por otra parte, destaca la vigilancia continua de las estaciones marítimas, con más de 2.000 servicios para regular y ordenar el tráfico de personas y vehículos, garantizar la seguridad y dar atención a los pasajeros que pasan por el Port de Barcelona.

En este ámbito también se debe tener en cuenta la participación de la Policía Portuaria en la escolta de 27 visitas institucionales y la coordinación y prestación de servicios de patrullaje de seguridad en 60 actos multitudinarios, entre los cuales destaca la llegada de los Reyes Magos al puerto, diversas actuaciones de las Fiestas de la Mercè y la fiesta mayor de la Barceloneta, la feria INCAVI, el Salón Náutico, el Liceo en la playa, el Tony Hawk Show y la Barcelona World Race.

#### Policía asistencial

En este apartado destacan diferentes actuaciones relacionadas con la violencia de género (2) y actuaciones con menores en desamparo o en protección (35). Por otro lado, la Policía Portuaria tiene un servicio de gestión y remisión de objetos perdidos o sustraídos, recuperados por



los agentes de patrulla, que ha registrado 274 envíos a consulados internacionales y a particulares.

En lo que respecta a las asistencias sanitarias, y dentro del Convenio de Colaboración firmado con el SEM (061) y la Mutua FREMAP, hay que señalar la gestión, coordinación y acompañamiento de 425 intervenciones de ambulancias en territorio del Port, de las cuales 290 han sido del SEM-061 y 135, del FREMAP. A título particular destaca la actuación de un agente que rescató a una persona del agua y pudo reanimarla hasta que recuperó las constantes vitales.

#### Policía administrativa

La venta ambulante no autorizada en territorio portuario ha implicado el alzamiento de 588 actas de decomiso –de productos a ‘manteros’–, en las cuales se han decomisado más de 24.000 productos falsificados, que se han eliminado en las dos destrucciones de decomisos realizadas este año 2010.

Desde la Oficina de Apoyo se han gestionado 125 CEAS (expedientes de averías causadas por terceros a instalaciones portuarias) y se han realizado 99 SITS (órdenes de trabajo para reparar o reponer material dañado dentro del recinto portuario, encargadas por el Cuerpo de Guardamuñes).

#### Policía de tráfico

Además de emprender diversas campañas propias, la Policía Portuaria ha participado en todas las campañas establecidas por el Servicio Catalán de Tráfico (SCT): de

seguridad pasiva, referidas a cinturón y casco; de distracciones al volante, sobre el uso de teléfonos móviles; controles de alcoholemia; controles de documentación, etc. Un aspecto especialmente positivo en este ámbito ha sido que de las más de 2.000 pruebas de control de alcoholemia realizadas este año, solo un 1,5% han resultado positivas.

Durante el 2010 se han impuesto 877 denuncias con boletín del SCT (dinámicas) y 5.493 con boletín de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), básicamente por estacionamientos indebidos; pero también hay 23 por incumplimiento del Reglamento del taxi y 18 por infracciones de la legislación de transportes terrestres (exceso de peso, tarjetas de transporte...).

En cuanto a la siniestralidad dentro del recinto portuario (seguridad viaria), se han registrado un total de 104 accidentes –46 en la zona pública y 58 en la zona comercial– que han causado 60 heridos leves, 4 heridos graves y un muerto.

En cumplimiento de la ordenanza portuaria reguladora de retirada y/o inmovilización de vehículos del Port de Barcelona, se han inmovilizado 389 vehículos, de los cuales un 12,8% han sido trasladados por grúa hasta el depósito de la APB. Por otra parte, en este capítulo de tráfico cabe también destacar que se han realizado 3.000 acompañamientos de transportes especiales, tanto de salida como de entrada al recinto portuario.

Encuadradas dentro del Convenio de Colaboración entre el Port de Barcelona y Bomberos de Barcelona, se han realizado un total de 496 intervenciones del Grupo de Prevención de Riesgos (GPR), que consisten en la presencia de un equipo de bomberos y una patrulla de la Policía Portuaria en el momento de la carga o descarga de mercancías peligrosas, como contempla el artículo 15 del Reglamento de admisión y manipulación de las mercancías peligrosas en los puertos.

En el muelle de Inflamables, o muelle de la Energía, se ha puesto en marcha durante este año un nuevo sistema de control automatizado de acceso y, para garantizar una mayor seguridad, se han creado nuevos procedimientos de control de las entradas y salidas de personas al muelle. A través de una base de datos, el agente de servicio al control de acceso al muelle dispone cada día del listado de las personas autorizadas a acceder al muelle, que previamente ha sido confeccionado y fiscalizado por el personal de la Oficina de Apoyo de la Policía Portuaria.

### Protección portuaria

En referencia a la implantación de la normativa de protección portuaria y la supervisión de las medidas de seguridad marítima y portuaria en el Port de Barcelona, uno de los hechos destacados del año 2010 ha sido la aprobación de la Evaluación de protección por parte del Ministerio de Interior, documento de análisis de riesgos, amenazas y vulnerabilidad del puerto y sus zonas adyacentes.

También se han aprobado los protocolos de seguridad internos del Comité Consultivo de Protección Portuaria y la Comisión de Trabajo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad para la instauración de procedimientos y medidas en el muelle de Inflamables dentro del ámbito de la protección de las infraestructuras críticas, como el caso de Enagás, a requerimiento del Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas (CNPIC) del Ministerio del Interior.

Dentro de este apartado se inscribe también la transición a las tarjetas de acreditación electrónica, para elevar los niveles de seguridad de todos los usuarios

del Port de Barcelona, y en concreto operativas en el nuevo acceso automático para autorizados de la puerta 31, en el muelle de Inflamables.

La realización de la práctica anual de seguridad y emergencia se ha llevado a cabo durante el mes de octubre en el buque *Norwegian Jade*, en el muelle Adossat, con la intervención y el despliegue de un gran número de efectivos y recursos por parte de los grupos de orden implicados. Este ejercicio práctico ha tenido por objetivo comprobar la coordinación, comunicaciones y procedimientos de actuación en una situación de secuestro y amenaza de bomba a bordo de un crucero.

Con objetivos similares se han desarrollado prácticas y ejercicios de seguridad en instalaciones reguladas por la directiva Seveso en zonas de infraestructuras críticas: CLH, Tepsa, Decal, Koalagas, etc.

Por parte de la oficina de protección portuaria se han continuado llevando a cabo inspecciones y auditorías de seguridad en las principales terminales, para poder otorgar las correspondientes declaraciones de cumplimiento en las instalaciones portuarias.

Entre las visitas institucionales ha destacado la de la secretaria de Estado de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, Janet Napolitano, que ha podido comprobar *in situ* las medidas implantadas y el centro de control de la APB; también destacan las visitas de los representantes de la Unión Europea, del Centro de Investigación para la Seguridad de Ispra, Italia, y de la Dirección General de la Energía y Transportes, con sede en Bruselas.

Este año se han mantenido varias *security discussion table*, reuniones informativas con diferentes entidades, consulados y compañías navieras como P&O, Norwegian Cruise Line y Happy Cruises; y coordinaciones de seguridad con diversas policías extranjeras de Francia (Toulouse) y Alemania (Berlín y Brandenburgo) y con magistrados y jueces de Barcelona. Igualmente, representantes del Departamento de Seguridad Operativa han participado en seminarios de seguridad y gestión portuaria, cursos programados de los operadores económicos autorizados (OEA), seminarios de seguridad privada y en la International Maritime Security Conference.



## 1.5.

## Estrategia y desarrollo

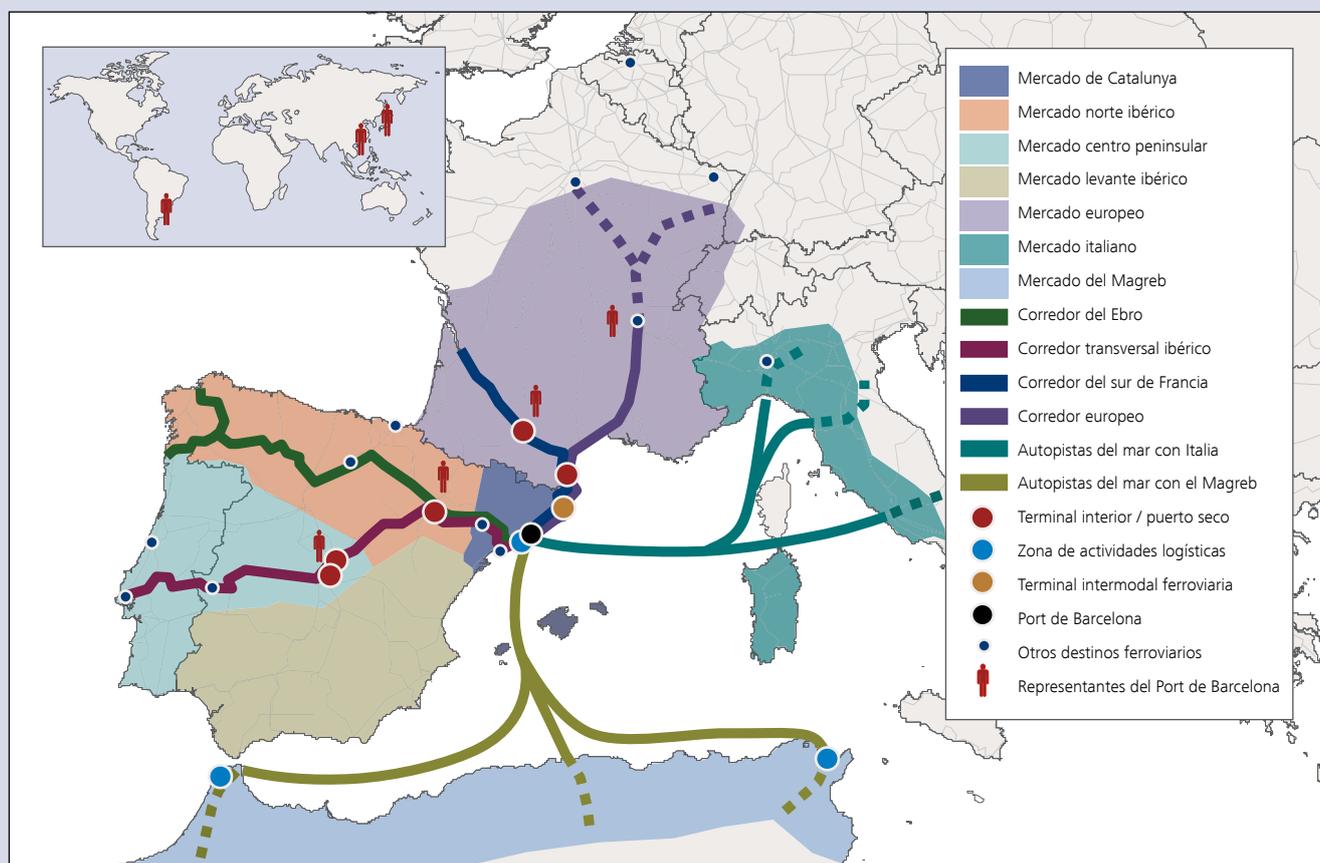
## DESARROLLO DE LA RED DEL PORT

En el año 2010 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha continuado materializando su estrategia de crecimiento basada en la distribución de los servicios portuarios y logísticos en red. Se trata de acercar los servicios de los operadores marítimos de Barcelona y de los operadores locales a los clientes del *hinterland* a través de diferentes centros de servicios que, adaptados a las necesidades de cada mercado, forman la red del Port.

La idea es que en estos centros de servicio, mediante los operadores que gestionan las instalaciones y las delegaciones de atención al cliente del Port de Barcelona, los operadores del comercio exterior (importadores y exportadores locales) tengan acceso a la misma gama de servicios de manipulación, de transporte, de valor añadido y logísticos de que disponen los que están cercanos al puerto. Los servicios de marca del Port de Barcelona gestionados por las delegaciones

son la plataforma telemática Portic y los estándares y los compromisos de servicio que facilitan a los cargadores el seguimiento del tráfico de las mercancías.

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





### La terminal marítima de Zaragoza

Operativa desde 2001, la tmZ es la plataforma que da servicio a las importaciones y exportaciones de Aragón, Navarra y la Rioja. Esta instalación pone a disposición de los usuarios profesionales (consignatarios, transitarios, operadores logísticos, etc.) y en consecuencia, de los importadores y exportadores, una oferta diferenciada y completa de servicios logísticos a las cargas: consolidación y desconsolidación de contenedores, almacenaje, servicios complementarios o depósito aduanero, y logística de contenedores: depósito para contenedores vacíos, almacenaje, manipulación, limpieza y reparación, manipulación de contenedores fríos y área de transbordo a camiones. También facilita el acceso a los servicios de transporte entre Barcelona y Zaragoza y la recogida y distribución local.

El gestor de la terminal actúa como un operador neutral, de manera que cualquier cargador o profesional tiene la garantía de la confidencialidad y puede planificar, organizar y/o realizar el seguimiento de una importación y

exportación que pase por el Port de Barcelona.

Las instalaciones, ubicadas en Mercazaragoza, disponen de una superficie de 120.000 m<sup>2</sup>, con una nave logística de 6.000 m<sup>2</sup> y un depósito de contenedores llenos y vacíos de 8.000 m<sup>2</sup>, en fase de ampliación, que llegará a los 41.000 m<sup>2</sup>. Durante el ejercicio 2010 esta instalación ha operado un total de 85.224 TEU, un 86% más que el 2009. La mayor parte de esta actividad, 78.800 TEU, corresponde a los contenedores que se han descargado del camión y se han cargado al tren o viceversa. El resto, 6.424 TEU, han utilizado la terminal como *hub* –centro de concentración y distribución– de sus tráficos únicamente por carretera.

La terminal ferroviaria de tmZ, de 50.000 m<sup>2</sup>, está conectada con la red principal y ofrece un servicio regular, competitivo y de calidad a los operadores ferroviarios y, consecuentemente, a los cargadores de Aragón y de las regiones vecinas. La ubicación estratégica de Zaragoza, en el eje ferroviario Barcelona–Madrid–Lisboa y como centro neurálgico de la red de comunicaciones del

norte peninsular, hace que la terminal ferroviaria de tmZ pueda actuar como origen, destino y terminal intermedia para tráficos del Port de Barcelona con el resto de España y Portugal. El año 2010 la terminal ferroviaria ha registrado un tráfico de 39.400 TEU, cifra que supone un incremento del 65% respecto del 2009, y ha sido origen y destino de un total de 855 circulaciones ferroviarias.

### La terminal marítima de Toulouse

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

CILSA, la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port de Barcelona, es la encargada de desarrollar el proyecto de tmT en las



nuevas instalaciones de la plataforma logística de Eurocentre, a 20 km de Toulouse.

La terminal dispone de una zona de actividades logísticas de 17 hectáreas, para la instalación de operadores logísticos y cargadores vinculados al comercio marítimo internacional. Durante este ejercicio se han construido las primeras naves, 20.000 m<sup>2</sup> de almacenes de un total previsto de 82.000, y 880 m<sup>2</sup> de oficinas de los 4.200 m<sup>2</sup> previstos. En esta primera fase ya se han instalado diversos importadores, exportadores y operadores logísticos. Las tres hectáreas restantes de la terminal alojarán unos espacios dedicados a depósito y gestión de contenedores (*container freight station*).

### Terminal marítima en Perpiñán

Perpiñán, a 187 kilómetros de Barcelona, es otro nodo logístico y de comunicaciones clave por su situación en dos de los corredores de transporte terrestre estratégicos para el Port de Barcelona: el de Toulouse–Burdeos y el de Montpellier–Lyon–sur de Alemania–

norte de Italia. Por lo tanto, se trata de un punto inmejorable para las conexiones intermodales de los tráficos franceses y europeos hacia Barcelona. Con esta motivación, y con el objetivo de establecer una terminal marítima en Perpiñán, el Port participa en un 5% de las acciones de la sociedad anónima de economía mixta local SAEML Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal.

Esta terminal ferroviaria está situada junto al mercado de Saint Charles, uno de los principales centros logísticos y de distribución de verduras y productos frescos del sur de Europa, aunque por la terminal ferroviaria pasan todo tipo de mercancías. El Port de Barcelona trabaja ahora en la implantación de tráficos marítimos complementarios a la terminal ferroviaria.

### Centro de servicios para Francia

El servicio del Port de Barcelona en el mercado marítimo de Francia va más allá de las implantaciones en Toulouse y Perpiñán y las proyectadas en un futuro en Lyon y norte del país. Este

año se han consolidado los servicios especializados para clientes franceses, en funcionamiento desde el 2008 y agrupados bajo la denominación Centro de servicios para Francia.

Para reforzar el servicio de las terminales y delegaciones del Port de Barcelona en Francia (tmT, Perpiñán y Lyon) pero también de las de Zaragoza y Madrid en España, el Port ofrece el acompañamiento personalizado y gratuito de las operaciones físicas y documentales del pasaje portuario; el apoyo de consultores especializados en logística y transporte –facilitadores– que proporcionan consejo personalizado y gratuito en el desarrollo de cadenas logísticas eficientes a través del Port, y un equipo dedicado al desarrollo de servicios ferroviarios con atención especial al mercado de Francia, con el actual BarcelLyon Express. Se prevé ofrecer una tercera circulación de esta línea y ampliar con futuros servicios ferroviarios a Toulouse y Burdeos.

Se ofrecen canales de comunicación adaptados al mercado francés: un número verde gratuito 0 800 800 160, una dirección electrónica ([infofrance@](mailto:infofrance@)

portdebarcelona.es), una newsletter exclusiva para Francia y los servicios web en francés del Port de Barcelona: <http://www.portic.net/france>.

### Puertos secos en Madrid

Dos iniciativas que tienen la misma finalidad que tmZ y tmT son los denominados puertos secos de Madrid, situados en Coslada y Azuqueca de Henares, desde los cuales el Port de Barcelona da servicio al importante polo logístico y de consumo que constituye el área de Madrid, y desde los cuales se conecta con el resto de mercados de la península ibérica.

El puerto seco de Azuqueca de Henares opera la terminal ferroviaria y dispone de depósito de contenedores, un almacén para el despacho aduanero y un almacén con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores. Realiza, también, operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores. El Port de Barcelona participa en esta terminal a través de las acciones que tiene CILSA y con la presencia de un representante de la APB en el Consejo de Administración. En lo referente al servicio, iniciado en el 2006, los trenes con el Port de Barcelona llevan mayoritariamente contenedores para receptores situados en el corredor del Henares, un tráfico que este año ha

supuesto un total de 10.800 TEU. La lectura positiva de este resultado, a pesar de ser muy similar al del año anterior (10.760 TEU), es que se ha conseguido parar el descenso de tráfico del 45% experimentado durante el 2009. Lo que sí ha crecido significativamente es el movimiento de trenes, que ha pasado de los 106 de entrada y 107 de salida del 2009 a 215 de entrada y 216 de salida este año.

Con esta actividad se ha recuperado la frecuencia ferroviaria que había en 2007 y que a partir del segundo semestre del 2008, y debido a la crisis económica, disminuyó considerablemente. El incremento en el número de trenes operados por la compañía TCB Railway y la estabilidad en los resultados de tráfico, se explica por la puesta en marcha de trenes de menor longitud. Esta estrategia se considera clave para consolidar el servicio y responder adecuadamente a las necesidades de los clientes.

El puerto seco de Madrid Coslada tiene como objeto contribuir al crecimiento de los tráficos de los puertos de interés general que participan en el proyecto –como es el caso del Port de Barcelona– mediante el desarrollo de iniciativas logísticas y la provisión de espacios infraestructurales intermodales que fomenten el transporte ferroviario entre estos puertos y el área metropolitana de Madrid.



### Terminal Intermodal en el Ampurdán

En Catalunya, el Port de Barcelona y la empresa pública CIMALSA han constituido la sociedad Terminal Intermodal de l'Empordà (TIE, SL) para el desarrollo de lo que será un importante núcleo de actividad logística intermodal de mercancías en Cataluña y la península. Se trata del conjunto formado por la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà y la actual terminal de Vilamalla, ambas situadas junto al centro de almacenaje y distribución LOGIS Empordà, al este de Figueres.

La futura terminal del Far tiene un gran interés para el sistema ferroviario español. Por su emplazamiento a sólo 35 kilómetros de la frontera, por la disponibilidad de espacio para actividades ferroviarias y logísticas y por los servicios que se implantaran, se convertirá en un gran *hub* ferroviario peninsular donde concentrar los tráficos del corredor mediterráneo y del eje Barcelona-Zaragoza-Madrid-Lisboa. Un aspecto muy importante es que la terminal estará conectada en la red ferroviaria con los dos anchos de vía (ibérico y UIC), lo que hará posible el cambio de ancho de las circulaciones ferroviarias hasta que sea necesario y su encaminamiento tanto por el nuevo túnel de Le Perthus como por Portbou.

El Far también desarrollará funciones intermodales de transbordo, de cajas móviles y contenedores, del ferrocarril al camión y viceversa. En el caso específico de la automoción, será una plataforma intermodal con servicios de valor añadido (centros de inspección, pre-entrega, personalización...) para utilizar el transporte ferroviario o viario, como más convenga.

Para el Port de Barcelona, además de la función de *hub* ferroviario, la terminal prestará servicios intermodales a los tráficos europeos por carretera y ferrocarril con origen o destino en el Port. Las funciones intermodales serán especialmente importantes para los tráficos de contenedores y vehículos, que



entre las instalaciones portuarias y El Far se harán por vía ferroviaria y contribuirán a reducir el tráfico de camiones en el recinto portuario.



Projecte cofinançat per la Unió Europea

La Unió Europea ha seleccionat el terminal de El Far com un dels projectes de la red transeuropea de transport i li ha otorgat suport econòmic per a la realització dels estudis i projectes constructius necessaris. Durant este exercici se ha iniciat el Estudi de oferta i demanda previ al projecte constructiu de la terminal. Su objectiu és identificar les funcions i la oferta detallada de serveis que puguin generar major demanda i disposar de informació precisa per a su disseny infraestructural, licitació del explotador i posterior comercialització. Se prevé que durant el 2011 se licite el projecte bàsic constructiu de la terminal i en el 2012 se inicien els treballs de construcció de la instal·lació.

**BARCELYON**  express

### Servicio ferroviario Barcelyon Express

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

El año 2010 ha sido el segundo de funcionamiento del servicio ferroviario Barcelyon Express entre el Port de Barcelona y Lyon que, con las dos salidas semanales en los dos sentidos entre la capital catalana y la terminal ferroviaria



de Vénissieux (Lyon) y viceversa, se ha consolidado como una oferta privilegiada para cargadores y operadores logísticos de una de las principales regiones logísticas de Francia.

El volumen de tráfico se ha multiplicado por 2,3 respecto del año anterior, y ha representado sacar de la carretera 2.428 contenedores (2.557 TEU). El servicio se va a iniciar con una baja ocupación y un alto porcentaje de contenedores vacíos, y durante este año se ha conseguido alcanzar una ocupación del 90% con un 33% de contenedores llenos.

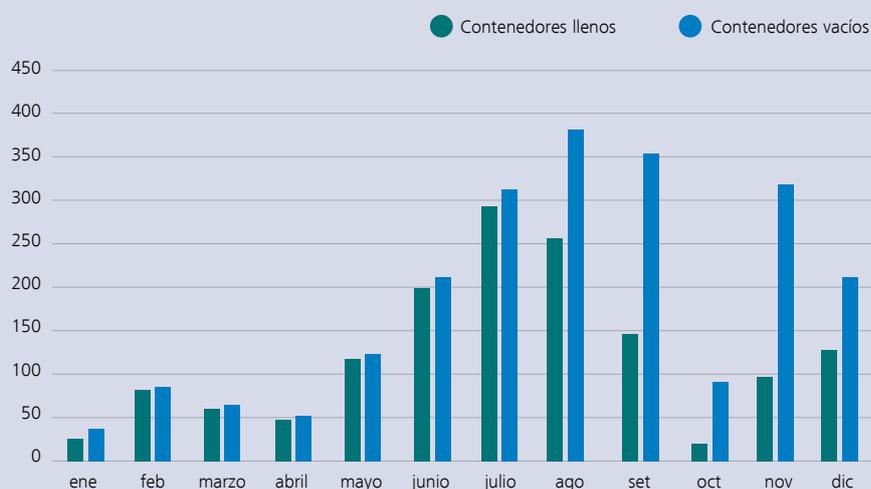
Estos buenos resultados de tráfico hacen que los socios del proyecto –Renfe, Naviland Cargo y la Autoridad Portuaria de Barcelona– estén trabajando en la puesta en marcha de

una tercera circulación para el año 2011. La nueva conexión con Francia en ancho UIC a través del túnel de Le Perthus, inaugurada en el mes de diciembre, ha contribuido también a garantizar la continuidad del servicio por la mejora de *transit time*.

El proyecto Barcelyon está subvencionado por el programa Marco Polo del año 2008 y para el ejercicio 2010 se espera la obtención de 20.000 euros de subvención.



### TRÁFICO SERVICIO BARCELYON 2010





## FERRMED

La APB es miembro activo de la asociación FERRMED, que tiene como objetivo la promoción del eje ferroviario europeo para mercancías Mediterráneo occidental-Roine-Rin-Escandinavia, entre Algeciras y Estocolmo. En los últimos años FERRMED ha centrado su actividad en la realización de un gran estudio global, de oferta y demanda, técnico y socio-económico con el objetivo de proponer las inversiones más urgentes en el corredor y la declaración del eje como proyecto prioritario por parte de la Comisión Europea en la actual revisión de la red transeuropea de transportes. Para su ejecución se ha contado con el apoyo económico y logístico de la Comisión Europea y de diversos gobiernos nacionales y regionales.

Una vez terminado el estudio, este año FERRMED ha trabajado en la divulgación de sus conclusiones y recomendaciones, las cuales ponen de manifiesto la relevancia y justificación socioeconómica y medioambiental del eje para el conjunto de la Unión Europea y en especial hacer de España, junto al sur de Francia, una plataforma logística intercontinental de primer orden.

En el marco de las Jornadas TEN-T 2010, que han tenido lugar en Zaragoza el 8 y 9 de junio, FERRMED ha expuesto la posición de la asociación en relación con los criterios para la definición de la red transeuropea ferroviaria principal, mediante la implantación progresiva de los denominados estándares FERRMED (trenes de 1.500 metros, unificación de los diferentes gálibos, de los diferentes anchos de vía, de los sistemas de explotación...) y con la inclusión de las líneas principales aún no declaradas como proyectos prioritarios, como es el caso del corredor mediterráneo. Se prevé que durante el 2011 la Comisión resuelva sobre la configuración del sistema de transportes europeo.

## Zona logística en Tanger Med

La expansión del *hinterland* del Port también prevé incrementar su presencia en la ribera sur del Mediterráneo. El 4 de abril de 2008 CILSA, la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port de Barcelona, y el puerto de Tanger Med firmaron un acuerdo de colaboración para potenciar las relaciones entre los dos puertos, el cual establece que el Port de Barcelona desarrollará una zona logística en el puerto marroquí, que dé servicio a importadores y exportadores globales, además de operadores que mueven la mercancía de terceros, entre España y Marruecos. El puerto barcelonés tiene la opción de explotar 10 hectáreas dedicadas a la logística, repartida en

5 hectáreas en la Zona Franca Logística y 5 hectáreas en la zona del puerto seco de Tanger Med.

## Zona logística en Radés

En Túnez, el Port de Barcelona y CILSA promueven otra iniciativa similar, con la opción de explotar una zona logística en el puerto de Radés, uno de los más importantes del país, situado a escasos 9 kilómetros de Túnez.

Tan pronto los factores económicos sean favorables, CILSA desarrollará una zona de actividades logísticas siguiendo el modelo de las ZAL de Barcelona y de Toulouse. Una superficie de hasta 46 hectáreas dedicada a la logística, con instalaciones para almacenes y oficinas para proveer de servicios logísticos, de almacenaje y distribución a las empresas importadoras o exportadoras y para aquellas que operan la mercancía en nombre de otros: transitarios, operadores logísticos, consignatarios...

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



## Actuaciones en el foreland

En el *foreland* estratégico el Port de Barcelona y CILSA colaboran en el mercado chino mediante la comercialización de la Zona de Actividades Logísticas de Nanjing, la segunda ciudad más importante de la región después de Shangái. Nanjing es uno de los puertos más importantes del curso interior del río Yangtsé y el último que permite el acceso de buques de gran calado, hecho que lo convierte en un puerto de transbordo. Su zona logística ofrece 220.000 m<sup>2</sup> de almacenes y 16.000 m<sup>2</sup> de oficinas y se integra en

el conjunto formado por la terminal de contenedores, una zona aduanera y una zona franca.

Otro enclave estratégico que comercializa CILSA es la ZAL de Veracruz. A parte de ubicar el puerto marítimo comercial más importante de todo México, es el puerto natural de la capital y punto de conexión entre América Latina y América del norte. Se desarrollarán 300 hectáreas de zona logística en el recinto fiscal, con conexión a terminal ferroviaria y con accesos a las autopistas.

Con el objetivo de ofrecer el camino más operativo en cuanto a tiempo y coste entre la 'fábrica del mundo', Asia, y la concentración del consumo, Europa y América, el Port de Barcelona se posiciona en estos enclaves del *foreland* estratégico y se integra en el gran corredor marítimo del eje canal de Panamá, estrecho de Gibraltar y canal de Suez.

### Estrecha colaboración con el mercado chino

La importancia del comercio marítimo mundial y de los intercambios comerciales entre Europa y Asia han situado el Mediterráneo y sus puertos (Barcelona es un ejemplo) como enclaves estratégicos desde los cuales configurar nuevas cadenas logísticas eficientes y competitivas hacia Europa y el norte de África. La estrecha colaboración con Casa

Asia ha permitido al Port de Barcelona aprovechar el conocimiento y contactos institucionales y empresariales de este organismo y colaborar en la promoción y la realización de actividades orientadas a unos mejores conocimientos y relaciones entre ambos continentes. En este sentido, durante el año 2010, Casa Asia ha realizado el estudio "Análisis del potencial de los puertos del Mediterráneo español como puerta de entrada de China a Europa", y lo ha presentado en el mercado chino, con motivo de la Expo de Shanghai 2010.

El Port de Barcelona ha continuado patrocinando la cátedra de Logística de la China Europe International Business School (CEIBS), fruto del convenio de colaboración vigente entre ambas entidades. La CEIBS, ubicada en Shanghai, ha sido considerada como una de las tres mejores escuelas de negocios de Asia en los últimos seis años y la decimoséptima del mundo (clasificación *Financial Times*, 2010). El principal objetivo de la presencia del Port de Barcelona en la CEIBS es profundizar en los conocimientos sobre el mercado chino, prioritario, a través de la impartición de seminarios y de trabajos de investigación relacionados con la gestión y el funcionamiento y las prácticas de innovación de la cadena de suministro en los flujos de comercio entre Asia y Europa.

### Presencia en organizaciones

Les estrategia de posicionamiento estratégico del Port de Barcelona se refuerza a través de la presencia activa en otras organizaciones internacionales del ámbito portuario y del comercio internacional. Una presencia que permite conocer las últimas tendencias en estos ámbitos y actuar como *lobby* ante decisiones que afectan directamente al Port.

Este año el Port de Barcelona ha mantenido la vicepresidencia de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH, International Association of Ports and Harbors), asumida en 2009 y por un periodo de cinco años, después de los cuales podrá alcanzar la presidencia durante dos años. En la IAPH el Port también ostenta la vicepresidencia del Comité de Facilitación del Comercio y los Port Community Systems (Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems).

Además, a través de la IAPH el Port de Barcelona participa en la Organización Mundial de Aduanas (World Customs Organisation) y en el Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT, United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business).

En el ámbito europeo, el Port de Barcelona ha mantenido durante este ejercicio la presidencia del Comité de Intermodalidad y Logística de la Organización Europea de Puertos (ESPO, European Sea Ports Organisation) asumida en el 2008. Esta organización actúa como lobby de influencia de los puertos europeos en las decisiones sobre temas marítimos y portuarios de la Comisión Europea. A través de esta participación, el Port ha tenido la posibilidad de influir y seguir muy de cerca el proceso de la redefinición de la nueva red de transportes europea y las nuevas políticas de transporte de la Unión Europea.

En cuanto a los cruceros, el Port de Barcelona ostenta la vicepresidencia de MedCruise –la asociación de puertos crucerísticos del Mediterráneo–, que celebrará elecciones al Comité de Dirección en el año 2011.





## DIRECCIÓN DE DESARROLLO DE NEGOCIO

La Dirección de Desarrollo de Negocio (DDN) ha dirigido sus esfuerzos a dar a conocer a los clientes y usuarios del Port de Barcelona los servicios y herramientas orientadas a mejorar su logística, así como la fiabilidad y trazabilidad del paso de las mercancías por el puerto.

### Punto de información, atención y gestión de reclamaciones

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) ofrece a los usuarios del Port de Barcelona un punto de información y de atención a reclamaciones sobre el funcionamiento de la logística, el transporte de mercancías, las infraestructuras, los circuitos documentales y los procesos físicos en la Comunidad Portuaria de Barcelona. Los canales más utilizados son el teléfono (línea 902 22 28 58) y el correo electrónico ([sac@portdebarcelona.es](mailto:sac@portdebarcelona.es)).

Durante este ejercicio el SAC ha atendido un total de 512 consultas y reclamaciones de forma completamente

personalizada, un 48% más que el año anterior.

En cuanto a la tipología de las consultas y reclamaciones tratadas en el 2010: un 31% solicitaban información general sobre el Port (horarios, almacenes, líneas regulares, incidencias en la Comunidad Portuaria...); un 20,5%, sobre el proceso físico en la cadena logística (incidencias en el transporte terrestre, marítimo o en la operativa portuaria); un 17%, sobre el coste de la factura logística; un 10,5%, sobre la integridad de la mercancía (posibles casos de daños a la mercancía producidos en el puerto, sea en origen o destino), y el resto, un 20,5%, sobre conceptos varios.

### Cadenas Logísticas

Esta herramienta de la DDN tiene como objetivo poner al alcance de las empresas (exportadoras, importadoras, fabricantes y/o distribuidoras) todos aquellos servicios de información y asesoramiento directo y personalizado, relacionados con el Port de Barcelona, que ayuden a mejorar su competitividad.

Los servicios más destacados de Cadenas Logísticas son: estudios de emisiones de CO<sub>2</sub> para una cadena logística determinada; estudios de coste de la factura portuaria; asesoramiento y medición en conflictos con operadores; asesoramiento sobre el Plan de calidad y sus garantías; información sobre los cambios de las tasas portuarias, las líneas marítimas regulares y los servicios de short sea shipping del Port de Barcelona, e información sobre las terminales marítimas interiores, los servicios ferroviarios, así como los servicios de trazabilidad a través de Portic, la plataforma electrónica del Port. Mientras que los servicios de información aportan transparencia y conocimiento a los clientes, los servicios de asesoramiento permiten analizar sus necesidades logísticas para ofrecerles soluciones adaptadas.

Durante este primer año de funcionamiento de Cadenas Logísticas, se han llevado a cabo más de 60 visitas personalizadas a empresas de Cataluña.

### Formación al cliente

En el ejercicio 2010 el Port de Barcelona ha reorientado el ya existente plan de formación ForMar para adaptarlos a las necesidades del mercado. Esto ha significado dirigirlo en exclusiva al cliente final del Port, entendido como el propietario de la mercancía. Con esta nueva dirección de ForMar, el Port de Barcelona quiere aportar el máximo de transparencia e información a la gestión logística de sus clientes.

Los cursos organizados por la DDN han reunido un total de 588 asistentes de 321 empresas. Entre las acciones formativas más destacadas del año figuran:

- Barcelona al servicio del mercado chino.
- Servicios de Inspección Fronterizos en el Port de Barcelona.
- Jornada OEA (operador económico autorizado), dirigida a los socios de Transprime.
- Operaciones triangulares en el comercio Internacional, dirigida a sus socios de la AFYDAD (Asociación Española de Fabricantes y Distribuidores de Artículos Deportivos), y que ha contado con la asistencia de representantes de las principales marcas del sector de calzado deportivo.

## PROMOCIÓN COMERCIAL

El ejercicio 2010 ha significado el inicio de una lenta recuperación.

En todo caso, la evolución positiva de la mayoría de productos ha acompañado la tesis de la importancia de impulsar la promoción, de manera que este se ha distinguido por haber sido el año con más acciones comerciales de los últimos tiempos.

El Departamento Comercial del Port de Barcelona ha continuado la línea marcada el ejercicio anterior de dar apoyo a sus clientes y en especial a los más estratégicos. Con este objetivo se ha reforzado la estructura del departamento, y así se ha podido garantizar un contacto más eficiente y una mayor proximidad a los principales clientes –armadores, consignatarios, transitarios y usuarios finales–. Sólo de esta manera se puede conocer de primera mano su evolución y perspectivas de futuro para diseñar acciones que faciliten y mejoren su actividad. La voluntad del Port en el ámbito promocional es poder dar cobertura a todos sus operadores para que estos puedan desarrollar su tarea comercial en las mejores condiciones.

Igual que el año anterior, las acciones comerciales se han dividido claramente en dos tipos: las que han repercutido directamente sobre los clientes, caso de los convenios por bonificación de cargas, que se han mantenido en este periodo;

y las actuaciones propias de promoción comercial, caso de la presencia en ferias y congresos, así como la participación en foros y conferencias especializadas.

### Presencia en ferias y congresos

La decisión sobre la presencia en las diferentes citas del panorama ferial se hace después de una cuidadosa valoración de la oferta global y la selección final se focaliza en los ámbitos más propios del Port (de productos específicos) a la vez que los más genéricos, como la logística, el transporte y el *shipping*. Ahora bien, la restricción presupuestaria ha sido de nuevo decisiva a la hora de dimensionar la participación con un stand.

La gran cita europea de la logística de este año ha sido el **SITL** de París. Para el Port de Barcelona el mercado francés se ha convertido en preferente y por este motivo se ha hecho un importante despliegue en el salón parisiense, para dar a conocer su oferta de servicios específica. El producto más demandado ha sido el ferroviario, con BarcelLyon, que confirma así que se ha convertido en una alternativa real para poder hacer llegar mercancías al principal núcleo logístico francés, Lyon.

El otro producto que se ha potenciado en esta feria ha sido el *short sea shipping*, en continuo crecimiento y

avalado por la capacidad del Port de Barcelona para llegar con solvencia a los países de la cuenca mediterránea, es decir, en tiempos y calidad adecuados.

En el continente americano el Port ha estado presente en la segunda edición de la feria **Intermodal**, de Sao Paulo, en la cual se han consolidado contactos en un mercado como es el brasileño donde prácticamente no se ha notado la crisis. Así, las reuniones con armadores y operadores logísticos han dado una perspectiva de crecimiento continuado para los próximos 8 o 10 años.

El mercado chino, a pesar de la afectación por la crisis, ha continuado siendo uno de los primeros focos de atención del Port de Barcelona, ya que presenta el más grande volumen de negocio. La focalización sobre actuaciones dirigidas al mercado asiático y el chino han tenido su continuidad con la aplicación del convenio de colaboración con la WCA Family y la China International Freightforwarders Association (CIFA).

Así pues este 2010 se ha celebrado por primera vez en Barcelona el encuentro europeo de esta red de transitarios, a través de dos conferencias: la **Sinoconference Europe** y la **WCAPN & PLA Conference**. Estas citas, que han contado con el apoyo del Port de Barcelona y de ATEIA, han permitido llevar una delegación de más de 100 empresas chinas y otras asiáticas para establecer nuevos contactos con el sector transitario local.

El cierre anual de las grandes ferias ha tenido lugar, como es habitual, en el mes de junio en Barcelona, con la cita nacional de la logística y el transporte, el **Salón Internacional de la Logística (SIL)**. La presencia del Port se ha ampliado, como se viene haciendo en los últimos ejercicios, con la participación en los encuentros y conferencias que se celebran en el marco del salón, en especial en el Fórum del Mediterráneo.

En cuanto a productos específicos, destaca la habitual presencia del Port de Barcelona en la feria internacional más importante del sector de cruceros, la **Seatrade Cruise Convention** (Miami), así como en la **Seatrade Med**, que se celebra en el Mediterráneo en años alternos y que este año ha tenido lugar en el mes de diciembre en Cannes.



El Port de Barcelona ostenta la vicepresidencia de MedCruise, la asociación de puertos de crucero del Mediterráneo, que en 2011 celebrará elecciones al Comité de Dirección. Durante este ejercicio el Port de Barcelona ha tomado parte en dos asambleas generales de esta asociación: una en Constanza (Rumanía) y otra en Cannes, coincidiendo con el Seatrade Med.

Por otra parte, **Fruitlogística**, la principal cita del sector de la fruta, se ha convertido en un clásico al cual no se puede dejar de asistir. En 2010 el Port de Barcelona ha participado por primera vez en él con un stand propio, bajo el paraguas de PRODECA y compartido con la Barcelona Reefer Terminal (BRT).

Aunque en el Port el año se ha cerrado prácticamente plano en el tráfico de estos productos –con un inapreciable descenso–, hay una sensación general de recuperación del sector, que en esta edición se ha reflejado en el optimismo de productores y operadores. Además, en el caso de Barcelona, la expectativa de construcción de una nueva terminal ha levantado mucho interés.

La llamada anual del sector cafetero ha sido el **Congreso Nacional del Café**, celebrado en Tenerife. Ha tenido un formato diferente al que había tenido hasta ahora, con *workshops* de formación, añadidos a las habituales asambleas de las diferentes asociaciones. En la asamblea de ANCAFE se ha propuesto que el Port de Barcelona sea el representante en el Comité Logístico de la European Coffee Federation.

Durante el ejercicio 2010 se han llevado a cabo también otras acciones comerciales y se ha tomado parte en iniciativas promocionales que abarcan todos los ámbitos de actuación del Port y entre las cuales destacan: el 1er Congreso Internacional de la Fruta Dulce de Cataluña, FRUITA 10, en Lleida; la Semana de Egipto en España; la presentación de los servicios intermodales del Port de Barcelona en Valladolid; la feria Fruit Attraction; la Med Freight Conference, y la UIC Conference.



# 1.6.

## Empresas participadas

### CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

Centro Intermodal de Logística, S.A. (CILSA) es la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas del Port de Barcelona (ZAL) y ha contribuido a su consolidación en 20 años de actividad. Actualmente se encuentra en una nueva etapa de especialización, con productos específicos para los diferentes ámbitos de actuación de las empresas instaladas en sus espacios.

Entre los productos que han mejorado en los últimos años la oferta de la ZAL, haciéndola más competitiva, destacan:

- **Plataforma de Alta Rotación Marítima (PARM).** Una solución logística pensada para facilitar las operaciones especializadas en mercancía con origen y/o destino marítimo, así como en

productos de alta rotación marítima. Los beneficios radican en la reducción de costes de transporte y manipulación (en el cambio de contenedor a camión, con la consolidación de varios contenedores en un camión o la reducción de la longitud de las rutas) y la mejora del nivel de servicio (a través de proximidad física al cliente o plazo de respuesta inmediato, entre otros). Desde un principio las empresas que se instalaban en la ZAL debían tener un determinado porcentaje de tráfico marítimo intercontinental. Paulatinamente, y con este tipo de productos, este tráfico ha adquirido un protagonismo aún mayor. Tanto es así que el Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) del Port de Barcelona se ubica en los espacios de su área logística.

- **Ready 2 Use - Logística integral inmediata.** Con este producto la ZAL

permite flexibilizar los espacios, de forma que el cliente paga por lo que usa, siempre que exista disponibilidad de superficie. Es la respuesta eficiente a situaciones de puntas de stock, estacionalidad, compromisos, campañas...

- **Logirail - Nave logística con acceso ferroviario.**
- **Slinky - Almacenaje y logística para la venta en línea.** Como respuesta al crecimiento exponencial y la flexibilidad que precisan las empresas de venta por Internet.

Otra iniciativa fruto de la experiencia en la ZAL es la concentración de servicios en el edificio Service Center, que da respuesta a 6.000 trabajadores, y la oferta de tecnologías de información (TIC) de última generación para los diferentes operadores instalados en sus terrenos. Con la gestión de diversos servicios comunes CILSA busca generar sinergias entre operadores y conseguir economías de escala, un equilibrio entre cliente y servicio que ha de resultar en la constitución de la verdadera ZAL del siglo XXI: una ciudad dedicada a la logística.

Los proyectos que CILSA desarrolla siempre se han fundamentado en criterios de sostenibilidad social, medioambiental y laboral. Es decir, desde sus inicios en 1992 la ZAL del Port de Barcelona se mueve en el ámbito de la responsabilidad social corporativa (RSC) y esto, entre otros ejemplos, se refleja en políticas y medidas que favorecen la conciliación de la vida familiar y profesional —como la puesta en marcha de la Escuela Infantil Simphonie— o aseguran la prevención de salud y bienestar físico y psíquico —como





los espacios deportivos o el centro para chequeos de FREMAP.

Por lo que respecta a la red internacional, durante este ejercicio se ha hecho la transferencia a la ZAL Toulouse del conocimiento y saber hacer logístico adquirido en Barcelona. Situada dentro de la terminal marítima de Toulouse (tmT), esta plataforma logística y de servicios tiene por objetivo facilitar el comercio marítimo internacional a través del

Port de Barcelona a los importadores y exportadores de la región Midi-Pyrénées y su área de influencia.

Con la culminación de la ZAL el Port habrá generado el espacio y las condiciones que le permitirán situarse entre los cinco primeros puertos de Europa, además de consolidarse como la gran puerta de entrada de las mercancías asiáticas del sur del continente europeo.

3 años de duración para asesorar la Société d'Aménagement de la Zone Portuaire de Tanger ville (SAPT) en la fase de concepción y puesta en marcha del proyecto de puerto-ciudad que ha empezado a acometer. En base a este acuerdo ambas entidades desarrollarán el papel de consultor de cabecera y mantendrán reuniones periódicas con los responsables de la SAPT y con los diferentes grupos de consultores contratados, a fin de poder evaluar y contrastar los resultados que vayan generando a partir de la experiencia adquirida en el proyecto de Barcelona.

Para llevar a cabo dicho asesoramiento, ILI ha previsto coordinar la participación de un conjunto de expertos del máximo nivel que han intervenido en los diversos ámbitos que conlleva un proyecto como Port Vell, que en su día involucró para su concepción y desarrollo a diferentes instituciones y organismos de la ciudad.

En el ámbito de Latinoamérica, ILI ha firmado un convenio con el Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad del Ecuador, que prevé para un periodo de cuatro años el apoyo de la ZAL e ILI en un conjunto de proyectos relacionados



### CONSULTORÍA ILI LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Durante el presente ejercicio, ILI Logística Internacional ha proseguido con los trabajos iniciados en el 2009 en el área del Magreb (en Argelia y en Túnez), a través del establecimiento de contratos en calidad de experto de la Comisión Europea. Este conocimiento de la región ha permitido asimismo a ILI realizar un análisis de la viabilidad de implantar una línea marítima de tráfico ro-ro entre Argelia y el Port de Barcelona, y ha contribuido a que este pueda tomar decisiones sobre el proyecto.

También en el Magreb, y junto a la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), se ha firmado un contrato de



con las infraestructuras, la logística y el transporte en el país. Los primeros trabajos a realizar se concretan a través de la firma de un convenio específico y consisten en el asesoramiento en las negociaciones con inversores orientadas a la concesión del puerto y del aeropuerto de Manta, en la realización del estudio de viabilidad de la ZEDE (Zona Especial de Desarrollo Económico) de Manta, y en el desarrollo del Plan Nacional de Infraestructura Logística del Ecuador.

ILI ha estado participando igualmente en otros proyectos de plataformas logísticas en Brasil (en Juazeiro y Vitoria da Conquista) y México (en Veracruz) y ha abierto perspectivas de nuevas colaboraciones en la región.

### ILI FORMACIÓN

En el marco de su colaboración con la Universidad Anáhuac México Sur, ILI ha llevado a cabo en 2010 las siguientes acciones formativas:

- 3 módulos de logística impartidos en la mencionada universidad, en México D.F.
- 1 módulo de logística impartido en el Service Center de la ZAL del Port de Barcelona, para un grupo alumnos acompañado por Alfredo Nava, director de Maestrías.
- Curso Autoritas de *short sea shipping* (SSS), en el mes de mayo.

En el presente ejercicio se han desarrollado también dos ediciones (febrero y octubre) del Máster en

Logística y Comercio Internacional ILI – Universitat Abat Oliba CEU y un curso de gestión de almacenes e inventarios, de 15 horas, para la Cámara de Comercio de Barcelona.

Subvencionados por el Departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, ILI Formación ha organizado los cursos Logística y transporte internacional, de 140 horas lectivas presenciales, y Almacenaje y manipulación de mercancías peligrosas, de 60 horas presenciales.

Además se ha elaborado la memoria justificativa del Máster en Logística y Comercio Internacional ILI-Abat Oliba CEU, para su certificación en el Espacio Europeo de Educación Superior, y se ha preparado la documentación para el Máster en Logística y Comercio Internacional de doble titulación entre ILI-UAO y el Institut d'Administration des Entreprises de la Université Montesquieu Bordeaux IV.

### FUNDACIÓN CARES

La Fundación Cares (Centros de Alto Rendimiento Empresarial y Social) es una entidad creada para la inserción laboral de colectivos discapacitados y con riesgo de exclusión (principalmente retraso mental y/o enfermedad mental), a través de la realización de operaciones de apoyo logístico y productivo para otras empresas.



Los patronos de la fundación son CILSA, CTC-BPO, ADES (Asociación para el Desarrollo de la Economía Social), Prosegur y Concatet-Vanture. La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) participaba en la entidad indirectamente, vía CILSA, desde su creación en 1998, pero en junio de 2010 decidió entrar como patrón directo y con un representante.

A 31 de diciembre del 2010 la fundación contaba con 228 puestos de trabajo, un 17% más que en el año anterior, y la Empresa de Inserción Codec (participada y gestionada por Cares) sumaba 50.

El año 2010 ha supuesto la consolidación de la actividad de gestión de picking en almacenes a temperatura controlada, ya que se han iniciado tres nuevos proyectos en Sant Cugat y las localidades madrileñas de Getafe y Tres Cantos. Cares también ha puesto en marcha un nuevo proyecto de embalaje de alimentos en Sant Esteve Sesrovires y ha participado en la creación de 30 puestos de trabajo para personas discapacitadas en empresa ordinaria en Aldaya (Valencia), con ejecución del proyecto social. En el mes de agosto se ha firmado un acuerdo con la fundación ASPROSEAT para la gestión conjunta de un proyecto de manipulaciones.

Las actividades predominantes en Cares este año han sido de apoyo logístico -como almacenaje y *picking*, manipulaciones para embalaje y logística inversa- y de apoyo productivo, como ensamblajes, y se han gestionado 70.000 m<sup>2</sup> de instalaciones, 18.200 m<sup>2</sup> de los cuales en la ZAL Barcelona y la ZAL Prat.

La Fundación Cares y Codec han obtenido en conjunto unos ingresos totales de 10,15 millones de euros, un incremento del 31% respecto del año anterior, y un excedente positivo en ambas entidades, según los datos provisionales pendientes de cierre.

En cuanto a la promoción, se ha editado el boletín informativo trimestral Infocares, se ha promocionado la participación de discapacitados en la tercera edición Premios Antárticos de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente para científicos jóvenes (convocados por la Universidad Internacional de Cataluña) y se han firmado acuerdos de colaboración con el Departamento



de Desarrollo de Negocio de la APB. La fundación, que aparece en la guía Logisnet, ha estado presente en el Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL) con una ponencia en la XVI Jornada Corresponsables y ha presentado también ponencia en la VIII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria.

Durante este ejercicio se han llevado a cabo diversos cursos y actuaciones de formación: sobre operaciones y organización de almacenes en el ICIL, de primeros auxilios y extinción de incendios, formación continua sobre riesgos, de manipulador de alimentos, en discapacidad psíquica para monitores de

empresa ordinaria, de gestión de equipos para jefes de servicios y monitores de la fundación y de conductor de carretillas elevadoras.

La entidad ha continuado siendo muy activa en cuanto a acciones sociales, entre las cuales destacan las charlas a los padres sobre trastornos de conducta y patología dual y la participación en el desarrollo de la Fundación Logística Justa y el patronato de FUSEAT (Fundación Privada de Servicios de Atención Tutelar). En cuanto a la parte deportiva, el equipo de fútbol sala del Club Deportivo Cares ha seguido tomando parte en la segunda división de la Liga Catalana de la Acell (Federación Catalana de Deportes para Disminuidos Psíquicos) y el equipo de petanca ha



jugado en la primera división de la Acell.

En el acto de Navidad de la entidad con los trabajadores se hizo entrega de placas conmemorativas a 13 personas que han cumplido 10 años trabajando en la Fundación Cares.



### FUNDACIÓN LOGÍSTICA JUSTA

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

El patronato de la fundación —que desde sus inicios mantiene un convenio de colaboración con el Port de Barcelona— está formado por Global Humanitaria, Fundación Cares, CTC Ingeniería Dedicada, ADES (Asociación para el Desarrollo de la Economía Social), Fundación Seur y Fundación SEMG Solidaria.

### Cooperación internacional y trading social

Logística Justa ha firmado acuerdos de colaboración con varias entidades, entre ellas Bomberos Unidos Sin Fronteras (BUSF), para dar apoyo logístico a sus envíos. Entre a las actuaciones específicas de **cooperación internacional** emprendidas este ejercicio, destacan las siguientes:

- BUSF: donación de 14 ambulancias a Perú y 2 ambulancias a Haití.
- Universidad de Alcalá: envío de material sanitario a la Universidad Autónoma Nacional de Nicaragua.
- FISC (Fundación Internacional Solidaridad Compañía de María): envío de un contenedor de 40 pies de material

sanitario, escolar y juguetes a Managua (Nicaragua).

- FAPCI (Fundación de Ayuda y Promoción de las Culturas Indígenas): envío de un contenedor con material sanitario, escolar y juguetes a La Habana (Cuba).
- Casa América Catalunya: envío y retorno de una exposición temporal de obras de un grupo artesanal de República Dominicana.
- Fundación La Caixa con la colaboración de InterLibros: recolecta de 81.034 libros de los trabajadores de la entidad y envío a través de Logística Justa a proyectos educativos en Veracruz (México), Honduras y República Dominicana.
- Interlibros: envío de 8 palés con libros a Talcahuano (Chile).

Este año se ha realizado el primer envío del proyecto EnLibrate (promovido por Fundación Seur, Círculo de Lectores y FLJ) a través del cual se mandaron 9.430 libros para el desarrollo educativo de 10 pueblos de la Municipalidad Distrital de San Damián, de Lima (Perú).

Además, siguiendo las pautas marcadas desde la constitución de la fundación, Logística Justa continúa con la incorporación de nuevos proveedores en sus actividades de **trading social** con el objetivo de dar posibilidades a otros grupos artesanales de los países del sur a comercializar sus productos en los mercados occidentales en condiciones de mercado. Este año los países beneficiados, además de los ya existentes (Colombia, Bangladesh, Bolivia, Nepal, Vietnam, Camboya...) han sido la

India, con el trabajo del nuevo proveedor Bhavya Art & Crafts del noreste de la India, y Ruanda, con Mille Collines.

Plus Vaishali — Bhavya Art & Crafts es una entidad artesanal especializada en trabajar madera, obtenida en el norte de la India, para la realización de artículos y figuras decorativas. Por su parte, Mille Collines — Kukúa es una entidad de artesanía africana ubicada en Ruanda cuyos artículos de moda mezclan las tendencias más actuales con las técnicas artesanales más tradicionales de África.

Un hecho destacable y diferencial para reforzar más si cabe la cadena de valor del comercio justo es que Logística Justa realiza todos sus trabajos de manipulación y embalaje en Centros Especiales de Empleo para personas con discapacidad, con el objeto de favorecer su integración laboral y conseguir sensibilizar a las administraciones públicas y privadas sobre las posibilidades de desarrollo de los colectivos con más dificultades.

Cada vez más son las empresas que incorporan en sus estrategias empresariales la responsabilidad social corporativa (RSC), con el convencimiento que las buenas prácticas en aspectos sociales, medioambientales y/o económicos forman parte del crecimiento empresarial. Esta sensibilidad favorece la tendencia por la compra ética, el consumo responsable, los planes de mejora de la sostenibilidad medioambiental, etc.



## PORT 2000

Este año se ha consolidado la parte del frente marítimo que une el Port de Barcelona con la ciudad a través de la bocana Nord. El hotel W Barcelona se ha convertido en uno de los más demandados de la capital por su singularidad, y los nuevos espacios públicos generados han ofrecido al ciudadano un cambio y una alternativa a lo que ya existía. La bocana Nord se ha convertido así en un nuevo referente lúdico que completa el éxito del Port Vell y, en definitiva, de los espacios gestionados por la Gerencia Urbanística Port 2000.

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

En un año que ha vuelto a estar marcado por la recesión económica, el puerto ciudadano ha salido adelante. El buen posicionamiento y una oferta fuerte y adecuada al momento han permitido que se mantuvieran las actividades temporales en los espacios públicos y que las concesionarias consolidaran, unas más que otras, sus expectativas.

Las actividades temporales y las actuaciones promocionales que han albergado el Port Vell y la bocana Nord durante el 2010 han demostrado que cada vez más empresas privadas y públicas reconocen este espacio como un escenario privilegiado en una ubicación única. Así, por primera vez ha tenido lugar el *village* de la Barcelona Harley Davidson; la presentación de la colección de moda Custo Barcelona, con motivo del salón Branderly; la exposición lúdica de la empresa Endesa, con motivo de la celebración de las cimas conseguidas por Edurne Pasaban; el Road Show de Toni Hawk patrocinado por Quiksilver; la presentación a nivel peninsular de las nuevas consolas de Nintendo, y el mercado de intercambio sostenible Lost & Found.



Pero también se han repetido algunas de las ya consideradas clásicas: la prueba puntuable para el Campeonato Mundial de Escalada; el Liceo en la playa; el Festival Odissea de música indie; la Fiesta del Agua; la Fiesta del Consumo Responsable; la Feria del Vino y el Cava; el Circo Raluy; la Travesía a Nado del Port de Barcelona; las regatas Zegna, Godó y la Copa Nadal; la llegada de los Reyes

Magos; las Habaneras, y las Fiestas de la Mercè y de la Barceloneta.

En el ámbito cultural, tanto el Museo Marítimo como el Museo de Historia de Cataluña han tenido una vez más un papel protagonista, a pesar del momento económicamente complicado. Además, el Port de Barcelona, el Consorcio de las Ataranzas y el Consorcio El Far han continuado uniendo esfuerzos en

### Frecuentación Port Vell 2010

Club Natación Barcelona	7.673 socios y 439.303 usos registrados
Museo de Historia de Cataluña	254.285 visitantes
Museo Marítimo	353.956 visitantes (369.501 incluidos actos)
Marina Port Vell	1.677 barcos de 6 m a 120 m amarrados
Club Natació Atlètic Barceloneta	967.510 usos registrados en el recinto
Las Golondrinas	241.670 pasajeros
Consorcio El Far	79.800 usuarios
Imax Port Vell	192.167 espectadores
L'Aquàrium de Barcelona	1.514.570 visitantes
Maremagnum	10.965.818 visitantes
Cathelicòpters	15.000 visitantes a las instalaciones



torno a una serie de proyectos sobre las actividades relacionadas con el mar. Estos proyectos, vinculados a planes pedagógicos, tienen como finalidad principal la difusión y la preservación de los valores del presente y del pasado de la cultura marítima, así como favorecer un nuevo planteamiento de las relaciones entre la sociedad civil y el mundo marítimo.

También por tercer año consecutivo el Port de Barcelona ha participado en el programa cultural de las Fiestas de la Mercè, con actividades como Visita tu puerto en Golondrina y el Juego del Port, que aportan conocimiento y dinamismo, o las maratones de baile lindy y otras

modalidades que ofrece la sección de baile de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Respecto al ámbito deportivo de la vela, este 2010 ha destacado por la celebración por primera vez en Barcelona de la regata Audi MedCup, la llegada de la regata por etapas Vuelta España y, sobretodo, la salida de la segunda edición de la Barcelona World Race, el último día del año.

Por otra parte, Port 2000 se plantea continuamente nuevas iniciativas y repiensa los contenidos culturales, sociales y de posicionamiento territorial e internacional del Port de Barcelona. Muestra de esta actitud son el nuevo muelle de Pescadors –que ya avanza con pie firme–, el desarrollo progresivo de la nueva bocana, de acuerdo con las necesidades de la ciudad y el Port Center, como proyecto vertebrador de estas reflexiones.

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

## WORLD TRADE CENTER BARCELONA

El World Trade Center Barcelona (WTC Barcelona) tiene la voluntad de ser un referente en el mercado inmobiliario y en el sector congresual de Barcelona y Cataluña. Para que todo el mundo pueda conocer de forma fácil y con un diseño atractivo los productos que el centro de negocios pone a disposición del mundo empresarial, en el 2010 se ha creado una nueva página web: [www.wtcbarcelona.com](http://www.wtcbarcelona.com).

WTC Barcelona ha acabado el ejercicio con un 94% de ocupación de los 40.000 m<sup>2</sup> de oficinas de alquiler de que dispone. Las dos operaciones inmobiliarias más destacadas han sido las prórrogas de los contratos firmados con las empresas Regus y VF, con 1.290 y 1.200 m<sup>2</sup> ocupados, respectivamente dentro del edificio. Un ejemplo más de la confianza que muestran las empresas con el WTC Barcelona es la ampliación de espacios que a lo largo de este año han formalizado Hotelbeds, Gesintel, Vacaciones Edreams, Lloyd's Register y Commercegate. Por otra parte, Palace Creations y The Competitiveness Institute se han incorporado a la lista de





compañías que deciden instalarse en el complejo.

Por lo que respecta al área comercial, este año se han instalado dos nuevas empresas que incrementan la oferta complementaria para los usuarios y trabajadores del WTC Barcelona: el centro de salud y belleza El Jardí del Benestar y EC.NET, una consultoría informática y de telecomunicaciones que ofrece apoyo técnico y proximidad para la compra de materiales y consumibles.

En el Centro de Congresos del complejo se han celebrado 281 acontecimientos empresariales, con más de 43.000 asistentes. Esta cifra representa un aumento del 5% de actos y del 10% de asistentes respecto a los resultados obtenidos el 2009.

El acto más relevante que se ha celebrado en las instalaciones ha sido la SINO European Conference, organizado por la Asociación de Transitarios

Internacionales de China –bajo el liderazgo del Ministerio de Comercio de China y en representación de la industria de transitarios nacional– y la WTCA de Redes Logísticas –la organización mundial más poderosa para transitarios independientes. La Autoridad Portuaria de Barcelona ha patrocinado este congreso, celebrado entre el 13 y el 16 de junio del 2010.

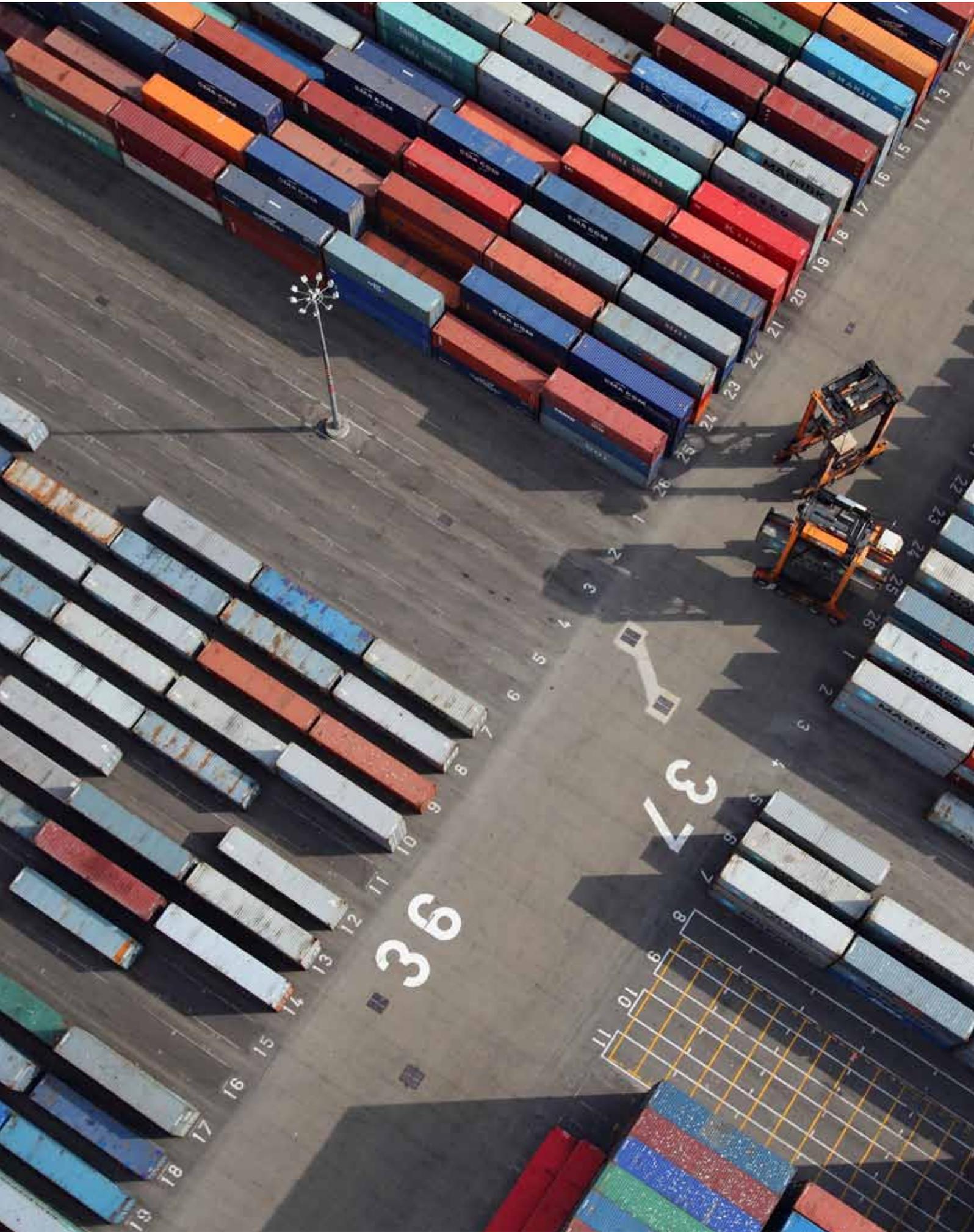
El WTC Barcelona también ha alojado el Congreso Internacional de Mujeres Directivas, la ACM Recommender Systems y la VIII Jornada del Consejo Catalán de Formación Profesional, aparte de muchas empresas o instituciones que la han escogido para organizar reuniones o actos empresariales, como Novartis, Nissan, Bosch, el Ayuntamiento de Barcelona o T-Systems Deutsche Telekom.

Este año el centro de negocios ha realizado un conjunto de mejoras para mantener intacto el aspecto de edificio

emblemático y moderno. Se ha limpiado, pues, la fachada de la planta baja y del área comercial del complejo y, además, se ha iniciado la sustitución de los gases refrigerantes R22 por los R407 libres de cloro de las máquinas de producción de climatización del WTC Barcelona. Esta última actuación ayudará a reducir las emisiones a la atmósfera y a seguir con las normativas desarrolladas por el Protocolo de Kyoto.

La eficiencia energética es una pieza clave en el modelo de desarrollo sostenible. Así, durante el 2010 se ha automatizado el encendido y apagado de la iluminación mediante detectores de presencia de las zonas de acceso restringido del centro, como los almacenes y espacios técnicos, hecho que disminuye el consumo energético y aumenta el rendimiento de las instalaciones, su competitividad y la cohesión social.







# 2.

## Evolución del tráfico

- 62 Contenedores
- 63 Graneles sólidos y líquidos
- 64 Vehículos
- 65 Transporte ferroviario
- 66 Nuevo impulso al SSS  
Pasajeros  
Cruceros

# 2.

## Evolución del tráfico

El Port de Barcelona ha completado el ejercicio 2010 con un crecimiento muy notable de los flujos de comercio internacional, especialmente en el apartado de carga transportada por contenedor. Según los datos acumulados hasta el mes de diciembre, las terminales de contenedores del recinto portuario han registrado un incremento del 21% en los tráficos de exportación y un aumento del 16% en los tráficos de importación. Estos resultados sitúan el crecimiento del comercio internacional del Port en un 19% e indican una clara tendencia a la recuperación respecto de los registros obtenidos en 2009,

reforzado por la consecución del comercio del *hinterland*.

Respecto al tráfico total de mercancías –que, aparte de los contenedores, incluye todo tipo de carga manipulada en el recinto portuario–, el Port ha registrado un volumen de 43,9 millones de toneladas entre los meses de enero y diciembre de 2010, cifra que se traduce en un incremento del 2,4% respecto del 2009. La carga general (principalmente bienes de consumo, que representan el 65% del tráfico total del Port) ha crecido más de 6 puntos, con un total de 27,7 millones de toneladas manipuladas.

Por áreas geográficas, el dinamismo en los intercambios comerciales ha estado marcado por el buen comportamiento de Extremo Oriente y Japón (que ha incrementado su carga con el Port en un 18%), del Mediterráneo oriental, mar Negro y Oriente Próximo (+14%); de Italia y Francia (+34%) y de América del Sur (25%). El sudeste asiático (+16%) y América Central y el Caribe (+20%) también han experimentado crecimientos significativos, aunque en términos absolutos los volúmenes de carga que el Port intercambia con estos mercados son más modestos que en los casos anteriores.

### CONTENEDORES

En el transcurso del ejercicio el Port de Barcelona ha manipulado 1.945.733 TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies), una cifra que supone un aumento de más de ocho puntos respecto del ejercicio anterior. Estos resultados recogen los efectos de ser puerto *hub* y de distribución para Francia, particularmente en el período de julio a noviembre, tráfico que ha representado un 1% sobre el 8% de crecimiento mencionado.

China se consolida, un año más, como el principal socio comercial del puerto catalán, con un 24% de la cuota de mercado de contenedores, de manera que uno de cuatro contenedores que pasan por el Port tiene el país asiático como origen o destino. Respecto a las importaciones, el 31% de los contenedores proceden de China, mientras que en el caso de las exportaciones el porcentaje es del 18,5%.



## GRANELES SÓLIDOS Y LÍQUIDOS

Este ha sido un año de transición para los productos transportados a granel, que han tenido comportamientos muy diversos, ligados a factores definidos por la situación general.

En cuanto a los graneles sólidos, se ha registrado un 22% de incremento del haba de soja, destinada a harina y aceite, principalmente para la alimentación animal, en las molturadoras de las instalaciones del Port. Por otra parte, las grandes oscilaciones al alza que han experimentado los cereales, especialmente el trigo para consumo, han provocado un descenso de cerca de un 40% de los volúmenes operados a través de Barcelona. Este comportamiento viene definido por las cosechas, en general mediocres y especialmente malas en Rusia.

También ha sido remarcable el aumento del 39% en la exportación de potasa, mientras que el tráfico a granel de minerales diversos ha experimentado un incremento de aproximadamente un 25%, dado que va ligado a procesos productivos que no se han visto

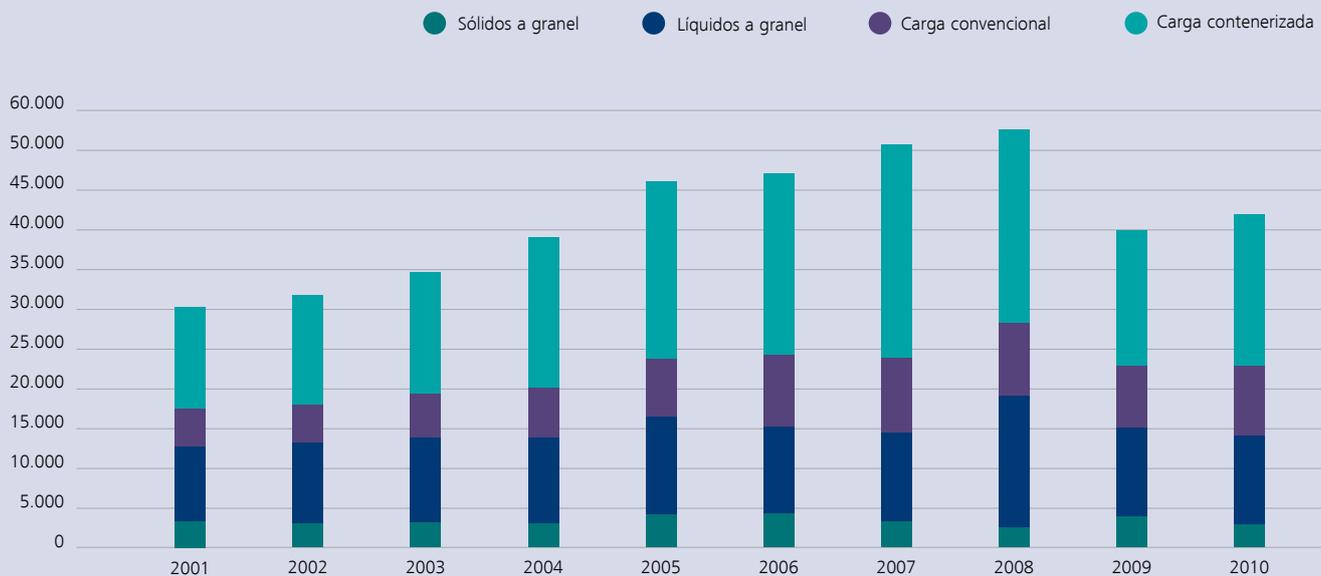


muy alterados por las circunstancias económicas.

Respecto a los graneles líquidos que se manipulan en las diversas terminales especializadas del Port de Barcelona, se observan dos tendencias

bien diferenciadas. Los hidrocarburos que se utilizan como combustible han sufrido una bajada moderada ligada muy directamente al comportamiento del consumo, restringido a causa de la crisis económica. Esta situación está

### ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS, 2001-2010 (Miles de toneladas)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carga contenerizada	13.430	13.842	15.344	18.344	19.929	22.573	25.417	25.156	17.625	19.187
Carga convencional	4.706	5.453	5.574	6.437	7.325	9.190	9.768	9.778	8.491	8.589
Líquidos a granel	9.515	9.930	10.159	11.071	12.531	10.536	10.991	12.105	11.756	11.558
Sólidos a granel	3.818	3.383	3.698	3.468	4.052	4.108	3.870	3.506	3.921	3.542
<b>Total</b>	<b>31.469</b>	<b>32.608</b>	<b>34.775</b>	<b>39.320</b>	<b>43.837</b>	<b>46.407</b>	<b>50.046</b>	<b>50.545</b>	<b>41.794</b>	<b>42.877</b>

**Participación de la carga general en el tráfico total, 2010 (Miles de toneladas)**


- Carga general: **27.777**  
**65%**
- Resto tráfico: **15.097**  
**35%**

en proceso de invertirse gracias a las nuevas instalaciones que permiten tráficos mucho más diversificados.

En este mismo ámbito destaca el ascenso experimentado por el gas natural, que con más de 5 millones de toneladas transportadas ha aumentado un 7% respecto del año pasado. Se confirma especialmente una tendencia ascendente de la importación de gas, que se podrá mantener gracias a las ampliaciones realizadas y que ya permiten la operativa de buques Q-Max, referencia de eficiencia dentro del sector. Los nuevos tanques de almacenamiento y las centrales de ciclo combinado situadas en el Port completan las sinergias que consolidan Barcelona a la cabeza de este tráfico en el Mediterráneo.

Un buen indicador de la recuperación de muchas empresas, y su remarcable esfuerzo por expandir los mercados exteriores, es el aumento de tráfico de productos químicos en ambas modalidades de transporte: más de 5 millones de toneladas (+7%) de este tipo de producto se transportaron como graneles líquidos y 3,4 millones de toneladas (+13%), en contenedor.

## VEHÍCULOS

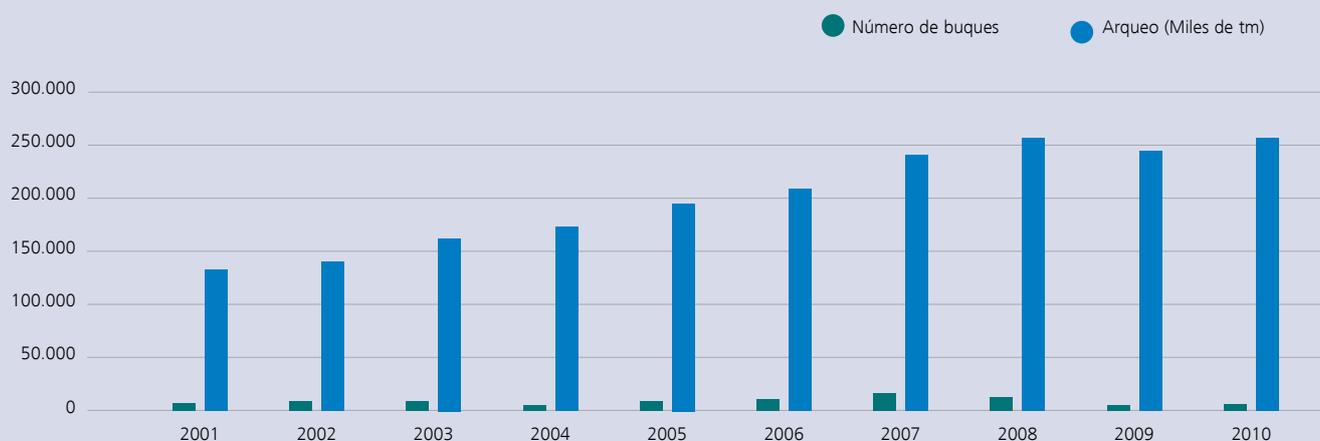
El tráfico de vehículos nuevos viene definido por factores como el consumo

de las familias, la actividad productiva de las fábricas del *hinterland* y las decisiones estratégicas de marcas y operadores marítimos que usan el Port de Barcelona como punto de distribución para todo el Mediterráneo y parte de Europa occidental.

Este ejercicio se han manipulado 550.874 vehículos nuevos, un 26% más que el registro alcanzado el año pasado. El comportamiento alcista se da en todas las actividades de transporte de vehículos, especialmente en la exportación (+38%), dada la mejora de la actividad en las fábricas nacionales. La importación ha ascendido el 32%, mientras que los tránsitos marítimos inducidos por las empresas que utilizan Barcelona como plataforma de concentración y redistribución de vehículos vía marítima han experimentado un incremento del 12,2%.

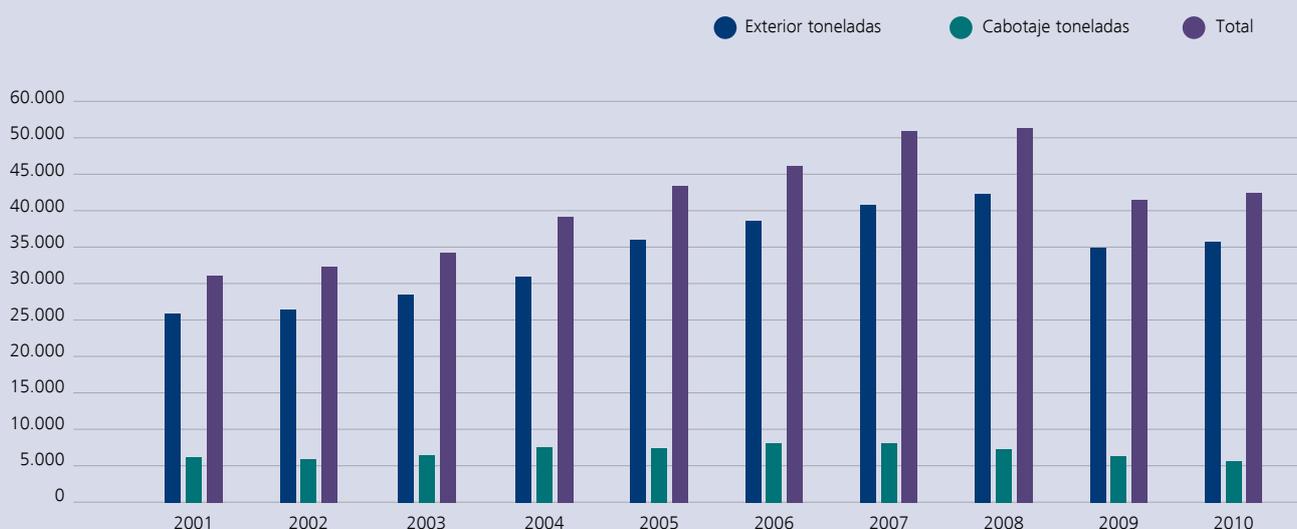
Desde diferentes observatorios se ha podido constatar el aumento constante de la calidad y la fiabilidad de las operaciones que se llevan a cabo en las terminales del Port de Barcelona, cosa que revierte en la consecución de nuevos contratos y la ampliación del *hinterland*.

El número de escalas de buques *car-carrier* ha aumentado un 67%, de 269 a 449 escalas, y la mediana de los buques se mantiene en 35.000 GT, es decir, grandes buques, que proporcionan múltiples opciones de destinos y orígenes de la mercancía.

**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES, 2001-2010**


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Número de buques	8.651	8.993	8.865	8.610	8.853	9.533	9.942	9.582	8.418	8.180
Arqueo (miles de tm)	132.121	146.992	161.820	172.817	192.288	216.251	240.374	258.340	245.272	256.079

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPO DE NAVEGACIÓN 2001-2010 (Miles de toneladas)



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Exterior toneladas	25.289	26.651	28.027	31.977	36.515	38.312	41.553	42.474	35.151	36.761
Cabotaje toneladas	6.180	5.957	6.748	7.344	7.322	8.094	8.493	8.071	6.642	6.116
<b>Total</b>	<b>31.469</b>	<b>32.608</b>	<b>34.775</b>	<b>39.321</b>	<b>43.837</b>	<b>46.406</b>	<b>50.046</b>	<b>50.545</b>	<b>41.794</b>	<b>42.877</b>

## TRANSPORTE FERROVIARIO

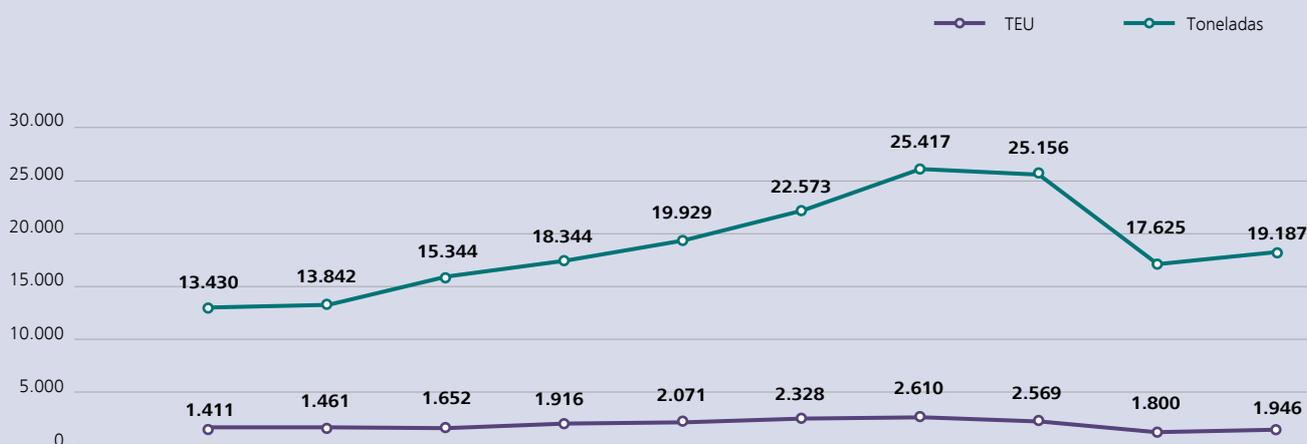
Se ha dado un impulso definitivo del tráfico ferroviario del Port de Barcelona y el flujo de mercancías transportadas en tren ha crecido en las diferentes tipologías de carga, incluidos los vehículos (22%) y los graneles.

En lo referente a los contenedores, un total de 103.755 TEU han sido transportados por ferrocarril, un aumento

del 75% respecto de 2009, con los principales destinos ferroviarios de contenedores: Zaragoza, Madrid, León, Lleida, Tarragona y Burgos.

Los flujos de entrada y salida (o carga y descarga) se han mantenido en equilibrio, ya que el 50,6% de contenedores han llegado al Port para ser transferidos a un buque y el 49,4% han llegado por vía marítima para ser redistribuidos con tren.

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL CONTENERIZADA, 2001-2010 (Miles de TEU y miles de toneladas)



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



### NUEVO IMPULSO AL SSS

En los resultados anuales del Port de Barcelona también destaca muy positivamente la evolución de la carga transportada a bordo de las naves que cubren las autopistas del mar o servicios de *short sea shipping* (SSS), un apartado en el cual el Port revalida su liderazgo en la península Ibérica. Las líneas de SSS –servicios mixtos de pasaje y de carga rodada que conectan con diversos destinos del mar Mediterráneo– han transportado 113.575 UTI (unidad de carga rodada, como camión, plataforma o furgón refrigerado), un 12% más que en el 2009. Las principales conexiones de SSS desde la capital catalana son con Génova, Civitavecchia (Roma), Livorno, Porto Torres (Cerdeña), Alger, Túnez y Tánger.

El comercio de SSS con el norte de África ha registrado un incremento del 43%, gracias a un nuevo servicio de Tánger iniciado a finales de marzo. Sumado al ya existente ha hecho que se consolide la línea y se doble su frecuencia, que ha pasado a ser de cuatro salidas semanales.

Las autopistas del mar o líneas de SSS permiten desviar tráfico pesado de

la carretera a la vía marítima, un modo de transporte más económico, ágil y sostenible medioambientalmente, ya que contribuye muy notablemente a reducir las emisiones contaminantes de la atmósfera. Los resultados alcanzados por el Port implican que en el 2010 se sacaron de las carreteras del arco mediterráneo (una zona muy sensible medioambientalmente) cerca de 114.000 camiones, que en lugar de circular por vías terrestres fueron desplazados en barcos.

### PASAJEROS

Un total de 3,4 millones de pasajeros han llegado o salido del Port de Barcelona a bordo de *ferrys* de línea regular o de cruceros turísticos durante el 2010, una cifra que establece un nuevo récord en el recinto portuario y que supone un incremento del 8%.

Los pasajeros de línea regular, de SSS y con las Baleares, han representado más de un millón del total que ha pasado por el Port. Destacan entre estos la evolución de los viajeros entre la capital catalana y el norte de África: 120.208 personas, un 82% más que el año anterior.

### Cruceros

Pero la principal contribución del incremento en el número de pasajeros, ha sido el tráfico de cruceros, que este año ha contabilizado un total de 2.350.283 cruceristas (+9%). Más del 56% de estos ha iniciado y acabado su crucero en Barcelona, hecho que demuestra la consolidación de la ciudad como líder europeo en el tráfico de cruceros y le hacen ganar posiciones en el escenario mundial, dónde es el cuarto en número de pasajeros totales y como puerto base.

Durante este ejercicio diversas compañías han repetido la decisión de dejar sus buques operativos en el Mediterráneo durante el invierno. Ha sido el caso de Norwegian Cruise Line y Royal Caribbean, que han realizado itinerarios por la zona con origen en Barcelona y ha seguido así el ejemplo de hace años de algunas compañías europeas.

Otro hecho relevante ha sido el retorno de la compañía Disney Cruise Line que, con diez escalas del crucero *Disney Magic*, ha cubierto la campaña de verano en el Mediterráneo.

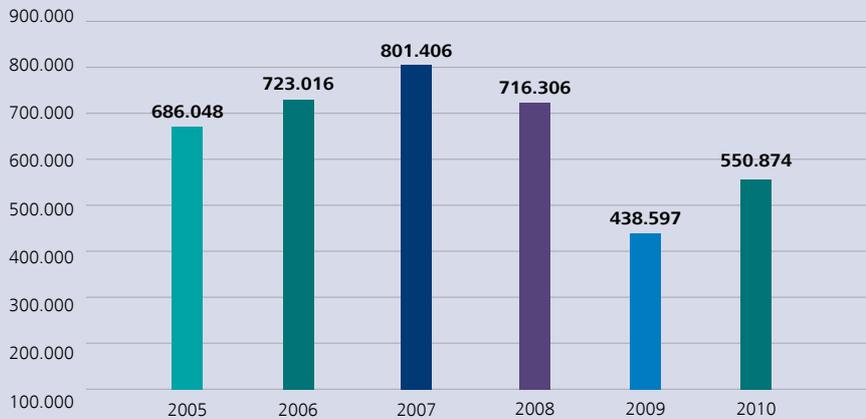
La terminal 1 del aeropuerto de Barcelona ha ayudado y ayuda a consolidar los vuelos internacionales, con el establecimiento de vuelos directos con origen en Barcelona y destino a Miami, Philadelphia, New York, Atlanta o Chicago. Esto permitirá incrementar la capacidad del Port de Barcelona para atraer cruceristas desde los Estados Unidos.

También han de contribuir a ello mejoras infraestructurales del propio Port, como el nuevo sistema adicional de embarque de pasajeros construido en la terminal C, que comprende pasarelas móviles, fijas y un edificio vertical de comunicaciones. O el hecho de que las siete terminales especializadas del Port disponen de los más elevados estándares de seguridad y siguen estrictamente la norma del International Ship and Port Security Code (código ISPS). Estas instalaciones han superado con éxito la inspección de la nueva regulación de la Unión Europea (CE) 2005/65, que sistematiza la aplicación de medidas que el ISPS consideraba meras recomendaciones para los puertos europeos.

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES, 2005-2010 (En número de vehículos)

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

## VEHÍCULOS



## Tráfico de automóviles por navegación

	2009	2010
Cabotaje	65.765	61.947
Internacional	372.832	488.927

## Tráfico internacional de vehículos

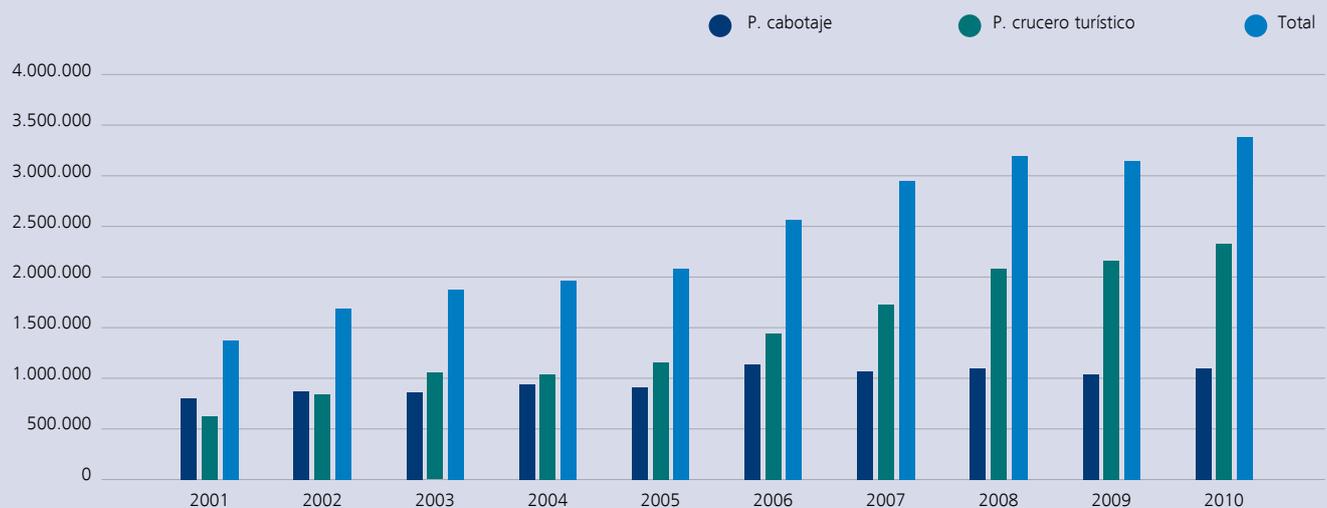
	2009	2010
Importación	94.353	124.441
Exportación	201.638	278.179
Tránsito	76.841	86.307

## TRÁFICO DE UTI\* (U) POR NAVEGACIÓN

	2009	2010
Importación	17.228	171.421
Exportación	169.896	164.213
Tránsito	49	21
<b>Total</b>	<b>341.173</b>	<b>335.655</b>

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

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS, 2000-2009



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
P. cabotaje	790.260	855.865	820.737	946.788	983.755	1.136.108	1.114.026	1.162.422	1.050.231	1.096.515
P. crucero turístico	652.800	834.659	1.049.230	1.021.405	1.224.575	1.402.643	1.765.838	2.074.554	2.151.465	2.347.976
<b>Total</b>	<b>1.443.060</b>	<b>1.690.524</b>	<b>1.869.967</b>	<b>1.968.193</b>	<b>2.208.330</b>	<b>2.538.751</b>	<b>2.879.864</b>	<b>3.236.976</b>	<b>3.201.696</b>	<b>3.444.491</b>





# 3.

## Ejercicio económico y financiero

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

# 3.

## Ejercicio económico y financiero

Según datos pendientes de auditar, el importe neto de la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha registrado un crecimiento anual del 3%, en un ejercicio que ha mostrado síntomas de una débil recuperación económica y en el cual los principales indicadores de la actividad portuaria han invertido el signo de los fuertes descensos del año anterior.

El volumen total de tráfico del Port de Barcelona ha sumado 42,9 millones de toneladas, que suponen un incremento del 3% respecto del 2009. Esta recuperación de los tráficos ha sido especialmente significativa en el tráfico de contenedores, que se han situado en 1.945.733 TEU después de crecer el 8%. El también relevante tráfico de automóviles ha aumentado un 26%, hasta las 550.874 unidades, aunque esta cifra se mantiene aún considerablemente por debajo de los registros de años anteriores al 2009.

La recuperación del tráfico ha permitido que los **ingresos de la tasa**

**de la mercancía** hayan subido un 10%. Se trata de un ritmo superior al del global de la carga, gracias a que los principales aumentos del tráfico se han centrado en aquellos de más valor añadido: las importaciones y exportaciones de carga contenerizada.

Igualmente ha influido en el crecimiento de ingresos el hecho que las cifras de pasajeros han registrado nuevos máximos históricos, con un total de 3,4 millones y un crecimiento anual del 8%, del cual un 9% corresponde al incremento en el pasaje de cruceros turísticos y un 5% en el de los ferris de línea regular.

El total de los ingresos de las concesiones del dominio público se ha visto reducido ligeramente por el efecto de los importes adicionales a la tasa contabilizados durante el ejercicio anterior.

El resultado de explotación del ejercicio ha representado más del doble del beneficio del año anterior. Eso ha sido

motivado, principalmente, por los efectos de los otros resultados que recogen hechos económicos fuera de la actividad ordinaria como son:

- La contabilización, el año 2009, de un gasto excepcional de 25,2 millones de euros para la dotación a la provisión de las reclamaciones por las demandas interpuestas contra las liquidaciones de las tarifas portuarias.
- Unos ingresos excepcionales por el derecho de cobro de 12,3 millones, con motivo de la aplicación del fondo de contingencia aprobado por el Consejo de Ministros, para el cumplimiento de las sentencias judiciales firmes anulatorias para las liquidaciones de las tarifas portuarias. Este importe hace referencia a la deuda principal de las reclamaciones.
- El cobro de 4,3 millones de euros en concepto de la indemnización que la empresa de seguros hizo efectiva por el accidente en la construcción del muelle Prat, acaecido a finales de 2006.

<b>IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (SEGÚN LA CUENTA DE RESULTADOS) (Miles de euros)</b>				
	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>Var</b>	<b>%Var</b>
<b>Tasas portuarias</b>	<b>160.631</b>	<b>151.688</b>	<b>8.943</b>	<b>6%</b>
Tasa por la ocupación privativa del dominio público portuario	58.867	57.858	1.009	2%
Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	82.539	77.340	5.199	7%
Tasa del buque	29.536	29.304	232	1%
Tasa de las embarcaciones deportivas	603	565	38	7%
Tasa del pasaje	7.871	6.797	1.074	16%
Tasa de la mercancía	44.333	40.465	3.868	10%
Tasa de la pesca fresca	196	209	(13)	-6%
Tasa por el aprovechamiento especial del dominio público portuario	18.371	15.690	2.681	17%
Tasas de los servicios no comerciales	854	800	54	7%
<b>Otros ingresos de negocio</b>	<b>6.729</b>	<b>10.509</b>	<b>(3.780)</b>	<b>-36%</b>
Importes adicionales a las tasas	2.342	7.891	(5.549)	-70%
Tarifas y otros	4.387	2.618	1.769	68%
	<b>167.360</b>	<b>162.197</b>	<b>5.163</b>	<b>3%</b>

**Importe neto de la cifra de negocio 2010**



**167.360 Miles de euros**

- Tasas y servicios a las concesiones: **47%**
- Tasas y servicios a buques: **18%**
- Tasas y servicios a pasajeros: **5%**
- Tasas y servicios a mercancías: **26%**
- Resto de tasas y tarifas: **3%**

**IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (POR LÍNEAS DE NEGOCIO)**

	2010	2009	Var	%Var
<b>Tasas portuarias e importes adicionales</b>	162.973	159.579	3.394	2%
Buques	30.390	30.104	286	1%
Mercancías	44.333	40.465	3.868	10%
Pasaje	7.871	6.797	1.074	16%
Pesca fresca	196	209	(13)	-6%
Embarcaciones deportivas	603	565	38	7%
Concesiones del dominio público	79.485	81.331	(1.846)	-2%
Otras tasas por el aprovechamiento del dominio público	95	108	(13)	-12%
<b>Tarifas de los servicios comerciales</b>	4.387	2.618	1.769	68%
<b>Miles de euros</b>	<b>167.360</b>	<b>162.197</b>	<b>5.163</b>	<b>3%</b>

**EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS Y DEL VOLUMEN DE TRÁFICO**



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tráfico (Miles de toneladas)	31.470	32.608	34.775	39.321	43.837	46.406	50.046	50.545	41.794	42.877
Ingresos de explotación (Miles de euros)	89.855	97.078	101.895	117.315	129.671	145.030	160.913	166.128	162.197	167.360

**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TEU (Miles)**



El efecto combinado de estos hechos económicos ha significado un **incremento neto del resultado de explotación** por valor de 41,7 millones de euros. Hay que remarcar que, en el ámbito de la actividad ordinaria y sin estos efectos excepcionales, el resultado de explotación registra un aumento del 11% respecto del año anterior, un total de 6,2 millones en términos absolutos, gracias al aumento del volumen de ventas y la contención de los gastos.

En el capítulo de los **gastos de personal**, la partida de sueldos y salarios se ha reducido un 1%, principalmente por las medidas del Real Decreto 8-2010 iniciadas en el mes de junio, y los otros gastos de explotación han disminuido un 14%. Esta disminución se ha centrado en la partida de pérdidas de gestión corriente. En el año anterior se le imputó un total de 6,1 millones del coste no activable de los trabajos del nuevo paseo marítimo que forma parte del **Plan especial de la nueva Bocana**.

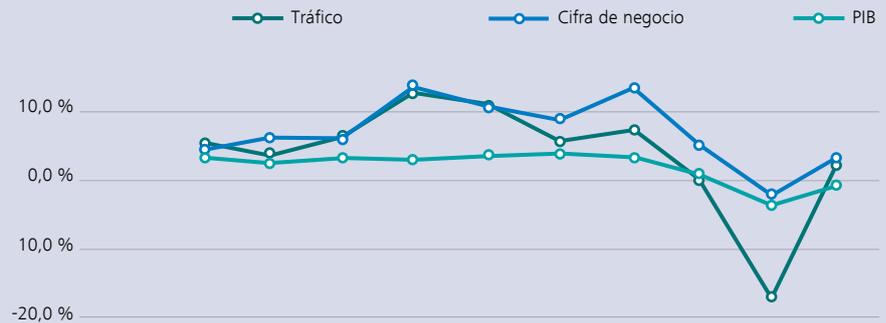
Aunque el aumento continuado del **endeudamiento bancario** para financiar las infraestructuras ha incrementado los gastos, el **resultado financiero** ha registrado una mejora neta de 11,5 millones de euros respecto del año anterior. La aplicación del fondo de contingencia para el cumplimiento de las sentencias judiciales sobre las reclamaciones para las liquidaciones de las tarifas portuarias, también ha significado un derecho de cobro de 8,9 millones por los intereses de demora. Este importe se ha contabilizado en el capítulo de los ingresos financieros del ejercicio y ha sido el motivo principal de su incremento.

La entidad ha contabilizado un ingreso de 5,1 millones de euros en concepto de la plusvalía de las acciones que la empresa del grupo CILSA ha aportado a la empresa asociada Consorci de Plataformes Logístiques, SL (CPL).

En conjunto, el resultado del ejercicio ha totalizado 81,4 millones de euros, que significan multiplicar casi por cuatro la cifra de 2009.

Los recursos procedentes de las operaciones han generado un *cash flow* de 92,8 millones de euros, que superan en un 23% los 75,4 millones del ejercicio anterior.

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

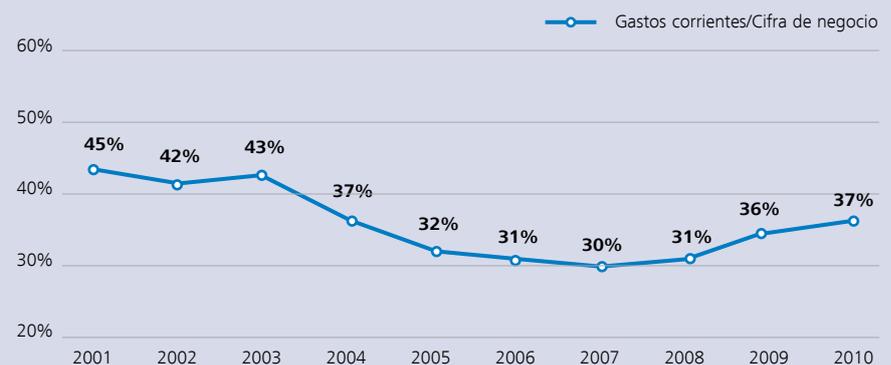


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Tráfico	5,6	3,6	6,6	13,1	11,5	5,9	7,8	1,0	-17,3%	2,6%
Cifra de negocio	4,0	6,5	6,4	14,6	11,4	8,9	13,5	5,1	-2,7%	3,2%
PIB	3,6	2,7	3,1	3,3	3,6	3,9	3,8	1,2	-3,6%	-0,1%

#### RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (Miles de euros)

	2010	2009	Variación	%Var
Importe neto de la cifra de negocio	167.360	162.197	5.163	3%
Otros ingresos de explotación	6.925	6.624	301	5%
Gastos de personal	(34.360)	(34.213)	(147)	0%
Otros gastos de explotación	(41.299)	(48.041)	6.742	-14%
Amortizaciones de inmovilizado	(40.750)	(40.594)	(156)	0%
Imputación de subvenciones de inmovilizado y otros	5.694	8.126	(2.432)	-30%
Exceso de provisiones	1.422	-	1.422	-
Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	(3.774)	957	(4.731)	-
Otros resultados	16.628	(25.042)	41.670	-
<b>Total</b>	<b>77.846</b>	<b>30.014</b>	<b>47.832</b>	<b>159%</b>

#### RATIOS DE ABSORCIÓN DE INGRESOS



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

#### RESULTADO FINANCIERO (Miles de euros)

	2010	2009	Variación	%Var
Ingresos financieros	12.981	4.921	8.060	164%
Gastos financieros	(12.479)	(11.780)	(699)	6%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(2.028)	(1.051)	(977)	93%
Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros	5.124	(32)	5.156	-
<b>Total</b>	<b>3.598</b>	<b>(7.942)</b>	<b>11.540</b>	

Durante el ejercicio, la Autoridad Portuaria ha ejecutado un **volumen de inversiones** de 95,5 millones de euros según:

- Adquisiciones de inmovilizado intangible ..... 2,3 millones
- Adquisiciones de inmovilizado material ..... 69,0 millones
- Construcción muelle Prat..... 17,2 millones
- Ampliación muelle Sud..... 18,7 millones
- Inversiones financieras ... 24,2 millones

Para cubrir las necesidades financieras, la APB ha realizado una disposición de 50 millones a finales del ejercicio, atribuibles a la línea de préstamos del Banco Europeo de Inversiones.

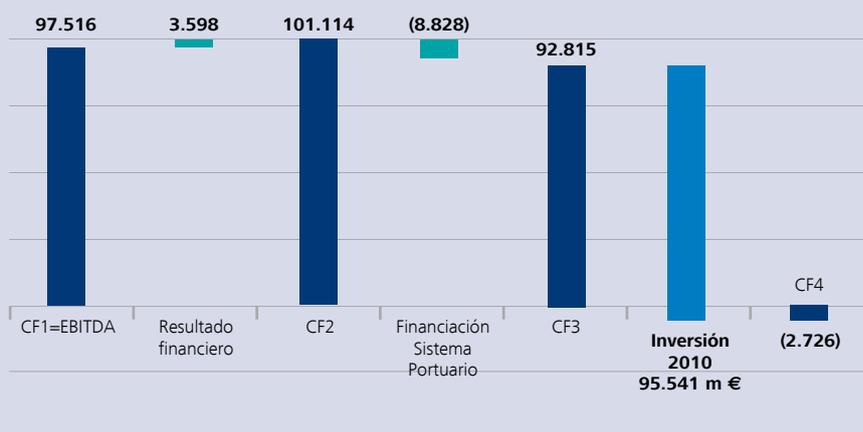
En el ámbito de las sociedades participadas, las operaciones más destacadas que ha llevado a cabo la Autoridad Portuaria durante el ejercicio 2010 han sido:

- La adquisición inicial del 49% del capital de la sociedad Consorci de Parcs Logístics, SL (CPL). Posteriormente, la APB ha aportado el 12% de la empresa del grupo CILSA (Centre Intermodal de Logística, SA) y una aportación dineraria mediante una ampliación de capital.

**RESULTADO DEL EJERCICIO (Miles de euros)**

	2010	2009	Variación	%Var
Resultado de explotación	77.846	30.014	47.832	159%
Resultado financiero	3.598	(7.942)	11.540	-145%
<b>Total</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>	<b>59.372</b>	<b>269%</b>

**RECURSOS GENERADOS Y CAPACIDAD DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)**



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

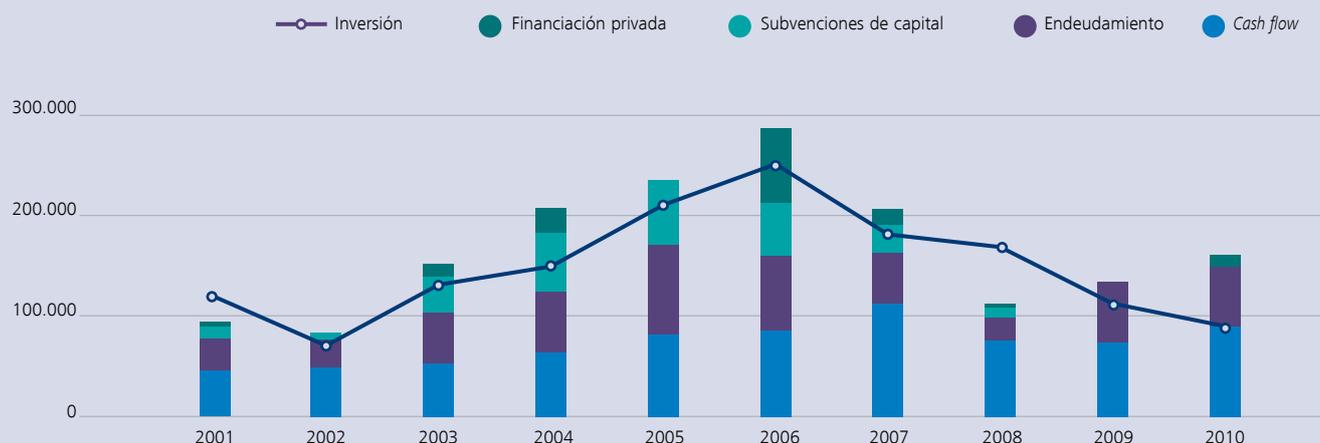
CF2: *Cash flow* antes de la financiación al Sistema Portuario.

CF3: *Cash flow* neto.

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

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

**FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES (Miles de euros)**



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

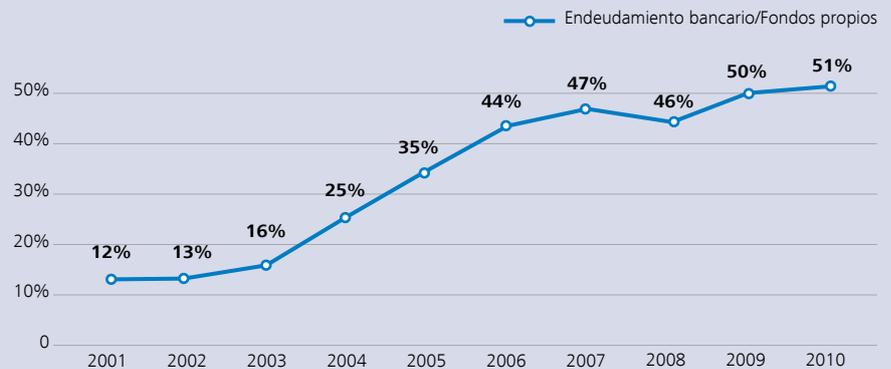
Al cierre del ejercicio, la APB posee el 35,46% del capital de CPL y el resto pertenece al grupo Abertis.

- La concurrencia en la ampliación de capital de la sociedad participada Marina Barcelona 92, SA, con el desembolso el mes de diciembre de medio millón de euros y la obligación de desembolsar 0,3 millones de euros más el año 2013, con la intención de evitar la dilución en el capital social de su participación del 8,07%.
- El desembolso de los dividendos pasivos de Barcelona Strategical Urban Systems, AIE, con la inversión de 88.000 euros más de capital y el ajuste de su participación hasta el 25%, con la consecuente cualificación de la empresa asociada de esta entidad.
- En cumplimiento de los pactos del contrato del préstamo participativo concedido a CILSA en diciembre de 2008, la APB ha capitalizado los intereses meritados, lo que ha supuesto una inversión financiera de 447.000 euros.

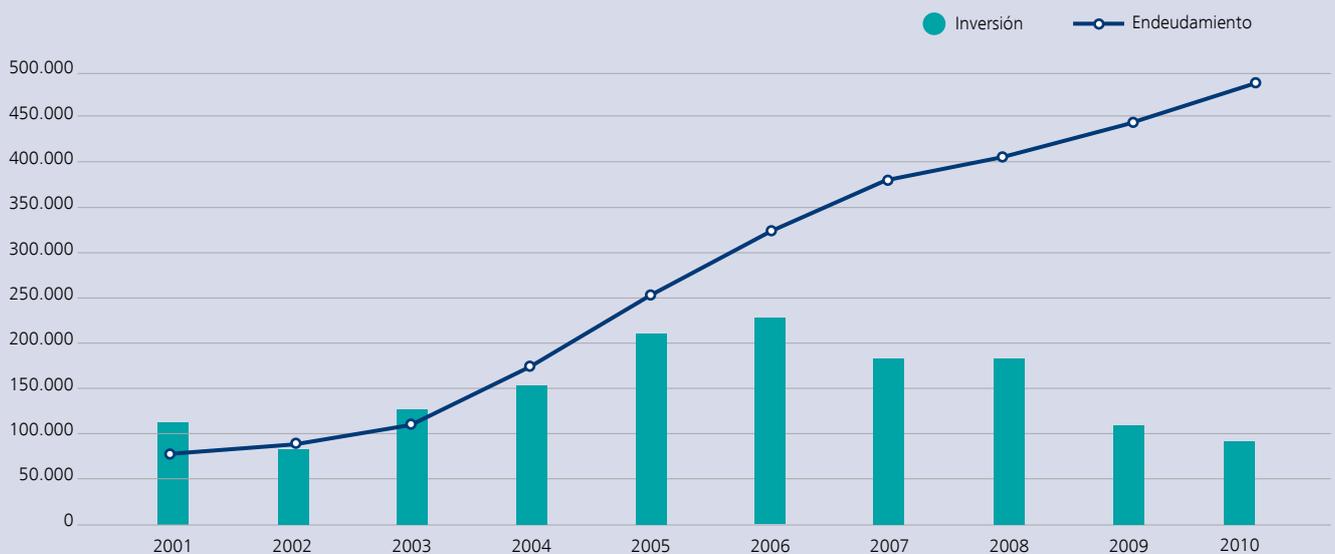
#### SOCIEDADES PARTICIPADAS A 31/12/2010

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

#### EVOLUCIÓN DEL RATIO DE ENDEUDAMIENTO

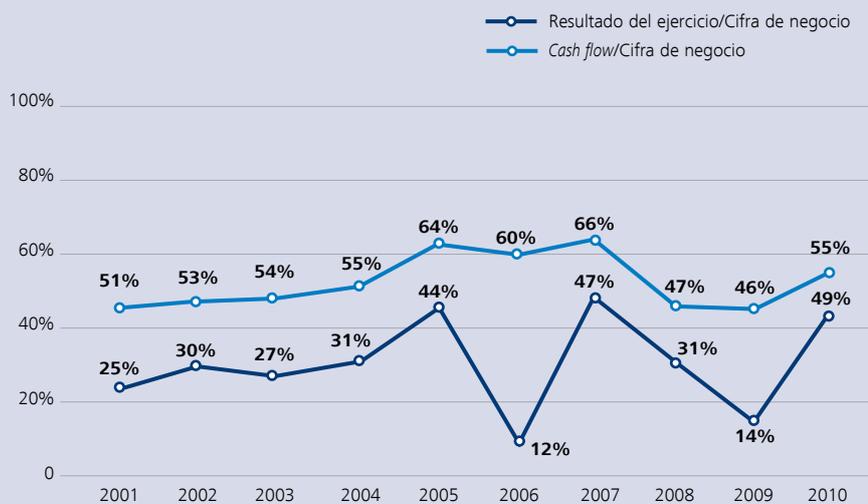


#### EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN ANUAL Y DEL ENDEUDAMIENTO BANCARIO A LARGO PLAZO (Miles de euros)



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

## RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS

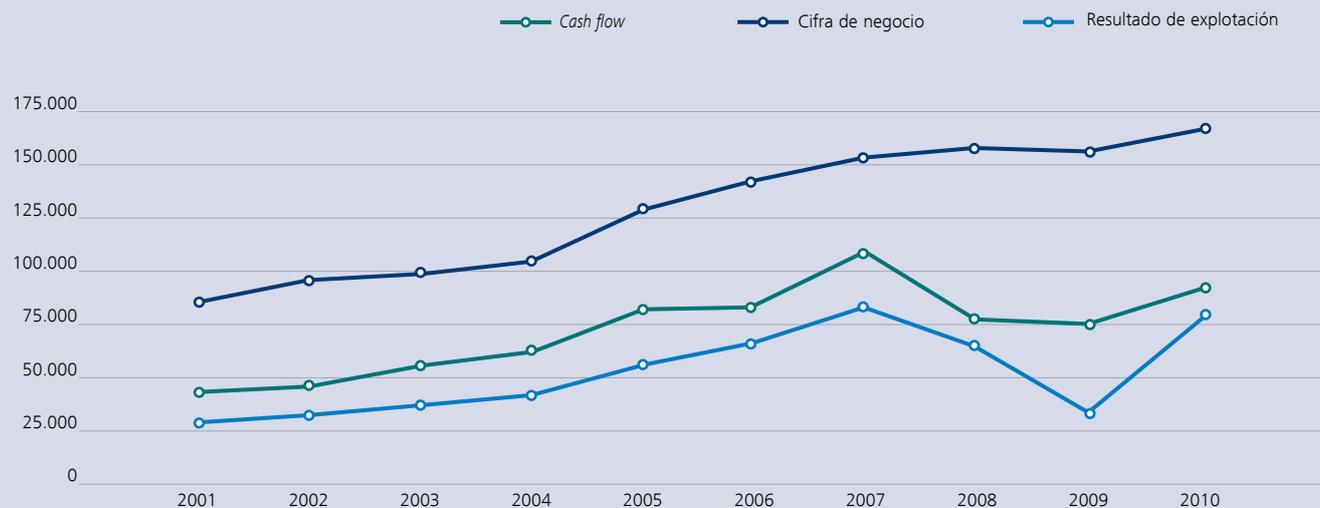


## APORTACIÓN APB AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL (Miles de euros)



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

## EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS (Miles de euros)



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

## BALANCE DE SITUACIÓN (Miles de euros)

	31/12/2010	31/12/2009		31/12/2010	31/12/2009
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.785.138</b>	<b>1.746.508</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>1.272.997</b>	<b>1.194.795</b>
<b>Inmovilizado intangible</b>	<b>16.641</b>	<b>16.174</b>	<b>Fondos propios</b>	<b>978.042</b>	<b>896.598</b>
Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	10.389	10.657	Patrimonio	512.743	512.743
Aplicaciones informáticas	6.252	5.517	Resultados acumulados	383.855	361.783
			Resultado del ejercicio	81.444	22.072
<b>Inmovilizado material</b>	<b>1.418.176</b>	<b>1.365.304</b>	<b>Ajustes por cambio de valor</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Terrenos y medios naturales	193.142	170.733	<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>294.955</b>	<b>298.197</b>
Construcciones	968.513	931.204			
Equipamientos e instalaciones técnicas	1.867	2.857			
Inmovilizado en curso y anticipos	243.594	247.459			
Otro inmovilizado	11.060	13.051	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>661.764</b>	<b>610.493</b>
<b>Inversiones inmobiliarias</b>	<b>205.079</b>	<b>230.263</b>	<b>Provisiones a largo plazo</b>	<b>22.680</b>	<b>24.589</b>
Terrenos	177.928	200.337	Obligaciones por prestaciones al personal a largo plazo	-	-
Construcciones	27.151	29.926	Provisiones para responsabilidades	22.680	24.589
			Otras provisiones	-	-
<b>Inversiones en empresas grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>84.937</b>	<b>71.622</b>			
Instrumentos de patrimonio	74.447	61.580	<b>Deudas a largo plazo</b>	<b>497.527</b>	<b>450.720</b>
Créditos a empresas	10.490	10.042	Deudas con entidades de crédito	494.000	449.222
			Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-
<b>Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>60.213</b>	<b>59.874</b>	Otras	3.527	1.498
Instrumentos de patrimonio	2.090	1.646			
Créditos a terceros	1.499	1.638	<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	55.441	55.441			
Otros activos financieros	1.183	1.149	<b>Pasivos por impuestos diferidos</b>	<b>141.557</b>	<b>135.184</b>
Deudores comerciales no corrientes	92	3.271	<b>Periodificaciones a largo plazo</b>		
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>212.766</b>	<b>150.730</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>63.143</b>	<b>91.950</b>
<b>Existencias</b>	<b>226</b>	<b>251</b>	<b>Provisiones a corto plazo</b>	<b>-</b>	<b>9.924</b>
<b>Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>60.205</b>	<b>33.613</b>	<b>Deudas a corto plazo</b>	<b>23.281</b>	<b>58.079</b>
Clientes para ventas y prestaciones de servicios	35.454	21.109	Deudas con entidades de crédito	6.053	3.202
Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	21.772	3.479	Proveedores de inmovilizado a corto plazo	14.729	45.788
Deudores diversos	557	969	Otros pasivos financieros	2.499	9.089
Ad. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-			
Otros créditos con las administraciones públicas	2.422	8.056	<b>Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>648</b>	<b>570</b>
<b>Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>		<b>383</b>	<b>Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>39.205</b>	<b>23.362</b>
<b>Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>125</b>	<b>127</b>	Acreeedores y otras cuentas a pagar	29.835	15.527
Créditos a empresas	125	127	Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	-	-
			Otras deudas con las administraciones públicas	9.370	7.835
<b>Periodificaciones</b>	<b>823</b>	<b>689</b>	<b>Periodificaciones</b>	<b>9</b>	<b>15</b>
<b>Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>151.387</b>	<b>115.667</b>			
Tesorería	14.887	8.667			
Otros activos líquidos equivalentes	136.500	107.000			
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1.997.904</b>	<b>1.897.238</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>1.997.904</b>	<b>1.897.238</b>

## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Miles de euros)

	2010	2009	Variación	%Var
<b>Importe neto de la cifra de negocio</b>	<b>167.360</b>	<b>162.197</b>	<b>5.163</b>	<b>3%</b>
<b>Tasas portuarias</b>	<b>160.631</b>	<b>151.688</b>	<b>8.943</b>	<b>6%</b>
Tasa por la ocupación privativa del dominio público portuario	58.867	57.858	1.009	2%
Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	82.539	77.340	5.199	7%
Tasa del buque	29.536	29.304	232	1%
Tasa de las embarcaciones deportivas	603	565	38	7%
Tasa del pasaje	7.871	6.797	1.074	16%
Tasa de la mercancía	44.333	40.465	3.868	10%
Tasa de la pesca fresca	196	209	(13)	-6%
Tasa por el aprovechamiento especial del dominio público portuario	18.371	15.690	2.681	17%
Tasas por servicios no comerciales	854	800	54	7%
<b>Otros ingresos de negocio</b>	<b>6.729</b>	<b>10.509</b>	<b>(3.780)</b>	<b>-36%</b>
Importes adicionales a las tasas	2.342	7.891	(5.549)	-70%
Tarifas y otros	4.387	2.618	1.769	68%
<b>Otros ingresos de explotación</b>	<b>6.925</b>	<b>6.624</b>	<b>301</b>	<b>5%</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	3.068	2.721	347	13%
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	140	126	14	11%
Ingresos de reversión de concesiones	835	835	-	-
Fondos de Compensación Interportuario recibido	2.882	2.942	(60)	-2%
<b>Gastos de personal</b>	<b>(34.360)</b>	<b>(34.213)</b>	<b>(147)</b>	<b>0%</b>
Sueldos, salarios y asimilados	(22.079)	(22.278)	199	-1%
Indemnizaciones	(2.698)	(2.292)	(406)	18%
Cargas sociales	(9.583)	(9.643)	60	-1%
Provisiones	-	-	-	-
<b>Otros gastos de explotación</b>	<b>(41.299)</b>	<b>(48.041)</b>	<b>6.742</b>	<b>-14%</b>
Servicios exteriores	(24.020)	(21.263)	(2.757)	13%
Reparaciones y conservación	(8.844)	(5.047)	(3.797)	75%
Servicios de profesionales independientes	(4.136)	(4.127)	(9)	0%
Suministros y consumos	(1.511)	(1.624)	113	-7%
Otros servicios exteriores	(9.529)	(10.465)	936	-9%
Tributos	(1.250)	(1.396)	146	-10%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones para operaciones comerciales	(1.060)	(5.173)	4.113	
Otros gastos de gestión corriente	(3.788)	(8.439)	4.651	-55%
Aportación a Puertos del Estado	(6.068)	(6.460)	392	-6%
Fondo de Compensación Interportuario aportado	(5.113)	(5.310)	197	-4%
<b>Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>(40.750)</b>	<b>(40.594)</b>	<b>(156)</b>	<b>0%</b>
<b>Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros</b>	<b>5.694</b>	<b>8.126</b>	<b>(2.432)</b>	<b>-30%</b>
<b>Exceso de provisiones</b>	<b>1.422</b>	<b>-</b>	<b>1.422</b>	
<b>Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado</b>	<b>(3.774)</b>	<b>957</b>	<b>(4.731)</b>	
Deterioro y pérdidas	(3.650)	91	(3.741)	
Resultados de alienaciones y de otros	(124)	866	(990)	
<b>Otros resultados</b>	<b>16.628</b>	<b>(25.042)</b>	<b>41.670</b>	
Ingresos excepcionales	16.628	-	16.62	
Gastos excepcionales	-	(25.042)	25.042	
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>77.846</b>	<b>30.014</b>	<b>47.832</b>	<b>159%</b>
<b>Ingresos financieros</b>	<b>12.981</b>	<b>4.921</b>	<b>8.060</b>	<b>164%</b>
De participaciones en instrumentos de patrimonio	288	679	(391)	-58%
De valores negociables y otros instrumentos financieros	11.337	3.391	7.946	234%
Incorporación de gastos financieros al activo	1.356	851	505	59%
<b>Gastos financieros</b>	<b>(12.479)</b>	<b>(11.780)</b>	<b>(699)</b>	<b>6%</b>
Por deudas con terceros	(11.232)	(10.366)	(866)	8%
Por actualización de provisiones	(1.247)	(1.414)	167	-12%
<b>Variación del valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>(2.028)</b>	<b>(1.051)</b>	<b>(977)</b>	<b>93%</b>
<b>Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros</b>	<b>5.124</b>	<b>(32)</b>	<b>5.156</b>	
Deterioro y pérdidas	-	(32)	32	
Resultados de alienaciones y de otros	5.124	-	5.124	
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>3.598</b>	<b>(7.942)</b>	<b>11.540</b>	
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>	<b>59.372</b>	
<b>Impuesto sobre beneficios</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>	<b>59.372</b>	

**CUADRO DE FINANCIACIÓN (Miles de euros)**

	2010	2009
<b>APLICACIONES</b>	<b>111.110</b>	<b>151.339</b>
<b>Otras activo no corriente</b>	<b>95.541</b>	<b>115.131</b>
Adquisiciones de inmovilizado intangible	2.333	2.285
Adquisiciones de inmovilizado material	69.025	105.215
Adquisiciones de inmovilizado financiero	24.183	7.631
<b>Fondos de Compensación Interportuario aportado</b>	<b>5.113</b>	<b>5.310</b>
<b>Bajas de pasivo no corriente</b>	<b>10.456</b>	<b>30.898</b>
Cancelación/Traspaso de deudas con entidades de crédito	5.222	2.444
Cancelación/Traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado	-	-
Cancelación/Traspaso de deudas con empresas del grupo/asociadas	-	7.571
Cancelación/Traspaso a corto plazo de periodificaciones a largo plazo	4.114	474
Aplicación y traspaso a corto plazo de provisiones a largo plazo	1.120	20.409
<b>ORÍGENES</b>	<b>201.953</b>	<b>132.125</b>
<b>Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>92.815</b>	<b>75.353</b>
<b>Fondo de Compensación Interportuario recibido</b>	<b>2.882</b>	<b>2.942</b>
<b>Ingresos por reversión de concesiones</b>	<b>3.287</b>	<b>-</b>
<b>Altas de pasivo no corriente</b>	<b>62.829</b>	<b>50.395</b>
Deudas a largo plazo con entidades de crédito	50.000	50.000
Deudas a largo plazo con empresas del grupo/asociadas y otras	-	395
Avances recibidos por ventas o prestación de servicios	12.829	-
<b>Bajas de activo no corriente</b>	<b>18.879</b>	<b>3.435</b>
Alienación de inmovilizado intangible y material	11	2.283
Alienación de instrumentos de patrimonio	15.324	-
Cancelación/Traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras a largo plazo	3.544	1.152
<b>Otros orígenes</b>	<b>21.261</b>	<b>-</b>
<b>Exceso de orígenes sobre aplicaciones</b>	<b>90.843</b>	<b>-</b>
<b>Exceso de aplicaciones sobre orígenes</b>	<b>-</b>	<b>19.214</b>

**RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES (Miles de euros)**

	2010	2009	Variación	%Var
<b>Resultado del periodo</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>		
<b>Ajustes</b>	<b>11.371</b>	<b>53.281</b>		
Fondo de Compensación Interportuario recibido (-)	(2.882)	(2.942)		
Fondo de Compensación Interportuario aportado (+)	5.113	5.310		
Amortización del inmovilizado (+)	40.750	40.594		
Correcciones valorativas por el deterioro del activo no corriente (+/-)	3.650	(60)		
Dotación/exceso de provisiones para riesgos y gastos (+/-)	(789)	28.045		
Resultados por las bajas y ventas del inmovilizado (+/-)	(5.000)	(866)		
Reclasificaciones a gastos de inversiones en inmovilizado (+/-)	24	415		
Imputación a resultados de subvenciones, donaciones y legados (-)	(6.529)	(8.961)		
Imputación a resultados de adelantos recibidos por prestación de servicios (-)	(2.342)	(8.271)		
Activación de gastos financieros (-)	(1.356)	(851)		
Variación del valor razonable de instrumentos financieros (+/-)	2.028	1.051		
Ingresos y gastos por actualizaciones financieras (+/-)	(35)	(183)		
Ingresos del OPPE por el pago de litigios tarifarios (-)	(21.261)	-		
<b>Total</b>	<b>92.815</b>	<b>75.353</b>	<b>17.462</b>	<b>23%</b>

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO (Miles de euros)

	2010	2009
<b>A) Flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>86.805</b>	<b>70.454</b>
<b>Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>81.444</b>	<b>22.072</b>
<b>Ajustes del resultado</b>	<b>18.399</b>	<b>57.177</b>
Amortización del inmovilizado (+)	40.750	40.594
Correcciones valorativas por deterioro	3.650	(60)
Variación de provisiones	(1.422)	26.630
Imputación de subvenciones (-)	(5.694)	(8.126)
Resultados de las bajas y alienaciones de inmovilizado	124	(866)
Resultados de las bajas y alienaciones de instrumentos financieros	(5.124)	-
Ingresos financieros (-)	(12.981)	(4.921)
Ajustes financieros (+)	12.479	11.780
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	2.028	1.051
Ingresos de reversión de concesiones (-)	(835)	(835)
Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	(2.342)	(8.271)
Otros ingresos y gastos	(12.234)	201
<b>Cambios en el capital corriente</b>	<b>(6.684)</b>	<b>151</b>
Existencias	26	1
Deudores y otras cuentas a cobrar	(8.663)	11.026
Otros activos corrientes	286	(33)
Acreedores y otras cuentas a pagar	5.333	(1.744)
Otros pasivos corrientes	(7.803)	(6.366)
Otros activos y pasivos no corrientes	4.137	(2.733)
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>(6.354)</b>	<b>(8.946)</b>
Pagos de intereses (-)	(9.951)	(10.171)
Pagos de intereses de demora por litigios tarifarios (-)	288	679
Cobros de dividendos (+)	1.431	2.248
Cobros de intereses (+)	(442)	(2.315)
Cobros de subvenciones de intereses de demora por litigios tarifarios (+)	2.312	9
Cobros / pagos por el impuesto sobre los beneficios	8	604
Otros cobros / pagos	-	-
<b>B) Flujos de efectivo de las actividades de inversión</b>	<b>(98.237)</b>	<b>(105.080)</b>
<b>Pagos de inversiones (-)</b>	<b>(114.246)</b>	<b>(125.755)</b>
Empresas del grupo y asociadas	(7.697)	(1.500)
Inmovilizado intangible	(2.831)	(2.388)
Inmovilizado material	(103.229)	(119.822)
Otros activos financieros	(489)	(2.045)
<b>Cobros de desinversiones (+)</b>	<b>16.009</b>	<b>20.675</b>
Empresas del grupo y asociadas	384	631
Inmovilizado material	13	369
Otros activos financieros	-	-
Otros activos	15.612	19.675
<b>C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación</b>	<b>47.152</b>	<b>48.066</b>
<b>Cobros y pagos de instrumentos de patrimonio</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-
<b>Cobros y pagos de instrumentos del pasivo financiero</b>	<b>47.152</b>	<b>48.066</b>
Emisión	52.000	50.000
Deudas con entidades de crédito (+)	50.000	50.000
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-
Otras deudas (+)	2.000	-
Devolución y amortización de:	(4.848)	(1.934)
Deudas con entidades de crédito (-)	(2.444)	(1.934)
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	-	-
Otras deudas (-)	(2.403)	-
<b>AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (A+B+C)</b>	<b>35.720</b>	<b>13.440</b>
<b>Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio</b>	<b>115.667</b>	<b>102.227</b>
<b>Efectivo o equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>151.387</b>	<b>115.667</b>





# 4.

## Directorio del Port de Barcelona

# 4.

## Directorio del Port de Barcelona

### **Autoridad Portuaria de Barcelona**

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

### **SAU (Servicio de Acceso Unificado)**

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

### **SAC (Servicio de Atención al Cliente)**

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

### **Representación del Port de Barcelona en Japón**

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

### **Representación del Port de Barcelona en China**

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

### **Representación del Port de Barcelona en Argentina**

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

### **Representación del Port de Barcelona en Madrid**

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

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

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

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

Nathalie Thomas  
20 Avenue St. Guilan  
Eurocentre - ZAL Toulouse31620  
Castelnau d'Estretefonds  
Tel: +33 624 010 902  
Fax: +33 534 275 764  
[nathalie\\_thomas@portdebarcelona.es](mailto:nathalie_thomas@portdebarcelona.es)

**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  
c. e.: info@portvellbcn.com  
web: www.portvellbcn.com

**ZAL (Zona de Activades Logístiques)  
CILSA (Centre Intermodal de  
Logística, SA)**

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

**Portic Barcelona, SA**

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

**World Trade Center Barcelona, SA**

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

**ESTIBARNA – APIE**

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

**Capitanía Marítima de Barcelona**

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

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

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

**Aduana de Barcelona**

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

**Punto de Inspección Fronterizo (PIF)**

Ctra. Circumval·lació, tramo IV, Edificio PIF  
08039 Barcelona  
Sanidad Exterior  
Tel.: +34 93 520 91 80  
Fax: +34 93 441 72 76  
Equipo de Calidad (EQ)  
Tel.: +34 93 306 88 23

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

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

**Asociación de Consignatarios  
de Buques de Barcelona**

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

**Asociación de Empresas Estibadoras  
Portuarias de Barcelona**

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

**Asociación de Transitarios  
Internacionales de Barcelona  
(ATEIA-OLT)**

Vía Laietana, 32-34, 2º  
08003 Barcelona  
Tel.: +34 93 315 09 03  
Fax: +34 93 310 62 47  
c. e.: ateia@bcn.ateia.com  
web: www.ateia.com

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

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

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

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

**Consejo de Usuarios del Transporte  
de Cataluña**

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

**Corporación de Prácticos del Port**

C. Ports de Ningbó, s/n, muelle Contradic  
08039 Barcelona  
Tel.: +34 93 221 95 67  
Fax: +34 93 221 38 95  
c. e.: admin@barcelonapilots.com  
web: www.practicos-bcn.es

**Puerto Seco de Azuqueca**

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



## Port de Barcelona

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

© Autoridad Portuaria de Barcelona

Producción y diseño gráfico  
El taller interactivo, SL

Fotografías  
Oscar Ferrer  
Juanjo Martínez  
Autoritat Portuària de Barcelona