# 2003

167
NIGHT

GESECO
CCL

# Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona

31 de desembre de 2003

**President del Consell d'Administració**
Sr. Joaquim Tosas Mir

**Vocals nats**
Sr. Juan Aguilar Ponce de León Romero
(vicepresident)
Sr. Josep Oriol Carreras
(director)

**Vocals en representació de la Generalitat de Catalunya**
Sr. Modest Batlle Girona
Sr. Lluís M. Recoder Miralles
Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar
Sr. Julián García González
Sr. Carles Güell de Sentmenat
Sr. Jordi Mallol Soler
Sr. Enric Querol Marimon
Sr. Joaquim Ma. Tintoré Blanc
Sr. Francesc X. Ventura Teixidor

**Vocals en representació de l'Administració de l'Estat**
Sr. Arturo Aguinaga Mateos
Sr. Severo Bueno de Sitjar de Togores
Sr. Josep Costa Solà
Sr. Josep Lluís Estrada Llaquet

**Vocals en representació de l'Ajuntament de Barcelona**
Sr. Xavier Casas Masjoan
Sra. Maravillas Rojo Torrecilla

**Vocal en representació de l'Ajuntament del Prat de Llobregat**
Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

**Vocals en representació de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona**
Sr. Josep M. Basáñez Villaluenga
Sr. Joan J. Llonch Pañella

**Vocal en representació de l'Associació d'Empreses Estibadores**
Sr. Xabier Ma. Vidal Niebla

**Vocal en representació de l'Associació d'Agents Consignataris de Vaixells**
Sr. Josep Gimeno Berasaluce

**Vocals en representació sindical**
Sr. José Pérez Domínguez
(Fetcomar CCOO)
Sr. Emilio Rodríguez González
(UGT Catalunya)

**Secretari (no conseller)**
Sr. Albert Muixí Rosset

Durant l'any 2003 no s'ha produït cap modificació dels membres que integren el Consell.

# Presentació

"El 2003 hem iniciat i executat tot un allau de projectes. La inversió en infraestructures ha estat extraordinària i s'ha assolit la xifra rècord de més de 117 milions d'euros."

**Joaquim Tosas Mir**
President

Com a colofó d'un any molt positiu i d'intensa activitat, el 29 d'octubre d'enguany s'ha aprovat el Segon Pla Estratègic de la Comunitat Logística del Port Barcelona, que complementa i actualitza el primer Pla, redactat fa cinc anys.

Un cop han estat definitivament aprovats i iniciats els treballs d'ampliació del port, el Segon Pla Estratègic s'ha confeccionat comptant que el port disposarà en el futur de la superfície i la línia de moll necessàries per assegurar la funcionalitat dels serveis mar-terra i terra-mar al recinte portuari. Si a aquest fet hi afegim el convenciment que el futur de la competència interportuària es jugarà en els serveis a terra, més que en el cantó del moll, on ja s'evidencia una clara tendència dels ports en competència cap a la igualtat en el nivell de servei, s'arriba a la conclusió que per mantenir la nostra competitivitat en el futur hem de desenvolupar una estratègia mirant cap a terra, cap al nostre rerepaís. Aquí tenim un camp molt ampli per treballar i per desenvolupar estratègies que diferenciïn els serveis del Port de Barcelona de la resta de ports, i que responguin als requeriments dels clients.

El Segon Pla Estratègic presenta dues condicions ineludibles per assegurar la competitivitat futura del Port de Barcelona. En primer lloc, evitar la congestió del trànsit viari d'entrada i de sortida al port i, en segon lloc, garantir l'accessibilitat ferroviària als mercats europeus. Haurem, doncs, de treballar plegats, tant l'Administració i les institucions catalanes, com la Comunitat Logística Portuària, per fer les accions necessàries que condueixin a fer front als reptes pendents que poden afectar la capacitat competitiva del nostre port.

El 2003 hem iniciat i executat tot un allau de projectes. Projectes que, per una banda, esgoten les darreres hectàrees disponibles dins el perímetre portuari existent i que, per una altra, surten d'aquest perímetre i ens dibuixen els primers esbossos del que serà el futur port de Barcelona ampliat. La inversió en infraestructures ha estat extraordinària i s'ha assolit la xifra rècord de més de 117 milions d'euros.

No entraré en el detall d'aquestes inversions, únicament voldria assenyalar que, en paral·lel a totes les actuacions per a l'aprofitament dels espais disponibles al port actual, estem abordant intensivament la construcció dels dics Sud i Est, que conformaran els nous límits del port ampliat.

A l'àrea del port ciutadà, cal destacar que passat el mes de juny es va obrir la nova bocana Nord, nova porta del port al mar, que garanteix als ferris, creuers, embarcacions de pesca i d'esbarjo un recorregut menor per l'interior del port, separar-se del tràfic comercial, i més seguretat i fluïdesa del trànsit marítim; a més de permetre, tal com ja s'ha començat a constatar, una millor renovació de les aigües portuàries.

La projecció internacional dels ports s'ha convertit en un element clau per reforçar el paper d'aquests enclavaments com a catalitzadors del comerç exterior i motors econòmics de les regions on s'ubiquen. És per això que el Port de Barcelona contribueix a la internacionalització de l'economia catalana i ha portat a terme actuacions per intensificar la seva presència i la de les empreses que s'hi volen adherir a nous mercats emergents. El mes de maig la Comunitat Logística Portuària de Barcelona va rebre per part del Consorci de Promoció Comercial de Catalunya (COPCA) el premi a la internacionalització, que reconeix el compromís i l'esforç que ha dut a terme el Port de Barcelona per promoure la presència exterior del teixit industrial de Catalunya i fomentar els intercanvis comercials.

Aquest és l'esperit amb què des del 1998 el Port de Barcelona encapçala missions empresarials i amb el qual, enguany, hem portat a terme la sisena missió comercial, que ha tingut com a escenari Turquia i que s'ha saldat amb un balanç molt positiu.

En aquest mateix sentit, la cooperació empresarial ha esdevingut en els darrers anys una fórmula de referència per al Port de Barcelona per fomentar el comerç exterior i la internacionalització de les empreses. Estem col·laborant amb el port xilè de Valparaiso, el qual assessorem en el projecte de construcció de la Zona Extraportuària d'Activitats Logístiques (ZEAL). També exportarem el mateix *know how* de la ZAL del Port de Barcelona a Mèxic, on col·laborarem amb el port de Veracruz en la construcció d'una zona d'activitats logístiques. Estem treballant conjuntament en matèria de qualitat, seguretat i telemàtica amb l'oficina de la Marina Mercant i dels Ports de Tunísia. A la Xina, hem signat un acord de col·laboració amb el port de Tianjin, que preveu tres àmbits d'actuació: la logística, la formació i el medi ambient. I acabem d'iniciar els treballs de col·laboració amb el port egipci d'Alexandria per assessorar-los en el desenvolupament d'una plataforma telemàtica i de comerç electrònic similar a PortIC.

Precisament, hem pogut conèixer de la mà de les diverses empreses de la Comunitat Logística Portuària que han participat en l'experiència pilot de l'aplicació de PortIC en els seus processos de treball, que la iniciativa i els progressos aconseguits en els darrers dos anys són molt satisfactoris. Ha quedat palès que d'aquesta nova manera de treballar, se'n desprenen molts avantatges i que hem de continuar en aquesta línia de treball perquè, finalment, en el nostre port tots els intercanvis documentals es facin de forma telemàtica, sense papers.

Totes aquestes iniciatives han anat acompanyades amb increments de tràfic molt positius, increments que han estat ininterromputs en la darrera dècada i que enguany ens han portat a assolir un tràfic total de 35,5 milions de tones, xifra que quasi dobla la de fa deu anys. Més extraordinària encara, però, ha estat l'evolució que ha experimentat el tràfic de contenidors i de vehicles nous. Més d'1.650.000 TEU, que deixen molt enrere els 500.000 TEU de fa deu anys, i quasi 650.000 vehicles, que tripliquen els del 1993.

Pel que fa al tràfic de passatgers, el 2003 s'ha saldat amb prop d'1.900.000 passatgers, dels quals, i per primera vegada, els creueristes superen el milió de persones. Concretament, 1.050.000, quan fa deu anys que tot just havíem aconseguit poc més de 150.000 passatgers. Les previsions apunten que encara creixerem més i, per aquest motiu, ja estem planificant noves terminals dedicades a aquest tràfic. La més recent serà la que construirà al moll Adossat la Companyia Carnival i que estarà operativa el 2005.

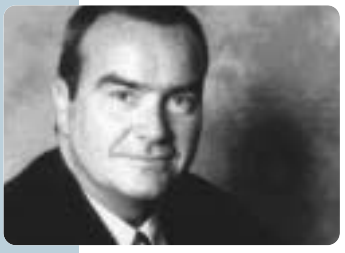
En el terreny econòmic, el creixement de l'activitat comercial s'ha traduït en un increment del 6% de la xifra de negoci, que ha superat els 100 milions d'euros. Així mateix, els recursos procedents de les operacions (*cash flow*) han totalitzat 54 milions d'euros i suposen un augment del 9% de la capacitat de generació de fons, que és fonamental per poder afrontar el finançament de les inversions.

Finalment, cal agrair l'esforç dut a terme per tota la Comunitat Logística de Barcelona al llarg dels darrers anys per fer possibles aquests resultats, i vull encoratjar-vos a no abaixar la guàrdia i no deixar de pedalejar per garantir que el Port de Barcelona reforci encara més la seva posició en el comerç internacional i el seu paper primordial en la competitivitat de l'economia del nostre país.

# Introducció

"El Port de Barcelona ha optat per encarar els reptes del segle XXI mitjançant la logística orientada al client, amb la prestació de serveis integrals i especialitzats."

**Josep Oriol Carreras**
Director



L'any 2003 el Port de Barcelona ha assolit uns magnífics resultats: 35,5 milions de tones de tràfic total, que representen un increment del 7,6% respecte al 2002. A més, s'ha arribat a 1.652.366 TEU, amb un augment superior al 13%, i un creixement del grau de contenització de la mercaderia per sobre del 2%. El capítol de les mercaderies a granel ha mostrat un bon comportament al llarg del 2003 i cal ressaltar l'increment dels sòlids en un 9,3%. D'altra banda, 650 mil vehicles refermen el Port de Barcelona, en aquest apartat del tràfic, com a primer port del Mediterrani i tercer europeu, i destaca, també, l'1,9 milions de passatgers, comptabilitzant els viatgers procedents del cabotatge, nacional i comunitari, i dels creuers turístics.

Ha estat precisament en el capítol del passatge dels creuers on s'ha assolit el creixement més destacable (+25,7%), que ha permès ultrapassar la xifra del milió de passatgers, que situa el Port de Barcelona entre els més importants del món i com a port líder europeu. Aquest valuós objectiu de creixement aconseguit esdevé una gran fita si analitzem l'escenari de crisi generalitzada que ha patit el sector turístic mundial durant aquests darrers dos anys, arran de la situació d'inseguretat provocada pels atemptats de l'11 de setembre i per la recent guerra a l'Iraq.

Tots aquests bons resultats pel que fa a tràfics i a gestió s'han deixat notar en l'apartat econòmic, ja que el Port de Barcelona ha tancat l'exercici del 2003 amb un resultat net de 26.946 milers d'euros. La facturació millora els valors corresponents al 2002 i s'estableix en més de 101 milions d'euros.

Entre els projectes constructius més importants que s'han

iniciat o executat durant el 2003 destaca l'ampliació del moll d'Inflamables, que ha fet augmentar en 69 ha les dimensions útils d'aquesta infraestructura i on la modalitat mixta escollida de finançament públic i privat per dur a terme el projecte, ha estat pionera en el panorama dels ports espanyols. El parc de terminals portuàries DELTA 1 esdevé una de les principals actuacions del Pla Director d'Infraestructures del Port de Barcelona que, entre d'altres actuacions, pretén convertir aquest nou espai portuari en una plataforma logística de primera magnitud, dotada d'unes eficients connexions viàries i ferroviàries d'ample ibèric i europeu (UIC).

Durant el 2003 s'ha enllestit el projecte de la primera fase de l'ampliació del moll Adossat, que aporta 12 ha de superfície i 700 m de línia de moll útil al port de Barcelona. En aquest espai, es preveu la construcció d'una terminal polivalent, amb una capacitat màxima d'operació de 330.000 TEU anuals, que servirà per descongestionar la resta d'instal·lacions portuàries fins a la posada en marxa de la primera terminal de la futura ampliació, prevista per al 2007.

També cal destacar que la construcció dels dics Sud i Est, que determinaran els límits de l'ampliació del nou port, ha continuat a bon ritme i sense grans contratemps al llarg del 2003. Així, doncs, ha estat possible executar més de 1.000 m d'espigó d'avanç a l'esmentat dic Sud, mentre que al dic de l'Est s'ha conclòs la totalitat del dragatge i s'hi està fent el rebliment de l'escullera d'assentament. Cal recordar que paral·lelament a l'execució d'aquestes rellevants infraestructures, s'estan executant dues obres auxiliars de gran importància: una esplanada adjacent per als blocs d'escullera i dos carregadors per a gànguils al port de Vallcarca.

A l'àrea del port més ciutadà s'han recuperat, durant el 2003, espais tan entranyables com el trencaonades, que romania tancat des de l'inici de les obres de la bocana Nord. La remodelació del moll de Sant Bertran i de la fase nord del moll de Bosch i Alsina han creat un nou passeig ciutadà que transcorre arran de mar i on s'alça l'escultura *Ones* de l'artista valencià Andreu Alfaro.

La inauguració de la bocana Nord, el passat mes de juny, va significar culminar una de les obres més necessàries per fer créixer l'eficàcia comercial del port de Barcelona. Aquesta important infraestructura ha permès alliberar una gran esplanada de 6 ha de superfície, on es preveu la construcció d'un espectacular hotel, d'un complex d'oficines i d'un gran espai que acollirà establiments relacionats amb la restauració i altres serveis de caire lúdic i ciutadà.

Totes les empreses i institucions que conformen la Comunitat Logística Portuària del Port de Barcelona, durant l'any 2003, han adquirit el compromís de treballar, conjuntament, en el desenvolupament de les línies d'actuació que fixa el nou pla estratègic. L'objectiu comú que cal assolir és convertir el Port de Barcelona en un *hub* euromediterrani de primer ordre, i aconseguir una ampliació del mercat al rerepaís, que permeti incrementar el volum de mercaderies amb la incorporació de nous serveis a l'oferta de línies marítimes del port, fet que comportarà l'augment de la capacitat de captació de càrrega a l'avantpaís.

Malgrat les bones infraestructures viàries i ferroviàries previstes al Pla Director Ferroviari i al Pla d'Accessos Viaris, que han de configurar el nou recinte portuari, la gran concentració d'activitat a la zona del delta del Llobregat i les necessitats de mobilitat que això genera, obliguen a plantejar-se nous plans i noves actuacions coordinades de gestió del trànsit a la Regió Metropolitana de Barcelona, que garanteixin el funcionament de tota la plataforma logística de Barcelona i, en especial, del Port, que n'és la peça essencial.

El transport combinat tindrà un paper decisiu els propers anys, en el marc d'una Unió Europea ampliada. Cal unificar esforços per aconseguir la construcció d'una línia ferroviària d'ample europeu i d'ús exclusiu per a les mercaderies, que enllaci la frontera francesa amb la ciutat i el port de Barcelona.

L'impuls del transport marítim de curta distancia, més conegut com a *short sea shipping,* ha estat un altre dels objectius estratègics establerts pel Port de Barcelona durant l'any 2003. En aquest sentit s'ha arribat a un acord amb el port italià de Gènova per agilitar els processos documentals entre ambdues instal·lacions portuàries. És del tot necessari convertir el transport marítim de curta distància en una alternativa real i competitiva al transport per carretera, i tinc la certesa que l'operador logístic hi té un paper fonamental, pel que fa a l'èxit, com a bon coneixedor de tota la cadena logística.

El Port de Barcelona ha optat per encarar els reptes del segle XXI mitjançant la logística orientada al client, amb la prestació de serveis integrals i especialitzats. En aquesta línia d'actuació, durant aquest any CILSA, l'empresa gestora de la ZAL, ha posat un èmfasi especial en la consolidació del Service Center com a centre de negocis, en el desenvolupament urbanístic i en la comercialització de la ZAL-Prat, i en la construcció de les primeres naus.

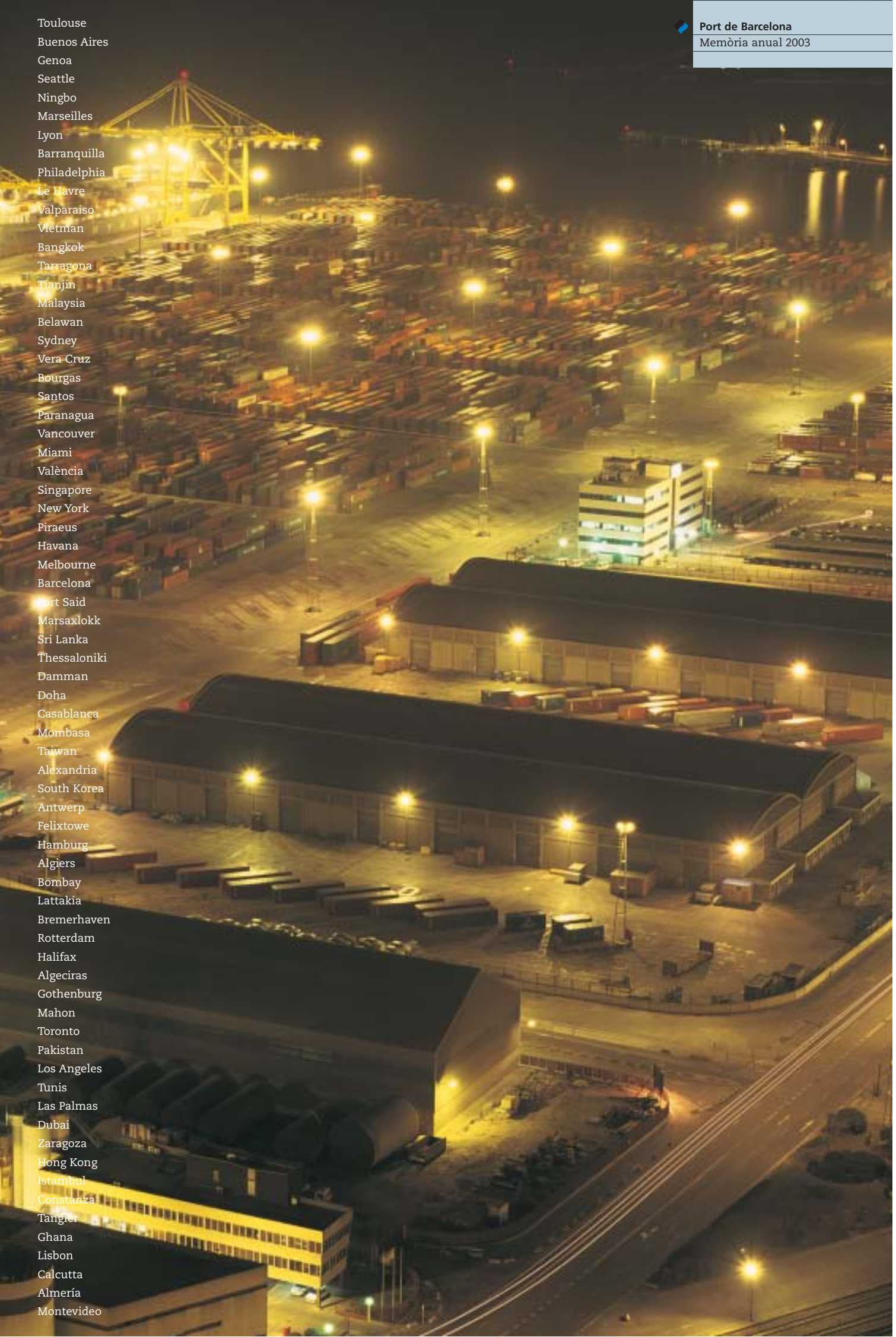
De tots aquests projectes i molts d'altres de les àrees de la qualitat, la promoció comercial i l'atenció al client, la seguretat de les persones i les mercaderies, el medi ambient, els recursos humans i la formació, etc., en trobareu informació molt més detallada en les pàgines d'aquest exemplar de la memòria corporativa del Port de Barcelona del 2003.

Per concloure aquesta presentació, només em resta dir que el Port de Barcelona que tots junts estem construint ha de ser capaç de donar resposta als reptes que ens presenta el futur, ha de tenir una veritable vocació de servei, ha d'arribar a ser un port fidel als clients d'un rerepaís cada vegada més extens, ha d'esdevenir una porta real d'entrada i de sortida de les mercaderies, un autèntic motor de l'economia del territori, i un generador de riquesa i de treball. En definitiva, ha de ser, per damunt de tot, un dels millors estendards de Barcelona i de Catalunya cap al món sencer.

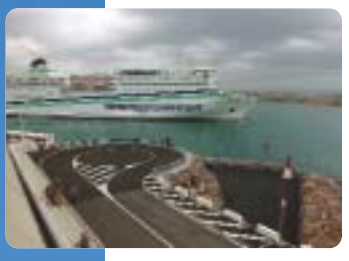
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lanka
Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeci
ngeles
s Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong
Istambul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
uenos Aires
noa
Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietman
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
València
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
36
KONECRANES

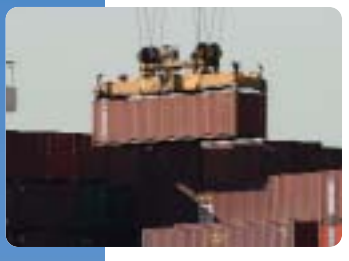
# 51 dies

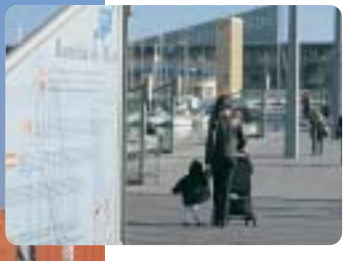
24
hores


Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla
Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietman
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
València
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lanka
Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon
Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong
Istambul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo

TERCAT
CONCISA







# Índex

Pàg.

**17 La gestió**

17 Les infraestructures
18 La promoció comercial
20 La terminal marítima de Saragossa (tmZ)
20 El Servei d'Atenció al Client (SAC)
22 Una aposta per la qualitat
24 Les tecnologies de la informació
25 La cooperació internacional
26 El Centre Intermodal de Logística (CILSA)
27 El Servei d'Accés Unificat (SAU)
28 El sector de l'estiba
29 La seguretat
31 El medi ambient
32 Els recursos humans
33 La formació
34 El Centre de Documentació
35 El Port Vell
36 El World Trade Center Barcelona

**38 Evolució del tràfic**

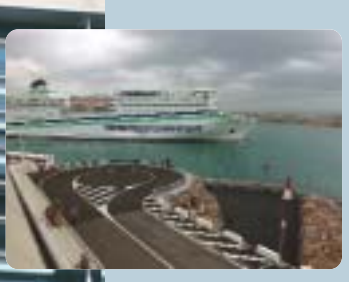
**44 Exercici econòmic i financer**

**52 Segon Pla Estratègic del Port de Barcelona (2003-2015)**
**L'estratègia en el *hinterland***
Síntesi

**62 Guia del Port de Barcelona**

**76 Directori del Port de Barcelona**

Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
València
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lanka
Thessaloniki
Dammam
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon
Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong
Istanbul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla
Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietman
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan



# La gestió

Les infraestructures
La promoció comercial
La terminal marítima de Saragossa
El Servei d'Atenció al Client
Una aposta per la qualitat
Les tecnologies de la informació
La cooperació internacional
El Centre Intermodal de Logística
El Servei d'Accés Unificat
El sector de l'estiba
La seguretat
El medi ambient
Els recursos humans
La formació
El Centre de Documentació
El Port Vell
El World Trade Center Barcelona

## Les infraestructures

L'any 2003 ha estat rècord al Port de Barcelona pel que fa a inversió en obres ja que s'han superat els 117 milions d'euros (19.467.162.000 milions de pessetes).

Entre les inversions realitzades destaquen les que s'han fet a l'ampliació del port, de les quals cal remarcar les obres del dic Sud, que s'estan fent a gran ritme amb l'execució de 1.000 m d'espigó d'avanç des de terra, la totalitat del dragatge i part de l'escullera d'assentament de les caixes de la resta del dic. Així mateix, en una zona annexa s'han construït tres recintes d'escullera amb una longitud de 3.000 m lineals i una superfície de 50 ha que permet acollir, a més del dragatge de les obres del port, les terres procedents de l'excavació de les obres del desviament del riu Llobregat i de la nova línia 9 del metro.

Una altra obra de gran transcendència que està en fase d'execució és la prolongació del dic de l'Est, on ja s'ha acabat la totalitat del dragatge i s'està fent el rebliment de l'escullera d'assentament. Per a l'execució d'aquesta obra s'estan fent dues obres auxiliars: una a l'esplanada adjacent per al parc de blocs de l'escullera, i una altra al port de Vallcarca, als estreps de la muntanya del Garraf, on es construeixen dos carregadors per a gànguils que permetran transportar per mar l'escullera procedent de les pedreres d'aquesta zona, amb una previsió de rendiment de 15.000 t/dia, i ajudaran a no congestionar més les carreteres dels voltants, que habitualment presenten un grau de saturació important.

Quant a les mesures correctores a la costa, proposades per la Declaració d'Impacte Ambiental, cal destacar la finalització de l'espigó del marge dret de la desembocadura del riu Llobregat, d'una longitud de 1.120 m, i la generació d'una platja situada al sud de l'esmentat espigó, mitjançant l'aportació d'un milió de metres cúbics de sorra.

D'altra banda, el passat mes de juny es va inaugurar la nova bocana, que disposa d'una amplada de 145 m a 11,5 m de calat i que permet el pas de les embarcacions esportives, dels vaixells de pesca i dels ferris que enllacen el port de Barcelona amb les illes Balears i Gènova; també permet l'accés dels creuers turístics a l'estiu, com el Grand Princess, amb 298 m d'eslora. Amb aquesta obra es redueix el risc de col·lisió d'embarcacions i, a més, es facilita la regeneració ambiental de les aigües del port.

S'han acabat les obres viàries i ferroviàries de l'esplanada de 69 ha guanyades al mar a la zona sud del port, la qual cosa ha permès iniciar-ne l'explotació per poder atendre la demanda sempre creixent dels espais del port.

S'ha finalitzat la construcció d'una terminal de contenidors al moll Adossat, formada per 700 m lineals de la línia d'atracada a 16 m de calat, i una esplanada de 12 ha. També, al mateix moll Adossat s'ha fet una esplanada de 7,5 ha on es construirà una terminal de creuers turístics que permetrà atendre l'increment de tràfic; en aquest sentit, cal destacar que l'any 2003 es va superar el milió de passatgers amb un increment del 25% respecte de l'any anterior.

Pel que fa a les obres portciutat, cal destacar l'acabament de la segona meitat de la urbanització del moll de Bosch i Alsina, amb una superfície de 15.000 m$^2$. A més, s'ha ultimat la urbanització del moll de Sant Bertran amb una superfície de 45.000 m$^2$, on s'inclou un vial de 600 m de longitud i una gran rotonda que permet als ciutadans de Barcelona accedir al tradicional passeig de l'Escullera a través del pont mòbil Porta d'Europa. També, a l'accés del moll de Barcelona s'ha homenatjat els homes del mar amb l'escultura *Ones* d'Andreu Alfaro, formada per set arcs metàl·lics entrecreuats, amb una alçària màxima de 42 m.

Per últim, durant l'any 2003 s'han enllestit les obres del clavegueram del port, de gran impacte ecològic, que transfereixen les aigües negres generades al recinte portuari, que tradicionalment s'abocaven a les dàrsenes, cap a les depuradores del Besòs i del Llobregat.

### Una ampliació portuària sostenible i un control ambiental continu per part de la Comissió Mixta de Seguiment i Control Ambiental

El port de Barcelona està vivint moments històrics. La seva ampliació, que es desenvoluparà durant més d'una dècada, ha d'oferir un port de referència, un port que doblarà la seva superfície i que s'endinsarà en el segle XXI amb espais adequats que el consolidin com a port atractiu, competitiu, àgil, motor de l'economia del territori; en poques paraules, com un

exemple que veritablement és possible integrar la variable ambiental en l'àmbit de les obres públiques, compatibilitzant, per tant, el desenvolupament amb la protecció del medi ambient.

El Port de Barcelona, durant el període del 2000 al 2003 ha aconseguit fites ambientals especialment transcendents. El projecte d'ampliació ha estat aprovat. I la Declaració d'Impacte Ambiental corresponent, que comprèn els projectes continguts en el Pla Director fins al 2011, va ser objecte de publicació al BOE de 10 de juliol de 2000, on va aparèixer la resolució de caràcter favorable procedent del Ministeri de Medi Ambient. Entre els reptes, doncs, d'aquest període s'hi troba, de forma destacada, justament el d'implementar aquest pla tan ambiciós de forma sostenible, integrant adequadament la variable ambiental en les múltiples decisions que es prenen en el dia a dia.

En aquesta tasca hi té un paper fonamental la Comissió Mixta de Seguiment i Control Ambiental de les obres d'ampliació del port. La CMSCA, creada a partir del dictat de la Declaració d'Impacte Ambiental, la composen professionals multidisciplinars, representatius de les diverses administracions públiques interessades per l'entorn portuari. En la CMSCA, juntament amb l'APB, treballen i hi són representades l'Administració estatal (Direcció General de Costes i Direcció General de Qualitat i Avaluació Ambiental), l'Administració de la Generalitat (Agència Catalana de l'Aigua, Direcció General del Medi Natural i Secretaria per a la Mobilitat) i l'Administració local (Ajuntament del Prat de Llobregat). Tots ells participen de forma conjunta en el compromís pel control ambiental de les obres, vigilen la seva aplicació i l'eficàcia de les mesures correctores contingudes a la Declaració d'Impacte Ambiental i proposen, si és necessari, la modificació i l'adopció de mesures de caire complementari. Durant el 2003 s'han celebrat els dos anys d'existència de la CMSCA i la convocatòria de 23 sessions plenàries de caràcter formal. La CMSCA ha demostrat ser una eina especialment valuosa, en tant que ha propiciat l'intercanvi d'informació i de coneixement necessaris per controlar el medi sobre el que incideixen les obres del port; d'aquesta manera s'ha facilitat la presa de decisions meditades i integradores. La fórmula doncs, de les relacions interadministratives quotidianes i intenses ha incentivat i facilita el diàleg, essencial per assolir objectius que al final són compatibles i comuns per a totes les institucions.

Les obres d'ampliació del Port de Barcelona estan cofinançades pel Fons de Cohesió de la Unió Europea

## La promoció comercial

Amb l'aprovació del primer Pla Estratègic del Port de Barcelona, el 1998, s'inicià el desenvolupament d'una activa i constant promoció a l'exterior en els mercats amb més perspectives de creixement, per tal de detectar noves oportunitats de negoci i promoure els intercanvis comercials. Amb aquests objectius, la promoció del Port de Barcelona, tant en el rerepaís com en l'avantpaís, centra les línies d'actuació en la celebració de missions empresarials, en l'assistència en fires nacionals i internacionals, i en l'enfortiment de les relacions amb d'altres ports i organismes públics internacionals.

A través de les missions empresarials, el Port de Barcelona actua com a llançadora per introduir i consolidar la presència de la Comunitat Logística de Barcelona i les empreses importadores i exportadores en els mercats exteriors més estratègics. Les missions estableixen intercanvis d'experiències i contactes bilaterals per promoure i augmentar les relacions comercials, detectar noves oportunitats de negoci i establir aliances estratègiques. Posteriorment a la celebració de la missió en cada un dels països on s'han dut a terme (l'Argentina, Tunísia, la Xina, el Marroc i Mèxic), s'ha obtingut un increment substancial dels intercanvis comercials, xifrat entre el 15% i el 25% amb cada un d'ells.

La missió empresarial d'aquest any, que tenia com a país objectiu Turquia, va tenir un gran èxit de participació i s'esperen excel·lents perspectives de negoci a curt i a mitjà termini. La delegació va estar formada per 114 persones entre empresaris, premsa, representació institucional i organització. Com cada any, la missió va comptar amb la col·laboració del Consorci de Promoció Comercial de Catalunya (COPCA) i l'Instituto de Comercio Exterior (ICEX), que es van ocupar d'organitzar les agendes empresarials i les relacions institucionals, respectivament. Durant les jor-

nades de treball es van realitzar 416 contactes empresarials a Istanbul i 102 a Izmir. L'èxit d'aquesta missió no ha fet més que consolidar aquesta acció de promoció i de negoci entre els empresaris de la Comunitat logística i els importadors i exportadors, com una excel·lent oportunitat per conèixer més de prop mercats potencials i poder establir estratègies de negoci conjuntes.

Un any més, la promoció comercial també s'ha centrat en l'atracció de nous tràfics i en consolidar la presència del Port de Barcelona en àrees d'interès prioritàries a través de nombrosos desplaçaments arreu del món, i en la presència en fires i altres esdeveniments relacionats amb el sector logístic i portuari. D'aquest 2003, en destaquen les següents accions:

La presència al Saló Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona, on es va compartir estand, un any més, amb el Centre Intermodal de Logística SA (CILSA), l'Agència Tributària i la Fundació Cares.

Un altre esdeveniment important que també es va celebrar a Barcelona va ser el que es va dedicar a la logística de l'automòbil: el Global Automotive Logistics, on el Port va col·laborar-hi activament com a patrocinador i amb un estand. També es va assistir al Terminal Operations Conference and Exhibition (TOC 2003), que va tenir lloc a la ciutat italiana de Gènova.

De les accions de promoció portades a terme a França, en ressalta la presència al saló Top Transport, que va tenir lloc a Marsella i on es varen mantenir reunions amb exportadors francesos. Destaquen, també, l'inici d'un estudi per conèixer les potencialitats exportadores de la zona de Sète, i la participació del Port com a ponent i moderador a les jornades sobre logística a Béziers. A més, es van iniciar les gestions per accedir al programa de subvencions europees Marco Polo, amb l'objectiu de reemprendre la línia Barcelona-Lió.

Com cada any, el Port de Barcelona també ha participat en diferents esdeveniments mundials per tal de promocionar la seva oferta creuerística. Cal esmentar, entre d'altres, la presència a la fira internacional Seatrade Cruise Convention Miami, i la col·laboració activa en les activitats de l'Associació de Ports de la Mediterrània, Medcruise, amb l'assistència a les assemblees generals de Venècia i Alexandria.

S'han fet visites comercials a països com l'Argentina, Xile, Mèxic i Colòmbia. Diverses ciutats europees han rebut la visita del Port per tractar temes com la logística de l'automòbil o celebrar congressos i reunions amb grans clients del Port, i així s'ha cobert gran part de la geografia europea.

Totes aquestes accions han desembocat en un reconeixement internacional de la tasca del Port de Barcelona com a facilitador del comerç amb d'altres regions econòmiques prioritàries.

Un dels grans actius del Port, el nombre de línies marítimes regulars, ha vist incrementat aquest any el nombre d'escales de vaixells *car-carrier* amb origen Extrem Orient, amb el tancament de l'operació Mazda per a la recepció de vehicles d'aquesta marca, i el nou servei s'ha estès fins al nord d'Europa, a Rotterdam. A més, una línia de la Turkon Line també connecta Barcelona amb el nord d'Europa, i s'ha incorporat una connexió de vaixells *ro-ro* amb Turquia per a les operacions amb Toyota; s'afavoreix, d'aquesta manera, el *short sea shipping*.

Pel que fa al tràfic amb les illes Balears, aquest s'ha incrementat. D'una banda, gràcies a la nova línia Baleària de vaixells ràpids i, d'una altra, als nous vaixells Ro-Pax de Trasmediterránea, que reforcen les connexions mediterrànies. L'oferta es completa amb la consolidació d'Umafisa, i la concentració de T.M. Alcúdia a la seva nova concessió al moll Adossat i l'inici del servei de ferri amb Algèria.

A la zona de la Mediterrània Oriental hi ha nous serveis d'X-Press CL i de Cía. Transatlántica. A aquest increment de línies a la Mediterrània, s'hi afegeix Grandi Traghetti i Cosco amb destinació Israel, i els vaixells oceànics de les companyies American Ro-Ro als Estats Units i MSC cap a l'Extrem Orient, l'Índia i Oceania. Per la seva banda, la companyia Maersk ofereix un nou servei des de Barcelona amb el Brasil, i la UASC ha inaugurat amb vaixells oceànics una línia amb el golf Pèrsic i els Estats Units.

Lloyd Triestino cobreix amb noves línies la Xina, el mar Negre i el mar Adriàtic. També al mar Negre s'hi afegeix la companyia Medazov. Al continent africà també se sumen noves línies com CNAN, Sloman Neptun i Vapores Suardiaz, que amplien l'oferta cap al Magrib. I cap al sud del continent hi ha les línies Cia. Guineana de Navegación i TMM, que enllacen la costa est d'Amèrica del Sud amb l'Àfrica i la Mediterrània. DAL Transport també cobreix un nou servei amb el sud del continent africà.

Els nous vaixells que escalen a Barcelona mostren l'evolució d'aquests cap a la capacitat Post-Panamax, és a dir, de 4.000 a 6.000 TEU, i això confirma Barcelona com un port amb capacitat per rebre aquest tipus de naus.

## La terminal marítima de Saragossa

El 2003 ha estat el tercer any de funcionament de la terminal marítima de Saragossa (tmZ), des que el 31 de març de 2001 el Port de Barcelona va posar en marxa aquesta iniciativa. La creació de tmZ

perseguia un objectiu principal que era ampliar i consolidar la influència del Port de Barcelona en el mercat del nord-est peninsular (Aragó, la Vall de l'Ebre i zones adjacents). Per això, el Port de Barcelona a través de tmZ posa a l'abast dels importadors, exportadors i altres usuaris professionals (consignataris, transitaris, operadors logístics...) d'aquesta àrea, una oferta diferenciada de serveis logístics i de transport, que respongui als seus requeriments i els ajudi a resoldre els problemes de subministrament i de distribució dels productes que importen o exporten. Es tracta que els operadors d'aquesta àrea escullin el port de Barcelona per canalitzar les seves operacions de comerç exterior marítim perquè els reporta avantatges competitius.

TmZ funciona com un operador neutral a través del qual qualsevol carregador o professional portuari pot planificar, organitzar i fer el seguiment d'una importació i exportació que passa pel port de Barcelona. Per exemple, consultar els serveis regulars de transport terrestre; contractar que uns contenidors descarregats al port vagin a tmZ i des d'aquí se'n faci la distribució capil·lar; consultar la situació del contenidor o de la mercaderia tant al port com a l'interior i, intercanviar els documents necessaris amb altres professionals (consignataris, transportistes...). Tot això sota uns estàndards de servei que comencen al port i es perllonguen fins a la destinació final.

L'indicador més rellevant per mesurar l'activitat de tmZ són els moviments del dipòsit de contenidors. Així, l'any 2003 la terminal ha enregistrat un moviment total de 22.416 TEU, un 40% més que la xifra assolida l'any anterior i que denota la participació creixent que té tmZ en el comerç marítim entre la regió d'Aragó i el port de Barcelona. A la vegada, aquest moviment de TEU és representatiu de com tmZ contribueix a l'eficiència en l'organització del transport de contenidors per carretera amb el port, ja que la coordinació que es dóna entre entrades i sortides de contenidors fa que es redueixin els recorreguts sense càrregues, amb la conseqüent repercussió en la reducció de costos.

Actualment, la terminal ocupa 1,6 ha a l'àrea logística de Mercazaragoza i ja se n'ha iniciat una segona fase d'ampliació, amb què la superfície total passarà a ser de 4,5 ha. En aquest espai ampliat es construirà una nova nau de 5.000 $m^2$ i el dipòsit de contenidors s'ampliarà fins arribar als 21.000 $m^2$. TmZ també estarà dotada d'una terminal ferroviària pròpia, el projecte constructiu de la qual ja s'ha finalitzat i presentat a les autoritats competents perquè l'aprovin. Aquesta terminal ferroviària estarà connectada amb la xarxa ferroviària principal i conferirà a la plataforma logística tmZ una major accessibilitat i agilitat en l'entrada i la sortida de mercaderies.

## El Servei d'Atenció al Client (SAC)

En l'entorn actual, de canvis ràpids i cada cop més competitiu, les noves tecnologies de la informació i comunicació es consoliden any rere any com a nou canal de comunicació en el comerç. El Servei d'Atenció al Client (SAC), nexe d'unió del Port de Barcelona amb els expedidors, receptors i passatgers, no ha estat aliè a aquesta tendència.

La missió i els objectius del SAC no han variat i continuen en la línia de donar suport a usuaris i clients, tot actuant com a interlocutor davant la

Comunitat Logística, i oferir el màxim d'informació dels serveis, infraestructures i operacions, copsant i transmetent les necessitats del mercat, a partir dels estàndards de qualitat establerts en el Pla Estratègic i de Qualitat.

D'altra banda, aquest any i en aquest context s'han combinat aquestes accions habituals amb un fort procés intern d'adaptació a les noves tendències i necessitats de l'entorn.

L'estratègia a seguir preveu la utilització i potenciació de les noves tecnologies de la informació i comunicació per aconseguir un port obert a la participació, la comunicació, l'aprenentatge, la promoció, la informació i la millora constants.

Les activitats i els serveis que es desenvolupen des del SAC és poden agrupar en:

**Punt d'informació**
Té com a objectiu informar i orientar sobre el funcionament de la logística i el transport de passatgers i mercaderies en la Comunitat Logística del Port de Barcelona: infraestructures, serveis, operadors i institucions, origen dels costos, circuits documentals, processos físics...

**Processos de millora**
Ofereixen la possibilitat de trametre sol·licituds, suggeriments, queixes o incidències referents al pas de passatgers i mercaderies a través del port de Barcelona.

L'orientació general del Port cap a la millora de la qualitat en els serveis fa necessària la creació d'aquest observatori permanent que té com a objectiu captar i transmetre les opinions del teixit industrial sobre els serveis oferts per la Comunitat Logística, alhora que dóna un servei de valor afegit als usuaris.

L'any 2003, el servei d'atenció telefònica, a través del seu telèfon gratuït 900 210 938 i del correu electrònic sac@apb.es ha registrat un total de 191 incidències i 184 consultes, la qual cosa representa un increment de més del 15 % respecte de l'any anterior.

Cal remarcar que, encara que el telèfon gratuït continua sent el principal canal de comunicació, la utilització del correu electrònic aquest any s'ha triplicat.

El SAC, mitjançant l'anàlisi de les incidències rebudes, gestiona l'aplicació del programa de garanties del Pla de Qualitat, tramitant, si escau, el pagament de les compensacions econòmiques que corresponguin; aquest any se n'han liquidat vint-i-quatre.

Com a resultat del contacte mantingut amb les diferents empreses del teixit industrial, s'han copsat algunes necessitats i alguns comentaris, que s'han tramès en els diferents fòrums de treball en què participa el SAC:

- El Consell Rector del Pla Estratègic i del Pla de Qualitat.
- El Grup de Millora de Processos, que treballa per millorar i simplificar els procediments actuals de l'Autoritat Portuària de Barcelona.
- El Fòrum Telemàtic, que duu a terme la reenginyeria dels procediments documentals associats al pas de la mercaderia pel recinte portuari.
- El grup de treball d'accessibilitat i transport ferroviari, que té per objectiu promocionar la utilització d'aquest mitjà de transport.
- El pla d'acció comercial de la càrrega (PACC), que s'encarrega de consolidar i millorar la posició del port envers la càrrega.
- Les missions empresarials.
- I, l'observatori de costos, que analitza les diferents parts del cost del passatge portuari.

**Promoció**
El SAC organitza activitats que tenen com a objectiu promocionar la utilització i el coneixement del Port.

**Les visites personalitzades.** El SAC s'apropa a casa de l'empresari per tal de difondre el Port i conèixer de viva veu les seves percepcions envers els serveis del Port.

**Fires i altres activitats.** El SAC incrementa la seva presència en aquelles activitats que impliquen la participació del teixit industrial.

Aquest any cal destacar la presència al Saló Internacional de Logística 2003 (SIL'03) i a la Fira de Mollerussa.

També cal destacar la presència a la Missió Empresarial a Turquia 2003, organitzada per l'Àrea de Desenvolupament i Promoció Econòmica (DiPE) del Port de Barcelona.

**Pla de Formació i Divulgació**
Té com a objectiu la difusió del coneixement portuari i de la logística per tal de donar criteri a les empreses a l'hora de fer les operacions de comerç exterior.

El Pla de Formació i Divulgació presenta activitats formatives i de divulgació adreçades a expedidors, receptors i operadors, on els ponents i els assistents tenen una participació activa.

Aquest any s'han fet 16 accions, en les quals han participat 688 persones de 468 empreses i com a novetat, a part dels cursos i les jornades que ja es feien l'any passat, s'ha endegat la jornada Cobraments i Pagaments Internacionals a la Banca *On line*, que ha comptat amb el suport de "la Caixa".

També com a resultat i continuació del pla de col·laboració amb les cambres de Catalunya i el Consell d'Usuaris del Transport de Catalunya, s'han organitzat dues noves presentacions amb el títol "Eines de Gestió de Comerç Exterior" a Granollers i a Lleida; aquesta darrera ha comptat, també, amb la col·laboració de "la Caixa".

Finalment, el mes de juny va tenir lloc l'acte de lliurament de distincions del Cercle de Carregadors i el lliurament de diplomes als assistents al Pla de Formació i Divulgació.

Aquest acte va servir per presentar el Cercle de Carregadors i premiar actuacions que potencien la Comunitat Logística; reconèixer aquelles empreses que han tingut un paper destacat pel disseny de solucions logístiques que tenen el Port com a enclavament d'intercanvi modal marítim per a les seves operacions. Es van voler distingir especialment operacions intermodals amb serveis ferroviaris i de *short sea shipping* (transport marítim de curta distància).

**Cercle de Carregadors**
És un catalitzador dels interessos dels clients i usuaris, un servei d'atenció diferenciada i personalitzada per a expedidors i receptors de mercaderies que utilitza, bàsicament, Internet i el correu electrònic com a mitjans de comunicació. Té com a objectiu conèixer les necessitats logístiques i operatives actuals i anticipar-se al futur tot cercant la millora en els resultats de les operacions de comerç dels clients i usuaris.

Els serveis que ofereix són:

- Informacions i actualitat del Port de Barcelona: una finestra al Port amb novetats, canvis, tendències, estat del Port, avisos urgents..., de l'o-

perativa portuària i duanera.
• Seguiment de càrregues: accés a la informació útil perquè carregadors i receptors millorin els resultats de les seves operacions de comerç exterior:
– Circuit Documental: estat documental de la mercaderia que va en contenidor.
– Procés Físic: seguiment físic de la mercaderia que va en contenidor.
• Intercanvi de coneixement: atenció, gestió i resposta a les necessitats que resultin de la utilització del Port de Barcelona en les operacions de comerç.
• Observatori permanent de costos: anàlisi comparativa i informativa dels costos resultants de les operacions.
• Nous cursos i noves jornades tècniques: es tracta de recollir les necessitats del mercat en matèria de formació, per adaptar el programa de cursos i jornades tècniques actuals a les necessitats formatives de clients i usuaris del Port.
• Estadístiques de tràfic: tractament i personalització de les dades de més relleu del tràfic portuari.
• Interlocutors amb l'entorn: presentar i engegar les propostes d'acció de millora necessàries que permetin adaptar el Port de Barcelona a les necessitats de l'entorn.
• Butlletí CCLink: butlletí electrònic sobre el Port de Barcelona per aconseguir una major proximitat amb els destinataris finals dels serveis.

**Butlletí CCLink**
És el primer butlletí electrònic dels ports espanyols i neix de la necessitat d'establir un canal de comunicació directe i permanent entre expedidors/receptors i el Port de Barcelona.

Butlletí tardor'03-N1:
www.apb.es/cclink

## Una aposta per la qualitat

Durant l'any 2003, el Departament de Sistemes de Qualitat, per tal d'assolir les principals fites en matèria de qualitat al Port de Barcelona, ha dut a terme una sèrie d'actuacions en les següents línies d'acció:

### El Sistema de Qualitat del Port de Barcelona

El Sistema de Qualitat es configura com el conjunt de plans de qualitat implantats al Port de Barcelona que, en l'actualitat, inclouen les terminals estibadores: Terminal de Contenidors de Barcelona (TCB), Terminal Catalunya (TERCAT) i Estibadora de Ponent (EP).

L'obtenció, el tractament i l'avaluació de les dades dels processos que formen part del Sistema constitueix el Control del Procés, el resultat del qual es comunica a la Comunitat Logística del Port mitjançant l'informe mensual del Sistema de Qualitat, amb l'objectiu de fer més transparent el servei. Els resultats més rellevants durant l'any 2003 són els següents:

**Volum d'activitat**

| | |
|---|---|
| Contenidors descarregats (plens) | 236.020 |
| Partides buidades *tinglado* | 17.082 |
| Embalums manipulats/buidats | 2.661.910 |
| Embalums afectats | 258 |

**Volum d'inspeccions**

| | |
|---|---|
| Inspeccions a l'esplanada | 9.169 |
| Inspeccions amb passadís | 3.385 |
| Inspeccions al *tinglado* | 401 |
| Inspeccions al PIF | 4.688 |
| Inspeccions amb passadís | 1.324 |
| **Total** | **18.967** |

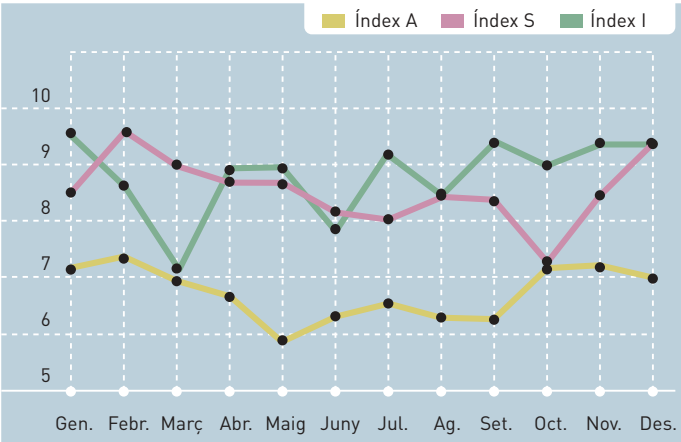
**Intervencions de l'EQ**

| | |
|---|---|
| Contenidor/precinte | 39 |
| Mercaderia | 2.354 |
| **Total** | **2.393** |

**Incidències internes Port de Barcelona**

| | |
|---|---|
| Precinte | 2 |
| Mercaderia | 54 |
| **Total** | **56** |

**Evolució dels índex A, S i I, 2003**




| Mitjana | Índex A | Índex S | Índex I |
|---|---|---|---|
| **2002** | 6,80 | 9,14 | 8,59 |
| **2003** | 6,68 | 8,51 | 8,61 |

Els índexs de qualitat representen un valor adimensional comprès entre 0 i 10 per avaluar la tendència de les principals característiques de qualitat, la seguretat, l'agilitat i la coordinació de les inspeccions físiques de les mercaderies.

L'índex A és el grau d'agilitat del pas de la mercaderia pel port de Barcelona, tenint en compte el processos físics i documentals. L'índex S és el grau d'integritat i de seguretat de la mercaderia durant el pas pel port. L'índex I és el grau de coordinació dels diferents operadors que intervenen en les inspeccions físiques de la mercaderia.

El Programa de Garanties recull els compromisos d'agilitat en el despatx duaner, la seguretat i la integritat en la manipulació de la mercaderia, la coordinació en les inspeccions físiques, i l'optimització dels costos en les operacions que es fan a la mercaderia durant l'estada al port.

| Tipus d'incidència | Garanties activades 2003 | 2002 |
|---|---|---|
| Danys a la mercaderia (per manipulació) | 18 | 14 |
| Absència de detecció de danys/faltes | 5 | 4 |
| Doble posicionament de contenidors per a inspecció | – | 1 |
| No posicionament de contenidors per a inspecció | 2 | – |
| **Total** | **25** | **19** |
| **Total (€)** | **5.617** | **3.816** |

**Desglossament de les garanties abonades**

| | | |
|---|---|---|
| Seguretat Total | 23 | 18 |
| Inspecció Física Coordinada | 2 | 1 |

**Projectes en desenvolupament**

Amb l'objectiu d'ampliar l'abast del Sistema de Qualitat al Port de Barcelona s'estan fent treballs amb les terminals estibadores que s'encarreguen del tràfic d'automòbils nous.

**Referencial de Serveis per al tràfic d'automòbils.** Emmarcat en la iniciativa impulsada entre Ports de l'Estat i ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones), durant l'any 2003 s'ha adaptat el Referencial de Serveis (manual que recull les característiques de qualitat d'un servei) a la realitat de les infraestructures i dels mitjans tècnics i humans de què disposen les instal·lacions al Port. Així mateix, s'ha constituït el Comitè de Qualitat per fer el seguiment dels treballs amb la representació de les organitzacions empresarials implicades en aquest tipus de tràfic.

D'altra banda, amb l'objectiu d'oferir un servei porta a porta, s'ha continuat amb els treballs que donaran com a resultat la implantació de plans conjunts amb altres ports.

**Pla de Qualitat Barcelona-Santa Cruz de Tenerife.** S'ha elaborat el Pla Detallat Genèric del Port de Barcelona que preveu les característiques de qualitat que hauran d'assolir els diferents operadors del Port per tal d'acomplir el Pla Genèric aprovat per ambdós ports. Així mateix, s'ha constituït el Comitè de Seguiment del Pla al Port de Barcelona.

**Pla de Qualitat Barcelona-Las Palmas.** S'ha signat un conveni de col·laboració entre aquests dos ports en referència amb la tramitació documental de les mercaderies perilloses, les atracades, el despatx duaner i els canals de comunicació.

**Certificació ISO**
Durant el mes d'octubre el Departament de Sistemes de Qualitat va ser auditat per tal d'avaluar l'adaptació del Sistema de Gestió de la Qualitat a la norma ISO 9001 2000 i l'adequació del Sistema. L'àmbit de l'auditoria ha estat la gestió del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona, i el resultat és el següent:

- Absència de no conformitats.
- Punts forts: la gestió del Sistema de Qualitat, els indicadors de gestió dels processos, l'interès per la formació, el control de les incidències del Sistema de Qualitat del Port, l'accessibilitat a la informació per al control d'incidències, el procés d'auditories internes i externes, el nivell de comunicació amb la Comunitat Logística, la gestió de projectes i la gestió documental informàtica.
- Àrees de millora: mantenir una planificació global dels projectes i ampliar l'àmbit del Sistema de Qualitat del Port.

L'Equip de Qualitat, que forma part del Sistema de Qualitat del Port de Barcelona, ha obtingut la Certificació ISO 9001 2000 pel "Suport als serveis d'inspecció i a les mercaderies desconsolidades a les terminals de contenidors" al Port de Barcelona, emesa per BSI (British Standard Institute).

**Promoció de la qualitat**
La divulgació del Sistema de Qualitat és una activitat clau per mantenir la comunicació amb el mercat i fer transparent l'operativa portuària.
**Jornada de portes obertes.**
El 23 de setembre del 2003 es va celebrar la Jornada de Portes Obertes que, sota el títol "Gestió de serveis: ports" anava adreçada als socis del Club Gestión de Calidad, representant de l'EFQM (Fundació Europea per a la Gestió de la Qualitat) a Espanya.

La jornada, organitzada en col·laboració amb l'ens públic Ports de l'Estat, va oferir l'oportunitat d'intercanviar experiències i coneixements sobre la implicació dels ports en la millora de la qualitat del servei, mitjançant la intervenció de les autoritats portuàries de Barcelona, Marín, Santander i badia d'Algesires, seguint els criteris del model EFQM: processos i clients.
**Missió inversa multisectorial d'empresaris argentins.** El Grup de Valor Afegit del Pla Estratègic i del Pla de Qualitat va coordinar la missió inversa que es va fer del 2 al 5 de juny del 2003, en què el Port va convidar un grup d'empresaris argentins amb l'objectiu de potenciar nous tràfics entre els dos països, reforçar els vincles logístics i de transport, i donar suport en el procés d'internacionalització de la PIME (petita i mitjana empresa).

La delegació argentina estava formada per onze empreses de diversos sectors (pintura, tèxtil, il·luminació, mobiliari urbà i construcció).

Es van fer més de 80 trobades empresarials i es van exposar els productes argentins. Així mateix, es va activar una oficina d'atenció a l'empresari argentí per tal d'aprofundir sobre les oportunitats d'introducció dels seus productes al mercat europeu.

La valoració dels participants va posar especial accent en la imatge del Port de Barcelona com a prestador global de serveis, i es va recomanar Barcelona com a punt d'entrada a Europa.

**Les tecnologies de la informació**

Les tecnologies de la informació (TI) són un conjunt d'eines que contribueixen a la millora de la gestió de l'Autoritat Portuària.

Igual que en d'altres empreses, a l'Autoritat Portuària les TI milloren l'eficiència dels processos de suport al negoci, com ara la gestió dels recursos humans o la gestió de recursos econòmics i financers. Però l'especificitat dels processos de negoci de l'Autoritat Portuària obliga a fer servir solucions tecnològiques que s'aparten del que sol ser habitual.

Pel que fa als desenvolupaments informàtics per als processos de suport, cal remarcar la definició conjunta amb Puertos del Estado i altres autoritats portuàries, d'un sistema de comptabilitat analítica i la posterior implantació local.

D'altra banda, els processos de negoci de l'Autoritat Portuària són la gestió dels serveis portuaris i la gestió del territori i, dins d'aquesta, la gestió de les infraestructures portuàries.

Quant a la gestió dels serveis portuaris, amb la inclusió de la petició d'escala i la declaració de residus als procediments ja existents de presentació de manifestos i informació relacionada amb les mercaderies perilloses, s'ha aconseguit que tota la documentació necessària per a la gestió d'aquests serveis es pugui enviar de forma telemàtica. També s'han hagut d'adaptar les aplicacions informàtiques de gestió d'aquests serveis portuaris als requeriments de la nova llei de règim econòmic i de prestació de serveis dels ports d'interès general.

Les actuacions més destacades en matèria de gestió del territori han estat les encaminades a facilitar la gestió mediambiental, els sistemes d'informació geogràfica de concessions i de seguretat, i l'acabament dels treballs del nou centre de control que s'ha dotat de tota la tecnologia necessària per a la gestió diària de la seguretat i per a la gestió de les emergències. També s'ha migrat i ampliat el sistema de radiotelefonia, per tal de millorar la cobertura d'aquest servei en tota l'àrea portuària, incloent la nova zona sud del port.

En uns anys caracteritzats per una ampliació dels espais portuaris, que doblaran la superfície actual del port, s'ha d'incidir en les actuacions encaminades a facilitar la gestió de les infraestructures. En aquest sentit, s'ha desenvolupat el sistema d'informació geogràfica d'infraestructures portuàries (GIP), una aplicació informàtica que permet georeferenciar els projectes i enllaça amb l'aplicació de gestió administrativa d'obres que permet el seguiment administratiu dels expedients dels projectes. El GIP també facilita la gestió de l'immobilitzat i conté informació de tots els grans projectes executats des de l'any 1857. I tot això s'ha completat amb una aplicació de gestió de tota la documentació associada als projectes (documents de licitació, certificacions, factures...) que també enllaça amb les aplicacions anteriors.

També, amb un impacte en tota la organització, cal esmentar els desenvolupaments informàtics que s'han dut a terme per posar en marxa la nova web del Port de Barcelona.

L'Autoritat Portuària, des del Fòrum Telemàtic, lidera els projectes de reenginyeria dels intercanvis documentals asso-

ciats al pas de la mercaderia pel recinte portuari. En aquest sentit, al llarg d'aquest any s'han establert les directrius per dissenyar un sistema d'intercanvi de factures telemàtiques entre els diferents actors públics i privats de la Comunitat Logística Portuària, que s'implantarà al llarg del 2004.

També, com a complement dels treballs realitzats anteriorment i encaminats a aconseguir que les mercaderies puguin sortir del recinte portuari sense que calgui presentar cap document, s'ha treballat amb la Duana en la definició i la implantació posterior d'un sistema que permetrà que, en molts casos, quan el camió vagi a recollir un contenidor al port no hagi de portar cap document duaner.

I, per facilitar l'aplicació dels nous procediments definits al Fòrum Telemàtic, a PortIC s'ha posat en marxa el servei de contractació de mans d'estiba de forma telemàtica, i de tots els intercanvis documentals associats a l'entrada i la sortida de mercaderies per via terrestre del recinte portuari. En aquest sentit, s'han establert diverses cadenes completes que han permès la sortida de mercaderies sense que s'hagi hagut de presentar ni un sol document en paper.

## La cooperació internacional

La cooperació internacional de l'Autoritat Portuària de Barcelona té com un dels seus principals objectius el desenvolupament de vincles estables que garanteixin una presència permanent i el coneixement en profunditat dels seus mercats prioritaris. Cal destacar que durant aquest 2003, els principals mercats on s'han portat a terme accions han estat, d'acord amb el Pla Estratègic del Port de Barcelona, el Mediterrani (especialment Egipte i Tunísia), l'Argentina, Mèxic, Xile i l'Extrem Orient, entre d'altres.

Aquests vincles estables es basen en el desenvolupament de projectes conjunts i l'assessorament, a través de la coordinació del Departament de Cooperació Internacional, en els àmbits de la seguretat, la qualitat del servei, la formació, la integració port-ciutat i, molt especialment, l'àmbit tecnològic. En aquest darrer àmbit, el Port ha portat a terme importants projectes durant el 2003 en el camp de l'intercanvi d'informació i documentació a través de plataformes tecnològiques, entre els quals destaca l'assessorament en la implantació d'una plataforma tecnològica al Port d'Alexandria, amb el suport financer de l'Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI).

Pel que fa a la formació, l'any 2003 el Port ha promogut un curs de gestió portuària a Barcelona destinat a alumnes de postgrau de l'Acadèmia de Ciències, Tecnologia i Transport Marítim d'Alexandria (Egipte), que es realitza anualment, i que ha comptat amb l'assistència d'alumnes de diversos països d'À-frica, Orient Mitjà i Extrem Orient. A més, cal destacar el seminari de gestió portuària adreçat a directius i tècnics xinesos, que es va celebrar el mes de maig, i el seminari també de gestió portuària dirigit a directius i tècnics de ports d'Amèrica Llatina que va tenir lloc al novembre i que va comptar amb el suport del Banc Mundial.

A més d'aquesta intensa activitat a l'avantpaís, l'Autoritat Portuària de Barcelona continua desenvolupant un paper destacat en diverses organitzacions mundials dedicades a promoure mesures i projectes destinats a dinamitzar l'intercanvi de mercaderies, amb l'objectiu final d'aconseguir un comerç internacional més àgil i que obtingui el màxim benefici possible de les noves tecnologies.

Entre aquestes organitzacions, cal mencionar l'Organització Internacional de Ports (IAPH) en la qual el Port manté la presidència del Comitè de Facilitació del Comerç (Trade Facilitation Committee); l'Organització Mundial de Duanes (WCO) on el Port fa d'enllaç entre la IAPH i aquesta organització i, el Centre de Nacions Unides per a la Facilitació del Comerç i el Comerç Electrònic (UN/CEFACT-United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) en el qual el Port manté la vicepresidència.

## El Centre Intermodal de Logística (CILSA)

Durant l'any 2003 CILSA, empresa gestora de la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), ha portat a terme una sèrie d'actuacions per consolidar l'oferta immobiliària i de serveis del Service Center i per avançar en la segona fase de la ZAL.

El Service Center s'ha consolidat després d'un any i mig de posada en funcionament. Com a centre de negocis acull més de 35 empreses que ocupen pràcticament la totalitat de l'espai d'oficines. Més de la meitat d'aquestes empreses són agències del transport, que troben a la ZAL els seus clients o bé, es dediquen al comerç exterior i busquen a la ZAL els seus proveïdors de serveis logístics. A més a més al Service Center també s'han instal·lat moltes empreses de serveis que generen entre elles sinergies i col·laboracions.

Com a centre de serveis, el Service Center actualment ja disposa d'una àmplia oferta: tres restaurants, dos per al dia a dia –Boviscum i Julians– i un, de luxe –Boix de la Cerdanya–; un banc –Banc de Sabadell–; una agència de treball temporal –Manpower–; una agència de viatges –Viajes Cosmos–, i una copisteria-reprografia –Copygold–. Aquest any també s'ha iniciat el projecte del centre infantil Simphonie, que acollirà nens de quatre mesos a tres anys d'edat i que es té previst inaugurar el setembre del 2004. Tota aquesta oferta de serveis pretén facilitar el treball a les empreses i a les persones instal·lades a l'edifici del Service Center i a la ZAL.

El Service Center també disposa del Centre de Formació i Reunions, a través del qual ofereix una àmplia oferta formativa i uns espais per desenvolupar qualsevol tipus d'acte i esdeveniment, que cada dia són més utilitzats per les empreses de la zona per celebrar-hi reunions i fer formació d'empresa. A més, l'any 2003 s'ha inaugurat l'oferta d'idiomes i s'han acollit grans actes d'empresa.

El Service Center, a part d'anar-se consolidant com a centre de negocis i de serveis, també ofereix diverses activitats que el fan un centre lúdic: jornades mensuals sobre qualsevol tema d'interès general (conferències, concerts, presentacions de llibres, tasts de vi i de perfums, etc.); terrasses i jardins amb bancs per descansar, i taules de ping-pong. Aquesta oferta busca assolir un únic objectiu: amenitzar la jornada laboral de les persones que treballen en aquesta zona, que tinguin la possibilitat de gaudir de serveis impropis d'una zona industrial.

Aquest any a la ZAL-Prat s'han iniciat i tancat processos que porten a la millora i al desenvolupament de la plataforma. S'han finalitzat totes les obres d'urbanització de les primeres nou parcel·les que s'estan comercialitzant. S'han iniciat les obres de tota la xarxa d'extinció d'incendis. També ha començat el procés per a les demolicions de les empreses Majosa i Singenta, dos enclavaments industrials dins de la plataforma logística; i els 60.000 m² que quedaran disponibles es requalificaran per poder-los fer servir com a sòl logístic. Ja s'ha començat a construir la primera nau d'aquesta segona fase, una nau de 7.000 m² per a l'empresa logística alemanya Schenker. S'han redactat dos projectes per a la construcció de dues naus més: una de 20.000 m² per a l'empresa japonesa NYK Logistics, i una de 14.000 m² per als francesos Geodis-Teisa. La previsió és que la construcció es dugui a terme l'any 2004. També s'han redactat els projectes per construir dues naus multiclient, que sumaran 30.000 m² més de magatzem logístic dins la ZAL.

Durant l'any 2003 CILSA també ha participat directament en les accions que ha portat a terme l'ILI, Logística para Iberoamérica, ja que CILSA és l'empresa fundadora, una de les empreses associades i l'empresa gestora d'aquesta associació. De la mateixa manera, cal destacar el que ha assolit la Fundació Cares, de la qual CILSA és una empresa fundadora i patrocinadora.

L'ILI, Logística para Iberoamérica, desenvolupa tres àmbits d'actuació: Formació, Actes i Consultoria. En l'àmbit de la Formació, l'ILI manté els màsters en logística i comerç internacional, els cursos subvencionats i els cursos *on-line*. L'any 2003, l'ILI ha inaugurat un nou diploma tècnic superior de logística integral en format *on-line*, adreçat principalment als llatinoamericans. A més, l'ILI juntament amb UAB idiomes ha posat en marxa cursos d'idiomes. Tota la formació presencial que l'ILI imparteix a Barcelona es fa al Centre de Formació i Reunions del Service Center. En l'àmbit dels actes, durant l'any 2003 l'ILI ha organitzat la V Conferència Iberoamericana de Logística, a Veracruz, Mèxic i a Barcelona, i

al Service Center ha tingut lloc: "El Almuerzo Logístico: el mundo logístico y no logístico convergen en una misma mesa", on s'han aplegat els alts càrrecs del món dels fabricants i els operadors logístics. En l'àmbit de la consultoria, l'ILI, l'any 2003, ha elaborat plans de viabilitat per desenvolupar plataformes logístiques en altres indrets: port de Valparaíso (Xile) i port de Veracruz (Mèxic).

D'altra banda, la Fundació Cares, l'any 2003, ha arribat a tenir més d'un centenar de treballadors, la majoria dels quals, discapacitats. Ha creat una nova entitat E.I.CODEC, juntament amb ADES (Associació per al Desenvolupament de l'Economia Social) amb l'objectiu de generar inserció laboral i social de col·lectius en situació d'exclusió social. Ha participat en un nou projecte: ACCÉS (Promoció i Serveis de l'Habitatge Social) que consisteix en crear habitatges per a persones que tenen un difícil accés a l'habitatge, i també ha participat en la V Conferència Iberoamericana, amb la ponència Logística sobre Pymes i inserció de persones discapacitades.

CILSA, durant l'any 2003, ha posat èmfasi en la comercialització i consolidació del Service Center com a centre de negocis i de serveis, en el desenvolupament urbanístic i l'inici de la comercialització de la ZAL-Prat, i també en les primeres naus que es construiran en aquest nou espai. Per la seva banda, l'ILI ha anat consolidant la seva oferta formativa, l'organització d'actes dirigits a la comunitat logística i s'ha incidit en el desenvolupament d'una nova línia d'actuació: la consultoria de plans de viabilitat de plataformes logístiques portuàries arreu del món. I la Fundació Cares ha incrementat el nombre de treballadors discapacitats i de col·lectius en situació d'exclusió social i el nombre de projectes socials en què participa.

## El Servei d'Accés Unificat (SAU)

El Servei d'Accés Unificat (SAU) és un departament clau dins l'Autoritat Portuària de Barcelona, i la seva existència esdevé un encert més de l'estratègia de millora competitiva i qualitativa que determina el Pla Estratègic del Port de Barcelona. Durant el 2003, el SAU ha contribuït decisivament a fer més clars i accessibles la totalitat dels tràmits i serveis de l'Autoritat Portuària.

Un exemple que amb el SAU tot el sistema d'intercanvi documental en surt afavorit és l'eficàcia i la flexibilitat d'aquest servei per tractar qualsevol tema o assumpte. A més, aquest servei ha acabat consolidant-se, en els darrers anys, com la finestreta única de l'Autoritat Portuària de Barcelona. Així doncs, al SAU es registren documents, es presenten i s'emeten factures, es gestionen els enviaments massius de correspondència, es tramiten autoritzacions, i es lliuren suggeriments i peticions. També s'atenen les sol·licituds d'informació relacionades amb l'àmbit del Port i es duu a terme un seguiment acurat de les gestions des de l'inici fins al moment de la resolució.

El SAU intervé en la dinamització de la totalitat dels processos i tràmits, i es responsabilitza directament de la comunicació que diàriament i permanentment s'estableix entre els agents de la Comunitat Logística Portuària i el Port.

Durant l'any 2003 ha augmentat el nombre de processos engegats, i s'ha arribat als 206.000, un 6,3% més que els enregistrats l'any passat.

El SAU s'ha superat en eficàcia en relació amb l'exercici anterior, i ha registrat un increment important en l'entrada i la resolució de tràmits. El fet d'haver assumit el servei de centraleta telefònica de l'Autoritat Portuària ha tingut com a conseqüència un important augment del nombre de les trucades ateses des del telèfon d'informació del Port, en què s'han arribat a les 34.000 (+23,7%).

D'altra banda, un nou servei que s'ha incorporat al SAU al llarg del 2003, ha estat el Procediment Integral d'Escala (PIDE), que agrupa en un única finestreta tota la gestió de tràmits per sol·licitar l'entrada i la sortida dels vaixells del port de Barcelona. D'aquesta manera, el consignatari sol·licita el número d'escala a l'Autoritat Portuària de Barcelona perquè el vaixell pugui atracar, i l'Autoritat Portuària, si no hi ha cap defecte de forma, assigna i autoritza l'atracada del vaixell. Quan el vaixell té assignat un número d'escala, l'agent consignatari pot iniciar el despatx del vaixell amb l'enviament de la documentació que sol·licita Capitania Marítima (la llista de tripulants i la declaració de residus). I, un cop fet això, Capitania Marítima emet la *ship's clearance*, que és

l'autorització de sortida del vaixell.

El SAU millora dia a dia en qualitat de servei i això únicament és possible gràcies a l'especialització del personal que hi treballa, que cada any va incrementant, va assumint un nombre més gran de serveis i un grau més alt de qualificació professional. El client o ciutadà que s'adreça al SAU és, sens dubte, el primer beneficiari d'aquesta estratègia de millora continuada, i mitjançant enquestes sempre n'ha manifestat la seva satisfacció total.

El SAU, juntament amb PortIC i el Fòrum Telemàtic,

facilita l'ús i la implantació de les noves tecnologies en l'àmbit portuari. En aquest sentit, el darrer any s'ha aconseguit augmentar el volum de declaracions sumàries i d'autoritzacions d'entrada de mercaderies perilloses que es gestionen directament via EDI.

Un altre dels punts més remarcables de la gestió empresa durant l'any 2003 ha estat l'eficàcia del SAU per captar la informació de primera mà dels mateixos clients pel que fa a claredat i la funcionalitat dels tràmits. Aquesta informació tan valuosa ha estat revisada i ha resultat clau per a la finestreta única del Port de Barcelona a l'hora de remodelar i redissenyar alguns processos, en la recerca del rendiment i l'agilitat màxims del sistema de transmissió documental.

Durant l'any 2003 el SAU ha tornat a demostrar que es tracta d'un servei capaç d'evolucionar per avançar-se i adaptar-se als canvis importants que s'estan produint en el món del transport marítim, la logística i la gestió portuària. Així doncs, reconèixer les necessitats del clients i identificar les noves oportunitats de prestació de serveis s'han convertit, d'aquesta manera, no només en un objectiu futur, sinó també en la principal raó de ser del SAU.

## El sector de l'estiba

En el context econòmic mundial de taxes de creixement força moderades, destaca l'increment del tràfic de mercaderies amb un reflex palpable en l'activitat dels ports espanyols i, en particular, el de Barcelona.

Estibarna ha superat el 4% de creixement quant a nombre de jornals i es manté el ritme dels últims anys.

Els jornals han passat de 176.302 l'any 2002, a 183.596 l'any 2003.

Amb l'objectiu de mantenir el nivell d'activitat dins dels límits acceptables, la plantilla s'ha ajustat i s'ha incrementat en 75 portuaris el total, i s'ha distribuït el personal en les especialitats, d'acord amb les seves possibilitats d'ocupació.

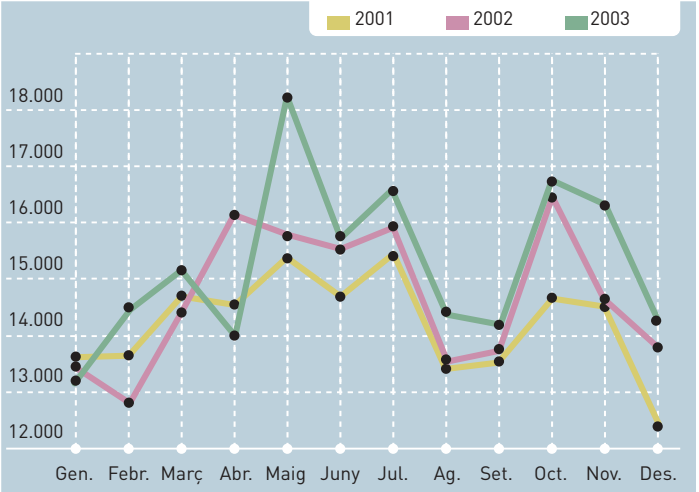
| Plantilla | Grup I Especialistes | Grup II Oficials manipulants | Grup III Controladors mercaderies | Grup IV Capatassos | Total | Grup O Formació | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1 gener** | **54** | **437** | **96** | **83** | **670** | **114** | **784** |
| Altes | 0 | 52 | 0 | 13 | 65 | 112 | 177 |
| Baixes | 12 | 26 | 5 | 5 | 48 | 54 | 102 |
| **31 desembre** | **42** | **463** | **91** | **91** | **687** | **172** | **859** |

Entre les activitats d'Estibarna destaquen la formació, sobretot aquest any 2003, que ha superat amb escreix les xifres assolides l'any 2002.

| Exercici | Cursos | Alumnes |
|---|---|---|
| 2002 | 185 | 902 |
| 2003 | 295 | 1.245 |
| Variació | 110 | 343 |
| % | 59 | 38 |

Tenint en compte aquestes dades, per a l'any 2004 i el següent la previsió és poder comptar amb una plantilla equilibrada, tant pel que fa a nombre com pel que fa a formació, de cadascuna de les especialitats, que permeti cobrir les necessitats de mà d'obra del sector de l'estiba.

**Evolució de jornals en el sector de l'estiba**



## La seguretat

### La Policia Portuària

Durant el 2003 la Policia Portuària ha continuat augmentant el nivell de compromís per tal d'aconseguir i garantir la seguretat de tots els usuaris de la zona portuària. En aquest sentit, cal destacar l'assoliment de dues fites importants: la inauguració del Centre de Control de la Policia Portuària i la implantació del Pla de Protecció Portuari.

El dia 30 d'octubre la consellera de Justícia i Interior de la Generalitat de Catalunya va inaugurar el Centre de Control de la Policia Portuària. Aquest nou centre, gestionat per la Policia Portuària, està operatiu les 24 hores del dia, els 365 dies de l'any. Des d'aquest punt es gestiona el trànsit, la seguretat i el control de mercaderies perilloses de tota la zona portuària (Port Vell, Port Comercial i zona de creuers, i Port Logístic). El centre està equipat amb les més modernes tecnologies en integració d'imatges i integració de comunicació. També està dotat d'una sala de reunions annexa, equipada amb tots els mitjans tecnològics per coordinar qualsevol incidència.

Des del Centre de Control es pot gestionar:

- Tota la xarxa de fars i senyals marítims. Una terminal avisa de totes les incidències enregistrades a la xarxa.
- Totes les càmeres de televisió de circuit tancat instal·lades a la zona portuària.
- El telèfon d'emergència: 900 100 852.
- Les emissores base i els telèfons directes amb Protecció Civil, bombers i altres cossos i forces de seguretat de l'Estat.
- La coordinació amb els serveis d'assistència sanitària i amb els diferents organismes que poden intervenir en situacions d'emergència.
- La xarxa d'informàtica amb accessos de dades de control de passis i permisos i directoris telefònics.
- La xarxa de control de mercaderies perilloses.
- I el control d'obertura i tancament del pont mòbil, de plafons electrònics, i de l'atracada de vaixells en temps real.

D'altra banda, l'increment del nombre de creuers i creueristes internacionals, ha fet augmentar les mesures de seguretat de manera molt important. S'ha posat en marxa el pla de protecció portuària amb la creació d'un comitè de seguretat integrat per diferents departaments de l'Autoritat Portuària de Barcelona, la resta de cossos i forces de seguretat de l'Estat (Policia Nacional i Guàrdia Civil), i representants dels principals consignataris de creuers. Es

tracta del pas previ a la implantació el proper any del ISPS (codi internacional de vaixells i d'instal·lacions portuàries) que és la modificació del conveni SOLAS (conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar).

Uns dels compromisos més importants que s'adopten amb la posada en marxa del pla de protecció portuària són:

- La col·laboració estreta entre els cossos policials que operen a la zona portuària.
- El control exhaustiu de mercaderies, persones i equipatges, a través de raigs X.
- L'increment de controls d'accés a les zones restringides d'embarcament i desembarcament de passatge de creuers internacionals.
- La implantació de noves càmeres de televisió (circuit tancat).
- Els increments de mesures de respostes policials, sanità-

ries i de bombers per a actes de naturalesa antisocial.
• Les noves mesures de protecció de creuers internacionals durant la seva estada al port (seguretat terrestre i marítima).
• I la implantació de procediments per a la compatibilitat entre les prescripcions de protecció i seguretat.

**La seguretat industrial**

Al llarg de l'any 2003 des del Departament de Seguretat Industrial s'han processat prop de 61.000 sol·licituds d'admissió de mercaderies perilloses, fet que representa un augment del 13% respecte del nombre d'autoritzacions de l'any 2002. Aquest increment és superior al creixement percentual de les quantitats de mercaderies perilloses manipulades, que ha estat del 5%, incloent càrrega a granel i en contenidors. Cal destacar que el 82% de les sol·licituds s'han rebut i processat via EDI, la qual cosa ha facilitat la tasca administrativa i ha permès reduir significativament els temps de resposta. D'altra banda, també és remarcable el fet que una quarta part d'aquestes sol·licituds telemàtiques han estat processades dins dels circuits automàtics d'autoritzacions.

Un altre aspecte que cal destacar d'aquest període és que el Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona ha aprovat definitivament la revisió completa del Pla d'Emergència Interior del Port (PEI), i n'ha remès una còpia a la Comissió de Protecció Civil de la Generalitat de Catalunya per fer-ne l'homologació.

Pel que fa al conveni de col·laboració en matèria de prevenció, extinció d'incendis i salvament entre el Port i l'Ajuntament, s'han adquirit un vehicle portacontenidors i dos contenidors, amb els seus equips corresponents. Un dels contenidors està destinat a grans accidents i rescats, i inclou una sèrie d'estris i d'eines hidràuliques per a la intervenció en grans sinistres. L'altre contenidor fa les funcions de punt de reunió per al comandament avançat de les emergències sobre el terreny, i s'hi han instal·lat els equips de comunicació necessaris per donar una resposta operativa coordinada entre els diversos components dels grups d'actuació terrestres, marítims i aeris adscrits al PEI del Port.

En el decurs de l'any, i pel que fa a la formació, s'ha fet una nova edició del Curs de direcció i control de sinistres portuaris, destinat a 20 comandaments de Bombers de Barcelona. Aquest curs ha tingut una duració de quinze dies i s'ha dut a terme al Fire Service College de la ciutat de Moreton-in-Marsh, al Regne Unit. També s'han fet tres edicions del Curs de comandament i direcció d'emergències al camp de pràctiques de Can Padró, adreçat a 60 caporals de bombers.

Per últim, i quant a exercicis i simulacres efectuats, s'ha de destacar un increment dels simulacres parcials de les diferents concessions, tant de la zona comercial com de les àrees públiques i logístiques.

Enguany, el simulacre general es va fer el mes de novembre al pantalà de l'empresa CLH i es va recrear un doble escenari. El primer va consistir en un incendi a bord d'un vaixell d'hidrocarburs atracat al mateix pantalà. Hi van participar els mitjans d'intervenció propis del vaixell i de l'empresa CLH, així com els bombers i les empreses de remolcadors del Port, de forma conjunta i coordinada, a banda de la resta d'operatius del PEI.

El segon escenari va simular una contaminació deguda al trencament d'un braç de descàrrega, que va produir un important vessament d'hidrocarbur a la superfície marítima, i que va posar a prova els mitjans de contenció previstos. Les barreres de contenció que l'empresa CLH té instal·lades al pantalà es van fer servir per encerclar el vaixell com a punt d'origen de la contaminació. Simultàniament, la resta de grups d'intervenció va muntar l'operatiu per tancar completament amb una segona barrera contínua la dàrsena entre els molls Sud i Álvarez de la Campa. La longitud total de les barreres emprades per fer els dos anells concèntrics de contenció va ser superior als 1.000 metres lineals, i els resultats van ser satisfactoris.

## El medi ambient

El tret més destacable de l'any 2003 en matèria d'actuacions mediambientals ha estat l'aprovació per part del Consell d'Administració de la política ambiental de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), que aposta decididament per considerar els criteris ambientals en la planificació i la gestió del dia a dia de l'organització. Així mateix, el Consell Rector del Pla Estratègic i del Pla de Qualitat va acordar incorporar un nou grup de treball sobre sostenibilitat ambiental, amb l'objectiu de promoure i activar conjuntament actuacions ambientals.

### Gestió de residus

Durant aquest any, amb la col·laboració d'una ONG (organització no governamental) dedicada a la reinserció laboral de persones amb problemes d'inserció social, s'ha instaurat amb èxit un sistema de recollida de paper i cartró a les dependències administratives de l'APB. L'objectiu és recuperar el 80% del paper usat.

Així mateix, s'ha iniciat un circuit de recollida activa de vidre a tots els bars i restaurants del recinte portuari, alhora que es manté la recollida de paper i cartró que s'ha fet fins ara. Es preveu fer el mateix amb les llaunes i els envasos.

### Qualitat de les aigües i sediments

L'obertura de la nova bocana del port, juntament amb l'entrada en funcionament de la nova xarxa de sanejament, ha contribuït a la millora de la qualitat de les aigües portuàries. La limitació de les aportacions de matèria orgànica i de contaminants a les aigües, combinada amb l'increment de renovació de les masses d'aigua que propicia la nova bocana, donen com a resultat una millora constatable del grau de qualitat de les aigües del port. Cinquanta-quatre campanyes setmanals de presa de mostres així ho avalen.

En combinació amb el Centre d'Estudis i Experimentació d'Obres Públiques (CEDEX) i l'Institut de Química Ambiental del Consell Superior d'Investigacions Científiques s'han continuat fent campanyes analítiques exhaustives per determinar la concentració de contaminants químics en els sediments. També, un any més, s'ha fet el seguiment de les comunitats d'animals bentònics que viuen als sediments i que serveixen com a bioindicadors de l'estat ambiental.

### Biodiversitat

Durant el 2003 s'ha elaborat el Programa de Control d'Introducció d'Espècies Invasores que recull l'avaluació dels riscos de les diverses vies d'introducció d'aquestes espècies, la prevenció, el control i, arribat el cas, l'eradicació. Dins d'aquest programa, s'han desenvolupat diverses accions de prevenció (amb les drassanes i els escars) per evitar el risc d'introducció d'espècies exòtiques, i accions de control, amb la col·locació de dues estacions de seguiment d'espècies incrustants al port.

També s'ha iniciat la segona fase de l'estudi de les aigües de llast dels vaixells al port, fet que comporta la presa de mostres de tancs de llast per tal d'identificar les possibles espècies indicadores d'altres ecosistemes exòtics. El Port ha participat, com fins ara, en el grup de treball de l'Organització Marítima Internacional (IMO) dedicada a la redacció del futur conveni sobre el control de les descàrregues d'aigua de llast que, previsiblement, serà aprovat durant l'any 2004.

### Lluita contra la contaminació per vessament d'hidrocarburs

Durant el 2003 s'han registrat 17 incidents per vessaments accidentals d'hidrocarburs a les aigües portuàries, que han provocat l'obertura de 10 expedients informatius per aclarir-ne les causes i demanar-ne responsabilitats.

El Port ha participat en l'elaboració del ja aprovat Pla Especial d'Emergències per Contaminació Accidental de les Aigües Marines a Catalunya (CAMCAT) i treballa en la redacció del Pla de contingències interior. Durant l'any 2003 s'ha desenvolupat amb èxit el programa d'exercicis i simulacres per avaluar i posar a prova el material de lluita contra la contaminació i els procediments d'operació.

L'any 2003, s'han prestat de forma indirecta un total de 920 serveis de recepció de residus oliosos i d'hidrocarburs procedents dels vaixells, que han representat, en conjunt, més de 20.000 tones d'aquests residus.

### Qualitat de l'aire

La qualitat de l'aire a l'entorn del port de Barcelona continua sent força bona, segons s'extrau del seguiment que es fa dels contaminants vigilats per la xarxa d'equips de mesura de què disposa el Port. Puntualment s'assoleixen alguns valors elevats de concentració de partícules en suspensió que són atribuïbles a les obres d'ampliació i de remodelació del port que actualment es porten a terme.

Cal destacar la instal·lació d'una estació meteorològica al dic de l'Est, destinada a avaluar les possibilitats tècniques i econòmiques de la futura instal·lació d'un parc eòlic que generarà energia al futur tram ampliat del dic de l'Est.

### Projecció exterior

Dins del projecte EcoPorts –xarxa de ports europeus per intercanviar experiències i harmonitzar el grau d'exigències ambientals aplicables als ports–, el Port de Barcelona va acollir la primera conferència que s'ha celebrat a Europa.

El Port de Barcelona va participar a l'exposició firal d'ECOMED POLLUTEC, Saló Internacional de l'Energia i del Medi Ambient, que va tenir lloc a Barcelona, amb un estand propi on s'exposaven les principals línies d'actuació ambiental en les quals participa el Port.

## Els recursos humans

Els canvis tecnològics, econòmics i socials que viu la societat actual, i la creixent competitivitat estan provocant que la capacitat d'adaptació de les organitzacions i, en conseqüència, de les persones que en formen part, sigui un element clau per garantir un futur d'èxit. Tot això està creant una autèntica revolució en la gestió dels recursos humans.

L'any 2003 ha estat un any especial per a l'Autoritat Portuària de Barcelona en matèria de recursos humans, ja que s'han desenvolupat accions molt importants i noves en aquest àmbit.

En primer lloc, el sector portuari ha finalitzat un ambiciós projecte de gestió integral de recursos humans mitjançant el desenvolupament d'un model de gestió per competències, d'aplicació a totes les

autoritats portuàries, la inclusió del qual es negociarà el proper any dins del conveni col·lectiu d'àmbit nacional. Aquest sistema significa un punt i a part en la gestió de recursos humans, ja que donarà una importància capdal a la formació i l'eficiència del personal, i garantirà la capacitat d'adaptació als canvis que s'estan produint en el sector.

En segon lloc, tenint en compte que el coneixement s'ha convertit en un recurs imprescindible, s'ha continuat potenciant aquest valor mitjançant la identificació del talent del personal a través de l'avaluació del potencial, i millorant-lo a través dels plans de desenvolupament individuals i col·lectius.

En tercer lloc, i seguint la línia del "port sense papers", s'ha aprovat a finals d'any, a iniciativa del Departament de Recursos Humans i de Sistemes d'Informació, un nou projecte per crear el portal de l'empleat, com a intranet corporativa de l'Autoritat Portuària. Es tracta d'una eina de gestió del coneixement, de col·laboració i de productivitat de nova generació, que sens dubte revolucionarà la forma de fer de l'empresa.

En quart lloc, s'ha renovat el sistema de control de presència, del qual cal destacar les terminals de recollida de dades a través un sistema biomètric mitjançant l'empremta dactilar.

Dins del vessant social s'ha fet el canvi de denominació

del fons de pensions que presideix l'Autoritat Portuària de Barcelona, que ara rep el nom de Puerto pensiones fondo de pensiones, i al qual s'adhereixen la majoria d'autoritats portuàries de l'Estat a l'hora de constituir els seus plans de pensions. També s'ha continuat amb el foment de les activitats esportives, i així s'han inaugurat les noves oficines i l'aparcament de la zona esportiva; s'han organitzat, amb una molt bona acollida, cursos d'aeròbic, tai-txi i tennis, al poliesportiu, oberts a la Comunitat Logística Portuària; i destaca la magnífica actuació i posició en la classificació dels equips de bàsquet i futbol sala de l'Autoritat Portuària de Barcelona, que han passat a estar inscrits a la Federació Catalana de Bàsquet i a la de Futbol, respectivament.

### Prevenció de riscos laborals

Com a eix fonamental de la tasca preventiva, la formació d'aquest any s'ha dirigit, d'una banda, als administratius, amb l'organització d'un curs d'ergonomia i, d'altra banda, als membres de la policia portuària, amb l'organització de formació bàsica en prevenció de riscos laborals i formació específica de riscos en l'entorn de la construcció, perquè puguin col·laborar en la detecció de situacions de risc en aquest àmbit.

En col·laboració amb el Departament d'Infraestructures de l'empresa, el servei de prevenció va convocar els directius i els tècnics de prevenció de les principals empreses constructores que desenvolupen la seva tasca al Port, a dues jornades que van comptar amb la participació de la fiscal especial de l'Estat en temes de seguretat laboral, del magistrat de l'Audiència Provincial de Tarragona, del

cap d'inspecció de la Direcció General de Prevenció del Ministeri de Treball, i d'altres experts. Aquesta trobada tenia l'objectiu d'impulsar la prevenció en aquest sector i complir la normativa de coordinació d'activitats.

Fent el seguiment de les recomanacions de millora que va proposar l'auditoria del sistema de gestió de la prevenció realitzada l'any 2002, s'ha implantat el sistema de gestió de les contractes de l'Autoritat Portuària (en compliment de l'article 24 de la Llei de prevenció de riscos laborals). En aquest sentit, s'han homologat (en relació amb el sistema de gestió de la seguretat i la salut) més de 60 empreses que col·laboren amb l'Autoritat Portuària de Barcelona.

L'Àrea de Vigilància de la Salut del Servei de Prevenció, com cada any, ha proposat a tots els treballadors l'examen voluntari de la salut. La resposta ha estat satisfactòria ja que 295 persones han fet el reconeixement.

En relació amb les mesures d'emergència, aquest any s'ha portat a terme el primer simulacre d'emergència, amb un exercici d'evacuació dels edificis de l'Autoritat Portuària. Ha estat un fet remarcable per la col·laboració de tots els treballadors, especialment la dels membres dels equips de primera intervenció i evacuació, i la dels membres de la Policia Portuària; a més, els temps enregistrats en l'exercici han estat molt correctes.

Com cada any s'ha convocat totes les empreses i els treballadors del Port a la Jornada de Prevenció de Riscos Laborals per a la Comunitat Logística Portuària, que enguany ha arribat a la cinquena edició. Aquest any la jornada estava dedicada a la reforma del marc normatiu de la prevenció dels riscos laborals.

També cal dir que el Servei de Prevenció ha participat com a ponent en diversos congressos i jornades: VII Simposi Internacional de Medicina Marítima, III Trobada Nacional i I Internacional sobre Prevenció i Salut Laboral a Vilanova i la Geltrú, I Jornada Nacional de Salut Laboral a Cadis, i III Jornada de Prevenció al port de Tarragona.

S'ha de destacar que el Servei de Prevenció ha rebut el premi PREVENTIA 2003 a la tasca preventiva d'una institució, atorgat per SEGURLABOR (saló de la prevención laboral).

## La formació

En l'entorn actual, la formació es converteix en un factor clau d'èxit per aconseguir el desenvolupament i el creixement de les persones i de les organitzacions. L'Autoritat Portuària de Barcelona manté aquest objectiu dins de les seves dues línies d'actuació: la formació interna i la formació a la Comunitat Logística Portuària.

Aquest any, un dels reptes de l'Autoritat Portuària de Barcelona en matèria de formació interna dins la política de recursos humans, ha estat el desenvolupament del talent a través de plans de desenvolupament individuals i col·lectius, tenint en compte que les persones representen un actiu bàsic i que la seva adequació a l'empresa és fonamental.

Dins dels plans de desenvolupament individuals, ressalten un total de 9 màsters i postgraus en diferents disciplines, i més de 80 accions individuals, amb un total de 5.076 hores i 96 participants.

Quant als plans de desenvolupament col·lectius, s'han dut a terme:

El pla de formació de la Policia Portuària, amb accions formatives en matèria de trànsit, intervenció policial, pesca immadura, prevenció de riscos i pla d'emergència, que ha comptat amb un total de 158 participants i 5.530 hores de formació.

El pla de formació del personal de manteniment, amb un total de 180 hores en l'aprenentatge de noves eines.

I el pla de formació del personal tècnic administratiu, amb accions en matèria de lideratge, organització per processos, treball en equip, protecció de dades i desenvolupament d'habilitats de les secretàries, amb una participació de 131 persones i 1.614 hores de formació.

D'altra banda, pel que fa als plans de formació general (adreçats a tots els treballadors), cal destacar el pla de prevenció de riscos laborals, amb una participació de 97 persones, i el pla de formació en ofimàtica, amb una aposta per l'aprenentatge virtual (*e-learning*) reforçat amb tutories de seguiment personalitzades.

Dins de la formació dirigida a la Comunitat Logística Portuària, les línies d'actuació del Departament de Formació Externa han anat encaminades a:

- Coordinar la formació reglada i la contínua. Així, com a complement del document d'ordenació de llocs de treball de la Comunitat Logística Portuària, s'ha portat a terme un estudi sobre la formació acadèmica dels treballadors que formen part d'aquesta comunitat.
- Actuar de canal entre l'oferta i la demanda; en aquesta línia s'ha elaborat una base de dades d'empreses, institucions, i serveis que operen al Port de Barcelona, i s'ha iniciat el recull i l'ordenació de tota l'oferta formativa estructurada del sector.

I la tercera línia del Departament s'ha enfocat a dissenyar cursos específics:

- Cursos organitzats juntament amb el Departament de Cooperació Internacional, dirigits a directius de l'avantpaís: V Seminari internacional de gestió portuària Port de Ningbo, V Seminari internacional de gestió portuària Acadèmia Àrab d'Alexandria i V Seminari llatinoamericà de gestió portuària.
- Una jornada tècnica dirigida als membres dels organismes oficials: L'Activitat Portuària. El Port de Barcelona.
- En col·laboració amb la Fundació Politècnica de Catalunya s'ha fet el Máster Internacional en Gestión Portuària.
- I en col·laboració amb l'Ajuntament de Barcelona s'ha organitzat el pla pedagògic per apropar el port als infants, i també s'ha col·laborat amb el Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya per donar a conèixer el Port i les possibilitats d'un futur professional al estudiants de gestió del transport i comerç internacional.

Durant aquest any s'ha continuat treballant amb l'objectiu que la formació existent sigui coherent, i per cobrir algunes carències concretes en formació específica, amb la finalitat de fer transparent i accessible l'activitat logisticoportuària, contribuir al desenvolupament de les habilitats personals, i crear la sensació de pertinença a un grup. Per a l'Autoritat Portuària de Barcelona la formació és un instrument de cohesió i la garantia que el futur depèn d'una comunitat portuària més professionalitzada, que no pas experimentada.

### El Servei Lingüístic de Català

De les actuacions de l'any 2003 del Servei Lingüístic de Català, cal destacar la signatura del conveni de col·laboració amb la Universitat Autònoma de Barcelona per tal d'establir un projecte unificat per a l'ensenyament de llengües al Port i a la Comunitat Logística Portuària. Amb aquest conveni es traspassa la gestió i la responsabilitat dels cursos d'anglès de l'Autoritat Portuària de Barcelona al Servei Lingüístic.

Des del punt de vista de la dinamització lingüística, el Servei Lingüístic ha centrat els seus esforços a sensibilitzar

les empreses de la Comunitat Logística Portuària a rebre cursos de llengua catalana. Per tal de motivar a utilitzar aquesta llengua com a eina de treball els cursos s'han subvencionat totalment.

Amb l'objectiu de promoure la cultura catalana i l'ús del català escrit s'han organitzat

els Jocs Florals del Port i la Comunitat Logística, que aquest any han arribat a la quarta convocatòria i han comptat amb la participació de 46 autors: 36 en la modalitat de narrativa i 10 en la de poesia; de tots aquests, 26 són treballadors de la Comunitat Logística Portuària.

D'altra banda, a principis de desembre es va inaugurar la web www.xlport.net, resultat del treball conjunt dels serveis lingüístics de català dels ports de Balears, Barcelona i Tarragona, i que s'emmarca dins el conveni de col·laboració que van signar les tres autoritats portuàries l'any 2001. Aquesta web significa, també, una fita aconseguida a l'hora de potenciar la tecnologia lingüística en català.

Cal dir que en aquesta web es posen a disposició dels treballadors dels ports, i de tothom en general, els materials lingüístics que els tres serveis lingüístics han anat elaborant a partir de l'assessorament lingüístic que es duu a terme diàriament en cada servei. Un cop inaugurada la web ja s'han rebut 1.009 visites, i la intenció és continuar treballant conjuntament per ampliar-ne els continguts, amb l'objectiu de seguir oferint un bon servei als treballadors de les tres comunitats portuàries.

## El Centre de Documentació

L'any 2003 s'han produït grans avenços que han permès consolidar el Centre de Documentació de l'Autoritat Portuària de Barcelona dins l'estructura de l'empresa.

L'automatització dels diferents processos i l'alt grau assolit en l'ús de les noves tecnologies han permès atendre un nombre més alt de consultes i de sol·licituds d'informació. El procés de digitalització de la documentació, que no s'ha aturat al llarg del període del 2003, ha estat un element clau per millorar la qualitat en el servei.

L'aplicació d'aquest seguit d'iniciatives ha propiciat reorientar el Centre de Documentació en dues línies estratègiques ben definides i diferenciades: d'una banda, una relacionada amb els aspectes propis de l'organització i la gestió internes i, de l'altra, una línia d'activitats encaminades a potenciar i difondre la cultura marítima i la història del Port.

Dins la primera línia de treball, destaquen els següents serveis:

**Servei informatitzat de recull de premsa i notícies (*press-clipping*).** El Centre de Documentació ha elaborat diàriament i al llarg de tot l'any 2003, un recull especialitzat de premsa i de notícies, que s'ha dut a terme a través de la recerca directa dels documentalistes en 700 mitjans de comunicació en línia; cal dir que s'han rebut 32.000 consultes dels usuaris.

**Servei de banc d'imatges digitals.** El Centre de Documentació conserva i gestiona les imatges gràfiques i videogràfiques del port de Barcelona procedents de reportatges històrics i actuals. Durant aquest any, l'organització ha utilitzat les imatges a l'hora d'elaborar una àmplia varietat de materials de difusió propis. Aquest any, també, el Centre de Documentació s'ha encarregat de la supervisió d'un extens reportatge fotogràfic de més de 1.000 fotografies, que ha recollit els fets més remarcables succeïts al llarg d'aquest període.

**Servei de consulta de continguts en línia.** En col·laboració amb el Departament de Sistemes d'Informació s'han ampliat i millorat els serveis que ofereix el Centre de Documentació a través de la web corporativa de l'Autoritat Portuària. Entre els més destacats cal ressaltar la nova interfície de consulta a Internet del Fons Fotogràfic, que posa més de 6.000 documents fotogràfics a l'abast d'investigadors. També s'ha incorporat la informació del Fons Històric de Projectes d'Obres que conserva el Port.

La segona línia de treball aplega un conjunt d'activitats, la majoria de les quals s'han dut a terme en col·laboració amb altres institucions. En destaquen:

**Col·laboració amb el Consorci de les Drassanes.** El conveni de col·laboració amb el Centre de Documentació Marítima del Consorci de les Drassanes ha donat com a resultat la continuació de la catalogació del fons videogràfic i fílmic de l'Autoritat Portuària, la digitalització de 1.200 imatges procedents de l'Arxiu Fotogràfic del Port, i la participació en l'organització de l'exposició "Els barris mariners de Barcelona, 1900-1950" i en la confecció del seu catàleg.

**Col·laboracions amb programes de televisió i altres mitjans de comunicació.** El Centre de Documentació i el Departament de Premsa de l'Autoritat Portuària, juntament amb el Centre de Documentació Marítima han col·laborat en la sèrie de Televisió de Catalunya (TV3) *Thalassa* en l'elaboració de l'episodi titulat "Les contradiccions d'un delta". També cal esmentar, dins d'aquest apartat, el lliurament de material documental per a publicacions especialitzades.

Durant aquest any el Centre de Documentació ha emprès polítiques d'actuació encaminades a definir i dur a terme un projecte cultural força ambiciós que té com a principal propòsit ultrapassar les fronteres del Port de Barcelona comptant amb la col·laboració d'altres institucions i del conjunt de la Comunitat Logística Portuària.

## El Port Vell

El Port Vell, com a resultat de l'oferta que ofereix (cultura, negoci, oci i esport) i la seva situació privilegiada, l'any 2003 ha estat un espai líder a Barcelona, amb gairebé 15 milions de visitants.

El Maremagnum es confirma com un dels centres lúdics, comercials i de restauració més atractius de Barcelona. De la resta de l'oferta permanent del Port Vell del 2003 se n'extreuen els següents resultats: L'Aquàrium ha rebut 1.375.271 visitants, l'Imax Port Vell n'ha rebut 671.509, el Palau de Mar amb el Museu

ció de la plaça del Mar i de la plaça de Les Palmeres, començant per un aparcament soterrat públic, també són el primer pas per assolir un nou espai ciutadà que culminarà amb l'edificació de la nova llotja de pescadors i els espais de la nova bocana, previstos en el Pla Especial del Port Vell.

i de creuers en un port que ha estrenat bocana. La Federació Internacional de Natació (FINA) ha felicitat l'organització d'aquests mundials i les empreses involucrades, entre les quals, hi ha el Port.

També han estat novetats la col·laboració del Port en l'organització dels Jocs Mundials de Policies i Bombers en l'espai de les platges del Port Vell, i la trobada anual que Intermón organitza a totes les ciutats importants del món, perquè enguany s'ha fet a Barcelona, concretament, al passeig Joan de Borbó, amb l'activitat "Un dia per a l'esperança".

També destaquen del dia a la connexió del Port Vell amb la ciutat, el visitant sol venir caminant o en transport públic.

Totes aquestes activitats es gestionen a través de Port 2000 i inclouen àrees tan importants com el manteniment, la neteja i la seguretat de l'àrea Port Vell, sense les quals no es podria garantir l'èxit d'aquest lloc.

d'Història de Catalunya n'ha rebut 336.453, i els cinemes convencionals, 379.000 espectadors. Aquestes dades confirmen l'èxit del Port Vell, però també, cada vegada més, i gràcies a les ampliacions, el Club Natació Atlètic Barceloneta i el Club Natació Barcelona consoliden els seus associats, de la mateixa manera que també ho fan el Real Club Náutico Barcelona, el Reial Club Marítim de Barcelona i Marina Port Vell. Pel que fa als negocis cal destacar que el World Trade Center Barcelona i l'edifici Escar són ja dues activitats de negoci consolidades.

Amb l'enderrocament de l'antic aquari del Consell Superior d'Investigacions Científiques (CSIC) s'adequa un nou espai d'esbarjo per al ciutadà de Barcelona. El desenvolupament del projecte del passeig Marítim i la urbanitza-

L'oferta temporal d'activitats als espais públics posen de manifest que any rere any n'hi ha que es van repetint gràcies al gran èxit d'afluència assolit. Entre aquestes destaquen la Fira del Vi i el Cava (200.000 tiquets venuts), Firagran (amb 200.000 visitants, també), el Circ Museu Raluy (30.000 espectadors), la Ludoteca, la Festa de la Diversitat, l'arribada de Ses Majestats els Reis Mags d'Orient i, les famoses regates Ermenegildo Zegna, Trofeo Conde de Godó i Regata Eau de Rochas; tot plegat són demostracions de consolidació del Port Vell, tot i que tenen un perfil de públic absolutament diferent.

Una de les novetats del 2003 ha estat els Mundials de Natació de Barcelona, que han posat a prova el port, en el millor dels sentits. Ha conviscut l'esport amb el trànsit habitual de vaixells comercials

dia quotidià del Port Vell, les filmacions publicitàries i els llargmetratges, com per exemple *Excuses*.

Al Port Vell es gaudeix d'un tipus de visitant heterogeni, d'ambdós sexes per igual, de tipus familiar i que comprèn tot el ventall d'edats. Les visites són diürnes i la despesa mitjana és de 20 euros per persona, sense comptabilitzar les entrades a les diferents empreses concessionàries de l'entorn (Imax Port Vell, L'Aquàrium Barcelona, el Museu d'Història de Catalunya i el Museu Marítim); gràcies a

**El World Trade Center Barcelona**

Durant l'any 2003, el World Trade Center Barcelona (WTCB) ha estat un punt de referència en el món dels negocis. Les seves instal·lacions i els seus serveis fan que el món empresarial pugui gaudir d'un entorn òptim per al desenvolupament dels negocis. Empreses de prestigi com Transcom, Euro RSCG i Reckitt Benckiser s'han

incorporat al centre de negocis al llarg d'aquest any.

Pel que fa al centre de congressos, un total de 90.000 persones han gaudit de les instal·lacions i han participat en 550 esdeveniments de diferent caire. Entre aquests destaquen: la Segona Convenció Municipal de l'Ajuntament de Barcelona, el 2n Congrés de la Ràdio a Catalunya, el 45è Ral·li Internacional de Cotxes d'Època, la Presentació Mundial del nou Toyota Avensis, la 37a Assemblea Plenària de la Federació Municipal d'Associacions per a les Nacions Unides, el 1r Congrés del Col·legi de Logopedes de Catalunya, la Presentació de la Nova Col·lecció Siemens-Balay, el I Congrés Iberoamericà de Nutrició Vegetal, i la Conferència Anual Epoline; a més, el WTCB ha estat la seu del centre de dades de les eleccions al Parlament de la Generalitat de Catalunya.

Conscient de la globalització dels mercats, el WTCB també ha apostat per oferir tant a les empreses del complex com a les de fora una nova i exclusiva finestra d'informació i de gestió de qualsevol sol·licitud de comerç internacional: l'International Business Gate (IBG). L'IBG és fruit d'un acord de col·laboració entre el WTCB i les màximes institucions vinculades amb el comerç internacional de Catalunya: la Cambra del Comerç de Barcelona; el Consorci de Promoció Comercial de Catalunya (COPCA); Pimec-Sefes; el Port de Barcelona i, el Centre Intermodal de Logística (CILSA), la trajectòria i l'experiència de les quals, l'avalen com una eina imprescindible per a la presa de contactes amb les empreses i el mercat nacional. Entre els seus múltiples serveis, l'IBG ofereix informació general sobre mercats, fires, missions comercials, agendes de negoci, oportunitats de mercat, contractes, estudis de mercat, llistes d'empreses... és a dir, la porta al món dels negocis de Catalunya.

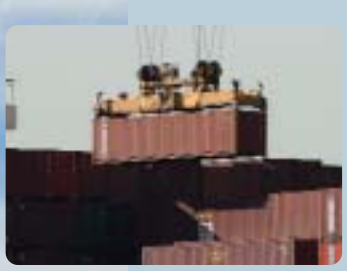
El perfil tecnològic del complex es reforça any rere any amb la incorporació de nous serveis. Durant el 2003, el WTCB ha implantat la xarxa *wireless*, una xarxa de transmissió de dades sense fil i gratuïta que dóna cobertura a tota la plaça del complex. De manera que qualsevol usuari que es trobi dins del radi de cobertura i que disposi d'un ordinador equipat amb tecnologia *wireless* podrà gaudir de connectivitat amb altres usuaris connectats, i compartir recursos i serveis d'Internet com ara HTTP, FTP, POP3...

Dins del marc de la qualitat, el WTCB segueix prioritzant davant de tot la seva política de millora contínua, aportant noves eines als serveis i a les instal·lacions, que garanteixin la satisfacció total dels usuaris (enquestes de qualitat tant a les empreses del centre com als visitants, auditories internes, mòduls de suggeriments i reclamacions...). Si durant el darrer any es va aconseguir la certificació de qualitat en matèria d'operacions i congressos i convencions, aquest any l'abast de la certificació s'ha ampliat i engloba les activitats comercials i financeres.

D'altra banda, la primera fase del complex WTC Almeda Park, en el qual participa el WTCB, es va inaugurar el mes d'octubre amb 40.000 m² d'oficines i de serveis en el nou centre de negocis de Cornellà de Llobregat. Tecnologia i flexibilitat esdevindran els trets diferenciadors d'aquesta nova oferta qualitativa d'espais per a oficines, amb un concepte innovador en el mercat immobiliari espanyol, en línia amb el que ofereix el WTCB. Durant les últimes setmanes s'ha fet la venda d'aquesta primera fase a un grup d'inversió alemany, aspecte que consolida aquest projecte i que permet enfocar el desenvolupament de fases ulteriors.

# 2

Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietman
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
València
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lanka
Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon
Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong
Istambul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla



# Evolució del tràfic

El 2003 ha estat marcat pels reptes de consolidar i augmentar els diferents tipus de tràfics del Port de Barcelona, en el marc d'una cada vegada més forta competència en l'entorn de la Mediterrània. Les dades confirmen l'esforç de la política comercial desenvolupada aquests últims anys, amb un increment consecutiu del tràfic, any rere any. El mes de desembre es va tancar amb un augment del 7,62%, xifra que representa més del doble de l'any anterior. Aquest creixement s'ha estès en tots el tipus de mercaderies o d'envàs. D'altra banda, aquest augment se situa per damunt de la mitjana dels ports de l'estat Espanyol, que ha estat del 3,78%.

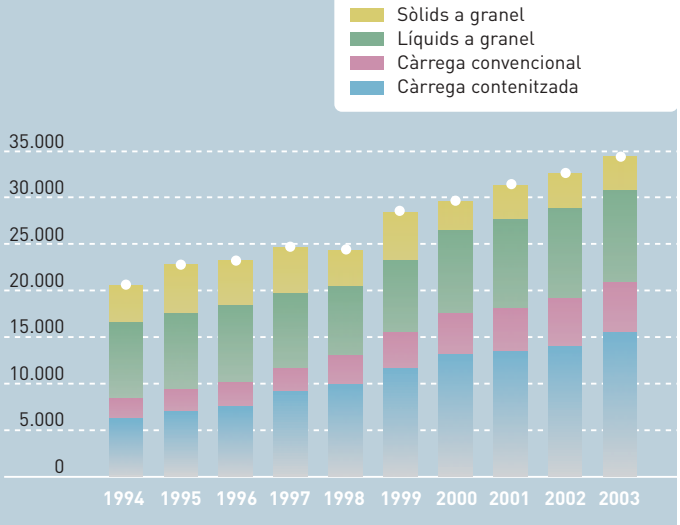
Si comparem les dades amb el creixement del PIB a Catalunya (2,4%), i la resta de l'estat Espanyol (2,2%), el Port de Barcelona ha sobrepassat qualsevol expectativa, i s'ha refermat en la seva posició com a motor de creixement i aportador de riquesa.

En tones, el total del tràfic ha estat de 35.512.073 t, un 7,62% més que l'any anterior. La càrrega contenitzada ha assolit 1.652.366 TEU, un 13,08% més que durant l'any 2002, que ha representat l'increment més elevat del total de Ports de l'estat Espanyol.

El tràfic d'automòbils ha mantingut també un bon comportament, amb un increment del 7,54% respecte a l'any anterior, i ha assolit un total de 649.441 unitats. Les noves operacions amb les marques Mazda i Toyota són exponents de la confiança creixent del mercat automobilístic al Port de Barcelona.

Un altre dels tràfics que s'ha estat potenciant, el de passatgers de creuers, ha superat el 2003 la xifra del milió de persones, fet que representa un 25,71% més que l'any anterior, i un augment que supera el 200% en els darrers set anys.

**Estructura del tràfic de mercaderies, 1994-2003**
(milers de tones)



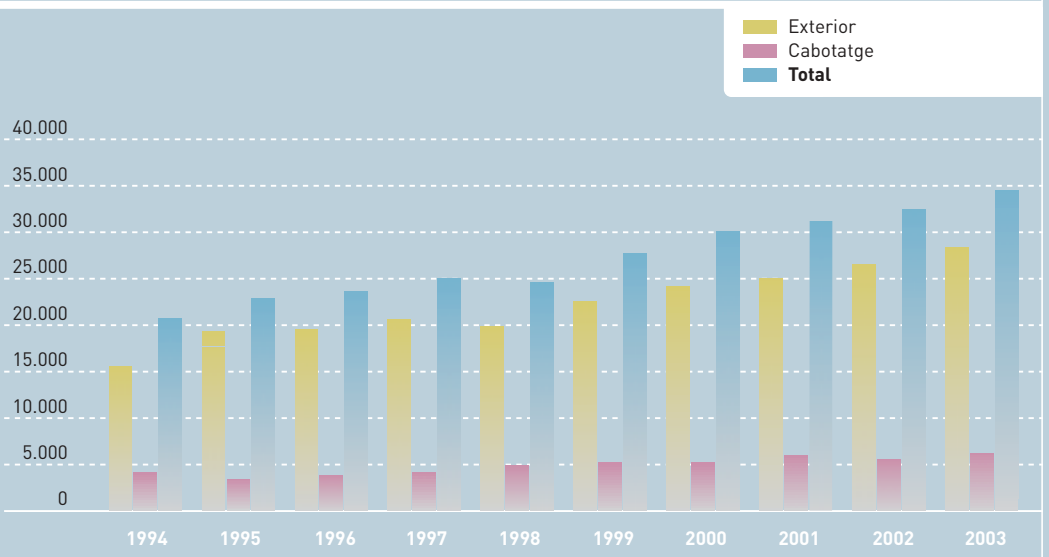
| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Càrrega contenitzada | 6.096 | 6.981 | 7.628 | 9.071 | 10.002 | 11.532 | 12.989 | 13.430 | 13.842 | 15.344 |
| Càrrega convencional | 2.442 | 2.420 | 2.466 | 2.694 | 3.078 | 3.792 | 4.596 | 4.706 | 5.453 | 5.574 |
| Líquids a granel | 8.035 | 8.215 | 8.347 | 8.045 | 7.238 | 8.500 | 8.966 | 9.515 | 9.930 | 10.159 |
| Sòlids a granel | 3.816 | 5.115 | 5.130 | 5.077 | 4.407 | 4.053 | 3.254 | 3.818 | 3.383 | 3.698 |
| **Total** | **20.389** | **22.731** | **23.571** | **24.887** | **24.725** | **27.877** | **29.805** | **31.469** | **32.608** | **34.775** |

### Anàlisi per tipus de navegació

El tràfic de cabotatge i el d'exterior tenen increments significatius, tant en les entrades com en les sortides. En el gràfic es pot apreciar la distribució del tràfic, comparant-lo amb l'any anterior i per tipus d'envàs. La lleugera davallada dels hidrocarburs i altres líquids a granel és únicament en relació amb el total, perquè en tones són superiors a l'any anterior en un 2,99%.

### Evolució del tràfic de mercaderies per tipus de navegació, 1994-2003

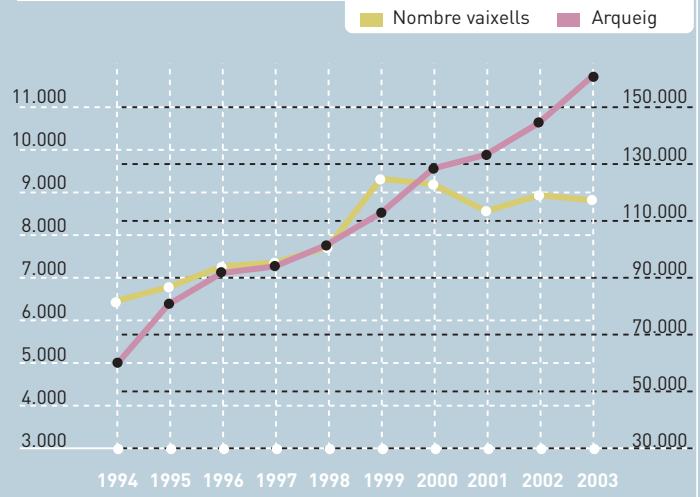
(milers de tones)




| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Exterior | 15.925 | 18.912 | 19.297 | 20.390 | 19.780 | 22.432 | 24.264 | 25.289 | 26.651 | 28.027 |
| Cabotatge | 4.464 | 3.820 | 4.274 | 4.497 | 4.945 | 5.445 | 5541 | 6.180 | 5.957 | 6.748 |
| **Total** | **20.390** | **22.732** | **23.571** | **24.887** | **24.725** | **27.877** | **29.805** | **31.469** | **32.608** | **34.775** |

### Evolució del tràfic de vaixells, 1994-2003

(nombre i milers de tones)




| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nombre de vaixells | 6.421 | 6.854 | 7.200 | 7.385 | 7.712 | 9.204 | 9.138 | 8.651 | 8.993 | 8.861 |
| Arqueig (milers de tones) | 61.403 | 82.833 | 91.022 | 93.684 | 101.713 | 118.697 | 129.158 | 132.121 | 146.992 | 161.785 |

## La càrrega general

La càrrega general ha passat del 59,17% l'any 2002, al 60,15% el 2003. L'important ascens del nombre de contenidors i de la càrrega general no contenitzada segueix la tònica d'anar ocupant més proporció en les dades totals del port.

El grau de contenització de la mercaderia general puja, el 66,68% en la càrrega, i en la descàrrega fins al 64,99%. Pel que fa a la mercaderia en trànsit, aquest índex arriba fins al 97,56%. Aquests resultats demostren l'aposta del Port de Barcelona pel tràfic d'alt contingut en valor afegit, i l'alt grau d'especialització i modernització de les empreses que operen al port.

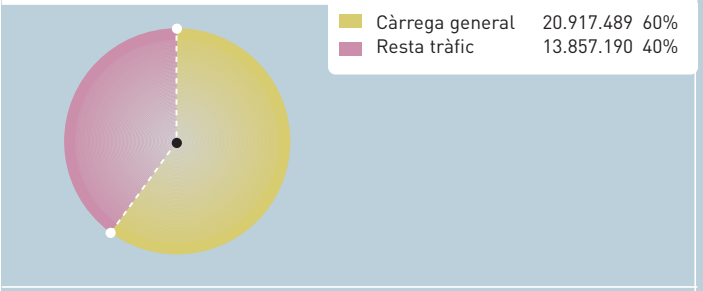
## La càrrega en contenidor

El moviment de contenidors ha arribat a 1.652.366 TEU, i és important constatar el grau d'equilibri que existeix entre l'embarcament i el desembarcament, que està en el 37,55% i el 37,84%, respectivament. Els trànsits representen el 24,61%. L'increment d'aquest tipus de tràfic en els darrers set anys ha estat gairebé d'un 50%.

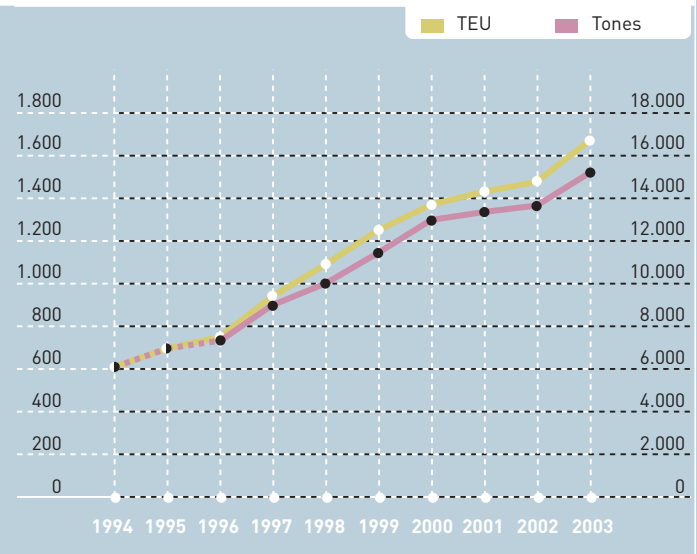
Els principals països per a la càrrega de les mercaderies contenitzades són, en tones, els Estats Units, Turquia, la Xina i el Marroc.

La descàrrega, en canvi, té en un primer lloc la Xina seguida d'Espanya, dels Estats Units i del Brasil.

**Participació de la càrrega general en el tràfic total, 2003**
(tones)




**Evolució del tràfic de càrrega general contenitzada, 1994-2003** (milers TEU i milers de tones)




| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tones | 6.097 | 6.981 | 7.628 | 9.071 | 10.002 | 11.532 | 12.989 | 13.430 | 13.842 | 15.344 |
| TEU | 605 | 689 | 767 | 972 | 1.095 | 1.235 | 1.388 | 1.411 | 1.461 | 1.652 |

### La càrrega general convencional

Amb un 2,22% d'augment, la càrrega general no contenitzada ha passat de 5.452.742 t l'any 2002, a 5.573.688 t el 2003. El cabotatge i la navegació exterior estan equilibrats. En la navegació de cabotatge destaquen les preparacions alimentàries, els efectes personals i els cotxes de turisme. En exterior, els volums majors corresponen a cotxes de turisme, acer en planxes i efectes personals.

### Els hidrocarburs

Els hidrocarburs han representat el 24,99% del total del tràfic al port de Barcelona, han augmentat un 2,19% respecte a l'any anterior. En la navegació de cabotatge la progressió ha estat important, un 18,37%, mentre que el total d'exterior s'ha mantingut.

**Evolució del tràfic d'automòbils, 1994-2003** (nombre de vehicles)

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tràfic d'automòbils | 339.052 | 420.120 | 491.303 | 533.402 | 622.162 | 564.806 | 644.253 | 613.073 | 603.900 | 649.441 |

| | | % variació | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|
| Tràfic d'automòbils per navegació | Cabotatge | -3,19 | 104.034 | 100.713 |
| | Internacional | 9,78 | 499.866 | 548.728 |

| | | % variació | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|
| Tràfic internacional d'automòbils | Importació | 20,9 | 120.686 | 145.926 |
| | Exportació | -8,12 | 326.383 | 299.894 |
| | Trànsit | 94,9 | 52.797 | 102.908 |

### Altres líquids a granel

Aquest any s'han manipulat 1.470.480 t, amb un increment del 2,99% respecte a l'any anterior. Aquest tipus de mercaderies han representant un 4,23% del total carregat i descarregat al port.

### Sòlids a granel

També han mostrat un bon comportament, tancant l'any amb un increment del 9,30% respecte el 2002. El tràfic de cabotatge és la base d'aquest progrés, amb un augment del 124,62% en tràfic de ciment i clínquer i dels adobs, que han incrementat un 62,45%. Respecte a la navegació exterior, la mercaderia que ha reportat més increment ha estat el blat de moro, amb un 68,50%.

### Els automòbils

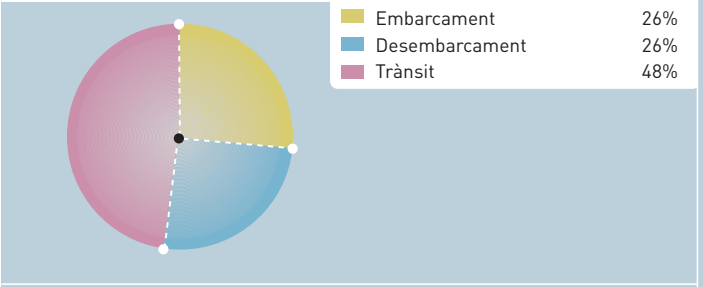
S'ha tancat el 2003 amb un creixement del 7,54% respecte el 2002. Aquest augment es deu a la navegació exterior, especialment a la descàrrega i també als trànsits. Han passat pel Port de Barcelona un total de 649.441 unitats.

## El tràfic de passatgers

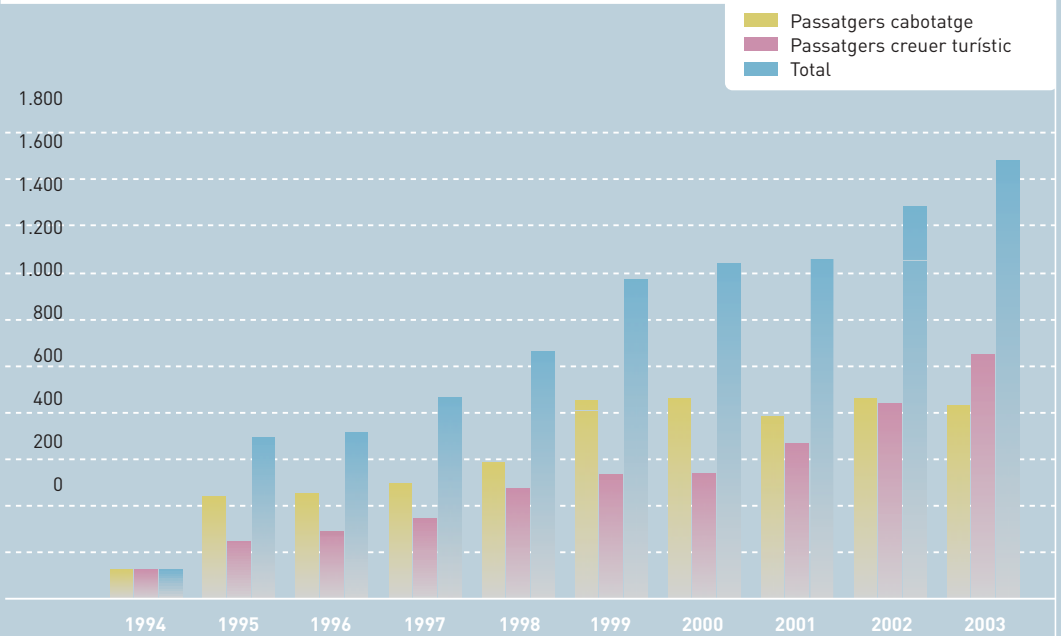
Aquest any s'ha assolit la fita de sobrepassar el milió de creueristes. Han estat exactament 1.049.230 passatgers, cosa que ha suposat un increment del 25,71% respecte a l'any anterior. Un altre fet significatiu ha estat el nombre d'escales, que ha augmentat fins a 708, fet que representa un 11,85 % més que l'any passat, i que demostra la confiança que dóna a les companyies de creuers el Port de Barcelona. Per la seva banda, els ferris de línia regular han patit una lleugera baixada en el servei amb les illes Balears, -3,71%, i en el cabotatge comunitari, -7,27%.

En xifres totals, el creixement ha estat d'un 10,62%, amb 1.869.967 passatgers durant el 2003.

### Distribució del tràfic de passatgers en creuers, 2003




### Evolució del tràfic de passatgers, 1994-2003




| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passatgers cabotatge | 490.843 | 448.170 | 453.126 | 509.944 | 588.946 | 836.656 | 847.973 | 790.260 | 855.865 | 820.737 |
| Passatgers creuer turístic | 174.008 | 233.389 | 277.324 | 358.990 | 476.476 | 541.596 | 576.648 | 652.800 | 834.659 | 1.049.230 |
| Total | 664.851 | 681.559 | 730.450 | 868.934 | 1.065.422 | 1.378.252 | 1.424.621 | 1.443.060 | 1.690.524 | 1.869.967 |

3

Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietman
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
València
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lanka
Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon
Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong
Istambul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla

# Exercici econòmic i financer

Durant l'exercici econòmic del 2003, i segons dades pendents d'auditar, l'Autoritat Portuària ha obtingut un benefici net de 26.946 milers d'euros, que s'ha situat un 3% per sota del de l'exercici precedent pels efectes del resultat extraordinari.

L'activitat comercial ha fet créixer la xifra de negoci un 6%. Un augment més moderat del 4% de les despeses d'explotació ha permès que els beneficis d'explotació hagin totalitzat 35.485 milers d'euros, un 7% més que l'any anterior.

El resultat financer ha registrat una millora neta de 536 milers d'euros, tot i haver-se saldat amb signe negatiu, com a conseqüència del nivell d'endeutament assumit per finançar les inversions. Així, els beneficis de les activitats ordinàries han totalitzat 33.598 milers d'euros i s'han incrementat un 10% respecte del 2002.

El resultat extraordinari ha registrat pèrdues per valor de 2.243 milers d'euros que, en termes absoluts, han suposat una disminució neta de 4.083 milers d'euros respecte dels beneficis de 1.840 milers d'euros registrats durant el 2002. Aquest fet ha motivat el canvi de signe en la variació del resultat de l'exercici i ha deixat el resultat de les operacions un 3% per sota del de l'any anterior. L'aportació neta de 4.965 milers d'euros que l'Autoritat Portuària ha fet al Fons de Contribució Interportuari s'ha incrementat un 9% i ha situat el resultat final de l'exercici en els 26.946 milers d'euros. El Fons de Contribució Interportuari es destina principalment al finançament de l'ens públic Ports de l'Estat i dels ports deficitaris de l'Estat espanyol.

Els recursos procedents de les operacions (*cash flow*) han pujat fins els 53.807 milers d'euros, i han significat un augment del 9% de la capacitat de generació de fons de l'Autoritat Portuària. Amb vista al futur, és fonamental que l'Autoritat Portuària vagi incrementant la capacitat de generació de recursos per poder afrontar el finançament del pla d'inversions.

Pel que fa a les actuacions d'aquest exercici encaminades al finançament del Pla Director, cal remarcar les entrades de fons corresponents a un segon cobrament de 13.991 milers d'euros de la subvenció de capital amb càrrec al Fons de Cohesió Europeu i la instrumentació d'un tercer préstec del Banc Europeu d'Inversions, per un import de 50.000 milers d'euros. Amb motiu de les modificacions que l'Autoritat Portuària va aplicar als projectes constructius dels nous dics de recer de l'ampliació del port, arran dels temporals que van afectar la costa de Barcelona a finals del 2001, el mes de juny va presentar una petició formal per augmentar en un 38% els ajuts del Fons de Cohesió. En el moment de redactar aquest informe, l'ens públic Ports de l'Estat encara no ha tramitat aquesta sol·licitud davant dels òrgans competents.

El volum total d'inversió en immobilitzats materials que l'Autoritat Portuària ha realitzat durant aquest exercici gairebé ha duplicat les inversions executades l'any anterior. Aquesta forta variació s'ha produït bàsicament per l'alentiment del ritme d'execució de les obres de construcció dels nous dics durant l'any anterior, amb motiu de la redefinició indicada dels projectes.

Cal remarcar com un fet molt significatiu l'entrada en vigor, l'1 de gener del 2004, de la Llei 48/2003, del 26 de novembre, de règim econòmic i de la prestació de serveis dels ports d'interès general. L'objectiu principal d'aquesta llei és adaptar el règim econòmic, la prestació dels serveis i la gestió del domini públic a un nou model de gestió portuària, en el qual les autoritats portuàries es configuren com a organismes encarregats de proveir i gestionar el domini públic, i la prestació de serveis s'emmarca en un nivell subsidiari. L'aplicació de la nova llei també suposa que la major part dels ingressos ordinaris de l'Autoritat Portuària es transformin en taxes.

## El resultat d'explotació

**Resultat d'explotació**

| (milers d'euros) | 2003 | 2002 | variació | % variació |
|---|---|---|---|---|
| **Ingressos d'explotació** | **101.895** | **97.078** | **4.817** | **5%** |
| Import net de la xifra de negoci | 100.202 | 94.170 | 6.032 | 6% |
| Altres ingressos d'explotació | 1.693 | 2.908 | -1.215 | -42% |
| **Despeses d'explotació** | **66.410** | **64.014** | **2.396** | **4%** |
| Despeses de personal | 26.080 | 24.174 | 1.906 | 8% |
| Dotacions per a l'amortització d'immobilitzat | 21.845 | 21.411 | 434 | 2% |
| Variació de les provisions de tràfic | -67 | 1.283 | -1.350 | |
| Altres despeses d'explotació | 18.552 | 17.146 | 1.406 | 8% |
| | **35.485** | **33.064** | **2.421** | **7%** |

### Ingressos d'explotació

Els ingressos obtinguts dels serveis portuaris i dels cànons de les concessions del domini públic portuari han fet pujar l'import de la xifra de negoci un 6% respecte de l'any anterior i han superat la barrera dels 100 milions d'euros.

**Import net de la xifra de negoci**

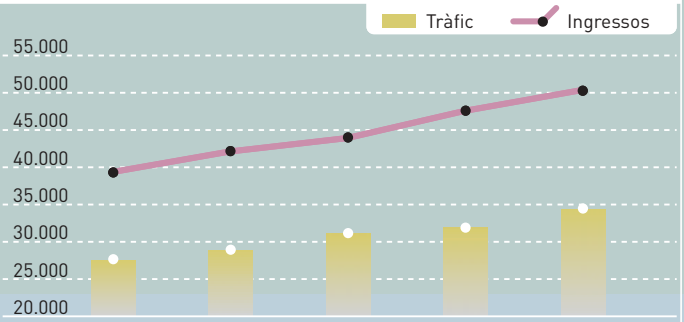
| (milers d'euros) | 2003 | 2002 | variació | % variació |
|---|---|---|---|---|
| Serveis a vaixells | 17.956 | 16.832 | 1.124 | 7% |
| Passatgers | 1.160 | 1.075 | 85 | 8% |
| Serveis a mercaderies | 50.068 | 47.495 | 2.573 | 5% |
| Altres serveis | 3.264 | 2.503 | 761 | 30% |
| Cànons per concessions | 27.754 | 26.265 | 1.489 | 6% |
| | **100.202** | **94.170** | **6.032** | **6%** |

El tràfic de mercaderies ha representat la font d'ingressos més important de l'Autoritat Portuària, amb el 50% del volum de negoci de l'exercici. Aquesta partida d'ingressos ha augmentat un 5% respecte del 2002, gràcies al creixement del 7% del volum total de tràfic.

Per tipus d'envàs, el volum de tràfic de càrrega general ha augmentat un 8%, mentre que el de les mercaderies a granel ho ha fet un 4%. La variació més significativa s'ha produït en la càrrega general contenitzada amb un increment de l'11% respecte del 2002. En aquesta línia, el tràfic de contenidors ha crescut un 13% i ha superat amb escreix la xifra del milió i mig de TEU fins a un total de 1.654.366 TEU.

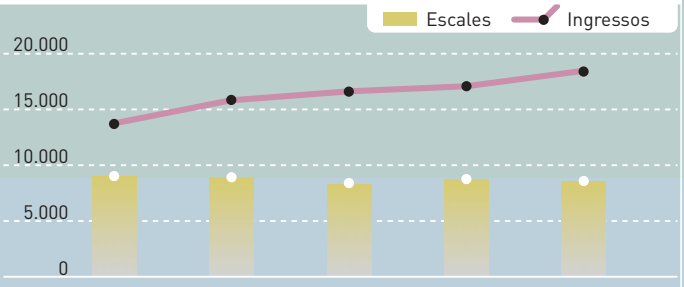
Els ingressos dels serveis a vaixells han augmentat un 7%

**Evolució dels ingressos dels serveis a mercaderies i del volum de tràfic**
(milers de tones i milers d'euros)




| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|
| Tràfic | 27.877 | 29.805 | 31.469 | 32.608 | 34.775 |
| Ingressos | 39.223 | 42.396 | 44.158 | 47.495 | 50.068 |

**Evolució dels ingressos dels serveis a vaixells i del nombre d'escales**
(nombre d'escales i milers d'euros)




| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|
| Escales | 9.204 | 9.139 | 8.651 | 8.993 | 8.861 |
| Ingressos | 14.083 | 15.199 | 16.214 | 16.832 | 17.956 |

tot i la lleugera disminució de l'1% del nombre d'escales. En conjunt, aquest fet ha estat possible gràcies a l'increment del 12% del tonatge brut mitjà, la qual cosa significa que els vaixells que han fet escala al port durant el 2003 eren de dimensions més grans, ja que la seva estada mitjana ha baixat un 5%.

### Despeses d'explotació

Les despeses d'explotació han pujat un 4% respecte de l'any anterior. La partida de despeses de personal ha representat el 39% d'aquest capítol i ha

registrat un augment del 8% com a conseqüència de noves incorporacions a la plantilla i de l'increment de les indemnitzacions per baixes incentivades.

Les dotacions per a l'amortització de l'immobilitzat han suposat el 33% del total de les despeses d'explotació i han augmentat un 2%. Cal remarcar que aquesta variació manté una relació directa amb el ritme de les altes dels actius materials en l'immobilitzat fix.

Les provisions per a insolvències de tràfic, per cobrir el deute vençut dels clients de l'Autoritat Portuària, han registrat una disminució neta de 1.350 milers d'euros, com a conseqüència d'un excés de provisions de 67 milers d'euros comptabilitzat durant aquest exercici, respecte de la dotació de 1.283 milers d'euros de l'any anterior.

Els serveis exteriors, dels quals han destacat les despeses de reparacions i conservació, han estat el motiu principal de l'augment del 8% de les altres despeses d'explotació.

## Estat d'origen i aplicació de fons

### Aplicacions de fons

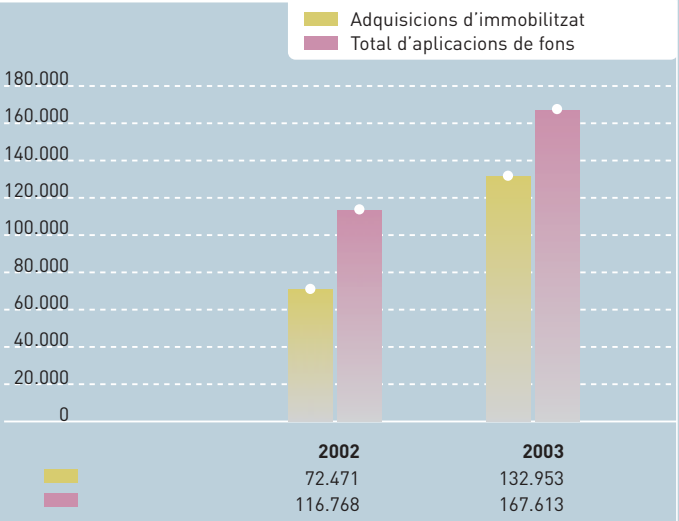
Les inversions en immobilitzat han suposat el 79% del total de fons que l'Autoritat Portuària ha aplicat durant l'exercici del 2003. Respecte de l'exercici anterior, les adquisicions d'immobilitzat han augmentat un 83% fins a un total de 132.953 milers d'euros, cosa que ha suposat que el total d'aplicacions hagi pujat un 44% fins a un total de 167.613 milers d'euros.

L'acceleració del ritme d'execució de les obres de construcció dels nous dics ha estat el motiu principal del fort augment del volum d'inversions que l'Autoritat Portuària ha realitzat en l'immobilitzat material. En aquest capítol, també han destacat la modificació del projecte constructiu de les obres de recer de la nova bocana i l'habilitació de l'ampliació del moll Adossat.

Pel que fa a la resta d'aplicacions de fons, cal remarcar l'aplicació d'un total de 22.404 milers d'euros en concepte de cancel·lació i traspàs a curt termini de deutes a llarg termini:

- De forma anticipada s'han cancel·lat 20.000 milers d'euros de deute generat per les disposicions, que l'Autoritat Portuària havia efectuat en exercicis anteriors, del crèdit sindicat subscrit amb el banc Santander Central Hispano.
- S'han traspassat a curt termini 2.404 milers d'euros del principal dels préstecs concedits pel Banc Europeu d'Inversions, que caldrà reemborsar durant l'exercici del 2004.

**Aplicacions de fons**
(milers d'euros)



## Orígens de fons

Les necessitats de finançament que suposen les obres de l'ampliació del port s'han manifestat, durant aquest exercici, en un increment del 46% dels orígens de fons.

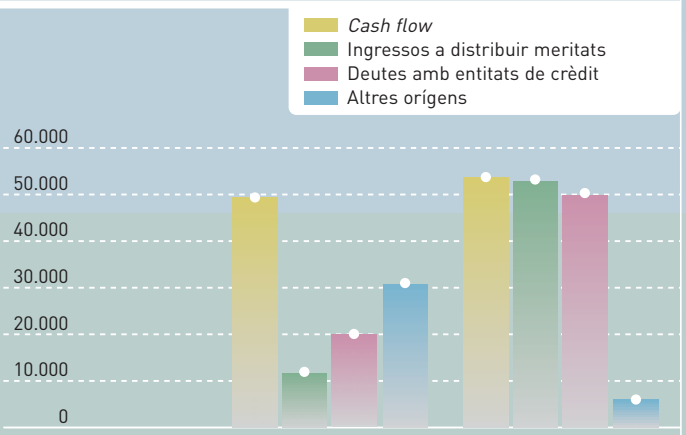
La capacitat que té l'Autoritat Portuària per finançar les inversions amb recursos propis –el *cash flow*– ha augmentat un 9% respecte de l'any anterior i encara s'ha mantingut com el primer dels orígens de fons.

La subvenció de capital del Fons de Cohesió Europeu, destinada a finançar la construcció dels nous dics, ha meritat un total de 36.776 milers d'euros durant el 2003, i ha estat el motiu principal pel qual els ingressos a distribuir meritats s'han multiplicat per cinc, respecte de l'any anterior. Aquest import ha estat el resultat d'aplicar el cofinançament del 53% al volum d'obra executat durant l'exercici. D'altra banda, el finançament privat d'infraestructures portuàries, en concepte de cànon anticipat per drets concessionals, ha aportat els 15.467 milers d'euros restants d'aquest capítol.

Pel que fa a l'endeutament extern, l'Autoritat Portuària ha obtingut un nou préstec del Banc Europeu d'Inversions per un import de 50.000 milers d'euros.

Finalment, cal indicar que s'ha produït un excés d'aplicacions sobre el total d'orígens de fons per valor de 5.369 milers d'euros.

**Orígens de fons**
(milers d'euros)




| | 2002 | 2003 |
|---|---|---|
| | 49.549 | 53.807 |
| | 10.354 | 52.243 |
| | 20.000 | 50.000 |
| | 30.653 | 6.194 |
| Total | 110.556 | 162.244 |

**Balanços de situació el 31 de desembre del 2003 i 2002** (milers d'euros)

| Actiu | 2003 | 2002 | Passiu | 2003 | 2002 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Actiu fix** | **894.506** | **789.440** | **Fons propis** | **644.165** | **620.702** |
| Immobilitzacions immaterials | 8.967 | 6.427 | Patrimoni | 512.743 | 512.743 |
| Immobilitzacions materials | 848.772 | 744.665 | Immobilitzat lliurat a l'ús general | -33.821 | -30.338 |
| Immobilitzacions financeres | 35.942 | 38.348 | Resultats acumulats | 138.297 | 110.374 |
| Deutors per operacions a llarg termini | 825 | 0 | Pèrdues i guanys: benefici | 26.946 | 27.923 |
| **Despeses a distribuir en diversos exercicis** | **11.432** | **11.874** | **Ingressos a distribuir en diversos exercicis** | **123.410** | **77.076** |
| | | | **Provisions per a riscs i despeses** | **10.417** | **8.748** |
| | | | **Creditors a llarg termini** | **113.604** | **85.815** |
| | | | Deutes amb entitats de crèdit | 105.414 | 77.818 |
| | | | Deutes amb empreses del grup i associades | 0 | 0 |
| | | | Altres creditors | 8.190 | 7.997 |
| **Actiu circulant** | **46.137** | **75.102** | **Creditors a curt termini** | **60.479** | **84.075** |
| Existències | 345 | 346 | Deutes amb entitats de crèdit | 2.595 | 2.575 |
| Deutors | 28.466 | 36.823 | Deutes amb empreses del grup i associades | 800 | 19.654 |
| Inversions financeres temporals | 15.151 | 34.635 | Creditors comercials | 5.614 | 4.759 |
| Tresoreria | 1.573 | 2.657 | Altres deutes no comercials | 51.468 | 57.087 |
| Ajusts per periodificacions | 602 | 641 | | | |
| **Total actiu** | **952.075** | **876.416** | **Total passiu** | **952.075** | **876.416** |

(Pendent de l'informe d'auditoria)

**Comptes de pèrdues i guanys el 31 de desembre del 2003 i 2002** (milers d'euros)

| Deure | 2003 | 2002 | Haver | 2003 | 2002 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Despeses** | | | **Ingressos** | | |
| Despeses de personal | 26.080 | 24.174 | Per prestació de serveis portuaris | 72.448 | 67.905 |
| Dotacions per a l'amortització de l'immobilitzat | 21.845 | 21.411 | Per concessions i autoritzacions | 27.754 | 26.265 |
| Variació de les provisions per a insolvències de tràfic | -67 | 1.283 | Altres ingressos d'explotació | 1.693 | 2.908 |
| Altres despeses d'explotació: | | | | | |
| Serveis exteriors | 16.475 | 15.520 | | | |
| Tributs | 785 | 621 | | | |
| D'altres | 1.292 | 1.005 | | | |
| **Total de despeses d'explotació** | **66.410** | **64.014** | **Total d'ingressos d'explotació** | **101.895** | **97.078** |
| **Beneficis d'explotació** | **35.485** | **33.064** | | | |
| | | | Ingressos d'altres valors negociables | | |
| Despeses financeres i assimilades | 2.632 | 2.995 | i de crèdits de l'actiu immobilitzat | 277 | 253 |
| | | | Altres interessos i ingressos assimilats | 468 | 319 |
| **Total de despeses financeres** | **2.632** | **2.995** | **Total d'ingressos financers** | **745** | **572** |
| **Resultats financers positius** | **0** | **0** | **Resultats financers negatius** | **1.887** | **2.423** |
| **Beneficis de les activitats ordinàries** | **33.598** | **30.641** | | | |
| Variació de les provisions d'immobilitzat material, immaterial i financer | 132 | 335 | Beneficis per alienació d'immobilitzat, material, immaterial i financer | 2 | 5 |
| Pèrdues procedents de l'immobilitzat | 875 | 533 | Subvencions de capital transferides al resultat | 1.548 | 1.526 |
| Despeses extraordinàries | 4.419 | 1.146 | Ingressos extraordinaris | 1.634 | 2.412 |
| Despeses i pèrdues d'altres exercicis | 318 | 385 | Ingressos i beneficis d'altres exercicis | 317 | 296 |
| **Total de despeses extraordinàries** | **5.744** | **2.399** | **Total d'ingressos extraordinaris** | **3.501** | **4.239** |
| **Resultats extraordinaris positius** | **0** | **1.840** | **Resultats extraordinaris negatius** | **2.243** | **0** |
| **Beneficis de les operacions** | **31.355** | **32.481** | | | |
| Fons de Contribució aportat | 8.670 | 7.947 | Fons de Contribució rebut | 3.705 | 3.389 |
| Impost sobre societats | -556 | 0 | | | |
| **Resultat del període (beneficis)** | **26.946** | **27.923** | | | |

(Pendent de l'informe d'auditoria)

## Quadre de finançament (milers d'euros)

| Aplicacions de fons | 2003 | 2002 |
|---|---|---|
| **Adquisicions d'immobilitzat** | **132.953** | **72.471** |
| Immobilitzacions immaterials | 4.066 | 2.731 |
| Immobilitzacions materials | 128.746 | 68.477 |
| Immobilitzacions financeres | 141 | 1.263 |
| **Fons de Contribució aportat** | **8.670** | **7.947** |
| **Cancel·lació o traspàs a c/t de deutes a l/t** | **24.013** | **32.414** |
| Deutes amb entitats de crèdit | 22.404 | 12.404 |
| De proveïdors d'immobilitzat i d'altres | 1.609 | 20.010 |
| **Provisions per a riscos i despeses** | **1.152** | **2.371** |
| **Crèdits comercials a llarg termini** | **825** | **1.565** |
| **Total aplicacions** | **167.613** | **116.768** |
| **Excés d'orígens sobre aplicacions** | | |

| Orígens de fons | 2003 | 2002 |
|---|---|---|
| **Recursos procedents de les operacions** | **53.807** | **49.549** |
| Resultat del període sense Fons de Contribució | 31.911 | 32.481 |
| Dotació a l'amortització de l'immobilitzat | 21.845 | 21.411 |
| Dotació a les provisions de l'immobilitzat | 375 | 426 |
| Amortització de despeses a distribuir | 442 | 456 |
| Dotació a les provisions per a riscos i despeses | 2.860 | 623 |
| Pèrdues procedents de l'immobilitzat | 875 | 533 |
| Excés de provisions de l'immobilitzat | -243 | -91 |
| Excés de provisions per a riscos i despeses | -39 | -2.851 |
| Beneficis procedents de l'immobilitzat | -2 | -5 |
| Subvencions de capital traspassades a resultats | -1.548 | -1.526 |
| Ingressos traspassats al resultat per concessions revertides | -1.201 | -802 |
| Altres ingressos a distribuir | -1.357 | -1.106 |
| D'altres | -111 | 0 |
| **Ingressos a distribuir meritats** | **52.243** | **10.354** |
| Subvencions de capital | 36.776 | 7.316 |
| Altres ingressos a distribuir | 15.467 | 3.038 |
| **Fons de Contribució rebut** | **3.705** | **3.389** |
| **Deutes a llarg termini** | **50.000** | **33.222** |
| Amb entitats de crèdit | 50.000 | 20.000 |
| D'empreses del grup | 0 | 13.222 |
| **Alienació d'immobilitzat** | **7** | **66** |
| **Altres orígens** | **2.482** | **13.976** |
| Cancel·lació o traspàs a c/t d'immobilitzat financer | 2.482 | 619 |
| Cancel·lació o traspàs a c/t de crèdits comercials | 0 | 13.357 |
| **Total orígens** | **162.244** | **110.556** |
| **Excés d'aplicacions sobre orígens** | **5.369** | **6.212** |

(Pendent de l'informe d'auditoria)

| Variació del capital circulant | 2003 Augments | 2003 Disminucions | 2002 Augments | 2002 Disminucions |
|---|---|---|---|---|
| Existències | - | 1 | 17 | - |
| Deutors | - | 8.357 | 2.194 | - |
| Creditors | 23.596 | - | - | 26.698 |
| Inversions financeres temporals | - | 19.484 | 16.870 | - |
| Tresoreria | - | 1.084 | 960 | - |
| Ajustaments per periodificació | - | 39 | 445 | - |
| **Total** | **23.596** | **28.965** | **20.486** | **26.698** |
| **Variació del capital circulant** | **-** | **5.369** | **-** | **6.212** |

(Pendent de l'informe d'auditoria)

Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong
Istambul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla
Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietman
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
València
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lanka
Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon

# 4

# Segon Pla Estratègic del Port de Barcelona (2003-2015)

## L'estratègia en el *hinterland*

Síntesi

El Segon Pla Estratègic del Port de Barcelona va ser aprovat pel Consell Rector del Pla Estratègic i del Pla de Qualitat el 23 de setembre del 2003, i ratificat pel Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona en la sessió de 29 d'octubre de 2003.

L'esmentat Consell Rector està format per representants de les institucions i empreses del sector públic i privat, relacionades amb el negoci portuari. Aquest és, per tant, un document de consens de la Comunitat Portuària, tant pel procediment seguit en la seva aprovació, com en la seva elaboració, en què han participat destacats membres representants d'allò que s'anomenaria el nucli central del negoci portuari; és a dir, consignataris de vaixells, empreses estibadores, agents de duanes i transitaris.

El Segon Pla Estratègic té dos destinataris:

- La Comunitat Logística Portuària (CLP) perquè és l'encarregada de la seva execució a través dels Grups de Treball (GT) que ja es van crear per al primer Pla i que seran els encarregats de definir els projectes i les accions en relació amb les línies d'actuació estratègica establertes.
- Les administracions i institucions econòmiques i socials, perquè coneguin les propostes de futur i els principals reptes que ha d'afrontar el Port de Barcelona i ho tinguin en compte en les iniciatives i els plans d'actuació.

El Segon Pla Estratègic complementa i actualitza el primer Pla. Una vegada resolta i en marxa l'ampliació del Port de Barcelona, aquest segon Pla centra el contingut en el *hinterland* del Port perquè és en aquest mercat on es dirimeix la competitivitat futura del Port de Barcelona i, per tant, cap a on s'han de concentrar tots els esforços.

En el cantó dels molls ja s'evidencia una clara tendència cap a la igualtat de servei entre els ports en competència més directa. És, per tant, en el cantó terra, en el *hinterland*, on hi ha un camp més ampli per a la diferenciació entre les ofertes portuàries.

D'altra banda, la necessitat de ser competitius en el *hinterland* és crucial per ampliar el mercat perquè les línies marítimes, amb portacontenidors cada vegada amb més capacitat, requereixen accedir a un *hinterland* més llunyà que l'actual per rendibilitzar l'escala.

El document, que descriu els problemes, les propostes de solució i les accions a desenvolupar per mantenir i augmentar la competitivitat del Port, està estructurat en sis apartats.

El primer fa referència a quina és la missió del Port de Barcelona, la seva raó de ser. Seguidament, es fa una anàlisi de la situació de partida, que descriu la realitat de l'entorn i els límits i les oportunitats presents del Port en aquest entorn. El tercer apartat, "l'escenari estratègic", analitza les tendències que s'apunten en el negoci portuari i les implicacions per al Port de Barcelona. L'apartat quart, "la xarxa del Port en el *hinterland*" és la resposta del Port de Barcelona a les exigències actuals i futures del seu entorn. En el següent apartat "el desenvolupament de la xarxa, factor clau d'èxit" es detalla en què es basa aquesta estratègia de xarxa i quins són els requisits per portar-la a terme. El darrer apartat, "el desenvolupament del segon pla estratègic", recull les línies d'actuació que han d'orientar els projectes i les actuacions que es portin a terme. Finalment, el document planteja dues condicions que són ineludibles perquè l'èxit de l'estratègia definida pel Port sigui possible. Com a primera condició, evitar la congestió del trànsit viari d'entrada i sortida al port i, com a segona condició, garantir l'accessibilitat ferroviària als mercats europeus.

**La missió del Port de Barcelona: quina es la nostra raó de ser?**

La missió del Port, que va ser definida al Primer Pla i és vàlida per a aquest Segon Pla és: "Contribuir a la competitivitat dels clients del Port mitjançant la prestació de serveis eficients que responguin a les seves necessitats de transport marítim, distribució terrestre i serveis logístics."

Aquesta missió demana impulsar el transport porta a porta i els serveis logístics en les operacions de comerç internacional.

**Estructuració del Pla Estratègic**

| 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|
| Quina és la nostra raó de ser? **La nostra missió** | On som? **La situació de partida** | Quins són els reptes? **L'escenari estratègic** |

**4**

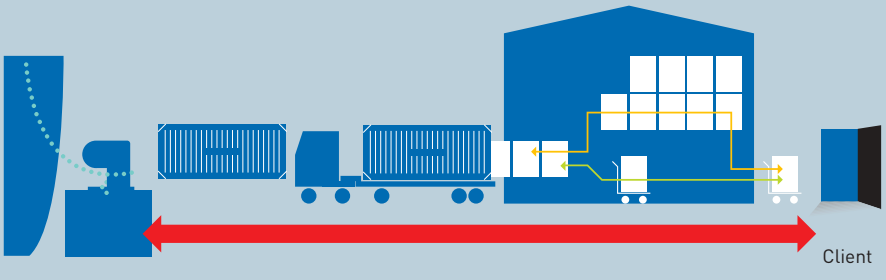
Què volem?

**L'objectiu estratègic**

**La xarxa del Port en el *hinterland***

| 5 | 6 |
|---|---|
| Què cal fer? **Desenvolupar la xarxa** | Com s'ha de fer? **Línies d'actuació estratègica** |

**Completar el transport amb prestacions logístiques**



**Situació de partida el 2003: on som?**

**Un mercat molt més competitiu per als ports**

El Segon Pla confirma, tal com ja es va avançar al primer Pla, que els ports del sud d'Europa estan immersos en un mercat molt més competitiu. Les causes s'han de buscar entre un conjunt de factors relacionats entre ells.

D'una banda, la globalització dels mercats i l'ampliació europea ofereixen una clara oportunitat per impulsar l'entrada i sortida de les mercaderies a Europa des del sud, davant la necessitat de reduir la congestió al centre i nord d'Europa.

Així mateix, l'accentuació de la concentració de navilieres i la reestructuració de les línies davant la necessitat d'una major eficiència en l'explotació de les rutes est-oest tendirà a donar avantatges a l'arc sud, enfront del mar del Nord, dins els esquemes marítims mundials.

Tot això, està portant al desplegament d'estratègies portuàries per ser un port de primer nivell al Mediterrani, en un entorn en què els operadors portuaris esdevenen "multiports" i tendeixen a diversificar més el seus interessos en altres ports, i on l'augment de la subcontractació logística atorga als clients més capacitat de decisió sobre els encaminaments i la negociació de preus.

**El Port manté la seva aspiració estratègica d'esdevenir el principal *hub* logístic euromediterrani, malgrat l'increment de la competència portuària i les millores necessàries en les connexions amb el *hinterland***

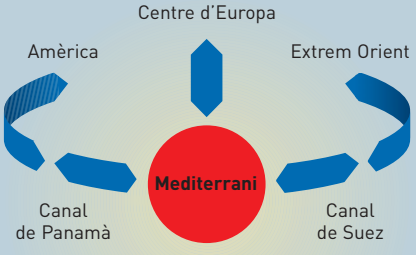
La posició actual del Port es caracteritza principalment, per una banda, pels avenços que s'han produït arran del primer Pla Estratègic, amb la posada en marxa d'actuacions conjuntes de la Comunitat Logística Portuària. És el cas de l'ampliació del Pla de Qualitat i l'impuls a la reenginyeria de processos i de la plataforma de comerç electrònic PortIC.

I, per una altra banda, per l'inici de les obres d'ampliació portuària i la planificació de les infraestructures terrestres.

Aquests fets justifiquen la continuïtat de l'objectiu estratègic del Port. Cal destacar, a més, la bona posició del Port en els corredors de tràfic europeus, el fet que Barcelona sigui el primer centre logístic peninsular, i que Catalunya impulsi decididament la seva vocació logística, on el Port ha de tenir un paper fonamental.

Tanmateix, hi ha mancances que afecten els transports de connexió amb el *hinterland*: el transport per carretera, el ferrocarril i el transport marítim de curta distància, i que dificulten el creixement i l'aprofitament de tot el potencial del mercat peninsular i sud-europeu per part del Port de Barcelona. També, cal garantir les futures condicions d'accessibilitat terrestre al port ampliat perquè la congestió no sigui un fre a l'increment de tràfic.

**Creixent importància marítima del Mediterrani**




**Bona posició en els corredors de tràfic**

**L'escenari estratègic: quins són els reptes?**

El mercat en el *hinterland* (i en el *foreland*) presenta tres exigències bàsiques per al Port:

- **Garantir la presència contínua del Port a prop dels clients:** per conèixer a fons el mercat i les seves necessitats i, així, impulsar serveis pròxims que facilitin les operacions d'importadors, exportadors i altres operadors.
- **Diferenciar-se en servei:** aprofitant les oportunitats de millora de la coordinació entre els serveis que es donen en el transport marítim i oferir nous serveis més complets, porta a porta i amb nous estàndards de qualitat que abastin el conjunt de la prestació.
- **Perllongar el servei marítim i terrestre afegint serveis logístics a les càrregues.**

En l'àmbit intern, cal que les obres d'ampliació del port i les noves infraestructures viàries i ferroviàries previstes al Pla Director Ferroviari i al Pla d'Accessos Viaris atorguin al Port les infraestructures internes i de connexió requerides per a l'objectiu estratègic.

**Ampliació del Port de Barcelona**

Noves superfícies terrestres

Nou curs del riu Llobregat

Les obres d'ampliació del Port de Barcelona estan cofinançades pel Fons de Cohesió de la Unió Europea

**Futures i actuals connexions ferroviàries**

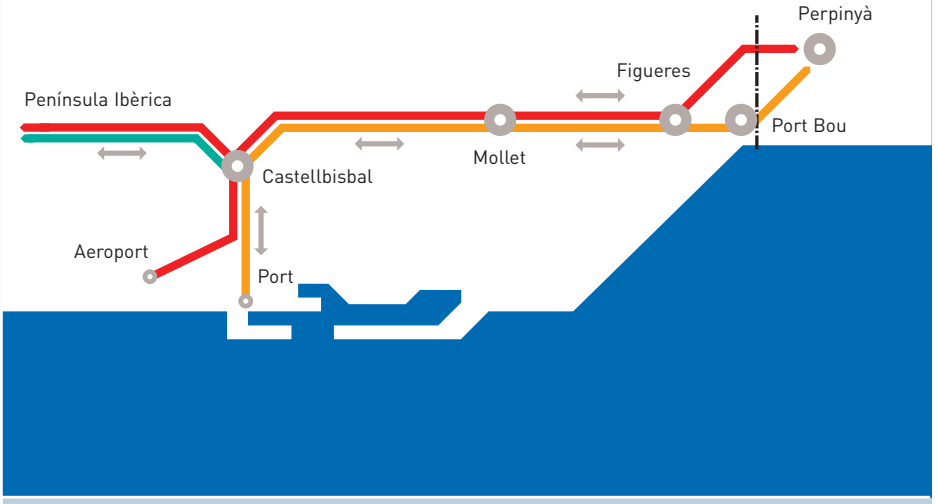
Actuals connexions ferroviàries d'amplada ibèrica

Futures connexions ferroviàries d'amplada mixta

Terminals de càrrega/descàrrega

Terminals de recepció/expedició

## Connexions del Port amb la xarxa ferroviària




## Accessos viaris al Port

### La xarxa del Port en el *hinterland*: què volem?

L'objecte del Segon Pla Estratègic és definir l'estratègia que el Port de Barcelona desenvoluparà en el *hinterland* per ampliar i consolidar la influència en aquest mercat. Aquesta estratègia es basa en la creació d'una xarxa de serveis en el *hinterland* i és la resposta del Port per afrontar les exigències del mercat i avançar cap a l'objectiu estratègic d'esdevenir el primer *hub* logístic euromediterrani.

La xarxa de serveis del Port en el *hinterland* està orientada a satisfer la necessitat creixent que tenen importadors i exportadors d'optimitzar la seva logística internacional marítima. En el camp de les operacions portuàries els serveis que ofereixen els ports en competència més directa són similars. És a terra, on el transport marítim internacional ofereix un camp molt ampli per coordinar i organitzar els serveis i desenvolupar estratègies de diferenciació de serveis que responguin als requeriments dels clients.

D'altra banda, acomplir els objectius logístics dels importadors i exportadors és una condició per atreure càrrega i mantenir les línies marítimes –que van allà on hi ha càrrega– i per servir millor els usuaris operadors, tant interns com externs al Port.

Les aportacions principals del Port de Barcelona com a xarxa logística es resumeixen al quadre següent:

| Objectius importadors/exportadors | Àrees de millora de la logística internacional | Principals aportacions del Port en xarxa a l'optimització de la logística internacional |
|---|---|---|
| Incrementar la rendibilitat: màxima diferència entre ingressos i costos logístics | Millora del servei: terminis, seguretat, càrrega, altres serveis | • Disminució de terminis del pas portuari<br>• Serveis de transport garantits port-porta o porta-porta<br>• Estàndards i garanties de seguretat de les càrregues a tota la xarxa |
| Disminuir la inversió: minimitzar el capital circulant i fix en logística | Reducció de costos logístics: transport, estoc, manipulació... | • Disminució dels costos de transport terrestre (corredors internacionals, serveis locals coordinats)<br>• Serveis de logística internacional compartits (tmZ, tmT) i privats |
| | Reducció d'estocs | • Magatzems duaners al Port i distribuïts a la xarxa<br>• Fiabilitat dels serveis integrats |
| | Reducció del cicle comanda-cobrament | • Serveis complets garantits<br>• Plataforma d'informació i intercanvi documental per ajudar la planificació, l'execució i el seguiment dels serveis i facilitar els pagaments |
| | Reducció dels actius físics: magatzems, mitjans materials i humans | • Instal·lacions distribuïdes (magatzems, *depots*, etc.) per facilitar la subcontractació de la logística internacional |

A més, aquest enfocament cap el *hinterland*, en tant que potencia els serveis porta a porta, es projecta cap el *foreland*, on l'estratègia de xarxa també s'aplica. El segon Pla centra els esforços en el *hinterland* perquè, com que és el mercat més proper, facilita identificar i arribar als importadors i exportadors, i les iniciatives de servei poden tenir més incidència.

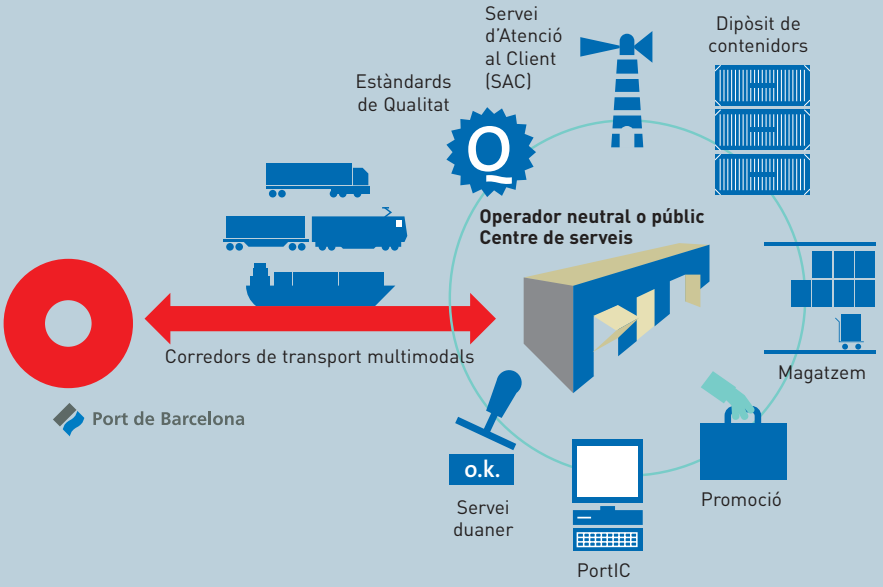
**Dintre de *hinterland* es posa èmfasi en uns tràfics i mercats prioritaris.**

Els tràfics són: els contenidors complets (especialment el trànsit marítim i terrestre), els contenidors en grupatge, els vehicles nous i el *short sea shipping*.

Els mercats prioritaris són: el mercat terrestre més immediat, que comprèn la meitat nord peninsular i el sud de França. Un ferrocarril competitiu permetrà servir millor les destinacions peninsulars més allunyades i sobretot el sud i centre d'Europa. Per la seva banda, el mercat marítim prioritari abraça el sud d'Europa occidental, i oriental i el nord d'Àfrica.

***Hinterland* terrestre prioritari**

## Elements de la xarxa




## *Hinterland* marítim prioritari

## El desenvolupament de la xarxa de serveis del Port: què cal fer?

**Definició**
La xarxa del Port en el *hinterland* és el conjunt de serveis relacionats amb el Port, distribuïts pel territori i gestionats descentralitzadament pels operadors, però amb la màxima coordinació, eficiència i visibilitat per als clients.

**Components**
Aquesta xarxa està constituïda per:

- **Les infraestructures i instal·lacions:** el mateix Port i la resta de centres de serveis distribuïts pel territori. També les infraestructures de carretera i ferrocarril per les quals circulen les mercaderies.
- **Els serveis de transport i logístics:** amb prestacions complementàries com estàndards de qualitat i garanties, i serveis de documentació i informació.
- **La promoció i gestió de la xarxa**, duta a terme per les institucions i la Comunitat Logística Portuària, **i la comercialització**, per part dels operadors.

**Requisits per desenvolupar la xarxa en el *hinterland* i línies d'actuació estratègica**
Desenvolupar una xarxa logística portuària pròpia que permeti accedir i ampliar el *hinterland* demana canvis qualitatius en el Port actual i el seu entorn. Els més importants són:

- **Continuar millorant el pas de les mercaderies pel Port:** en particular els processos duaners, els de la resta de serveis d'inspecció i, en general, aquells que involucren altres organismes administratius. Inclou impulsar nous projectes que evitin la congestió en els accessos viaris.
- **Promoure un canvi substancial en el transport terrestre portuari:** tant ferroviari com per carretera.
- **Impulsar accions d'implantació i de comercialització més vigoroses en el *hinterland*** per part de les empreses portuàries.

• **Reconsiderar globalment el transport marítim de curta distància** i atendre els aspectes d'infraestructura, els procediments operatius i els aspectes comercials.
• **Generalitzar els avantatges operatius del Port a la xarxa:** es tracta d'estendre als elements de la xarxa els estàndards de qualitat i garanties, així com les facilitats d'intercanvi documental, d'informació i comunicació.
• **Transformar les millores operatives i el major coneixement col·lectiu del mercat en noves ofertes més completes i adaptades als clients.**

**Desenvolupament del Segon Pla Estratègic: com s'ha de fer?**

Per desenvolupar la xarxa de serveis al *hinterland* el Segon Pla Estratègic defineix set línies d'actuació estratègica que orienten els projectes i les actuacions prioritàries.

**1. Accessibilitat terrestre del Port**
S'ha de garantir que el creixement dels mercats del port ampliat no es vegi frenat per problemes de congestió del trànsit d'accés o de sortida de l'àrea de la Regió Metropolitana, oberta a tots els operadors i coordinada amb les estacions i terminals més properes.
• Accés ferroviari directe al port amb doble via i d'amplada mixta, que elimini els actuals colls d'ampolla.
• Bona accessibilitat ferroviària en amplada europea al continent.
• Uns grans corredors peninsulars (Zaragoza, Madrid, Lisboa i Galícia) i europeus (Toulouse, Bordeaux, i Lyon), amb serveis directes regulars i freqüents.
• Atreure operadors ferroviaris i intermodals amb interès per oferir serveis regulars amb el Port de Barcelona.
• Una estratègia de pressió conjunta en forma de *lobby* amb altres entitats i institucions davant la Unió Europea i el Govern espanyol per resoldre els problemes de capacitat existents en el corredor de tràfic mediterrani.

• **Estendre la formació i la pedagogia del Port de Barcelona a tota la xarxa.** També crear una imatge del "port en xarxa" que potenciï els esforços en tots els dominis i àmbits d'actuació.

La competitivitat del Port ha de basar-se, en bona part, en l'ampliació i la diferenciació de servei. Tanmateix, **la reducció de preus és una exigència permanent i indefugible de tot el sector logístic**, i sense la qual serà impossible ampliar el mercat. Per tant, les millores tant d'organització com d'eficiència dels serveis per reduir costos són una condició necessària per a l'èxit de l'estratègia del Port de Barcelona.

**2. Competitivitat del transport ferroviari**
Cal disposar d'un transport ferroviari viable i competitiu com a mitjà d'accés als mercats peninsular i europeu. El model ferroviari que el Port necessita es basa en:
• Una xarxa ferroviària interna de Barcelona. La solució passa entre altres actuacions per:
  • L'execució del Pla Director Ferroviari, del Pla Viari i de l'ampliació del port.
  • Promoure solucions globals coordinades per fer front a les condicions de mobilitat futura a la zona del delta del Llobregat.
  • Estudiar i aplicar mesures específiques al Port que ajudin a descongestionar el tràfic.
  • Executar amb urgència les infraestructures viàries previstes.

**3. Competitivitat del transport per carretera**
És essencial per a l'ampliació dels mercats, en especial els de curta i mitjana distància, i haurà de fer front al repte de la modernització necessària per adaptar la competitivitat a les necessitats del mercat obert. Això implica:
• Que el sector de transport de contenidors per carretera ha de donar accés a l'entrada d'altres operadors del transport de contenidors per carretera.
• Més eficiència en l'organització dels serveis per reduir-ne els preus. Això passa per: la coordinació entre gestors del transport i transportistes; una dimensió empresarial adequada a les exigències del mercat; la modernització i obertura al mercat del sector; trobar fórmules de col·laboració entre les empreses del sector i, tenir criteris de gestió intermodal dels corredors de transport.
• La disponibilitat de mitjans en els mercats interiors, ja sigui l'ús compartit de centres de transport, terminals intermodals... que afavoreixin la reorganització del transport amb el Port.

**4. Transport marítim de curta distància**
Necessita canvis importants per esdevenir un mode alternatiu a la carretera en l'accés al sud d'Europa i al *hinterland* del Mediterrani. Cal desenvolupar un pla que tingui en compte els aspectes portuaris que més incideixen en aquest transport, per tal de:
• Disposar de les infraestructures necessàries d'acollida i trànsit per a aquest tipus de transport, tant per als vaixells com per als camions.
• Unificar i coordinar els serveis als vaixells i a les unitats de transport pel que fa a les operacions portuàries i als procediments.
• Determinar les condicions de promoció i comercialització de l'oferta dels operadors.

**5. Serveis complets porta a porta**
Per diferenciar la seva oferta de serveis, el Port ha de desenvolupar serveis porta a porta. Per això és necessari fomentar la col·laboració entre operadors per disposar de facilitats compartides (dipòsits, terminals marítimes...); i crear noves ofertes porta a porta amb serveis més globals, imatge de marca i garanties que diferenciïn l'oferta del Port.

**6. Comercialització dels serveis i promoció del Port.**
La presència permanent de la informació i d'una oferta de serveis (portuaris, marítims i logístics) en el *hinterland* és la condició per desenvolupar ofertes de serveis adaptades a les demandes dels carregadors.
Per una banda, els operadors han d'impulsar la comercialització dels serveis, tant els propis de cada empresa, com els serveis més complets, en cooperació entre ells.
Per una altra, la Comunitat Logística Portuària ha de dur a terme les tasques de promoció per facilitar la comercialització dels serveis. Això implica:

- Garantir la presència i la promoció permanent del Port per detectar oportunitats de negoci, informar els clients de l'oferta i els avantatges del Port, i fomentar i facilitar la creació de nous serveis per part dels operadors, cercant la cooperació entre ells.
- Aprofundir i ampliar el coneixement dels mercats: les necessitats logístiques d'importadors i exportadors.

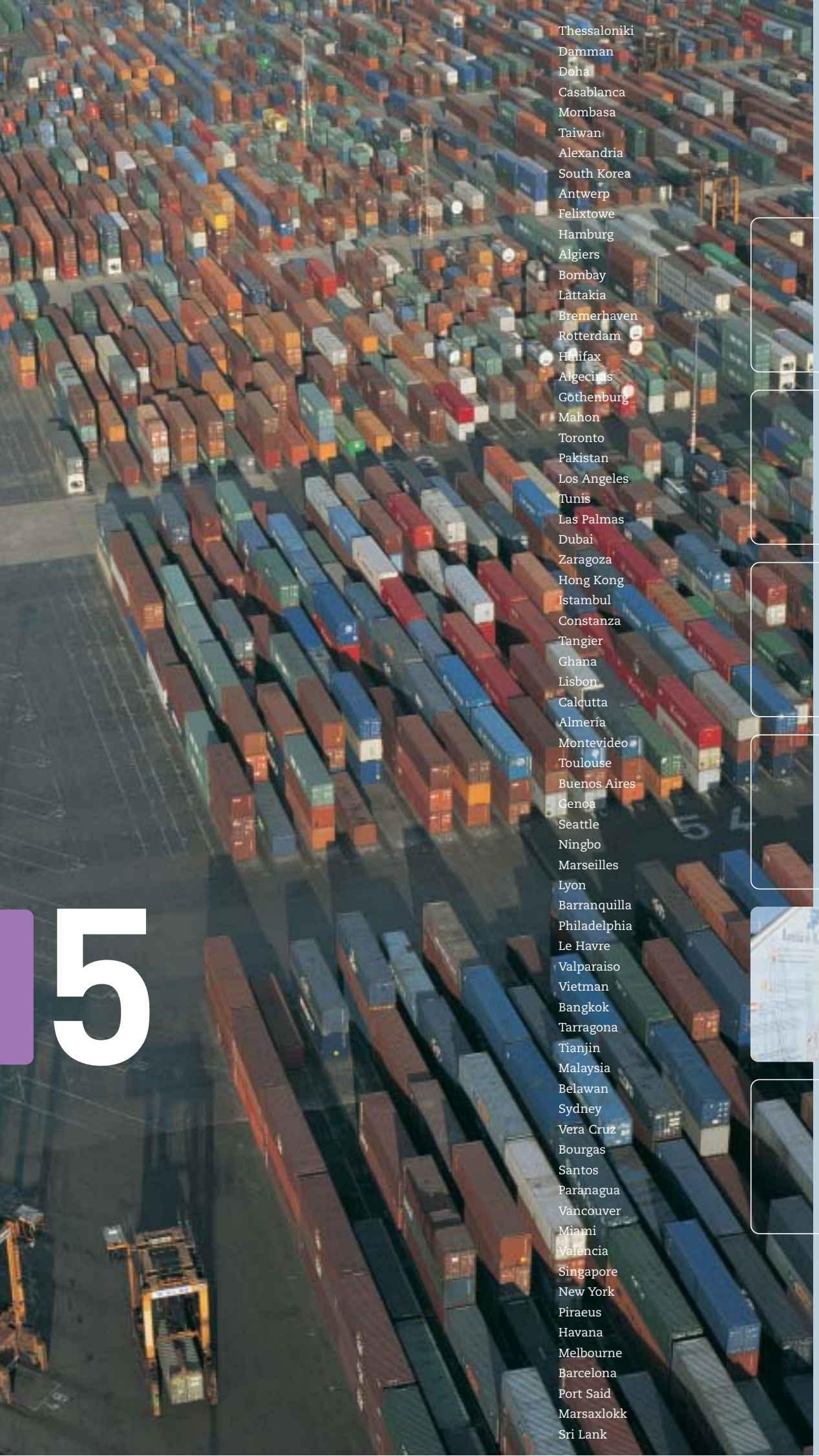
**7. Organització i seguiment dels serveis**
S'ha de permetre als usuaris de la xarxa l'organització i el seguiment de les càrregues sense limitacions geogràfiques. Això comporta:

- Desenvolupar la plataforma PortIC perquè sigui l'eina de tota la Comunitat Logística Portuària.
- Estendre les facilitats d'informació i de comunicació a tots els operadors de la xarxa logística del Port.
- Oferir serveis d'informació i comunicació als carregadors.

Finalment, el Segon Pla Estratègic presenta dues condicions ineludibles per a l'èxit de l'estratègia anteriorment descrita.

En primer lloc, **evitar la congestió del trànsit viari d'entrada i de sortida del Port**. Evitar que el desenvolupament del port ampliat quedi frenat per la congestió al delta del Llobregat és una tasca que requereix l'actuació coordinada de totes les institucions i els estaments, ja des d'ara perquè, entre d'altres coses, s'executin a curt termini les infraestructures viàries previstes.

I, en segon lloc, **garantir l'accessibilitat ferroviària als mercats europeus**. Tant el Port de Barcelona com el corredor mediterrani de comerç d'Espanya amb Europa necessiten, a curt termini, disposar de les infraestructures que garanteixin una bona accessibilitat ferroviària en amplada europea al continent.

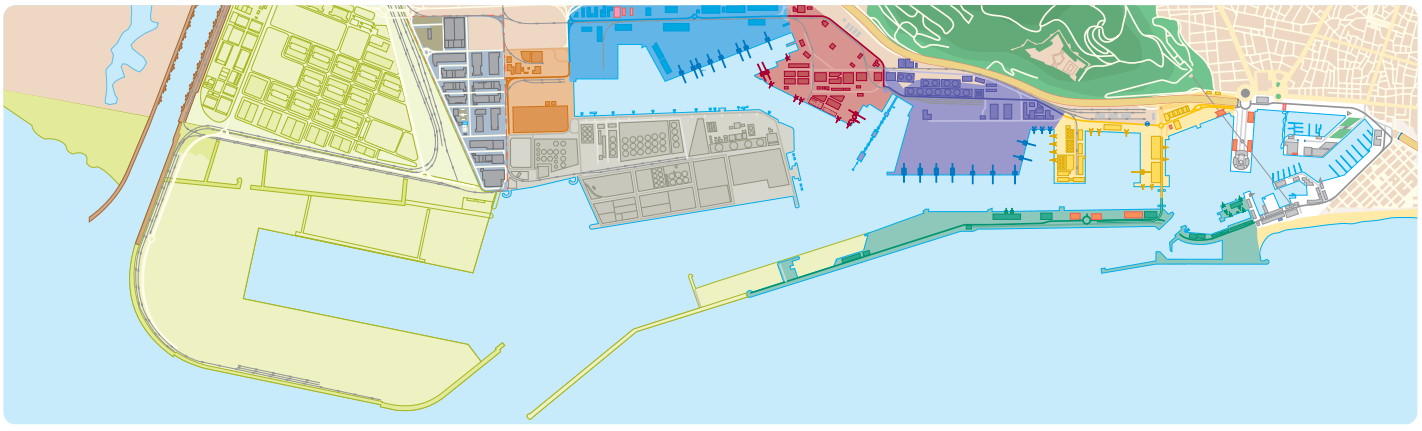


Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon
Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong
Istambul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla
Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietman
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
Valencia
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lank

# 5

# Guia del Port de Barcelona

## A | Dades tècniques



**Situació:**
Latitud: 41° 20' N
Longitud: 2° 10' E
**Marees:**
No n'hi ha
**Entrada:**
**Bocana Sud**
Orientació: 191°
Amplada: 370 m
Calat: 16 m

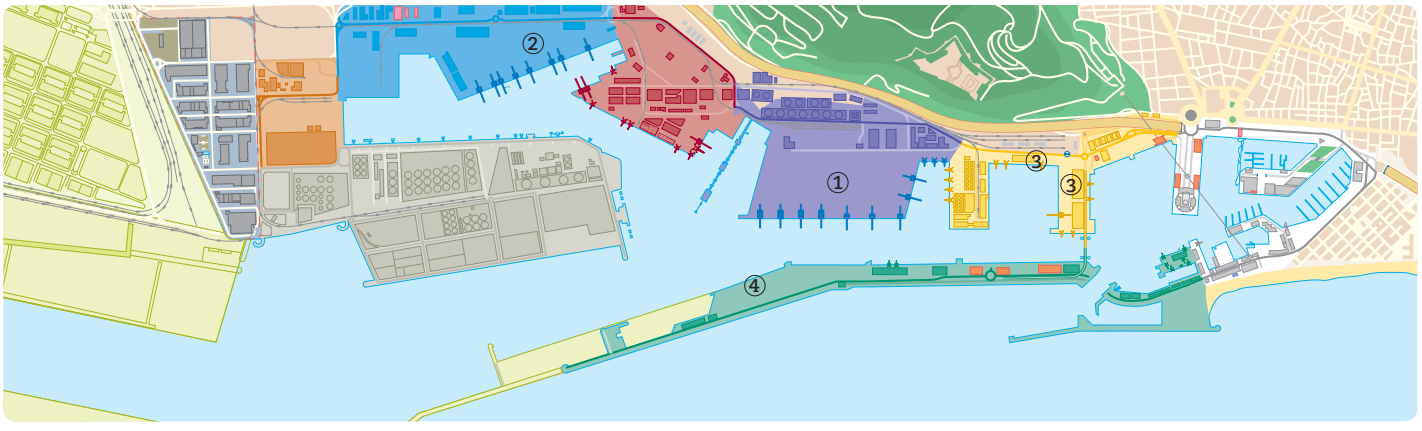
**Bocana Nord**
Orientació: 205°
Amplada: 145 m
Calat: 11,5 m
**Superfície terrestre:**
828,9 ha
**Molls i atracadors:**
20 km
**Rampes ro-ro:**
31

**Calats:**
fins a 16 m
**Remolcadors:**
9 (1.213 kW / 2.943 kW)
**Emmagatzematge:**
Cobert: 134.404 m²
Descobert: 2.913.524 m²
**Grues de moll:**
45 (20 de contenidors)

**Dic Sec:**
Eslora: 215 m
Mànega: 35 m
Capacitat: fins a 50.000 t de pes mort
**Dic Flotant:**
Eslora: 120 m
Mànega: 19 m
Capacitat d'elevació: fins a 4.500 t

## B | Terminals especialitzades

### B.1 | Terminals de contenidors i multipropòsit



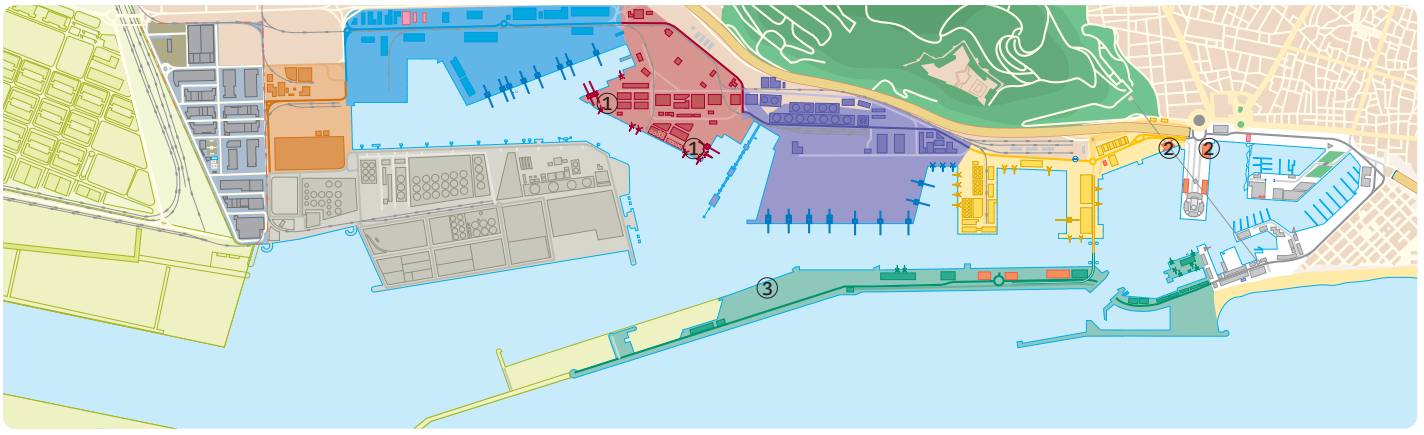

**1**
**TCB, SL**
Tel.: 93 441 00 66
Fax: 93 441 04 18
www.tcbcn.com
tcb@tcbcn.com
**Situació:**
Moll 24 Sud
**Característiques:**
Superfície: 46 ha
Línia d'atracada: 1.362 m
Calat: fins a 16 m
Grues: 9 (5 Post-panamax)
*Straddle-carriers*: 40
Terminal ferroviària (5 ha)
Duana Marítima i PIF integrats a la terminal
Connexions frigorífiques: 256
*Container freight station*: 13.800 m²
Magatzems coberts: 14.400 m²

**2**
**Terminal Catalunya, SA**
Tel.: 93 441 00 66
Fax: 93 441 04 18
www.grupmestre.es
jmestre@tercat.es
**Situació:**
Molls 29 Príncep d'Espanya i dàrsena Sud
**Característiques:**
Superfície: 35,1 ha
Línia d'atracada: 1.653 m
Calat: 8,70/14 m
Rampes ro-ro: 1
Grues: 8 (7 Post-panamax)
*RIG* (o *RTG*): 8; *reach stacker*: 21; tractores: 24
*Container freight station*: 3.607 m²
Magatzems coberts: 26.145 m²

**3**
**Terminal Port-Nou, SA**
Tel.: 93 227 38 00
Fax: 93 441 21 05
**Situació:**
Molls 20 Ponent i 21 Costa
**Característiques:**
Superfície: 6,56 ha
Línia d'atracada: 860 m
Calat: fins a 12 m
Rampes ro-ro: 5
Magatzems coberts: 19.000 m²
Grues: 10 (1 portacontenidors, 9 pòrtic)
*RTG*: 2; *reach stacker*: 5; tractores: 4

**4**
**Unió Terminals Estibadors Llevant, SL**
Tel.: 93 441 00 66
Fax: 93 441 04 18
**Situació:**
Moll 01 Adossat
**Característiques:**
Superfície: 9,77 ha
Línia d'atracada: 650 m
Calat: fins a 12 m
Rampes ro-ro: 1

## B.2 | Terminals de cabotatge



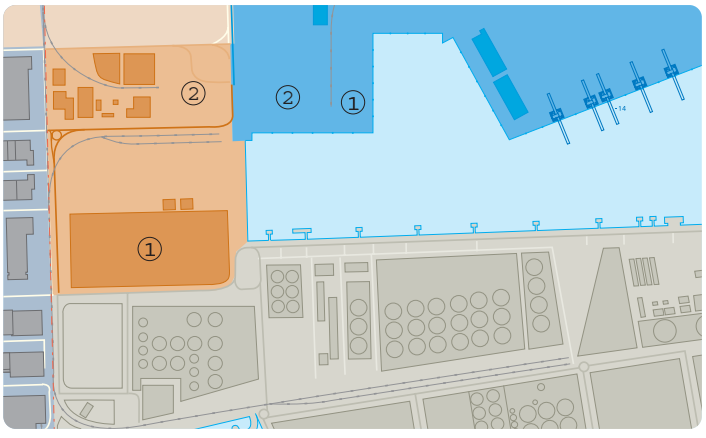

**1**
**Estibadora de Ponent, SA**
Tel.: 93 223 88 00
Fax: 93 223 88 53
jgomez@ral.es

**2**
**Cía. Trasmediterránea, SA**
Tel.: 93 295 91 00
Fax: 93 295 91 65
www.trasmediterranea.es

**3**
**Transportes Marítimos Alcudia**
Tel.: 93 223 08 22
Fax: 93 223 37 08
alcudiabcn@abaforum.es

**Situació:**
Molls 01 Adossat, 18 Barcelona, 19 Sant Bertran, 26 Álvarez de la Campa, i 27 Lepant
**Característiques:**
Superfície: 15,1 ha
Línia d'atracada: 1.860 m
Calat: fins a 16 m

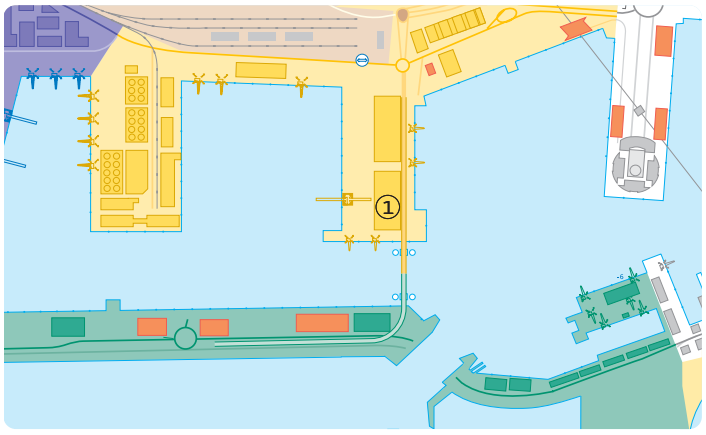
## B.3 | Terminals d'automòbils




**1**
**Autoterminal, SA**
Tel.: 93 223 48 33
Fax: 93 223 42 68
correogeneral@autoterminal.es
**Situació:**
Molls 30 dàrsena Sud i 31 dàrsena Interior
**Característiques:**
Superfície: 29,2 ha d'esplanada i 25,4 ha d'aparcament vertical
Línia d'atracada: 1.005 m
Calat: fins a 12 m
2 aparcaments verticals de 127.000 m² i 20.000 places.
Disposa d'un centre de personalització de vehicles i un túnel de desprotecció.

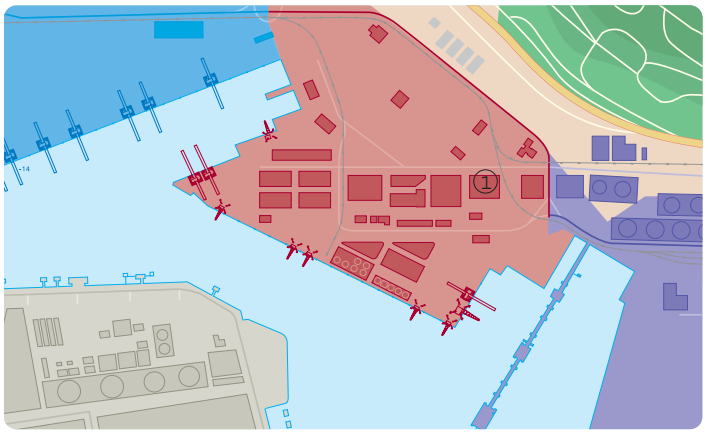
**2**
**Setram, SA**
Tel.: 93 289 57 94
Fax: 93 223 45 59
setram@setram.com
**Situació:**
Molls 30 dàrsena Sud i 31 dàrsena Interior
**Característiques:**
Superfície: 5,7 ha
Línia d'atracada: 893 m
Calat: fins a 12 m
1 aparcament vertical de 90.706,4 m²

## B.4 | Terminal de fruita



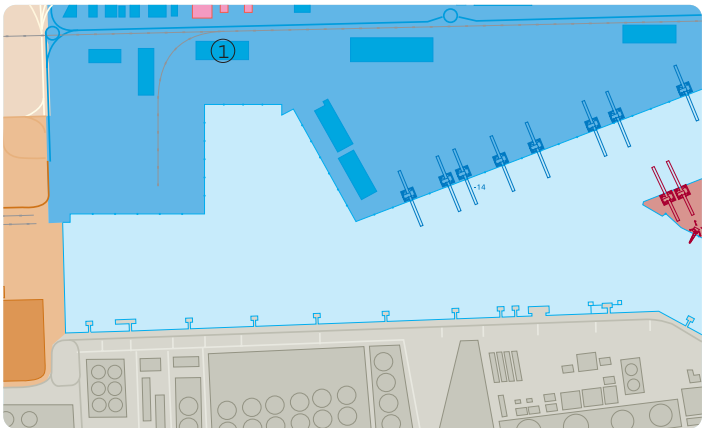

**1**
**Barcelona Fruit Terminal, SA**
Tel.: 93 227 38 17
Fax: 93 227 38 20
**Situació:**
Moll 20C Ponent
**Característiques:**
5.556 m² de magatzem frigorífic, en tres cambres de temperatura independent.
Emmagatzematge simultani de fins a 6.000 paletes
Sistema informatitzat de control per codi de barres
Plataforma de càrrega amb capacitat de fins a 150 camions diaris.

## B.5 | Terminal de cafè i cacau



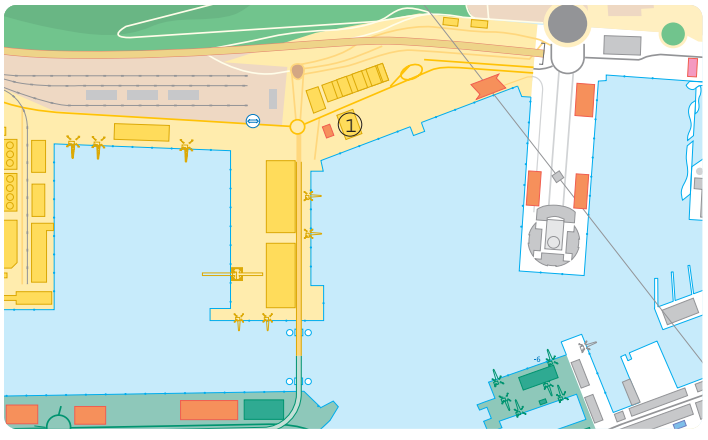

**1**
**BIT, SA**
Tel.: 93 223 33 14
Fax: 93 223 29 83
**Situació:**
Moll 26 Álvarez de la Campa
Es_Barcelona_bit@sgsgroup.com
**Característiques:**
Superfície: 11.000 m²
Capacitat: 14.000 t
En règim de zona franca.
Única terminal a la Mediterrània Occidental amb l'homologació del LIFFE (London International Financial Future and Options Exchange).

## B.6 | Terminal de metalls no fèrrics



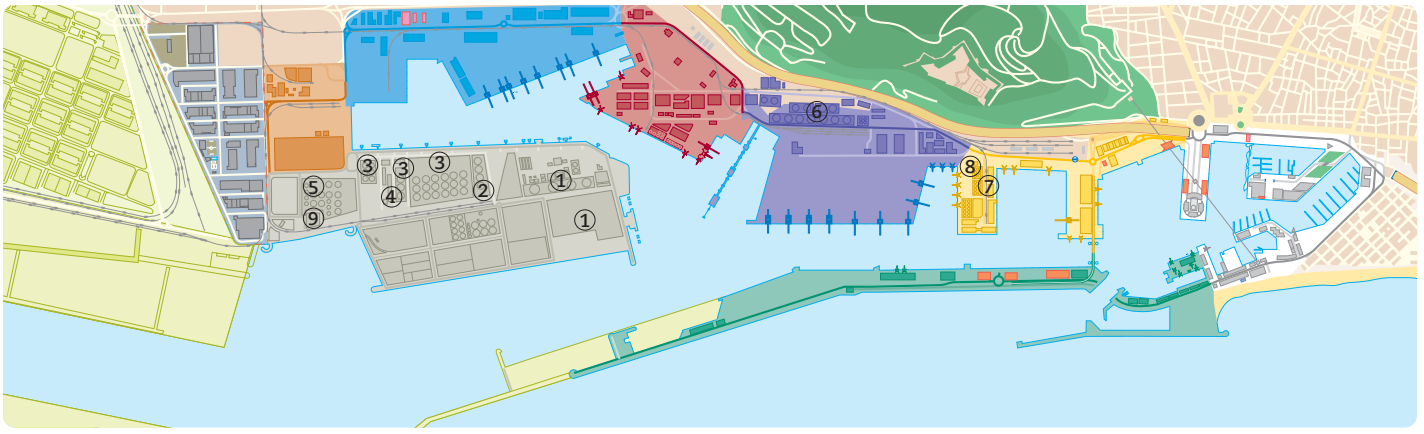

**1**
**Barcelona Metalls, SA**
Tel.: 93 223 85 60
Fax: 93 223 85 65
**Situació:**
Moll 30 dàrsena Sud
**Característiques:**
Superfície: 3.600 m²
Manipulació, emmagatzematge i distribució de metalls i els seus aliatges: alumini, coure, níquel, plom, estany i zenc.
Homologada pel London Metals Exchange (LME).

## B.7 | Magatzem frigorífic




**1**
**Interlogística del Frío, SA**
Tel.: 93 443 68 20
Fax: 93 443 68 30
**Situació:**
Moll 19 Sant Bertran
**Característiques:**
Capacitat cambres: 75.000 m³
Túnel de congelació.
Homologat per a l'emmagatzematge intracomunitari.

## B.8 | Terminals de líquids a granel




**1**
**Enagas, SA**
(gas natural)
Tel.: 93 223 50 09
Fax: 93 223 24 04
www.enagas.es

**2**
**RELISA**
(líquids oliosos)
Tel.: 93 223 40 02
Fax: 93 223 46 10
relisa@a1web.es

**3**
**TEPSA**
(químics i refinats)
Tel.: 93 289 55 40
Fax: 93 223 45 79
www.tepsa.es
tepsa@tepsa.es

**4**
**TERQUIMSA**
(químics)
Tel.: 93 223 48 80
Fax: 93 223 45 19
www.terquimsa.com

**5**
**DECAL**
(refinats)
Tel.: 93 223 87 40
Fax: 93 223 80 95
bcn@decalesp.com

**6**
**CLH, SA**
(refinats)
Tel.: 93 289 54 00
Fax: 93 223 20 59

**7**
**SADESA**
(líquids oliosos)
Tel.: 93 442 78 15
Fax: 93 442 23 39

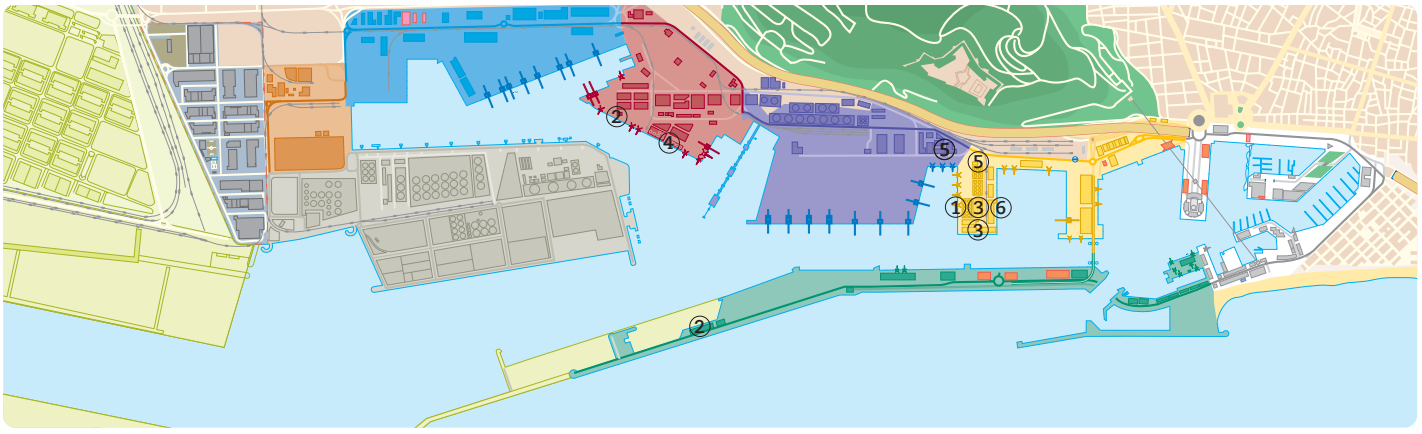
**8**
**Loiret & Haëntjens Esp., SA**
(melassa)
Tel.: 93 443 10 60
Fax: 93 442 27 77
loireth@loireth.com

**9**
**KOALAGAS, SA**
Tel.: 93 289 51 76
Fax: 93 289 51 73

**Situació:**
Molls 32 Inflamables, 19 Sant Bertran, 22 Contradic i Tram IV

**Característiques:**
Superfície: 76 ha
Línia d'atracada: 2.390 m exclusius
Calat: 12 m
Núm. dipòsits: 502 (líquids); 6 (gasos)
Tipus: acer suau, inoxidables, isotèrmics, escalfats, revestits i de qualitat alimentària.
Capacitat total: 1.308.478 m³ (líquids); 244.000 m³ (gasos)
Instal·lacions d'omplir de bidons.
Instal·lacions d'omplir de contenidors CIG.
Terminals ferroviàries pròpies.

## B.9 | Terminals de sòlids a granel



Ciment:

**1**
**Portcemen, SA**
Tel.: 93 443 05 14
Fax: 93 443 10 29
portcemen@entorno.es

**2**
**CEMEX España, S.A.**
Tel.: 977 73 70 00
**Situació:**
Molls 01B Adossat, 22C Contradic, i 26B Álvarez de la Campa
**Característiques:**
Sitges amb capacitat per a 104.800 t

Gra:

**3**
**ERGRANSA**
Tel.: 93 443 37 16
Fax: 93 443 44 39
silo@ergransa.es
**Situació:**
Moll 22B Contradic. 1 terminal
**Característiques:**
Sitges multicel·lulars amb capacitat per a 145.000 t
Rendiment pràctic de descàrrega pneumàtica: 900 t/h

Fava de soja:

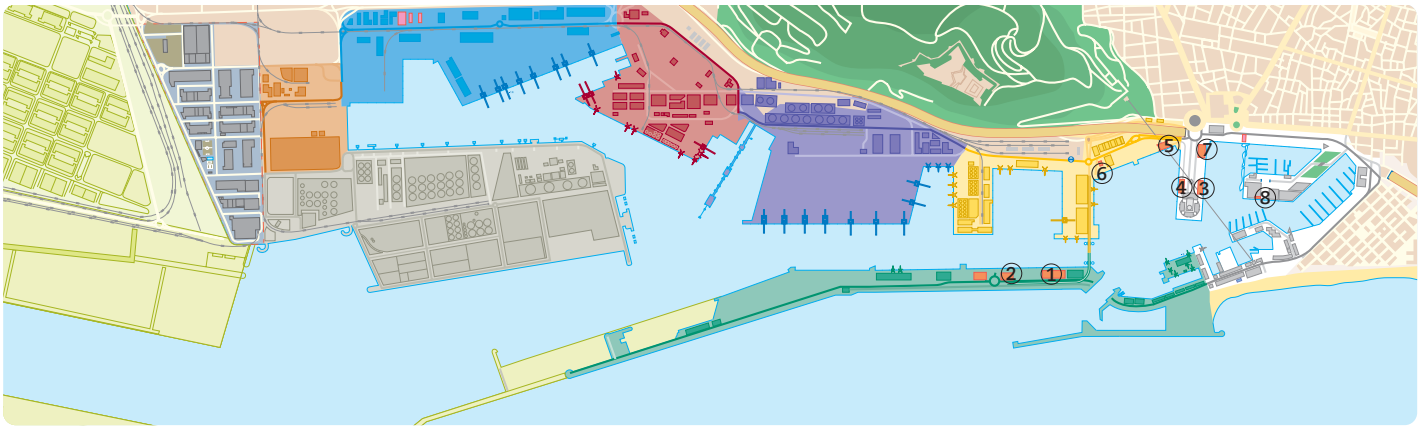
**4**
**Cargill España, S.A.**
Tel.: 93 223 04 54
Fax: 93 289 51 05

**5**
**MOYRESA**
Tel.: 93 230 24 00
Fax: 93 443 42 90
**Situació:**
Molls 26B Álvarez de la Campa, 22C Contradic i 23A Oest. 2 terminals
**Característiques:**
Amb indústria per a la producció de farines i oli cru
Plantes de mòlta amb capacitat per a 1.200.000 t/any

Potassa:

**6**
**TRAMER, SA**
Tel.: 93 442 19 40
Fax: 93 443 20 73
**Situació:**
Moll 22A Contradic. 1 terminal
**Característiques:**
Capacitat màxima d'emmagatzematge de 80.000 t
Equip: dos pòrtics de càrrega (rendiments de 400 a 700 t/h)

## B.10 | Terminals de passatgers



**1**
**Estació Marítima A**
Tel.: 93 221 83 15

**2**
**Estació Marítima B**
Tel.: 93 221 83 67

**3**
**Estació Marítima Nord (World Trade Center)**
Tel.: 93 412 79 14

**4**
**Estació Marítima Sud (World Trade Center)**
Tel.: 93 412 79 14

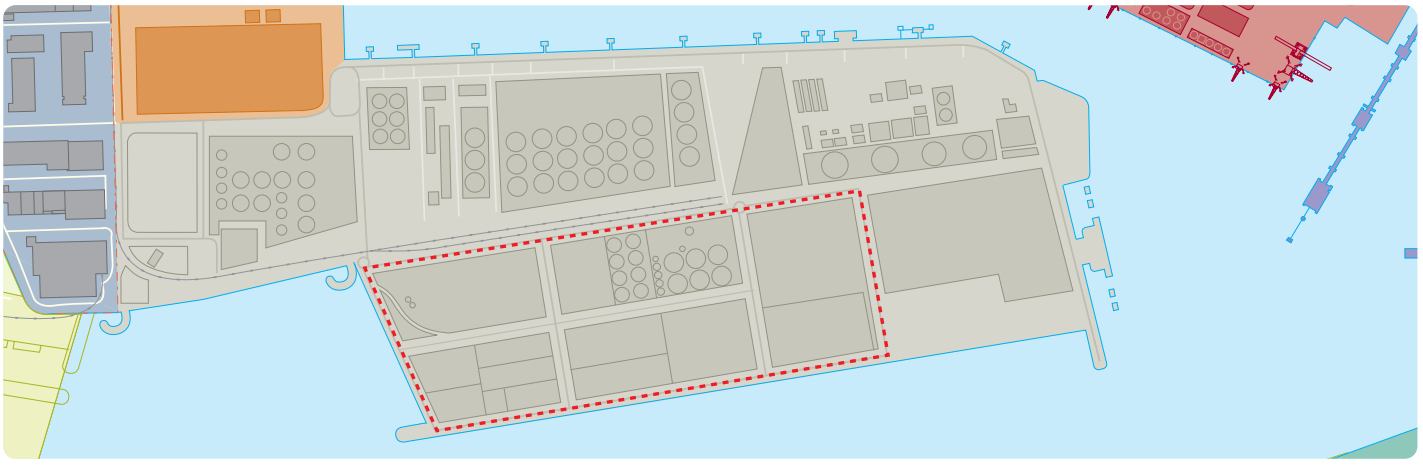
**5**
**Trasmediterránea**
Tel.: 93 295 91 00
Fax: 93 295 91 65

**6**
**Estació Marítima Barcelona-Gènova**
Tel.: 93 443 98 98

**7**
**Estació Marítima Drassanes**
Tel.: 93 441 58 00
Fax: 93 441 30 31

**8**
**Estació Marítima Maremagnum**
Tel.: 93 225 81 46
**Situació:**
Tràfic nacional als molls 18 Barcelona i 19 Sant Bertran; Tràfic internacional als molls 01 Adossat, 15B Espanya i 20 Ponent.

## C | El parc de terminals portuàries DELTA 1



Situat en l'ampliació del Sector 8 del port, el parc de terminals portuàries DELTA 1 és una actuació promoguda per la societat Muelles y Espacios Portuarios, SA (MEPSA), en règim de concessió de l'Autoritat Portuària de Barcelona, i es va inaugurar oficialment el 4 de juliol de 2003.

Entre 1997 i 1999 es van fer les obres d'infraestructura del dic de recer de l'Est, de 1.550 m de longitud, i del dic Sud, de 450. A continuació, durant els anys 2000 i 2001 es va dur a terme una actuació important de rebliment (més de 5 milions de $m^3$) que ha permès guanyar al mar gairebé 70 ha de sòl portuari nou.

D'aquesta superfície, el nou parc de terminals DELTA 1 n'ocupa la part més gran amb un total de gairebé 50 ha, actualment urbanitzades en les millors condicions per poder albergar tot tipus de terminals i serveis portuaris.

El parc compta amb una ubicació immillorable. Es troba al mig del port comercial ampliat, disposa d'una bona accessibilitat amb connexió directa amb la xarxa d'autovies i autopistes gràcies a l'accés P-30 del port, i es beneficia de la gran proximitat amb l'aeroport internacional de Barcelona. També disposa d'accés ferroviari a totes les parcel·les, la qual cosa ofereix als clients el valor afegit de la connexió intermodal. El parc de terminals DELTA 1 pot acollir tot tipus de terminals sense restriccions. S'hi poden emplaçar terminals per a qualsevol mena de productes, inclosos els petroquímics, i està equipat amb la infraestructura necessària per atendre eficaçment totes les necessitats específiques.

**Muelles y Espacios Portuarios, SA**
Tel.: 93 496 06 50
Fax: 93 496 06 51
mepsa@deltauno.com
www.deltauno.com

## D | La Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)

El Port de Barcelona disposa d'un dels centres de distribució intermodal més moderns d'Europa.

Es tracta d'una infraestructura especialitzada de qualitat, que ofereix una sèrie d'avantatges estratègics i econòmics a les empreses que hi estan instal·lades:

- una oferta immobiliària àmplia i de qualitat;
- una connexió intermodal completa (terrestre, marítima i aèria) amb la Península i Europa;
- una extensa gamma de serveis complementaris i de valor afegit,
- i una oferta completa de telecomunicacions per a les comunicacions internes i externes.

Els clients de la ZAL són principalment de dos tipus:

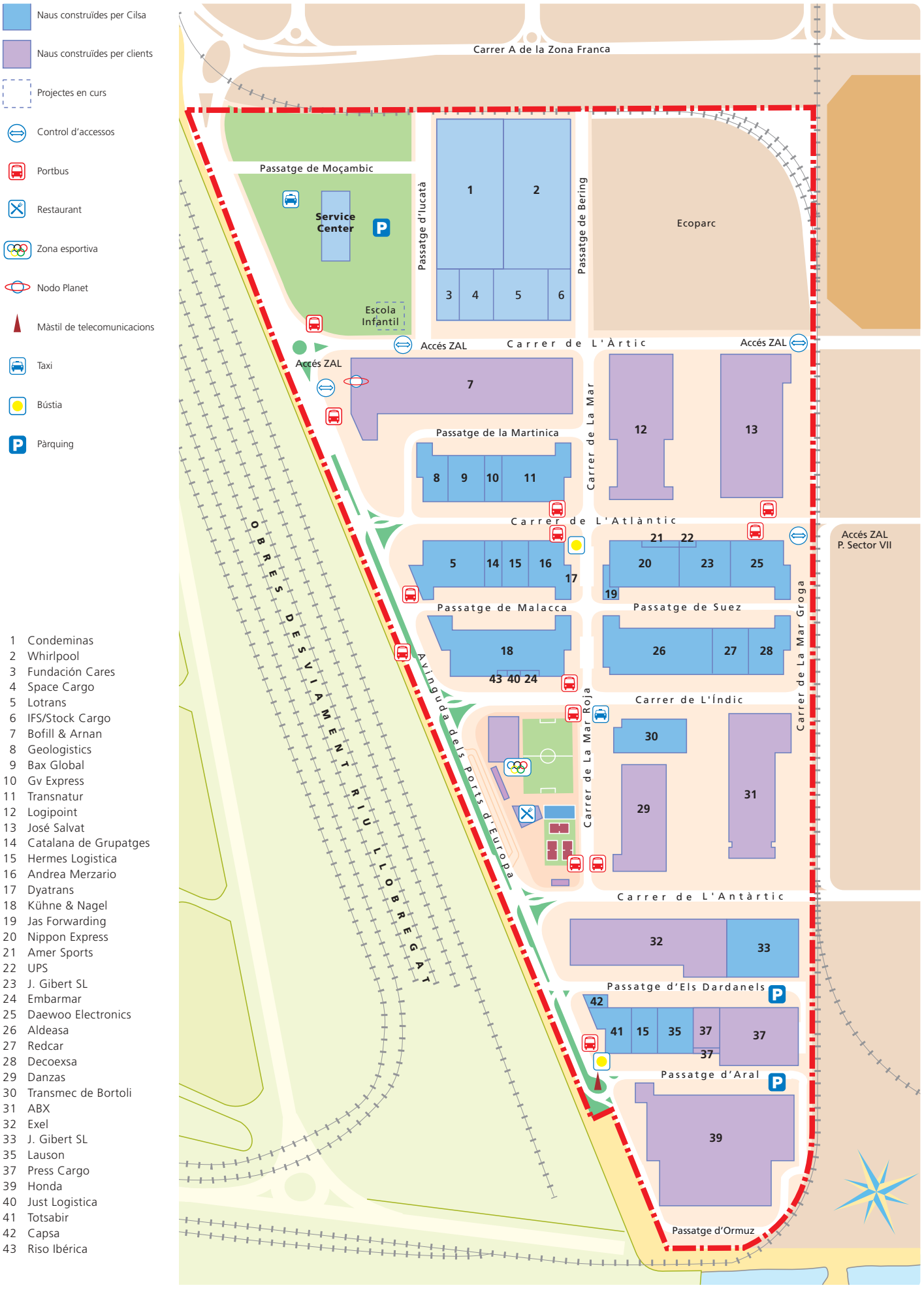
- empreses productores, importadores o exportadores, que transporten les seves mercaderies a través de Barcelona i el seu port.
- empreses de serveis logístics, entre les quals destaquen: transitaris, empreses de transport, armadors, consignataris i operadors logístics, així com fabricants que desitgen establir a Barcelona el seu centre de distribució del sud d'Europa.

La primera fase de la ZAL, de 65 ha, està totalment consolidada, amb més de 65 empreses instal·lades, 250.000 $m^2$ dedicats a magatzems i 45.000 $m^2$ a oficines.

Dins d'aquesta gran concentració de naus logístiques, la ZAL disposa també del Service Center, el gran edifici multifuncional de la plataforma.

El Service Center és el Centre de Serveis de la ZAL. En els seus 19.000 $m^2$ es concentra una extensa oferta de serveis amb l'objectiu de satisfer les necessitats de les empreses i de les persones que treballen en aquesta zona.

Actualment, el Service Center disposa de restaurants –tant per al dia a dia com per a dinars especials–, d'una copisteria, d'una empresa de treball temporal, d'una agència de viatges i d'un banc. A més, hi ha en fase de construcció un centre infantil per a nens de quatre mesos a tres anys, amb la finalitat d'ajudar a conciliar la vida laboral i la vida familiar dels treballadors de la zona. Aquesta guarderia, anomenada Simphonie, és un projecte pioner a Catalunya ja que es tracta d'un dels primers centres infantils que hi haurà en una àrea empresarial. El proper mes de setembre s'inaugurarà el primer curs de




1 Condeminas
2 Whirlpool
3 Fundación Cares
4 Space Cargo
5 Lotrans
6 IFS/Stock Cargo
7 Bofill & Arnan
8 Geologistics
9 Bax Global
10 Gv Express
11 Transnatur
12 Logipoint
13 José Salvat
14 Catalana de Grupatges
15 Hermes Logistica
16 Andrea Merzario
17 Dyatrans
18 Kühne & Nagel
19 Jas Forwarding
20 Nippon Express
21 Amer Sports
22 UPS
23 J. Gibert SL
24 Embarmar
25 Daewoo Electronics
26 Aldeasa
27 Redcar
28 Decoexsa
29 Danzas
30 Transmec de Bortoli
31 ABX
32 Exel
33 J. Gibert SL
35 Lauson
37 Press Cargo
39 Honda
40 Just Logistica
41 Totsabir
42 Capsa
43 Riso Ibérica

Simphonie, un centre que, a part d'estar situat a prop del lloc de treball dels pares, també es basa en un projecte pedagògic innovador i de qualitat.

El Service Center també conté un centre de formació i de reunions amb 10 espais equipats que es poden utilitzar com a aules de formació o com a sales de reunions. A més, disposa d'un auditori-sala polivalent amb capacitat per a 230 persones. En aquest centre s'imparteix una gran oferta formativa que va des d'un màster en logística a cursos d'idiomes, passant per seminaris executius especialitzats. Són espais utilitzats per empreses, organismes i institucions per a la seva formació específica, per a les seves reunions i per celebrar-hi qualsevol tipus d'esdeveniment.

El Service Center pretén ser un espai de convivència on tots els veïns de la zona hi trobin el que necessiten. Així, en aquest sentit, també ofereix activitats de caire més lúdic que empresarial, com ara les Jornades del Service Center que consisteixen en una activitat mensual d'interès general (xerrades, presentacions de llibres, concerts de música, tasts de vi i perfums, etc.). A més, els espais a l'aire lliure de l'edifici (zona verda, pati i terrasses) brinden la possibilitat de gaudir del sol i el clima mediterrani.

D'altra banda, la segona fase de la ZAL disposa de 143 ha. L'any 2003 s'han signat els primers contractes d'arrendament de naus monoclient amb grans empreses internacionals del sector logístic. I l'any 2004 es preveu entregar els primers magatzems a aquests compromisos ja formalitzats. Igualment, per al 2004 està prevista la construcció de la primera nau modular per a les empreses que tinguin unes necessitats d'espai més reduïdes. Tot plegat, garantint les màximes normes de seguretat imposades recentment per llei i oferint la màxima qualitat en la construcció de les naus.

Paral·lelament al desenvolupament de la segona fase de la ZAL, també s'està portant a terme l'ampliació del port i de l'aeroport, i la desviació del riu Llobregat, amb la posterior construcció de l'estació de ferrocarril. Totes aquestes infraestructures milloraran substancialment el nivell de multimodalitat de la ZAL.

A part d'aquests grans projectes d'infraestructura, s'està dissenyant el projecte de telecomunicacions que es desenvoluparà a tota la plataforma logística i que es basarà, principalment, en una xarxa de comunicacions interna de fibra òptica i en una torre de telecomunicacions de 45 m d'alçària, on les operadores de telecomunicacions podran oferir lliurement tots els seus serveis a les empreses de la ZAL i del Service Center.

Pertànyer a la ZAL suposa gaudir d'una situació dins del sud d'Europa estratègicament privilegiada, d'un elevat nivell de multimodalitat, de la tecnologia més avançada, d'una àmplia oferta de serveis de valor afegit i d'una concentració d'empreses del sector del transport i de la logística que consolida la comunitat logística de la regió.

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

## E | Les terminals marítimes interiors tmZ i tmT

Les terminals marítimes interiors de Saragossa (tmZ) i Tolosa (tmT) són nodes de la xarxa de serveis portuaris i logístics del Port de Barcelona per facilitar el comerç internacional marítim d'Aragó, la Vall de l'Ebre i zones adjacents en el cas de tmZ, i el sud de França en el cas de tmT. Són també una iniciativa estratègica del Port de Barcelona per comptar amb una presència permanent en aquests mercats i diferenciar una àmplia oferta de serveis recolzada per estàndards de qualitat amb garanties.

Aquestes iniciatives aprofiten la sinergia entre dos components diferenciats:

- un operador logístic neutral encarregat de la gestió tècnica i de la comercialització dels serveis de la plataforma entre els transitaris i els operadors usuaris de la terminal.
- una estructura de promoció, en què participa el Port de Barcelona, encarregada de fer conèixer l'oferta de serveis del Port als operadors i als importadors i exportadors, així com de vetllar per la qualitat dels serveis i l'atenció als clients.

Les terminals són col·laboradors neutrals dels transitaris i altres operadors del comerç internacional que ofereixen prestacions dissenyades per aconseguir un ús eficient del Port de Barcelona i un nivell de servei garantit.

Els clients de les terminals tenen accés als serveis següents:

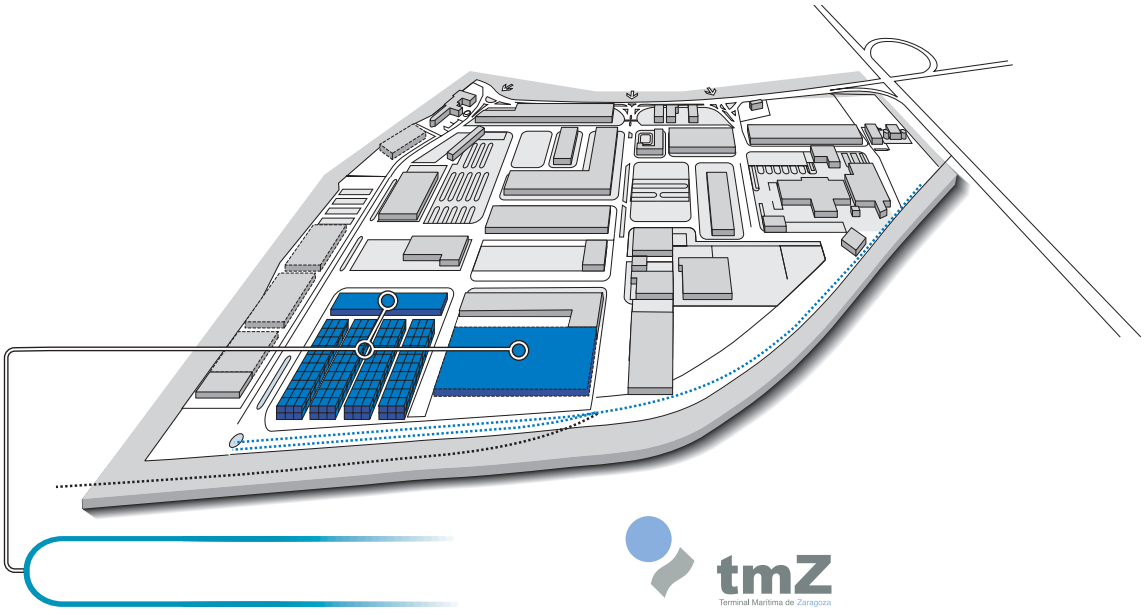
- Logística de càrregues: consolidació i desconsolidació de contenidors FCL i LCL amb servei d'emmagatzematge i tots els serveis complementaris (classificació, paletització, trincatge, etc.); operacions en dipòsit duaner i serveis de recollida i distribució.
- Logística de contenidors: dipòsit per a contenidors buits, serveis d'emmagatzematge, manipulació, neteja i reparació i manipulació de contenidors plens. Així mateix, la terminal incorpora una àrea de transbord als vehicles de transport per carretera i per a les operacions de càrrega/descàrrega sobre plataforma portacontenidors.
- Serveis de recollida i distribució local i servei de transport entre la terminal i el Port de Barcelona.
- Serveis de marca del Port de Barcelona:

– Plataforma de Comerç Electrònic del Port de Barcelona, PortIC, que permet la realització automàtica de transaccions vinculades a la logística del transport sense necessitat d'utilitzar el suport paper. També proporciona informació sobre el seguiment de les càrregues.
– Serveis de suport als operadors.
– Estàndards de qualitat preestablerts amb garanties relatives a les condicions de despatx, el tràfic i la seguretat de les mercaderies tant a la terminal com al Port.
– Servei d'Atenció al Client i informació permanent del tràfic de les mercaderies per la terminal i el port

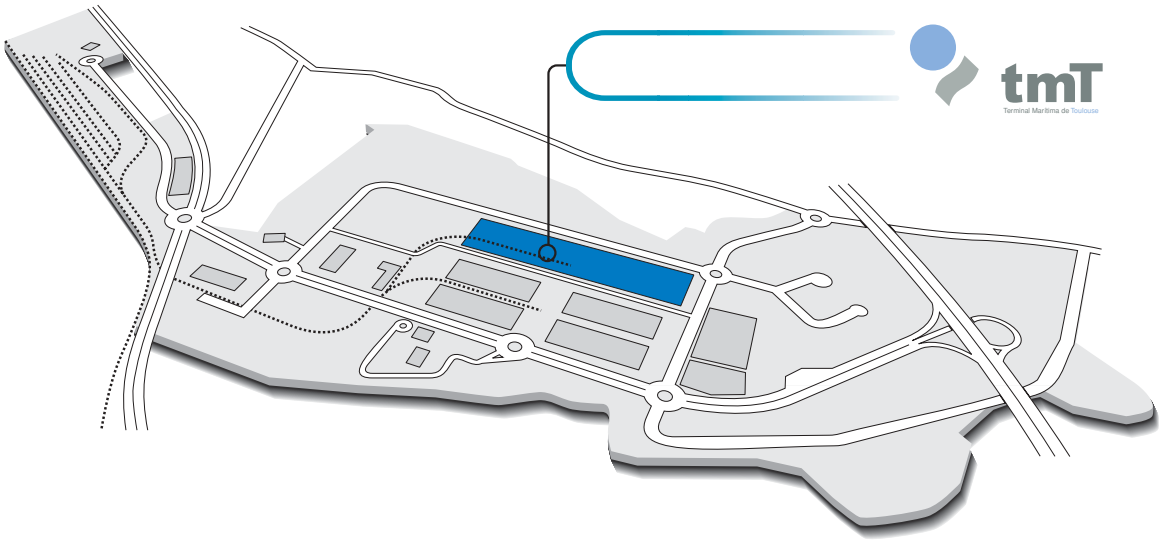
**Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)**
Camino de la Cogullada, s/n
Mercazaragoza, carrer P.
50014 Saragossa
Tel.: 976 464 439 / 38
Fax: 976 476 406
www.tmzaragoza.com
tmzaragoza@tmzaragoza.com

**Terminal Maritime de Toulouse (tmT)**
BP 31 31621 Eurocentre Cedex
França
www.tmtoulouse.com
tmtoulouse@tmtoulouse.com

## E.1 | La terminal marítima de Saragossa (tmZ)




## E.2 | La terminal marítima de Tolosa (tmT)



## F | El Port Vell

Els gairebé 15 milions de visitants que ha rebut el Port Vell durant el 2003 són la constatació de l'enorme atractiu de la zona, que s'ha consolidat com el principal espai de lleure i de comerç de Barcelona, i s'ha convertit en un dels millors atractius de la ciutat i en un punt d'obligada visita tant per a barcelonins com per a forans.

Els grans espais públics de passeig, les oficines, els locals comercials, l'Aquàrium, el cinema Imax, el complex de multicines del Maremagnum, un ampli espai destinat a aparcament i les diverses zones destinades a esports nàutics permeten que el visitant pugui gaudir i escollir entre tot un ventall d'activitats: passejar, fer esport, relaxar-se, menjar, assistir a espectacles, gaudir de la nit a Barcelona; en fi, submergir-se en un món on la diversió està assegurada.

### Moll d'Espanya

**Maremagnum**
El Maremagnum és un dels centre lúdics, comercials i de restauració més atractius de Barcelona, situat sobre el mar, on és possible comprar un perfum o l'últim model de la temporada, prendre unes tapes en una terrassa, menjar un entrepà o una mariscada, entrar en el món de la realitat virtual o passejar mentre sona de fons una música de jazz.
Actualment es troba en fase d'adequació de la seva infraestructura i també està millorant l'oferta.
Superfície total: 39.000 m²
Tel.: 93 225 81 00
www.maremagnum.es

**L'Aquàrium**
L'Aquàrium és l'aquari més gran d'Europa i el més important del món en temàtica mediterrània. Té vuitanta metres de túnel transparent sota un immens oceanari i 21 peixeres gegants tematitzades que acosten el públic als taurons, als cavallets de mar, als peixos de colors,... En total, a l'Aquàrium hi ha 10.000 animals de més de 450 espècies diferents. A més, els espais anomenats Planeta Aqua i Explora complementen una de les atraccions preferides dels visitants i un dels llocs més visitats de Barcelona.
Superfície: 14.290 m²
Volum d'aigua: 5.500 m³
Nombre de visitants l'any 2003: 1.375.271
Compra d'entrades a les taquilles o sucursals de la Caixa de Catalunya
Tel.: 93 221 74 74
www.aquariumbcn.com

**Teatre Imax Port Vell**
El cinema Imax és l'única sala del món que combina tres sistemes de projecció de gran format: l'Imax, amb una pantalla plana de set pisos d'alçada; l'Omnimax, amb una cúpula de 900 m² de superfície, i el 3D, amb la projecció en tres dimensions més perfecta de la història del cinema. Els tres sistemes disposen de so digital, de 27.000 W de potència i d'equalització controlada per ordinador.
Nombre d'espectadors l'any 2003: 671.509
Informació sobre horaris, preus i venda d'entrades: 902 10 12 12
Tel. Imax Port Vell: 93 225 11 11
www.imaxportvell.com

**Cinemes Maremagnum**
Els cinemes Maremagnum consten de vuit sales amb una capacitat total per a 2.100 persones, i s'hi projecten les últimes novetats cinematogràfiques mitjançant els sistemes més avançats del món en imatge i so.
Nombre d'espectadors l'any 2003: 379.000
Compra d'entrades a les taquilles, per telèfon o a les sucursals de "la Caixa" amb terminal ServiCaixa.
Informació sobre horaris, preus i venda d'entrades: 902 333 231
Tel. CINESA: 93 423 24 55

### Moll de la Barceloneta

**Marina Port Vell**
La Marina Port Vell és el port esportiu, i consta de 410 amarratges per a embarcacions de fins a 70 m d'eslora i de les prestacions més completes (aigua potable, electricitat, telèfon, subministrament de carburant, televisió per cable, control d'accessos, recollida d'escombraries, etc.).

A més a més, té un edifici de suport amb locals comercials, botigues de nàutica, un banc, una bugaderia, un supermercat, etc., que en complementen l'oferta.
Tel.: 93 484 23 00
www.marinaportvell.com

**Marina'92**
Juntament amb Marina Port Vell, la Marina'92 constitueix un dels principals complexos del Mediterrani dedicat íntegrament a la nàutica.

La Marina'92 ofereix un servei de manteniment i reparació amb un escar de 400 t, un *travel lift* de 150 t, grues de fins a 8 t, un dic flotant de fins a 4.000 t, una nau de pintura flotant de fins a 75 m, i 50 punts d'hivernada a cobert per a embarcacions de motor de fins a 16 m d'eslora. Tot això permet l'assistència tècnica de tot tipus d'embarcacions, tant de lleure com professionals. Amb la inauguració del nou *syncrolift*, la Marina'92 es converteix en l'emplaçament de manteniment i reparacions més important del Mediterrani.
Tel.: 93 224 02 24
www.mb92.com

### Moll del Dipòsit

**Palau de Mar**
El Palau de Mar és un vell magatzem portuari convertit en un modern edifici d'oficines amb botigues, restaurants, bars i molts altres serveis destinats als seus ocupants i visitants.

Entre els seus ocupants destaca el:
**Museu d'Història de Catalunya**
Nombre de visitants l'any 2003: 336.453
Tel.: 93 225 47 00 / 26 / 32
cultura.gencat.net/museus/mhc

### Moll de Barcelona

**World Trade Center Barcelona**
El World Trade Center Barcelona és la infraestructura idònia i més moderna per al desenvolupament de l'activitat empresarial. Dotat dels últims avenços tecnològics, reuneix en un sol entorn una àmplia gamma de serveis i d'instal·lacions, així com l'accés al món dels negocis internacionals.

Obra de la prestigiosa firma d'arquitectes Pei, Cobb, Fred & Partners, és un edifici emblemàtic i singular, dissenyat per garantir la màxima flexibilitat, amb l'objectiu d'adaptar-se a les necessitats presents i futures de l'empresa. Ofereix 35.000 m² d'espais per a lloguers d'oficines, 6.500 m² de zones comercials i 5.000 m² d'espais per a convencions i congressos, i un aparcament per a més de 874 places. També disposa de l'Eurostars Grand Marina Hotel, un hotel de cinc estrelles gran luxe, per als visitants del World Trade Center Barcelona i per als passatgers dels creuers que atraquen a les modernes estacions marítimes del moll de Barcelona.

El World Trade Center Barcelona és el complement perfecte del paper que el Port de Barcelona ja té en el transport i el comerç com a extrem sud d'Europa, i esdevé, així, el punt de referència de les empreses del futur.
Tel.: 93 508 80 00
Fax: 93 508 80 10
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

Drassanes
L 3
Drassanes Museu Marítim
Pl. del Portal de la Pau Monument a Colom
Gerència Port 2000
Stella Maris
Escultura Ones
Duana
Portbus
Passeig de Colom
Tram II
Autoritat Portuària de Barcelona
Serveis Mèdics APB
Col·legi Oficial de Pesadors i Mesuradors
Facultat de Nàutica
Barceloneta
L 4
E-9
A-17
A-18
A-19
Estació Marítima Cia. Trasmediterránea
Cía. Trasmediterránea
MOLL SANT BERTRAN
MOLL DRASSANES
Estació Marítima Drassanes
Rambla de Mar
MOLL BOSCH I ALSINA
MOLL ESPANYA
MOLL DIPOSIT
Palau de Mar
Museu d'Història de Catalunya
DÀRSENA NACIONAL
Reial Club Marítim de Barcelona
Reial Club Nàutic de Barcelona
Maremagnum
Pl. d'Ítaca
Imax
Cinesa
L'Aquàrium
Pl. de l'Odissea
Estació Marítima Internacional (Sud)
Creuers del Port de Barcelona
Estació Marítima Internacional (Nord)
Estació Marítima Maremagnum
World Trade Center Barcelona
DÀRSENA DE SANT BERTRAN
DÀRSENA DE COMERÇ
MOLL BARCELONETA
MOLL BARCELONA
Funicular aeri
MOLL BALEARS
MOLL PESCADORS 10
MOLL RELLOTGE 12 A
Passeig Joan de Borbó
Confraria de Pescadors
Llotja
Marina Port Vell
Consorci El Far
Carrer Escar
DÀRSENA DE LA INDÚSTRIA
MOLL ESCAR 09 A
MOLL NOU 08 A
MOLL CATALUNYA
Marina Barcelona'92
MOLL OCCIDENTAL
Unión Naval de Barcelona
DIC SEC 04 A
DIC FLOTANT 03 A
Club Natació Barcelona
Club Natació Atlètic Barceloneta
Creu Roja del Mar
MOLL LLEVANT
North Wind Yard
Hélices y Sum. Navales
Platja de Sant Miquel
Platja de la Barceloneta

Istambul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla
Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietnam
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
Valencia
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lank
Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon
Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong

TRX 182
ALCUDIA

16

# Directori del Port de Barcelona

**Autoritat Portuària de Barcelona**

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

*Edifici ASTA*
Ctra. Circumval·lació, Tram VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 298 21 00
Fax: 93 298 21 18
www.apb.es

**SAU (Servei d'Accés Unificat)**
Ctra. Circumval·lació, Tram VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 298 60 00
Fax: 93 298 60 01
sau@apb.es

**SAC (Servei d'Atenció al Client)**
Tel.: 900 210 938
sac@apb.es
www.apb.es

**Representació del Port de Barcelona al Japó**
DE TOK LTD.
Mr. Takeshi Suzuki
11-3 Akasaka
1-Chome, Minato-ku
Reinanzaka Annex Building
Tokyo 107-0052, Japan
Tel.: 813 3584 11 17
Fax: 813 3584 11 19
detokltd@mb.kcom.ne.jp

**Representació del Port de Barcelona a la Xina**
CHINA CONSULTANTS
Sr. Joan Dedeu
29/F, Chung Nam Bldg.
1, Lockhart Road
Hong Kong
Tel.: 852 2866 88 41
Fax: 852 2866 75 54
cconsult@netvigator.com

**Representació del Port de Barcelona a l'Argentina**
Sr. Hugo Norberto Lejtman
Charcas 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires, Argentina
Telefax: 5411 4824 36 01
h.l@abaconet.com.ar

**Representació del Port de Barcelona a Mèxic**
Sr. Ramón Padreras Roca
Av. Lomas Verdes, 825
Local 213-E, Est 4, Col. Lomas Verdes
Naucalpan 53120, Edo. de México
Tel.: 52 (55) 5344 7694
Fax: 52 (55) 5374 0743
newmon@dsi.com.mx

**Port Vell**
**Gerència Urbanística Port 2000**
Josep Anselm Clavé, 27
08002 Barcelona
Tel.: 93 317 61 35
Fax: 93 317 41 48
port.2000@bcn.servicom.es

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

**PortIC Barcelona, SA**
World Trade Center
Moll de Barcelona
Edifici Est, 6a pl.
08039 Barcelona
Tel.: 93 508 82 82
Fax: 93 508 82 92
comercial@portic.net
www.portic.net

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

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

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

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

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

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

**CATICE (Abans SOIVRE) (Centro Asistencia Técnica e Inspección Comercio Exterior)**
Moll Príncep d'Espanya
Edifici Tersaco, 4a pl.
Tel.: 93 289 66 10
Fax: 93 223 48 64
buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

**Associació de Consignataris de Vaixells de Barcelona**
Av. Drassanes, 23-25, 4t A
08001 Barcelona
Tel.: 93 443 21 00
Fax: 93 442 36 68
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

**Associació d'Empreses Estibadores Portuàries de Barcelona**
Av. Drassanes, 23-25, 9è 1a
08001 Barcelona
Tel.: 93 442 88 24
Fax: 93 442 90 62
aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

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

**Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes de Duanes de Barcelona**
Av. Drassanes, 23-25
08001 Barcelona
Tel.: 93 329 27 58
Fax: 93 441 51 08
coacab@coacab.com
www.coacab.com

**Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona**
Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: 93 416 93 00
Fax: 93 416 93 01
barcelona@cambrescat.es
www.cambrabcn.es

**Consell d'Usuaris del Transport Marítim de Barcelona**
Av. Diagonal, 452-454, 4a pl.
08006 Barcelona
Tel.: 93 416 94 84
Fax: 93 416 93 01
shippers@cambrescat. es

**Corporació de Pràctics del Port**
Final Pg. Gabriel Roca.
Edifici Porta Coeli, 3r
08039 Barcelona
Tel.: 93 221 95 67
Fax: 93 221 38 95
pracbarn@accessnet.es

**Renfe-Transporte Combinado**
Estació Morrot
Pg. Josep Carner, s/n
08038 Barcelona
Tel.: 93 496 31 49
Fax: 93 496 32 46 (Dept. Comercial)
inf.codvu05@cosme.renfe.es
www.renfe.es/teco

**Renfe-Cargas**
Estació Can Tunis
Motors s/n
08004 Barcelona
Tel.: 93 508 93 40
Fax: 93 508 93 66
cargas@renfe.es
www.renfe.es

**Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)**
Camino de la Cogullada, s/n
Mercazaragoza, carrer P.
50014 Saragossa
Tel.: 976 464 439/38
Fax: 976 476 406
tmzaragoza@tmzaragoza.com
www.tmzaragoza.com

**Terminal Maritime de Toulouse (tmT)**
BP 31 31621 Eurocentre Cedex
França
tmtoulouse@tmtoulouse.com
www.tmtoulouse.com

Istambul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla
Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietman
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
València
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lank
Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon
Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong

Port de Barcelona
Autoritat Portuària de Barcelona

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

**© Autoritat Portuària de Barcelona**

*Producció i impressió*
Novatesa Gràfiques, SL

*Disseny gràfic*
Joan Colomer (AMB)

*Fotografia*
Lluís Castellà Bel
(Tracte Comunicació Global)
Colita
Oriol Maspons
Paisajes Españoles

D.L.: B-16470-2004