



Puerto de Barcelona

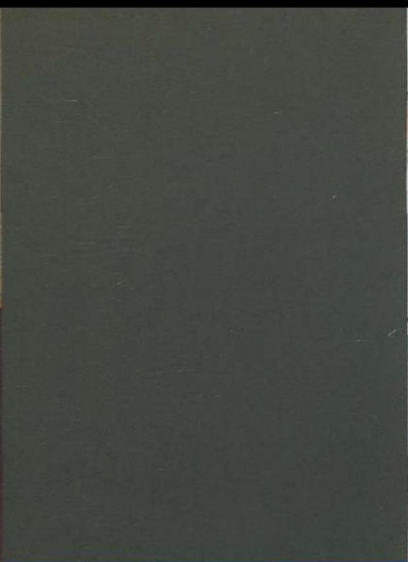
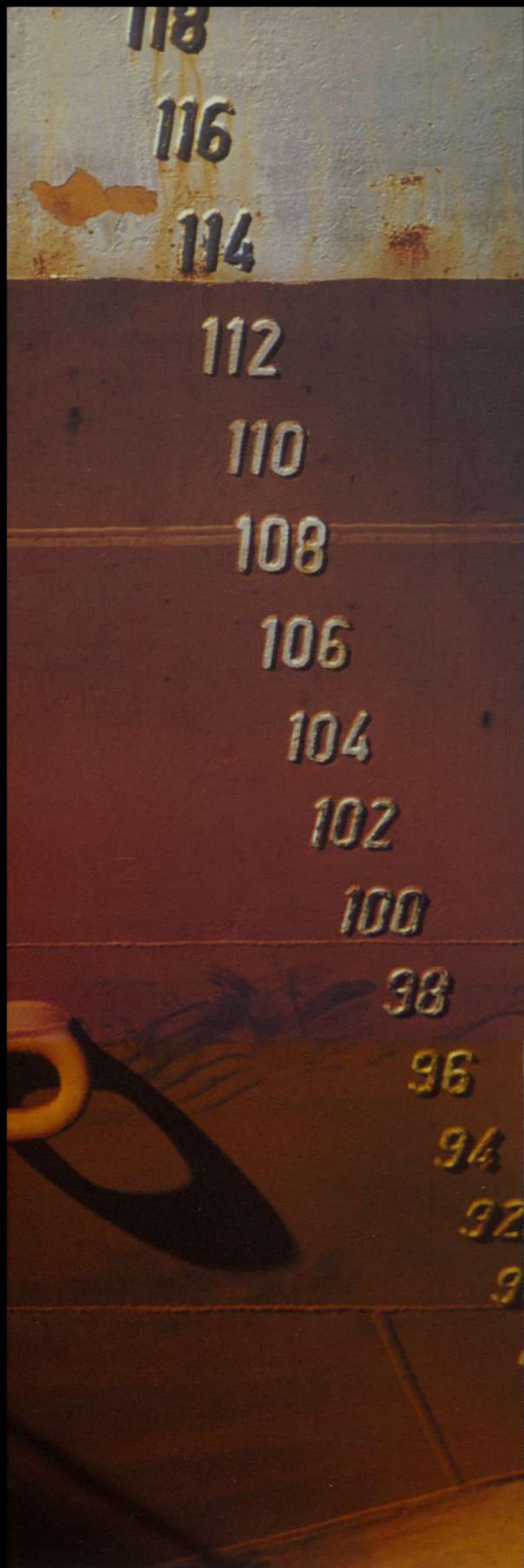
Memoria anual 2000



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona





Puerto de Barcelona

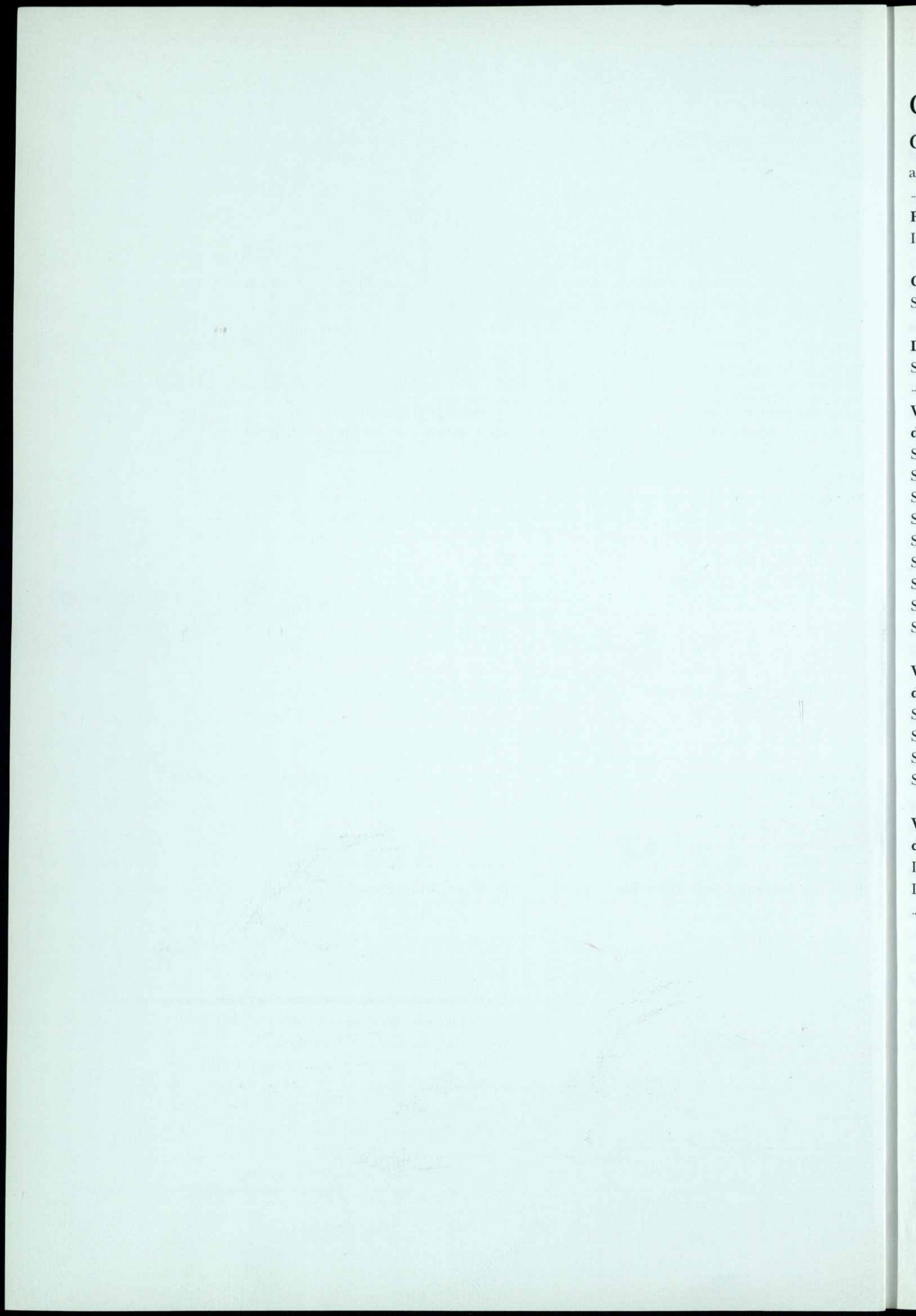
Memoria
anual

2000



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona





Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre del 2000

Presidente

Ilmo. Sr. Joaquim Tosas Mir

Capitán marítimo y vicepresidente

Sr. Juan Aguilar Ponce de León Romero

Director

Sr. Josep Oriol Carreras

Vocales en representación de la Generalidad de Cataluña

Sr. Modest Batlle Girona
Sr. Josep M. Bordas Pallarés
Sr. Joan Echevarría Puig
Sr. Julián García González
Sr. Carles Güell de Sentmenat
Sr. Jordi Mallol Soler
Sr. Enric Querol Marimon
Sr. Joaquim M. Tintoré Blanc
Sr. Francesc X. Ventura Teixidor

Vocales en representación de la Administración del Estado

Sr. Arturo Aguinaga Mateos
Sr. Josep Costa Solà
Sr. Severo Bueno de Sitjar de Togores
Sr. Mariano Navas Gutiérrez

Vocales en representación del Ayuntamiento de Barcelona

Ilmo. Sr. Xavier Casas Masjoan
Ilma. Sra. Maravillas Rojo Torrecilla

Vocal en representación del Ayuntamiento del Prat de Llobregat

Ilmo. Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

Vocales en representación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

Sr. Josep M. Basañez Villaluenga
Sr. Joan J. Llonch Pañella

Vocal en representació de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona

Sr. Xabier M. Vidal Niebla

Vocal en representación de la Asociación de Empresas Consignatarias de Barcelona

Sr. Josep Gimeno Berasaluce

Vocales en representación sindical (UGT y CCOO)

Sr. Emilio Rodríguez González
Sr. José Pérez Domínguez

Secretario no miembro

Sr. Albert Muixí Rosset

Incidencias acaecidas durante el 2000

En la sesión del 27 de septiembre del 2000 tomó posesión del cargo de consejero de la Autoridad Portuaria de Barcelona el señor Emilio Rodríguez González, en sustitución del señor Juan José García Cañadas.

En la sesión del 29 de noviembre del 2000 tomó posesión del cargo de consejero de la Autoridad Portuaria de Barcelona el señor Severo Bueno de Sitjar de Togores, en sustitución del señor Miquel Herranz Díaz.



Presentación

El actual escenario de la globalización de la economía ha provocado cambios en el sistema de transporte mundial y como consecuencia en el papel de los puertos como parte integrante del mismo. El gran incremento del comercio internacional, la internacionalización de la producción y la aplicación del principio del servicio completo al cliente otorgan mucha más importancia a la logística y al transporte, que se convierten en factores críticos de las políticas empresariales para mantener y extender sus mercados.

Estamos viviendo lo que algunos han llamado "la década de la logística". El papel de la logística en el comercio exterior y el rol que deberán tener los puertos en las futuras redes logísticas mundiales ha

sido la principal inquietud que ha motivado una serie de encuentros y foros durante este año. Un buen ejemplo de ello es la Segunda Conferencia Iberoamericana de Logística que el Instituto de Logística Iberoamericano (ILI) ha organizado en Montevideo.

El Puerto de Barcelona ya dibujó en el Plan Estratégico su futuro. Consciente del papel que tiene en el impulso y desarrollo de estrategias logísticas, el Puerto ha definido un nuevo esquema de funciones y servicios en los que actividades como la logística y la intermodalidad que antes eran complementarias a la actividad tradicional del puerto han pasado a constituir el eje vertebrador de toda la actividad portuaria.

El Puerto de Barcelona tiene un claro objetivo estratégico por cumplir: convertirse en el principal *hub* logístico euromediterráneo. Esta vocación logística comporta no sólo plantearse la promoción de estas actividades logísticas dentro del área portuaria, en la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Barcelona, por ejemplo, sino la expansión de estas actividades en todos los mercados cercanos y lejanos, lo que nosotros llamamos el *hinterland* y el *foreland* logísticos.

Como sistema logístico, el Puerto de Barcelona debe gestionar cadenas logísticas completas que integren el *hinterland* y el *foreland* en servicios puerta a puerta. Esto se logra creando centros de servicios ligados al Puerto que permitan ganar accesibilidad física y comercial a los cargadores.

En el *hinterland*, la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) es el primer proyecto que hemos llevado a cabo dentro de este nuevo concepto de puerto avanzado, que más allá de la clásica promoción comercial, busca consolidar y extender su mercado acercando los servicios portuarios a los operadores y clientes finales que verán satisfechas las necesidades de transporte marítimo en el área, a la vez que se les facilita el desarrollo de ofertas intermodales marítimas vinculadas al Puerto de Barcelona.

Esta iniciativa es una buena muestra de lo que plantea el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona cuando se refiere al hecho de que la distancia geográfica no es lo que determina el *hinterland* de un puerto, sino que éste depende de otros factores como el nivel de servicios y la forma de trabajar en su área de influencia.

La nueva economía establece regiones logísticas según los flujos comerciales que se generan en la zona, lo que obliga a los países y operadores a dotarse no sólo de infraestructuras sino a establecer alianzas y participaciones con otros operadores externos y otros puertos, para atender las necesidades de una producción y distribución cada vez más globalizadas. En este sentido la promoción comercial del Puerto de Barcelona está dirigida a conectar las zonas comerciales más importantes desde las cuales se concentren y distribuyan los principales flujos comerciales.

Un buen ejemplo de lo anterior ha sido la misión empresarial que el Puerto de Barcelona ha realizado este año a China. La iniciativa ha demostrado el papel del Puerto como catalizador del comercio exterior ya que la misión no sólo ha posibilitado promocionar la Comunidad Portuaria de Barcelona, sino que además ha proporcionado a muchas empresas los primeros contactos para introducirse en el mercado chino y crear así unos vínculos comerciales que se potenciarán con el próximo ingreso de China en la Organización Mundial del Comercio.





También estamos trabajando en otros proyectos de estas características: en el Sur de Francia en el *hinterland* estratégico y en el mercado sudamericano en el *foreland*, siempre con el objetivo de ganar influencia en estos mercados y establecer alianzas estratégicas que nos permitan ampliar progresivamente las cadenas de transporte y logística que pasen por el Puerto hasta llegar a conseguir la integración completa *hinterland-foreland* en servicios puerta a puerta.

Las tecnologías de la información y telecomunicación tienen un papel prioritario en este proceso de integración logística de mercados. El objetivo es complementar el movimiento físico de mercancías con un sistema de información que permita la gestión y el seguimiento de los flujos de tráfico. De este modo, el Puerto de Barcelona, pionero en el campo de las tecnologías de la información, extiende los servicios de la plataforma de comercio electrónico PortIC no sólo a aquellos operadores que trabajan en su entorno inmediato, sino a todos los agentes que prestan servicios al Puerto, tanto en el *hinterland* como en el *foreland* estratégicos. La Comunidad Logística de Barcelona es consciente de que en el futuro el intercambio de información a través de la telemática será fundamental para su actividad. Dentro de este nuevo concepto de puerto avanzado que se implica en la expansión de su área de influencia y en la búsqueda de nuevos mercados, la intermodalidad es un aspecto crucial. En este sentido la llegada del ancho de vía europeo ha sido una consigna recurrente en el discurso político durante este año, que ha vuelto a poner sobre la mesa los agravios que comporta un sistema de comunicaciones deficitario para un puerto comprometido a competir, a pesar de todo, en un mercado global. No es fácil para un puerto como el de Barcelona, con vocación internacional, ser competitivo cuando la distancia física es importante y las infraestructuras no ayudan a acortarla. El Puerto cuenta con las mejores conexiones marítimas pero las terrestres deberían estar al mismo nivel, porque tanto o más importante para un puerto es el lado terrestre como el marítimo.

El Puerto de Barcelona, con un tráfico de mercancías que este año ha sobrepasado los 30 millones de toneladas, que era la cifra que el Plan Estratégico preveía para el 2003, necesita una bimodalidad del transporte carretera-ferrocarril para introducir los productos hacia Europa. La necesidad de dotar al Puerto de Barcelona de este factor de competitividad europeo que significa el ferrocarril ha recibido la máxima colaboración y el apoyo de instituciones como la Asociación Plan Estratégico Barcelona 2000, Barcelona Centro Logístico, así como de las administraciones y otros organismos oficiales que ven imprescindible esta alternativa para que el Puerto no pierda el tren de la competitividad.

En el campo ferroviario se están considerando dos aspectos interrelacionados como son la creación de un sistema ferroviario externo y de un sistema ferroviario interno en nuestra área logística, que permitan el tratamiento combinado de los flujos terrestres y marítimos. En el Puerto de Barcelona se está trabajando en este tema a través del Plan Director Ferroviario, que mejorará la organización interna de este tipo de transporte en el Puerto. El objetivo que se persigue es lograr una buena accesibilidad de todas las instalaciones portuarias, tanto de las actuales como las futuras, al ferrocarril, dotándolas del espacio que necesita la logística ferroviaria y coordinándolas con las terminales ferroviarias externas al Puerto.

El incremento del tráfico que ha alcanzado el Puerto de Barcelona y el tratamiento del mismo, según los nuevos requerimientos logísticos, nos lleva a hablar de otra necesidad: la de espacio portuario, una necesidad que se verá finalmente resuelta gracias, por una parte, a la obtención de los Fondos de Cohesión que financiarán parte de la ampliación del Puerto de Barcelona y, por otra, al fuerte impulso que ha recibido a raíz de la decisión del Ministerio de Fomento de sacar a concurso las obras de desvío del Llobregat, pieza clave para el desarrollo del Plan Delta.

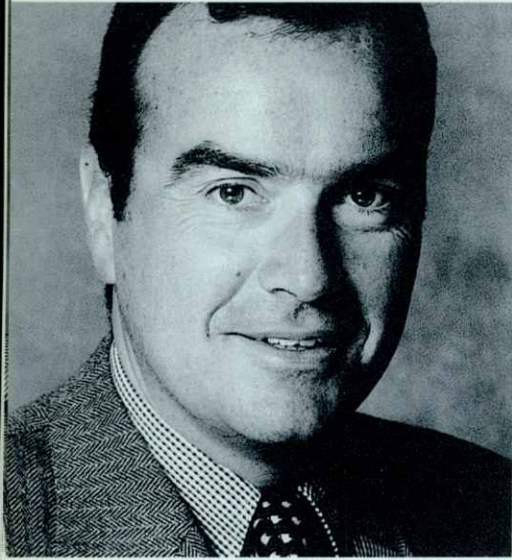
Iniciamos así el siglo XXI habiendo resuelto la aprobación y la financiación de la gran ampliación del Puerto de Barcelona, que nos asegurará continuar haciendo nuestro trabajo como Comunidad Portuaria: satisfacer las necesidades y expectativas de nuestros clientes.

Joaquim Tosas Mir
Presidente



Introducción

En el año 2000 el Puerto de Barcelona ha logrado unos excelentes resultados: 30,2 millones de toneladas de tráfico total, que representan un incremento aproximado del 6% respecto a 1999; 1,4 millones de TEU, con un aumento superior al 12%; 1,4 millones de pasajeros entre el cabotaje, tanto el nacional como el comunitario, y los cruceros turísticos, que representan un crecimiento de este tráfico por encima del 3%; 644 mil vehículos que consolidan al Puerto como primero del Mediterráneo y tercero en Europa en esta especialidad. El resumen de estas cifras sitúa el tráfico actual del Puerto muy por encima de la previsión reflejada en el Plan Director del Puerto de Barcelona 1997-2011. Así, por ejemplo, durante el año 2000 se ha conseguido el volumen de contenedores que se previó inicialmente para el año 2003.



Ante este nuevo escenario, el Puerto se adelanta tomando la iniciativa para atender el progresivo crecimiento y al mismo tiempo responder a las nuevas necesidades que surgen. Sin duda, nuestra responsabilidad se dirige a realizar una gestión eficiente de las infraestructuras y al compromiso establecido con nuestros clientes de investigar y elaborar un análisis continuo de los mercados para atender mejor sus demandas y lograr especializarnos en los nuevos tipos de carga.

Una muestra significativa de este compromiso es el buen ritmo al que avanzan las obras de las ampliaciones de los muelles dentro del recinto portuario actual, como el desdoblamiento del muelle de Inflamables o la ampliación del muelle Adossat, así como la inauguración del puente móvil Porta d'Europa, que permitirá llevar a cabo el gran proyecto de la ampliación con el desarrollo de nuestro Plan Director según el Plan Delta y el desvío del río Llobregat. Con la esperada adjudicación por parte del Ministerio de Medio Ambiente de las obras del mencionado desvío, se dará el definitivo disparo de salida a la cre-

ación del Puerto del futuro, que debe significar la ampliación hacia el sur, la construcción de un nuevo dique de abrigo y la prolongación del actual, además del completo desarrollo de la segunda fase de la ZAL. En resumen, supone finalizar con el período de escasez de suelo portuario.

Aún así, las dos terminales internacionales de contenedores del Puerto han proyectado importantes inversiones para aumentar la capacidad dentro del espacio actual de las concesiones. El resto de terminales también ha optado por la renovación, ampliación y mejora de las instalaciones. Un ejemplo de ello ha sido la inauguración del segundo silo vertical para vehículos automóviles, que contribuye a afianzar, aún más, la posición de liderazgo del Puerto de Barcelona en este tráfico en la zona mediterránea.

Todas las empresas que forman la actividad portuaria de Barcelona están trabajando, conjuntamente, en el desarrollo de las líneas de actuación prefijadas en el Plan Estratégico. El objetivo que debe lograrse es convertir el Puerto de Barcelona en *hub* euromediterráneo, y el esfuerzo conjunto que todos hemos demostrado y por el cual hemos jugado nuestras mejores cartas nos ha permitido conseguir estos excelentes resultados y niveles de inversión para seguir asegurando un futuro lleno de éxito.

El Puerto de Barcelona ha optado por encarar los retos del siglo XXI mediante la logística orientada al cliente, con la prestación de servicios integrales y especializados. El Puerto sabe que ofreciendo un mayor nivel de servicio y competencia obtendrá una área de influencia mayor sobre el mercado. La oferta del Puerto de Barcelona no reside exclusivamente en el coste por kilómetros de transporte, sino que implica ofrecer servicios con valor añadido. Se trata, pues, de acercar el Puerto a la mercancía y a los operadores. Somos conscientes de que la oferta integral de servicios del Puerto está directamente relacionada con nuevas formas de comercialización conjuntas, dirigidas a captar productos y nuevos mercados que generen inversiones.

El Puerto de Barcelona ha afrontado este ejercicio con un objetivo bien definido: consolidarse en el *hinterland* y tomar posiciones en el *foreland*. Tras el éxito de la misión empresarial en China, la



Autoridad Portuaria de Barcelona ha liderado las acciones estratégicas que permitirán a la Comunidad Portuaria dar respuesta a los requerimientos del mercado global.

Así pues, la firme convicción de la Comunidad Portuaria para fortalecer, aún más, los lazos con Extremo Oriente ha propiciado que el Puerto haya retomado y profundizado contactos participando en la edición del certamen Expo-habitat 2000 en Shangai.

Al mismo tiempo, el Puerto de Barcelona ha reforzado su posición en mercados emergentes como el Mercosur. Los acuerdos y protocolos firmados con los puertos de Buenos Aires y Montevideo para la implantación de una plataforma de comercio electrónico semejante a PortIC, así como el desarrollo del Plan de Calidad, permitirán sin duda incrementar y consolidar la relación y los tráficos de los puertos argentinos y uruguayos con los de Barcelona.

La estrategia de expansión del *hinterland* del Puerto de Barcelona pasa por la creación de terminales marítimas interiores, con un funcionamiento muy semejante al de la recientemente constituida Terminal Marítima de Zaragoza, así como la participación en la sociedad Madrid Puerto Seco. La promoción de estas actividades tiene como meta aumentar la cuota de mercado en la península Ibérica. Con la certeza de la necesidad de mejorar la red de accesos ferroviarios y de prepararse para la llegada del ancho de vía europeo, el Puerto de Barcelona está diseñando un Plan Director Ferroviario, que mejorará la organización de esta variante del transporte. Uno de los objetivos básicos es adaptar los espacios del Puerto de Barcelona para la implantación de la logística ferroviaria del transporte, que permitirá la completa conexión de las instalaciones interiores con las externas al ámbito portuario. Se consigue asegurar la creación de las infraestructuras necesarias para potenciar la intermodalidad. Una acción remarcable es el impulso del corredor ferroviario entre Barcelona y el Benelux como ampliación del servicio intermodal.

Estos proyectos comparten la filosofía de crear centros de servicios del Puerto o terminales marítimas interiores que se conecten por eficientes corredores multimodales del transporte. En este contexto, PortIC es esencial e imprescindible a la hora de establecer una estrategia competitiva. La agilización de los flujos de información entre los operadores es indispensable para la competitividad de un puerto moderno. PortIC afronta el reto de la logística global ampliando su campo de acción desde la Comunidad Portuaria extendiéndose hasta la Comunidad Logística.

En términos económicos, y como consecuencia de los buenos resultados del tráfico, el ejercicio 2000 se ha cerrado de forma positiva. Los ingresos de explotación de la Autoridad Portuaria de Barcelona han sido de unos 85 millones de euros, una cifra que supone un incremento del 6% respecto a los 80,3 millones de euros ingresados en 1999. Hay que destacar el importante crecimiento del beneficio económico del 2000, que ha sido de 22,3 millones de euros, cifra que representa un incremento del 84% respecto a lo que se obtuvo en 1999. Este importante aumento del beneficio ha sido producto del fuerte crecimiento, del 8%, de los ingresos de los servicios a mercancías y de los cánones por las concesiones del dominio público del 12%, como también la mejora del resultado extraordinario que se desprende de la venta de la participación que la APB tenía de las empresas Mundo Submarino, SA y Odisea 2000, SL.

El inicio de este nuevo milenio debe convertirse en la afirmación y la consolidación activa de la Comunidad Portuaria de Barcelona, capaz de generar multitud de proyectos e iniciativas gracias a la profesionalidad y visión de los miembros que la componen. Será una implantación de este modelo y el espíritu de anticipación a los cambios de la nueva economía los que tienen que marcar las líneas estratégicas del desarrollo del Puerto de Barcelona del futuro.

Josep Oriol Carreras

Director

Memoria anual 2000



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona



La gestión

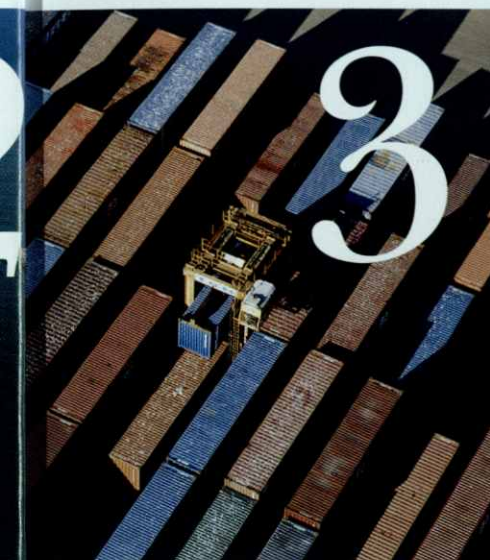
La evolución del tráfico

Página

10

34

- 13 Las tecnologías de la información y el comercio electrónico
- 14 El Servicio de Acceso Unificado
- 15 La seguridad
- 16 El medio ambiente
- 18 Las infraestructuras
- 18 La planificación de la zona portuaria
- 20 La promoción comercial
- 21 El Servicio de Atención al Cliente
- 22 El Sistema de Calidad
- 24 La cooperación y la presencia internacionales
- 25 Los recursos humanos
- 27 La formación
- 29 El Centro de Documentación
- 29 El sector de la estiba
- 30 Los servicios logísticos
- 31 El Port Vell y las relaciones puerto-ciudad
- 32 Los cruceros
- 33 El World Trade Center Barcelona



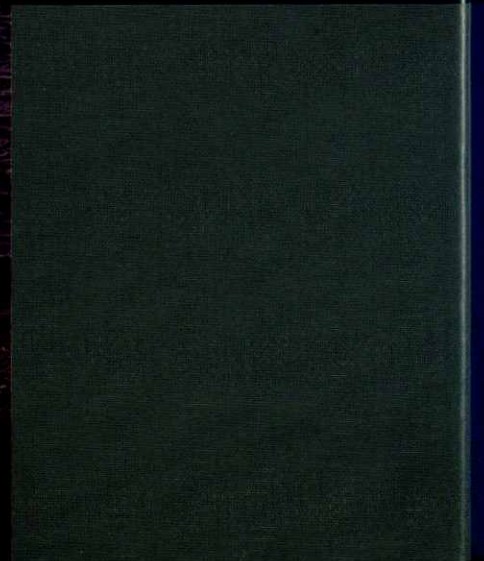
El ejercicio económico
y financiero
44

El *hinterland*
del Puerto de Barcelona
56

Guía
del Puerto de Barcelona
64



La gestion



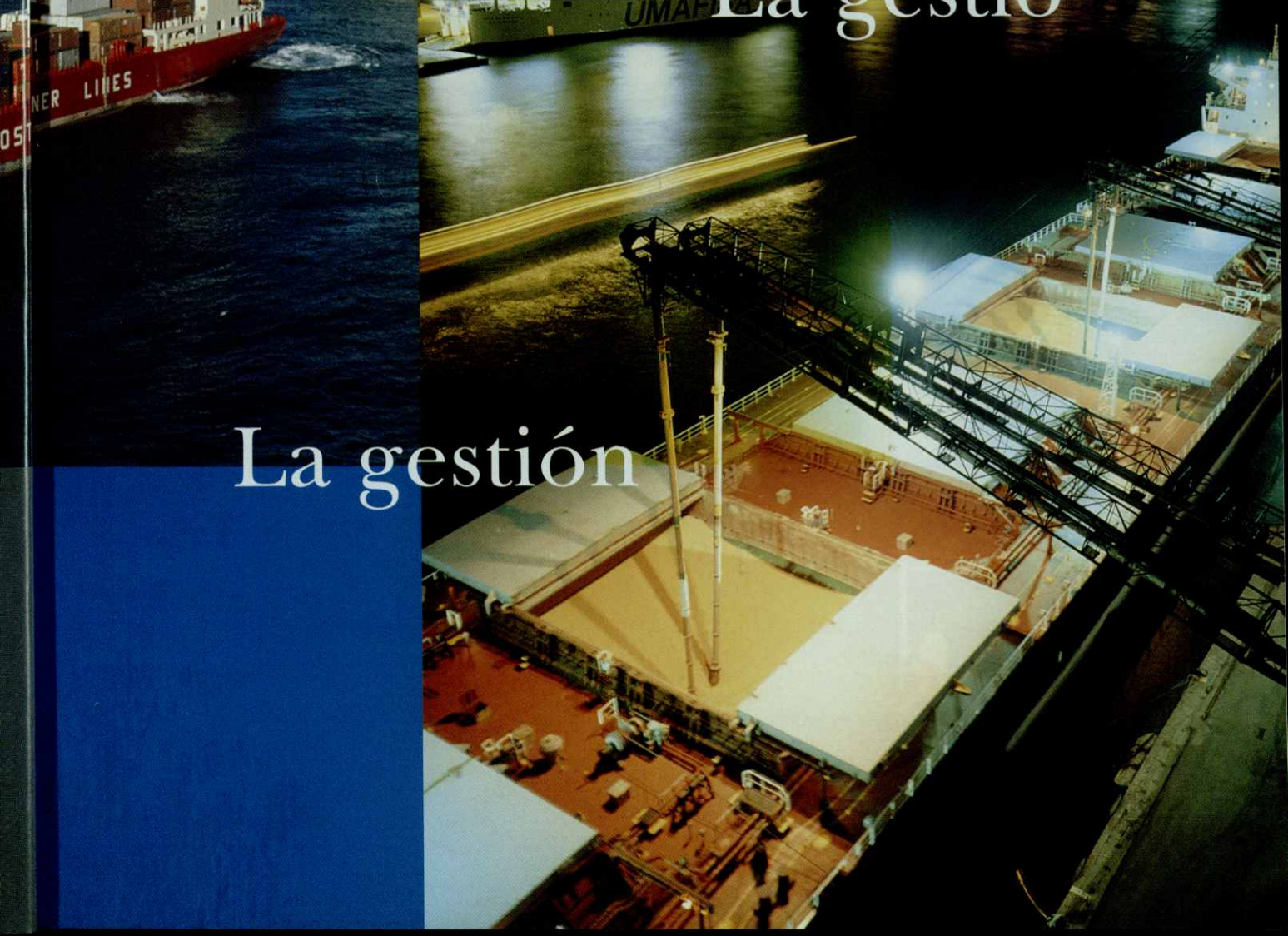


Management

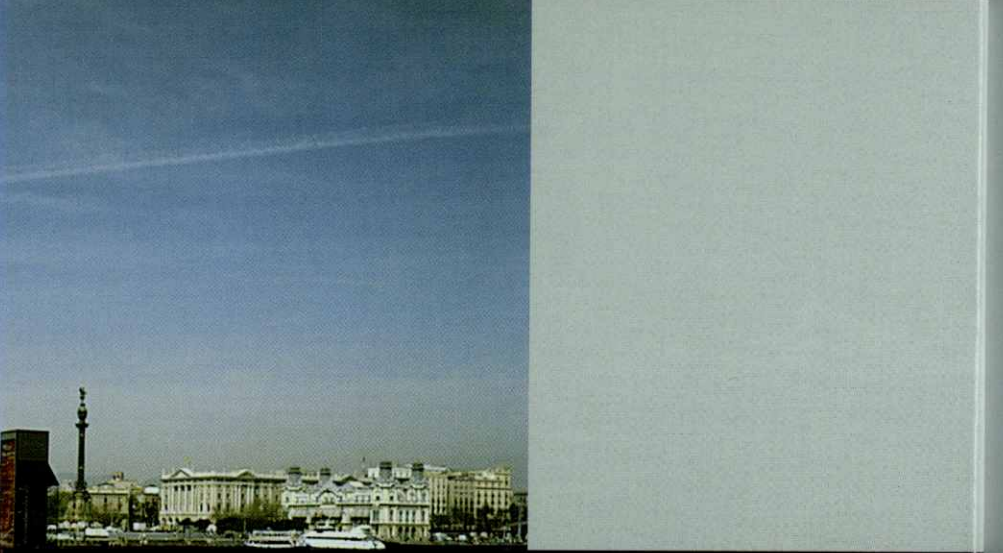
1



La gestió



La gestión





La gestión

En los últimos años el Puerto de Barcelona ha realizado un salto cualitativo importante en la gestión ante la necesidad de reorientar la estrategia del negocio portuario a raíz de los cambios que está experimentando el sector del transporte y de la logística. Sin dejar de ser lo que en la terminología portuaria se conoce como puerto concesionario o *landlord port*, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha sido innovadora y pionera en la gestión del dominio portuario y ha sido promotora de negocios en los que ha involucrado a la Comunidad Portuaria de Barcelona en campos de actuación clave para posicionar el Puerto de Barcelona como primer *hub* logístico euromediterráneo: la Zona de Actividades Logísticas, el Plan de Calidad, PortIC, la integración puerto-ciudad, el Plan Estratégico, los cruceros, la financiación de las infraestructuras, la promoción comercial, la formación...

La satisfacción de las necesidades del cliente es la pauta que marca todas las actuaciones del Puerto de Barcelona.

1.1.

Las tecnologías de la información y el comercio electrónico

Este año, además de consolidar los servicios de comercio electrónico en el Puerto y su área de influencia, desde la Autoridad Portuaria de Barcelona se han promovido diversas actividades de formación en esta materia dirigidas a la Comunidad Portuaria, y se ha trabajado activamente en diversas iniciativas internacionales donde se definen las especificaciones técnicas de esta nueva forma de hacer negocios.

En cuanto a los servicios de comercio electrónico para la Comunidad Portuaria, en el año 2000 dos entidades financieras, "la Caixa" y el Banc de Sabadell, han pasado a formar parte del accionariado de PortIC Barcelona, SA. Con la entrada de estos nuevos accionistas a la empresa que explota y comercializa los servicios de la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona, todos los actores que intervienen en el escenario del transporte internacional se ven representados en la sociedad.

El año 2000 también ha servido para que PortIC consolidara sus servicios iniciales y, a su vez, empezara a implantar los nuevos servicios de información y de intercambio documental que se fueron definiendo en el Fórum Telemático.





El Fórum Telemático, en el cual se encuentran representados todos los colectivos de la Comunidad Portuaria, ha continuado con la labor de análisis y mejora de los circuitos documentales para que el Puerto sea más eficiente. En concreto, a lo largo de este año se han definido los nuevos procedimientos documentales para la entrada y la salida de mercancías del Puerto, tanto por carretera como por ferrocarril, y también se ha trabajado, entre otros, en la definición de los mensajes asociados a los manifiestos de exportación y en los circuitos documentales relacionados con las inspecciones de mercancías.

Además, otros puertos ya han iniciado, en colaboración con el Puerto de Barcelona, estudios



para replicar este modelo de definición y explotación de servicios de comercio electrónico en sus áreas de influencia. Y es que PortIC es ya un referente mundial.

A pesar de todo este esfuerzo, y para poder ser realmente vanguardistas en cuanto al comercio electrónico, se debían complementar estas inversiones con acciones formativas que difundieran los beneficios derivados del uso de estas técnicas y tecnologías. En este sentido y también en colaboración con PortIC, se dirigieron diversos cursos sobre comercio electrónico a la Comunidad Portuaria.

Finalmente, a lo largo del año 2000 el Puerto de Barcelona, desde sus departamentos de Cooperación Internacional y Sistemas de Información y desde la Asociación e-commerce, donde también se encuentra la Cámara de Comercio de Barcelona, el Banc de Sabadell y "la Caixa", ha participa-

do en iniciativas globales como ebXML, donde se están definiendo los nuevos estándares mundiales en materia de comercio electrónico.

En concreto, ebXML es una iniciativa conjunta de OASIS (www.oasis.org) y UN/CEFACT (www.uncefact.org). OASIS es un consorcio formado por compañías, básicamente del sector de las nuevas tecnologías, y por gente de todo el mundo que se ha unido para acelerar la adopción de normas relacionadas con el intercambio de información estructurada. Por otra parte, UN/CEFACT, que depende de las Naciones Unidas, es el órgano encargado de la política mundial y del desarrollo técnico en materia de facilitación del comercio y comercio electrónico. En ebXML se están definiendo a la vez los aspectos tecnológicos y los aspectos relacionados con el contenido de esta nueva forma de hacer negocios. En lo referente al contenido, tanto la información que se debe intercambiar como el conocimiento del negocio relacionado con el transporte y el comercio internacional, el Puerto de Barcelona tiene mucho que decir.

1.2.

El Servicio de Acceso Unificado

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es un departamento clave de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Mediante el SAU se hacen accesibles y claros los servicios del Puerto de Barcelona. Al mismo tiempo, el SAU interviene en la dinamización de los procesos y las gestiones, así como de la relación entre los diferentes agentes de la Comunidad Portuaria y el Puerto.

Finalizado el tercer año de funcionamiento del SAU, es un buen momento para hacer balance y confirmar el acierto que supuso, tres años atrás, la idea de eliminar los numerosos puntos de atención existentes en la Autoridad Portuaria y concentrarlos en uno solo. Con este propósito de crear la ventanilla única del Puerto de Barcelona nació el SAU y el incremento, año tras año, tanto de trámites como de consultas respondidas ha evidenciado la necesidad y la oportunidad de aquella creación.

El Puerto de Barcelona, en su posicionamiento como principal *hub logístico* del Mediterráneo, ha propiciado que crezca el número y la complejidad de las gestiones y relaciones que se establecen entre la Autoridad Portuaria y las empresas que participan en el negocio marítimo. Es en este punto donde el SAU tiene un papel primordial para recoger información de primera mano sobre las nuevas necesidades de los clientes, prever la simplificación de los trámites para reducir el tiempo de gestión y colaborar así en la ampliación de las cuotas de competitividad de los clientes.

Durante el año 2000 el SAU ha mejorado su nivel de eficacia en relación con el anterior ejercicio, y ha registrado un importante incremento en la entrada y la resolución satisfactoria de trámites (+12,6%); en las llamadas atendidas y contestadas (+71%), y en la facilitación de servicios internos en la Autoridad Portuaria de Barcelona (servicio de mensajería: +80%). Esta eficacia contrastada ha sido posible al aumentar el nivel de capacitación, de especialización y de polivalencia del personal del SAU, que, ayudado por un entorno informático de trabajo en equipo, de gestión de conocimiento y de información compartida, ha hecho posible el éxito de la gestión.

El SAU, junto con PortIC, propicia el uso y la implantación de las nuevas tecnologías en el ámbito portuario. En este sentido, en el último año se ha logrado aumentar el volumen de declaraciones sumarias que se gestionan directamente vía EDI y esta proporción ha llegado a ser del 75% sobre el total de las declaraciones emitidas.

En el año 2000 el grado de satisfacción en el servicio de los clientes hacia el SAU ha logrado una cuota alta, el 97%. Este dato confirma que el SAU se percibe como un colaborador más en la obtención de beneficios por parte de los clientes.

Procesos más significativos por volumen, año 2000



1.3.

La seguridad

Durante el año 2000 la Autoridad Portuaria de Barcelona ha continuado con su labor para mejorar la seguridad industrial y marítima en el Puerto y para ello se ha firmado el nuevo Convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona en materia de prevención, extinción de incendios y salvamento, para un período de cinco años.

Hay que destacar la intervención integral de los Bomberos del Parc Port-Zona Franca en el Puerto, tanto en las instalaciones y en los buques como en el ámbito marítimo. Por este motivo, el Puerto ha incorporado una embarcación de salvamento de 7,5 metros de eslora y una potencia de 230 CV, y el equipo completo de submarinismo de los Bomberos. También se ha adquirido y cedido a los Bomberos un nuevo vehículo autoescala de 30 metros de altura.



Por otra parte, se ha finalizado el Estudio de seguridad marítima y se han iniciado los estudios de seguridad y planes de autoprotección del Port Vell y de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), para integrarlos en el Plan de Emergencia Interior del Puerto (PEI), vigente desde 1995 y que está en proceso de revisión.

En el marco de este Plan, en noviembre se hizo un simulacro de emergencia general en un cruceo de la compañía Renaissance Cruises. El simulacro permitió poner en práctica el Plan en situación de una gran emergencia a causa del número elevado de personas involucradas; también se pudo evaluar la eficacia de las comunicaciones de la intervención de cada uno de los grupos de actuación que tomaron parte en el simulacro y su tiempo de respuesta.

En cuanto a la formación, ha continuado el programa dirigido a los bomberos, que se inició en 1997. Se han llevado a cabo, en el centro Jovellanos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de Gijón, el Curso de intervención en barcos y el segundo Curso de técnicas de extinción en interiores *Flash over*, donde han participado 89 alumnos, entre mandos y bomberos. También se ha impartido un curso avanzado en incidencias con mercancías peligrosas para 20 mandos de bomberos, dirigido por la Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos. Y se continuado con el Curso básico contra incendios, dirigido a los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

1.4.

El medio ambiente

Durante este año han continuado las actuaciones, iniciadas en años anteriores, relacionadas con el control y el seguimiento del entorno más directamente afectado por la actividad portuaria. Los aspectos ambientales sobre los que se ha actuado preferentemente son la calidad de las aguas, la calidad del aire y la gestión de los residuos.

En cuanto a la percepción de calidad de las aguas, se ha seguido trabajando en la disminución de la cantidad de sólidos flotantes en las aguas del Puerto. Los valores del índice de percepción de la limpieza de las aguas portuarias (IPNA) son similares a los obtenidos el año anterior y todo parece indicar que se ha logrado un nivel óptimo de calidad. Sin embargo, se han continuado produciendo episodios puntuales de gran acumulación de residuos flotantes a causa de temporales o de fuertes lluvias.

Las seis embarcaciones destinadas a este servicio de limpieza han recogido, durante el año 2000, un total de 1.820 metros cúbicos de residuos flotantes. Además, se ha intervenido en 68 incidencias por contaminación marítima, entre las cuales destacan 23 debidas a vertidos de hidrocarburos. Estas 23 actuaciones se han saldado con la recogida de un total de 21 toneladas de hidrocarburos y la apertura de seis expedientes para aclarar las circunstancias y las responsabilidades.

Así mismo, con la voluntad de mejora constante de la eficacia en la lucha contra la contaminación, se ha puesto en marcha el programa de simulacros y de ejercicios de extensión de barreras de lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburos a las aguas del Puerto.

Entre las actuaciones que en los próximos años deben contribuir a la mejora de la calidad de las aguas interiores portuarias hay que destacar las obras de construcción y remodelación del alcantarillado del Puerto, que se iniciaron en 1999 y se prevé que finalicen durante el 2001. Este año han finalizado las obras de los sectores 2, 7 y 8 y están en ejecución los sectores 3, 4, 5 y 6. La puesta en funcionamiento de esta infraestructura ambiental permitirá evitar la entrada de aguas residuales que aún se vierten en el interior del Puerto. Así, los cerca de 80 km de colectores de saneamiento



y los 15 nuevos pozos de bombeo de que dispondrá la nueva red servirán para conducir las aguas residuales generadas en las instalaciones del recinto portuario hacia la depuradora del Llobregat, actualmente en fase de construcción.

El conocimiento que se tiene del estado actual de las aguas del Puerto ha seguido aumentando gracias al convenio firmado con el Instituto de Ciencias del Mar (ICM-CSIC) para estudiar sus características y su funcionamiento mediante la medición periódica de parámetros fisicoquímicos y biológicos. En la misma línea, se ha evaluado la calidad de los sedimentos portuarios. En este ámbito, se ha completado un exhaustivo mapaje de la concentración de metales en el sedimento y, al mismo tiempo, se ha continuado con el estudio de la composición de las comunidades animales que viven en estrecha relación con el fondo (bentos) y que son utilizados como bioindicadores del estado del medio.

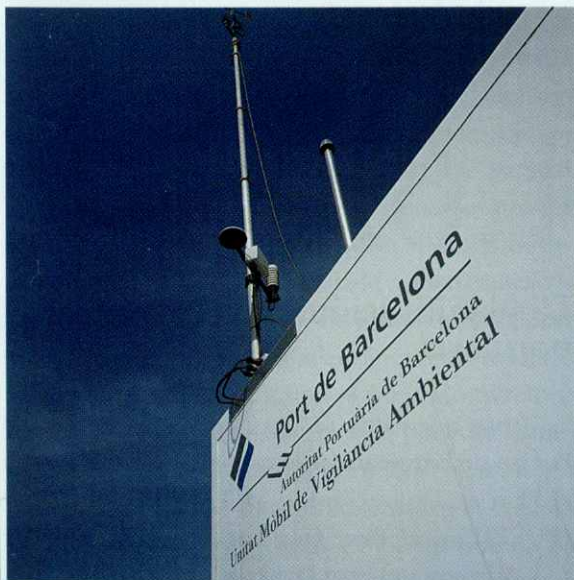
Finalmente, hay que destacar que ha finalizado la primera fase del estudio cuantitativo sobre la cantidad y procedencia de las aguas deslastradas desde barcos al interior del Puerto. El estudio concluye que durante este año se han descargado alrededor de 740.000 toneladas de aguas de lastre. Estas aguas están consideradas como uno de los posibles vectores de introducción de organismos acuáticos alóctonos y de agentes patógenos;

y manual de partículas en suspensión y de los principales contaminantes presentes en el puerto, así como los sensores de la Unidad Móvil de Vigilancia Ambiental, indican que los valores de concentración de los principales contaminantes primarios presentes en el aire son inferiores a los que se encuentran en el entorno más inmediato. Sin embargo, puntualmente se han detectado valores altos de partículas en suspensión, que deben atribuirse a la gran cantidad de movimientos de tierras y tráfico de camiones relacionados con las obras portuarias en ejecución.

En cuanto a los residuos, durante este año se han continuado gestionando la totalidad de residuos sólidos urbanos (RSU), procedentes tanto de los espacios comunes del recinto portuario como de los edificios de la Autoridad Portuaria. Se ha hecho una recogida selectiva tanto de papel y vidrio como de residuos especiales generados en las instalaciones de la Autoridad Portuaria (aceites de motor, disolventes, tóner de fotocopiadoras, baterías de vehículos, residuos sanitarios del grupo III, fluorescentes y pilas). Así mismo, se ha realizado el control de los servicios de recepción de los residuos procedentes de buques según el Convenio Internacional Marpol 73/78.

Por lo que se refiere a los proyectos europeos, hay que destacar que la Autoridad Portuaria de Barcelona vuelve a ser impulsora del proyecto ECOPORTS, que, como su antecesor ECO-INFORMATION, tiene como objetivo establecer intercambios de información, experiencias e iniciativas entre distintos puertos europeos.

Para concluir, cabe señalar que se ha implantado un modelo de control de gestión ambiental basado en la contabilidad ambiental, que es pionero en los puertos europeos. El programa de contabilidad ambiental evalúa y hace el seguimiento del cumplimiento de los objetivos por medio de la cuantificación de una serie de indicadores ambientales generados a partir de los valores obtenidos de las variables escogidas.



actualmente, el efecto de estas introducciones es objeto de estudio en todo el mundo.

La calidad del aire en el entorno del Puerto ha tenido una evolución positiva en relación con los años anteriores. Las redes de control automático



1.5.

Las infraestructuras

El 2000 ha sido un año de gran trascendencia en lo que se refiere a ejecución de infraestructuras portuarias, con una inversión cercana a los 48 millones de euros.

Entre las principales obras finalizadas este año cabe destacar las siguientes: por una parte, el puente entre el muelle de Ponent y el muelle Adossat, de 1.100 metros de longitud y récord



mundial porque dispone de 109 metros de distancia entre rótulas de giro de la parte móvil. Esta obra, motivada por la construcción de la nueva bocana, mejora el tráfico rodado portuario a través del paseo Joan de Borbó, con una gran densidad de semáforos y peatones. También facilita un rápido acceso a la autopista del tráfico de vehículos generado por los cruceros turísticos y por los contenedores del muelle Adossat.

Por otra parte, para atender la gran demanda de embarcaciones menores que hay, se ha mejorado el servicio de mantenimiento y reparación, mediante la construcción de la infraestructura de un *syn-croliift*, con una capacidad de elevación de 2.400 toneladas y 6.000 metros cuadrados de explanada. También, para facilitar la ejecución de las obras marítimas (diques de abrigo, muelles, etc.), se ha construido el cargadero de escollera que minimizará y aligerará el tráfico terrestre procedente de las canteras cercanas.

Por último, se han mejorado las instalaciones portuarias relativas al tráfico de contenedores con la construcción, en el muelle Adossat, de 700 metros

lineales de atraque de muelle con 16 metros de calado, un doble *ro-ro* y una explanada de 12,5 hectáreas.

En cuanto a las obras en curso, siguen muy avanzadas las de la nueva red general de alcantarillas del Puerto, que permitirá trasladar todas las aguas negras que genera la actividad portuaria a las depuradoras del Besòs y del Llobregat, esta última en fase de ejecución. De esta obra se han finalizado los tramos norte y sur.

También sigue en fase de ejecución la nueva bocana, obra relevante para el Puerto, caracterizada por los 1.500 metros de longitud, 145 metros de ancho y 11,5 metros de calado; ésta permitirá el paso de las grandes embarcaciones de recreo, pesqueros, *ferries* y grandes cruceros turísticos como el Grand Princess, de 295 metros de eslora. Por otra parte, generará una explanada de 6 hectáreas, donde está previsto construir un centro lúdico con un hotel e instalaciones pesqueras.

Para acabar, cabe destacar que han finalizado los proyectos correspondientes a los diques de abrigo del Plan Director del Puerto de Barcelona, que permitirá emprender, a partir del 2001, las obras de ampliación del Puerto. Estas obras consistirán en ampliar hasta más del doble las explanadas existentes y que son necesarias para atender la gran demanda de tráfico, que en la actualidad llega casi a la saturación.

1.6.

La planificación de la zona portuaria

Los usos a los que se destinan los terrenos del Puerto de Barcelona son los que se especifican en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP), en el Plan Director, en el informe de actualización del Plan Director (1997 – 2011) y en el Plan de Reordenación de Espacios Concesionales de las Terminales de Estiba del Puerto de Barcelona 1999 – 2001.

El PUEP establece la delimitación y la ordenación de la zona de servicio del Puerto desde el punto de vista de la explotación, mediante la asignación



justificada de usos a los diferentes ámbitos portuarios.

El Plan Director incluye los proyectos que deben desarrollarse para lograr el crecimiento físico del Puerto y asigna los usos concretos de cada una de las superficies.

El Plan de Reordenación de las Terminales de Estiba permitirá la concentración de las actividades de las empresas estibadoras, que actualmente se desarrollan de forma diseminada. Con esto se logrará una disminución de los costes de manipulación y se evitará la posible saturación de las terminales.

En este entorno de planificación y de aprovechamiento del suelo portuario, las actuaciones más significativas realizadas en el año 2000 se explican a continuación.

Se está avanzando en el proceso para la adquisición de los terrenos correspondientes a la segunda fase de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL).

Se ha continuado con el proceso de reordenación de las terminales de estiba, iniciado en 1999: Terminal Port Nou, SA ha ocupado todo el espacio disponible en el muelle de Ponent y ha dejado una parte del muelle de Sant Bertran, para facilitar la concentración de las actividades de la compañía Trasmediterranea en este muelle. Además, se ha realizado una redistribución de la superficie ocupada por Saport-Mapor, SA en el muelle Adossat.

Se ha otorgado una concesión a la empresa Almacenes de Depósito Martainer, SA, en la antigua terminal TIR, para la instalación de un depósito de contenedores vacíos. Estos depósitos son un servicio complementario muy importante para las terminales de estiba, ya que permiten liberar unos espacios esenciales para éstas. Con el otorgamiento de esta concesión ya han sido comercializadas las 13 hectáreas para depósitos de contenedores de los que se disponía en la antigua terminal TIR. En septiembre se inauguró el segundo almacén vertical para vehículos, construido por Autoterminal, SA. Esta instalación ha permitido el aumento de la capacidad de estacionamiento por encima del nivel del suelo en más de 6.700 plazas. La superficie adicional que se ha logrado con la construcción de los dos almacenes verticales actualmente existentes es de unas 25 hectáreas.

Se ha otorgado una concesión a la sociedad Muelles y Espacios Portuarios, SA (MEPSA) para la instalación de un parque de terminales portuarias en la ampliación del muelle de Inflamables. Esta

concesión tiene una superficie inicial de 13 hectáreas, que aumentará hasta 50 hectáreas cuando finalicen las obras de ampliación del muelle.

La empresa Enagás, SA mantiene dos derechos de opción para el otorgamiento de dos concesiones sobre unas superficies de 9,5 y 7,1 hectáreas en la ampliación del muelle de Inflamables. Estos derechos de opción recogen la voluntad de Enagás de ampliar sus instalaciones y duplicar, en un plazo de cuatro años, la superficie de la que dispone. Finalmente se ha conseguido un incremento muy significativo de la capacidad de almacenaje de hidrocarburos.

Decal España, SA ha construido nuevos tanques para aumentar la capacidad de su terminal, situada en el muelle de Inflamables. Antes de la ampliación de la superficie y las instalaciones, la capacidad nominal de la terminal era de 204.371 m³; una vez terminadas las obras, la capacidad será de 443.323 m³.

También ha sido ampliada, en 2,4 hectáreas, la superficie de la terminal para productos petrolíferos otorgada a Terminales Portuarias, SA, en el muelle de Inflamables. Esta ampliación permite la construcción de nuevos tanques, con un incremento de capacidad de 75.300 m³.





1.7.

La promoción comercial

La promoción exterior del Puerto de Barcelona, siguiendo las directrices del Plan Estratégico y del Plan de Marketing, se ha focalizado en las zonas geográficas con más perspectivas de crecimiento: el Magreb, América y Extremo Oriente.

En este sentido, durante el 2000 se han realizado una serie de misiones comerciales, por una parte, para reforzar las relaciones del Puerto con el sector marítimo y portuario de estos países y, por otra, para favorecer el desarrollo comercial con el objetivo de detectar y potenciar nuevos mercados. La colaboración en acciones de promoción exterior con otros organismos, como el Consorci de Promoció Comercial de Catalunya (COPCA), el Instituto de Comercio Exterior (ICEX), el Consejo Superior de Cámaras, el Gobierno Central y la Generalidad, ha significado la aportación de valor añadido a la presencia del Puerto en los distintos países visitados.

En el área de Extremo Oriente, una delegación del Puerto de Barcelona, encabezada por el consejero de Obras Públicas de la Generalidad, y por varios miembros de la Comunidad Portuaria, empresas de importación y exportación y prensa especializada, ha llevado a cabo una misión comercial en China, donde se ha presentado el Puerto de Barcelona a instituciones y empresas chinas. A raíz de esta misión, se ha tenido la oportunidad de conocer, a través de reuniones personalizadas, las necesidades y expectativas de este gran mercado. Las ciudades visitadas han sido: Hong Kong, Shanghai, Ningbo y Beijing.

El Gobierno español y el Gobierno catalán han aprovechado la experiencia del Puerto de Barcelona en esta área y han solicitado su presencia en

las visitas institucionales que se han hecho a China y Corea. Estos desplazamientos han incluido reuniones con navieras y cargadores a los cuales el Puerto ha presentado sus servicios.

Por otra parte, el Puerto ha estado presente, con un stand propio, en la feria Expo-habitat 2000 de Shanghai, con empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona, para apoyar y asesorar a los numerosos exportadores españoles que exponían sus productos en el pabellón del ICEX.

En relación con América Latina, el Puerto ha tomado parte en la Segunda Conferencia Iberoamericana de Logística, en Montevideo, Uruguay, organizada por el Instituto de Logística Iberoamericana (ILI). Posteriormente el Puerto ha asistido a la cumbre de gobiernos iberoamericanos, en Panamá, donde ha recibido una mención especial de los premios de Excelencia en la Gestión.



En Miami, con motivo del salón Seatrade, el Puerto ha participado en un stand conjunto con Creuers del Port de Barcelona, Macandrews, Cisam, Marítima del Mediterráneo, Mediterranean Rainbow, Unión Naval de Barcelona y Turismo de Barcelona. En este salón se ha presentado la oferta portuaria de cruceros del Puerto de Barcelona. Así mismo, el Puerto también ha participado en el Seatrade de Génova, en el que, aparte de estar presente como expositor dentro del stand de Medcruise, ha sido ponente en las conferencias de la Mediterranean Seatrade Convention.

En cuanto al *hinterland*, el Puerto ha asistido a la Semana Internacional de la Logística (SITL) de París, en colaboración con la asociación Barcelona Centro Logístico (BCL). En este salón, el de mayor éxito en Francia, el Puerto ha conseguido numerosos contactos con clientes potenciales, así como el mantenimiento de las relaciones con



empresas con las que ya trabajaba. Por otra parte, el Puerto también ha asistido a las jornadas *Top Shipping*, en Montecarlo, donde tienen lugar reuniones programadas con antelación con cargadores de toda Francia. También se han realizado varias visitas a empresas transitarias del Sur de Francia para mantener este importante mercado. Hay que comentar, igualmente, las distintas visitas a Andorra, país con el cual hay acuerdos institucionales; a Rotterdam, donde se han visitado empresas navieras y también se ha participado en la *Terminal Operations Conference* (TOC); a Bristol, donde, invitados por el consulado inglés de Barcelona, se han presentado los servicios portuarios a varias empresas; a Londres, donde se han visitado varias navieras, y a Génova, donde el Puerto ha sido invitado por el Propeler Club.

Finalmente, el Puerto también ha asistido a varios foros como, por ejemplo, el Salón Internacional



de la Logística (SIL) de Barcelona. En este salón, que se ha convertido en el segundo salón de logística más importante de Europa, el Puerto ha participado en la jornada *Nuevas Tendencias en la Gestión de las Cadenas Logísticas Internacionales*, concretamente dentro del apartado "Estrategias logísticas en los puertos", organizada por la asociación Barcelona Centro Logístico. Así mismo, el Puerto ha colaborado en el *Global Automotive Logistics* (GAL) en Barcelona, como expositor, en un stand conjunto con las terminales de automóviles Autoterminal y Setram, y como conferenciante ha presentado las instalaciones de estas terminales.

1.8.

El Servicio de Atención al Cliente

El hecho de acercar el Puerto de Barcelona al tejido industrial permite ganar la confianza de los clientes, objetivo fundamental de este servicio, captando sus inquietudes y necesidades y estudiándolas para intentar hacer más transparente el paso de la mercancía por el entorno portuario. Como una de las principales herramientas para realizar este acercamiento, se creó el Plan de Formación y Divulgación del Servicio de Atención al Cliente.

Dentro de este Plan, en el año 2000 se realizaron un total de 11 cursos y jornadas técnicas con una asistencia total de 457 personas.

Las actividades se han repartido de la siguiente manera:

Cursos:

- *La implicación del Puerto de Barcelona en el comercio exterior*: dos ediciones con un total de 60 asistentes de 41 empresas diferentes.

Jornadas técnicas:

- *El proceso aduanero*: dos ediciones con un total de 76 asistentes de 50 empresas diferentes.
- *El crédito documentario*: una edición con un total de 30 asistentes de 23 empresas diferentes.
- *Mercancías peligrosas*: tres ediciones con un total de 95 asistentes de 71 empresas diferentes.
- Presentación en Lleida de la jornada técnica *El proceso aduanero*: una edición con un total de 48 asistentes de 38 empresas diferentes.
- Presentación en Madrid de la jornada técnica *El crédito documentario*: una edición con un total de 123 asistentes de 89 empresas diferentes.
- Presentación en Madrid de la jornada técnica *Las tecnologías de la información en el desarrollo del comercio*: una edición con un total de 25 asistentes de 20 empresas diferentes.

Fruto de estas actividades y del contacto con los clientes conseguidos en estas sesiones, se han atendido durante este año 239 reclamaciones y 107 consultas.



Otras herramientas que permiten cumplir el objetivo son las visitas a clientes para conocer *in situ* sus instalaciones y la realidad en que se encuentran en su día a día, y las visitas institucionales, en las cuales les abrimos las puertas, ya sea de la mano de sus operadores o por petición de cualquiera de las dos partes.

1.9.

El Sistema de Calidad

El Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona es el conjunto de planes y proyectos generados como consecuencia del cambio cultural que ha supuesto la nueva manera de entender el negocio portuario.

Este cambio implica que las actividades desarrolladas por los distintos operadores portuarios, interrelacionados entre si, se gestionen de manera que los requisitos y las expectativas del cliente definen el proceso. El resultado es la prestación de un servicio con valor añadido y una innovación en el paso de la mercancía por el Puerto.

Certificación ISO 9001

El Puerto de Barcelona ha obtenido el certificado ISO 9001 del Sistema de Calidad, que garantiza que las actividades realizadas se ejecutan según los requerimientos y las expectativas de los clientes. El alcance de la Certificación es el diseño, el desarrollo y la gestión del Sistema de Calidad del

Puerto de Barcelona. Este certificado, emitido por el Laboratorio General de Ensayos e Investigaciones, se obtuvo el mes de mayo del 2000.

La principal particularidad de esta certificación es que prevé procesos propios de la Autoridad Portuaria y desarrolla, en los apartados de diseño y proceso, la prestación de servicio de la Comunidad Portuaria.

Así mismo, durante el año 2000 se han llevado a cabo las siguientes actividades:

El mantenimiento del Sistema de Calidad

Control del proceso

Los estándares de calidad evalúan el grado de eficacia del paso de la mercancía por el Puerto, mediante indicadores de agilidad, de seguridad, de integridad, de costes y de información.

Estos indicadores, elaborados y publicados mensualmente en el Informe del Sistema de Calidad, ofrecen el estado de los planes de calidad desarrollados en la Terminal de Contenedores de Barcelona, SA, en la Terminal Catalunya, SA y en la Estibadora de Ponent.

El Informe recoge datos sobre el índice de agilidad y de seguridad del paso de la mercancía por el Puerto; la media de estancia de los contenedores en el Puerto; el Punto de Inspección Fronteriza; la integridad de los precintos y de la mercancía; las incidencias y el número durante el acto de inspección, y un apartado de noticias.

Además, este Informe incluye los resultados obtenidos de aplicar el índice de seguridad "S", que es un indicador de valor adimensional comprendido entre cero y diez. El índice tiene como objetivo medir el grado de integridad y de seguridad en precinto y mercancía durante la estancia y la manipulación en las terminales. La tendencia





óptima corresponde a cero incidencias, que obtiene un valor de diez. En el año 2000 la media de este índice ha sido de 8,8.

• Auditorías del Sistema de Calidad

Se ha establecido la metodología para llevar a cabo las auditorías en las empresas de la Comunidad Portuaria implicadas en el Sistema de Calidad.

Durante el año 2000 se han hecho auditorías:

- De seguimiento a proveedores: Equipo de Calidad (EQ).
- De seguimiento: Terminal Catalunya y Estibadora de Ponent.
- De cierre de la implantación del Plan de Calidad: Terminal de Contenedors de Barcelona.

Se ha comprobado la eficacia general del Sistema a partir de las evidencias observadas por el equipo auditor y, por lo tanto, se considera adecuada la implantación de los distintos planes de calidad.

• Programa de Garantías

El Puerto de Barcelona está implicado con el cliente final mediante el Programa de Garantías, que refleja el compromiso consensuado entre los operadores de la Comunidad Portuaria para asegurar la prestación del servicio. Con este Programa se indemniza al cliente, en caso de incumplimiento.

Del total de 22 reclamaciones atendidas en el Departamento de Sistemas de Calidad, seis han activado el Programa de Garantías. Todas han sido cubiertas por la Garantía de Seguridad Total, que indemniza a los clientes finales por cualquier incidencia fortuita en la mercancía de los contenedores (FCL y LCL) durante la estancia en la terminal.

• Revisión y mejora

La gestión según la Norma ISO 9001 ha permitido llevar a cabo una labor constante de revisión de los trabajos realizados tanto por el Departamento de Sistemas de Calidad como por la Comunidad Portuaria en todo lo que corresponde al alcance del sistema.



Como consecuencia del seguimiento continuo del Sistema de Calidad, se han introducido las correspondientes acciones de mejora en el proceso, para corregir las desviaciones detectadas. También se ha iniciado la segunda revisión del Plan de Calidad en la Terminal de Contenedors de Barcelona con el objetivo de ampliar el actual alcance a actividades no previstas hasta ahora.

Otras actividades

El Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona implica el desarrollo de actividades empresariales, de comunicación, de colaboración y de intercambio de experiencias más allá del ámbito portuario.

Las principales actividades en que se ha participado han sido las siguientes:

• Fundación Iberoamericana

Durante el primer semestre del año 2000 se elaboró la memoria de autoevaluación del progreso del Puerto de Barcelona hacia la mejora continua, según el Modelo Iberoamericano de Excelexencia en la Gestión.

Este modelo, diseñado por la Fundación Iberoamericana para la Calidad, promueve la gestión global de la calidad.

• Foro de Valores de Empresa

En el mes de octubre del 2000, el Puerto de Barcelona patrocinó y participó en el Foro de Valores de Empresa, que pretende mejorar la competitividad entre empresas y organizaciones mediante el intercambio de experiencias y el fomento de la colaboración.

El Puerto de Barcelona participó en el desarrollo de dos actividades:



- Seminario temático: El Puerto de Barcelona: Beneficios de su utilización y especificaciones para aumentar su valor.
- Grupo de trabajo: profesionales del sector revisaron las actuales prácticas de los servicios de inspección, relacionadas con el despacho de mercancías, y también analizaron las medidas pendientes de aplicar de la COMINPORT (Comisión Interministerial de Puertos). Esta Comisión tiene como objetivo estudiar y aplicar medidas para aumentar la agilidad, la seguridad y la coordinación de las inspecciones en las mercancías.

- Conference Board

Durante el mes de noviembre tuvo lugar en Barcelona el Consejo Europeo para los Negocios de Excelencia (Conference Board), que tiene un doble propósito: mejorar el sistema de negocio en las empresas y aumentar la contribución de los negocios en la sociedad.

El Puerto de Barcelona es miembro de este Consejo y, además, los miembros del Conference son clientes o clientes potenciales del Puerto de Barcelona; por lo tanto, es el entorno ideal para que clientes y Puerto se beneficien mutuamente.

- Colaboración con el Puerto de Montevideo (Uruguay)

En junio del año 2000, se firmó el Convenio específico de colaboración en el área de Calidad Portuaria entre la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Administración Nacional de Puertos de Uruguay. Este Convenio supuso la presencia en el Puerto de Montevideo de técnicos del Puerto de Barcelona con el objetivo de establecer las bases para:

- La constitución de la estructura organizativa del Plan de Calidad.
- La gestión del Plan de Formación.
- La gestión del Plan de Comunicación.
- La aproximación a la gestión por procesos.

Con el conjunto de todas las actividades mencionadas se está consolidando el Sistema de Calidad, que nos permitirá seguir avanzando en la mejora continua, uno de los objetivos principales del Puerto de Barcelona.

1.10.

La cooperación y la presencia internacionales

En los últimos años, la cooperación internacional se ha convertido en un elemento básico para los puertos. El establecimiento de fuertes lazos entre distintas autoridades portuarias permite un intercambio de experiencias y de conocimientos insustituible para la mejora competitiva continua. Es por este motivo que durante el año 2000 el Puerto de Barcelona ha potenciado muy especialmente la cooperación con puertos de sus áreas estratégicas.



Dentro de estas áreas, el Puerto de Barcelona ha seguido el desarrollo de proyectos de cooperación en el Mercosur, el Norte de África y el Extremo Oriente, con el principal objetivo de intercambiar experiencias en el ámbito de la integración puerto-ciudad, el asesoramiento en infraestructuras, el intercambio tecnológico, la gestión de terminales de cruceros y la formación en gestión portuaria.

En relación con esta formación, cabe destacar el curso llevado a cabo por el Puerto de Barcelona a 30 estudiantes de postgrado de la Academia Árabe de Ciencia y Tecnología y Transporte Marítimo, procedentes de 14 países diferentes y que, como en años anteriores, se celebró el mes de mayo. Además, también han sido importantes los otros cursos de gestión portuaria dirigidos a delegaciones de distintos puertos de Argentina y de Brasil realizados a lo largo del año 2000.



Otras áreas de cooperación han sido el estudio de nuevas zonas para proyectos de actividades logísticas en varios puertos con los cuales el Puerto de Barcelona mantiene convenios de asistencia técnica y de intercambio tecnológico, y aplicaciones de programas específicos en distintos países como Argentina, Brasil, China y Egipto.

En cuanto al intercambio tecnológico, cabe destacar que en el nuevo entorno globalizado las tecnologías de la información están transformando todos los ámbitos de la economía. De este modo, la tecnología y muy especialmente las medidas destinadas a promover y dinamizar el intercambio de mercancías se han convertido en una herramienta portuaria imprescindible. Así pues, todos los medios destinados a agilizar el comercio internacional son un elemento clave para contribuir al desarrollo no sólo de los puertos, sino también de las áreas que los rodean.

Es por esta razón que el Puerto de Barcelona toma parte activa en diversas instituciones que tienen como misión la agilización del comercio, tanto en el ámbito nacional como en el internacional. Esta posición activa le permite conocer los nuevos desarrollos en las medidas para facilitar el comercio, y tomar una posición de liderazgo respecto a las nuevas tendencias.

De este modo, el Puerto de Barcelona mantiene la presidencia del Comité de Facilitación del Comercio (Trade Facilitation Committee) de la Organización Internacional de Puertos (IAPH), y es el enlace entre este organismo y la Organización Mundial de Aduanas (WCO). Además, mantiene la vicepresidencia del Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico UN/CEFACT (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) y, en el ámbito más próximo, forma parte de la Asociación e-commerce junto con "la Caixa", la Cámara de Barcelona y el Banc de Sabadell. Esta Asociación tiene como objetivos principales el seguimiento y la promoción de los desarrollos de comercio electrónico que puedan ser de interés para las empresas catalanas.



1.11.

Los recursos humanos

Las personas son sin duda uno de los ejes fundamentales para garantizar el éxito de cualquier empresa; disponer de un equipo humano motivado, cualificado y con habilidad y capacidad para adaptarse es un aspecto esencial en las organizaciones actuales.

En un entorno económico cada vez más cambiante, donde la tecnología de la información está presente en todas partes y las expectativas de los clientes son cada vez más exigentes, se hace indispensable una gestión eficaz de las personas, optimizando sus capacidades para conseguir una ventaja competitiva. En este sentido, la política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha dado un paso adelante este año 2000, ya que ha centrado los esfuerzos en la formación y en el desarrollo del personal, el análisis y el aprovechamiento del potencial existente y el fomento de la movilidad funcional y la rotación interna; de esta manera se ha conseguido optimizar los recursos humanos y fomentar el crecimiento individual, lo cual ha permitido dar más responsabilidades, autonomía y competencias a los trabajadores.

Por otra parte, el año 2000 ha permitido crear el marco de relaciones laborales adecuado para conseguir los objetivos estratégicos del Puerto de Bar-



celona, con la negociación del I Convenio Colectivo de la Autoridad Portuaria de Barcelona, el cual ha dado una especial importancia a la flexibilidad, la productividad y la autonomía salarial, esenciales para una gestión correcta de los recursos humanos.

La Autoridad Portuaria de Barcelona no olvida, dada su importancia, el fomento de las actividades sociales, y por eso potencia de forma especial la práctica de actividades deportivas, por una parte, entre los miembros de la Comunidad Portuaria, con la organización de los torneos de fútbol sala, tenis y frontón, y por otra parte, dentro de la Autoridad Portuaria de Barcelona, con el apoyo ofrecido a las secciones deportivas de fútbol sala, baloncesto, pesca, montaña y tiro, entre otras.

En definitiva, la Autoridad Portuaria de Barcelona, desde el Departamento de Recursos Humanos, se plantea como reto lograr que sus trabajadores consigan un desarrollo profesional, personal y social.

La prevención de riesgos laborales

La colaboración de todos en las tareas preventivas es fundamental para conseguir unas condiciones de trabajo idóneas. La Autoridad Portuaria de Barcelona, muy sensibilizada con la seguridad de sus trabajadores, dispone de un Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, que tiene como misión la planificación y la organización de las acciones preventivas que permitan evitar o disminuir los riesgos derivados del trabajo.

Como consecuencia de la evaluación inicial de riesgos laborales realizada durante los años 1998-1999, la Autoridad Portuaria de Barcelona y el Comité de Empresa han firmado un documento público como señal del compromiso por parte de la empresa y de los trabajadores de impulsar las actividades preventivas y de apoyar el plan bianual de actividades preventivas de la Autoridad Portuaria de Barcelona (2000-2001).

Este año se ha llevado a cabo una parte de este plan, en el que se destacan los siguientes puntos fuertes: la formación de los trabajadores; la realización de mediciones e informes tanto de higiene industrial como de ergonomía y de seguridad, que han representado la realización de correcciones en las instalaciones y formas de trabajar; el fomento de la participación de los trabajadores, con la creación de un buzón de sugerencias, y la



coordinación empresarial de actividades, con la elaboración de un sistema de gestión de la prevención para contratos.

Finalmente, cabe destacar la Segunda Jornada de Prevención de Riesgos para la Comunidad Portuaria, que tuvo lugar en el auditorio del World Trade Center, convocada por la Comisión Técnica Portuaria de Prevención de Riesgos Laborales de la Autoridad Portuaria de Barcelona, y que hizo evidente el interés de todos los operadores portuarios en este tema.

El Servicio Lingüístico de Catalán

La Autoridad Portuaria de Barcelona, como empresa consciente de su proyección exterior y de su peso como agente social, inició en 1997 un proceso para potenciar la presencia del catalán en todos los ámbitos de la vida portuaria y sumarse de este modo al proyecto de normalización lingüística de la Generalidad de Cataluña.

Para llevar a cabo este proceso, se creó el Servicio Lingüístico de Catalán, adscrito al área de Recursos Humanos, que al principio se dirigía exclusivamente a los trabajadores de la APB y que ahora extiende sus servicios a la Comunidad Portuaria. Los principales servicios que ofrece el Servicio Lingüístico de Catalán son los siguientes: la formación en lengua catalana, con la impartición de cursos genéricos y específicos; la normalización documental, con un especial hincapié en la resolución de consultas y dudas lingüísticas y en el apoyo personalizado en la redacción, revisión y traducción de textos, así como el asesoramiento



individualizado a las empresas de la Comunidad Portuaria, que ha permitido diseñar acciones a medida para cada empresa.

Así mismo, cabe destacar una de las funciones más significativas del Servicio Lingüístico de Catalán: la promoción de la cultura catalana, mediante la organización de celebraciones concretas de la tradición catalana, la difusión de información de actos y el préstamo de libros y vídeos en catalán. Finalmente, este año se ha renovado el convenio de colaboración para trabajar de forma conjunta el proceso de normalización lingüística de la Autoridad Portuaria de Barcelona, con los departamentos de Cultura y Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña



1.12.

La formación

En el transcurso del año 2000, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha desarrollado las acciones formativas diseñadas a raíz del proceso de detección de necesidades elaborado el año anterior; ha fortalecido, mediante iniciativas conjuntas, los vínculos con el resto de empresas de la Comunidad Portuaria, y ha dinamizado los proyectos formativos comunes.

La formación se ha consolidado dentro de los puestos de trabajo y forma parte inherente de ellos. A lo largo del año se han llevado a cabo 280 acciones dirigidas al personal de la APB con una asistencia de 1.352 personas, que supone un total de 6.371 horas de formación.

Hay que destacar, por su importancia y volumen de actividad, las acciones derivadas de la aplica-

ción del Plan de Prevención y Riesgos Laborales de la APB, las cuales han cubierto las prioridades formativas asignadas para el año 2000. Teniendo en cuenta que la prevención es un compromiso asumido por la APB estos programas deben lograr en el futuro un peso específico todavía más importante.

Una vez más, cabe destacar el desarrollo de iniciativas en conjunto con el Cuerpo de Bomberos del Ayuntamiento de Barcelona para la formación en materia de extinción de incendios y en relación con la seguridad marítima portuaria.

El año 2000 se ha estructurado la Biblioteca de materiales didácticos y el soporte informático para su gestión.

Con el Plan Pedagógico ha continuado la difusión de la imagen y la actividad del Puerto de Barcelona, así como la transmisión del compromiso logrado con el medio ambiente y el desarrollo sostenible. 270 grupos con un total de 7.703 escolares han seguido estos programas de formación, con una dedicación de 540 horas de enseñanza



efectiva. Y cabe añadir que a partir del mes de septiembre el Plan Pedagógico se está desarrollando en conjunto con el Museo Marítimo.

En cuanto a la Comunidad Portuaria, la articulación del Plan de Formación responde a la iniciativa de observar el negocio marítimo-portuario como un conjunto unitario, con más elementos en común que diferenciadores, y donde lo que se pretende es la participación de todos los agentes de la cadena logística que ofrecen servicios en el ámbito portuario.

Por requerimientos de la Fundación FORCEM, en el año 2000 se han presentado cuatro Planes Agrupados que integran la mayoría de empresas de la Comunidad Portuaria, y han recibido la adhesión de 105 empresas. Los colectivos de referencia que han motivado el Plan son:

- Los agentes de aduanas y consignatarios de buques
- Las empresas estibadoras
- Las empresas transitarias y transportistas
- La marina mercante

Por otra parte, a lo largo del año 2000 se han desarrollado acciones que han contado con otras fuentes de financiación, dirigidas a todos los colectivos de la Comunidad Portuaria en régimen abierto. También se ha gestionado el Plan de Formación de la Liga Nacional del Transporte, con programas para el colectivo de transportistas autónomos y las pequeñas empresas del sector del transporte por carretera.

En consolidación de todas las actividades de la Comunidad Portuaria mencionadas, se han desarrollado 44 acciones formativas, con un total de 2.241 horas de enseñanza efectiva, y una asistencia total de 646 personas, lo que representa un gran avance cuantitativo en comparación con anteriores ediciones.

En el ámbito de las colaboraciones, hay que destacar las becas de estudio concedidas a trabajadores de la Comunidad Portuaria para cursar la tercera edición del "Master en Negocio Marítimo (*Shipping Business*)", organizado por la Facultad de Náutica de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC), y el apoyo a programas de tercer ciclo que permiten una oferta formativa especializada.

Durante el año 2000, también se han llevado a cabo otros proyectos con resultados aplicables tanto en la misma APB como en la totalidad de la Comunidad Portuaria. Destacan por su importan-

cia la participación en la iniciativa comunitaria ADAPT, denominada "TeLoTec" (Telematic, Logistic & Transhipment Technologies), que presenta como principal objetivo el análisis de la evolución del sector del transporte en ámbitos portuarios desde el punto de vista de los recursos humanos y la evolución de los perfiles profesionales en relación con la formación necesaria para el desarrollo de tareas.

Otro de los proyectos de relevancia ha sido el diseño del Curso Superior para Directivos de la Comunidad Portuaria, que, con titulación de postgrado, se iniciará el próximo año con la participación de la Fundación Politécnica de Cataluña (FPC). Esta formación, modular, consta de un tronco común y una especialización a escoger entre las siguientes: autoridades portuarias, empresa estibadora, agente de aduanas, consignatario de buques y empresa transitaria.

En el año 2000 ha quedado manifiesta la necesidad de fortalecer el proyecto formativo de la Comunidad Portuaria ya que en este ejercicio ha sido posible percibir y detectar una serie de puntos que tienen que convertirse en objetivos a afrontar para el próximo año, como por ejemplo: facilitar la incorporación de los jóvenes en el sector con una formación inicial de base; la dinamización de una bolsa de trabajo especializada; la implantación de un sistema que permita la formación continuada durante todo el año; el reconocimiento del grado de profesionalidad y capacitación; la creación y certificación de los programas formativos; la flexibilización de los cursos con el apoyo de las nuevas tecnologías; la motivación de la empresa y los trabajadores hacia la formación y el valor que ésta representa, etc. Todos estos elementos deben permitir al Puerto de Barcelona consolidar un factor de diferenciación y de ventaja competitiva en un entorno de máxima competencia.



1.13.

El Centro de Documentación

El año 2000 ha sido decisivo para el Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Barcelona. La etapa iniciada hace un año, consistente en la transformación del antiguo Archivo Central en Centro de Documentación con la finalidad de asumir una nueva orientación dentro de la estructura empresarial y de futuro del Puerto, se ha logrado plenamente durante este último ejercicio.

La aplicación de esta nueva estrategia interna ha permitido encarrilar los objetivos del departamento en dos líneas de actuación claramente definidas y diferenciadas. Por una parte, las encaminadas a gestionar el Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Barcelona y, por otra, las dirigidas a potenciar el aspecto cultural del Puerto de Barcelona.

Dentro de la primera línea de actuación cabe destacar las iniciativas referidas a los distintos ámbitos propios de la gestión del fondo:

- El archivo gráfico y de imágenes fotográficas.
- El archivo histórico.
- La biblioteca y la hemeroteca.
- La videoteca y el archivo de películas.
- El archivo administrativo y de empresa.

Y, también, hay que destacar nuevas iniciativas como:

- La colaboración en la catalogación y documentación del Fondo de Arte del Puerto de Barcelona.
- La coordinación del *web* institucional.
- La gestión de la recopilación de noticias informatizada.
- La coordinación de procedimientos internos a la empresa.
- La colaboración para la creación y gestión de un único módulo de consultas entre las bases de datos documentales.

Dentro de la segunda línea de actuación mencionada, entre las acciones e iniciativas dirigidas a potenciar y difundir la cultura del Puerto de Barcelona, cabe destacar los siguientes proyectos:

- El convenio de colaboración con el Consorci de les Drassanes para la creación del Centro de

Documentación Marítima, que recogerá toda la información referente al mundo marítimo y que tiene previsto abrir las puertas el próximo 2001.

- La participación como socio colaborador del Museo Marítimo en proyectos de ámbito europeo como el *Mediterráneo: El patrimonio marítimo como vehículo de comunicación entre las culturas*.
- La colaboración también como socio en los proyectos del eje cultural marítimo y en las actividades que se han de desarrollar en el marco del Fòrum 2004.

Las actuaciones del Centro de Documentación se enmarcan dentro de un proyecto ambicioso que tiene como principal propósito traspasar las fronteras del Puerto de Barcelona y, con la colaboración de otras instituciones, acercar la cultura portuaria a todos los ciudadanos para lograr que sientan el Puerto como parte de su patrimonio.



1.14.

El sector de la estiba

El 2000 ha aportado un crecimiento sostenido que en la Sociedad de Estiba se refleja en un aumento de jornales del 8,27% de media anual; sin embargo, éste se ha ido produciendo mensualmente en relación al año anterior. Como consecuencia se han producido las correspondientes incorporaciones del nuevo personal para mantener el nivel de ocupación en límites razonables, lo cual ha permitido ofrecer una cobertura de las demandas de personal del orden superior al 97%. Esto ha sido posible gracias a la polivalencia de la plantilla, que actualmente está cerca de las cinco especialidades por persona.



El Plan Formativo cerrado el 31 de diciembre es una demostración fehaciente del esfuerzo que se está realizando en el sector de la estiba para lograr niveles óptimos de calidad en la operativa portuaria.

Por otra parte, en el Centro de Formación Portuaria se han impartido las clases teóricas y de simulación de maquinaria, y también las jornadas de la formación práctica que se realiza sobre máquina en operativa real. A continuación consta la relación del número de personas que han superado la formación mencionada:

	Nº personas
Capataces	57
Gruistas	14
Vancarristas	25
Reach Stacker	16
Mafistas	20
Transtainers	14
Prev. Riesgos Laborales	100
Formación base	126
Camión	69
Varios	230
Total formados	671

También hay que añadir que en la Sociedad de Estiba se concentra la gestión de la Prevención de Riesgos de todo el sector, la cual está controlada e impulsada por el Comité de Seguridad y Salud del sector donde están presentes las empresas estibadoras.

Pendientes de la auditoría preceptiva que se debe realizar a lo largo del año 2001 (fecha límite, el primer trimestre del año 2001), ya se están haciendo diariamente en todo el sector los controles de aplicación de las medidas correctoras, el control de las averías de las máquinas, así como la investigación de todos y cada uno de los accidentes que hay en nuestra área de influencia.

En cuanto a los planes de emergencia y control de la salud se puede considerar acabada la gestión de

la prevención, aunque se sigue trabajando en casos puntuales para preparar la auditoría final.

Cabe destacar también, dentro del año 2000, el cumplimiento de la orden del III Acuerdo Marco en referencia al reajuste de los costes de la operativa portuaria. Así, en el mes de marzo del año 2000 se materializaron unos acuerdos que aportaron al sistema una rebaja de costes de unos 360 millones de pesetas/año y que afectaron diversas áreas, sistemas de trabajo, etc.

Resumiendo, podemos decir que el 2000 ha sido un año intenso en el que se han logrado objetivos que permiten plantearse el futuro con esperanza.

1.15.

Los servicios logísticos

Durante el año 2000 CILSA, empresa gestora de la ZAL, ha desarrollado la construcción del Service Center y del Área Central de Servicios, situados al lado del acceso principal de la ZAL, y que constituirán el colofón de su primera fase. Se prevé que las obras acaben a finales del 2001. El proceso de comercialización de las oficinas ya se ha iniciado.

Éste ha sido un año crucial en cuanto a la aprobación del Plan Especial por parte de las diversas autoridades competentes, lo cual comporta la adjudicación de las obras de acondicionamiento de los terrenos de la segunda fase, que se iniciarán el 2001 sin esperar el desvío del río Llobregat. La fase de comercialización ya ha empe-





zado con excelentes resultados desde el primer momento.

Los servicios de la ZAL se extienden en el ámbito internacional, con la labor del Instituto de Logística Iberoamericano, ILI, promovido por CILSA. EL ILI, que se creó en 1999, promueve el desarrollo integral del transporte, la logística y el comercio internacional, y tiene como finalidad la de favorecer el comercio entre Iberoamérica y Europa y facilitar la transferencia de conocimientos entre los tejidos empresariales iberoamericanos y españoles.

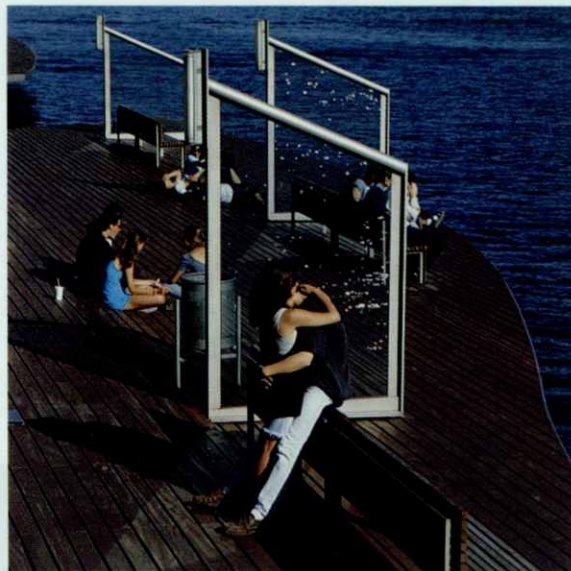
En el ámbito de las telecomunicaciones, se han seguido desarrollando las infraestructuras con la elaboración de un estudio previo para la construcción de una torre de telecomunicaciones de 45 metros de altura en el Área Central de Servicios. De la misma manera para mejorar la cobertura de los servicios móviles, se ha construido una torre soporte de telecomunicaciones de 20 metros donde se ubicarán las distintas empresas operadoras.

En el marco del ILI, durante el año 2000 ha tenido lugar la Segunda Conferencia Iberoamericana de Logística en Montevideo, que en esta ocasión ha tenido a Japón como país invitado; este evento ha logrado un gran éxito político y una elevada participación, con 370 asistentes y 85 ponentes de varios países. El total de países participantes ha sido de 22.

El ILI está desarrollando la formación a distancia a través del aula virtual -www.ilionline.com-, que gestionará cursos *on line* de varias materias relacionadas con la logística. Otra de las actividades creadas por el ILI durante este año ha sido Logisbook, la primera editorial en lengua hispana especializada en logística.

Por otra parte, durante este año se han desarrollado dos nuevos servicios de apoyo a la logística: la formación y la externalización de servicios logísticos, llevados a cabo por el Instituto Catalán de Logística (ICIL) y la Fundación Cares.

Finalmente, en el ámbito internacional CILSA está participando en distintos proyectos internacionales, como la creación de la ZAL de Ningbo, en China, así como en otros desarrollos similares en varias zonas del territorio español.



1.16.

El Port Vell y las relaciones puerto-ciudad

El ejercicio del año 2000 ha supuesto para el Port Vell de Barcelona la consolidación, una vez más, como centro comercial, cultural, de ocio, de deportes y de negocios de la ciudad.

En esta consolidación han intervenido todas y cada una de las concesiones ubicadas en el ámbito del Port Vell: el World Trade Center Barcelona, el Maremàgnun, el Aquàrium, el Imax, Marina Port Vell, Marina 92, y los clubes Natació Barcelona y Atlètic Barceloneta, así como los clubes de náutica deportiva, Reial Club Marítim Barcelona y Reial Club Nàutic Barcelona.

A lo largo del año el flujo total de visitantes del Port Vell ha superado los 18 millones, con un nivel medio de gasto de 17 euros por persona. Los visitantes han recorrido los distintos centros y han podido disfrutar de las numerosas actividades que se han realizado en los espacios públicos. Entre estas, hay que destacar las ya tradicionales fiestas de la Mercè, la Feria del Vino y el Cava de Cataluña, la Fiesta de la Diversidad, el Mercado del Mar, el Circo Raluy y muchas más.

Por otra parte, siguen apareciendo, cada año, nuevas ferias y actos que se ubican en el recinto. Hay que mencionar, entre otras, la Regata del



Milenio "The Race", organizada para catamaranes gigantes de 45 metros de eslora; la pasarela de moda Gaudí, en el mes de septiembre, y la Feria de la Gente Mayor, en el mes de junio.

Y por último, hay que mencionar la finalización de las obras del edificio Escar y la puesta en funcionamiento de los espacios de este edificio destinados a oficinas y locales comerciales.



1.17.

Los cruceros

El año 2000 se ha caracterizado por el inicio de las operaciones del nuevo concesionario Creuers del Port de Barcelona, que opera desde el 1 de enero, en las terminales A y C del muelle Adossat y en las terminales Nord y Sud del World Trade Center.

Los trabajos de implantación de cable de fibra óptica para conectar estas terminales con el aeropuerto han finalizado con éxito y una compañía aérea ya ha utilizado este servicio, lo que le ha permitido realizar el *check-in* directamente desde las terminales a los aeropuertos de destino de los pasajeros de los cruceros.

Por otra parte, durante el 2001 está previsto que se inauguren las pasarelas de las estaciones marítimas Nord y Sud del World Trade Center, así como las tiendas instaladas en el interior.

El Puerto de Barcelona es un puerto de base de la mayoría de compañías que tienen cruceros con destino el Mediterráneo. Y, en este sentido, cabe

destacar que el Puerto ha sido galardonado, por tercer año consecutivo, como mejor puerto base del Mediterráneo; como el puerto con la mejor terminal (WTC), y como el puerto con los servicios más eficientes y con las mejores infraestructuras. Estos premios son el resultado de las votaciones de compañías de cruceros, tanto europeas como americanas.

Es importante, a la hora de trabajar con buques en *turnaround*, disponer de terminales grandes con espacio suficiente para operativas de embarque y desembarque de pasajeros y ofrecer servicios de calidad, como por ejemplo, suministro de agua, recogida de basuras y reparación de buques. Por este motivo, el Puerto se preocupa de mantener sus infraestructuras portuarias tan adaptadas como sea posible a las necesidades de estas compañías.

En cuanto a la participación internacional del Puerto, se ha asistido a las Asambleas Generales de Medcruise, que se han llevado a cabo en Ajaccio y en Malta. Así mismo, se ha participado en el World Travel Market de Londres, como miembro de la Asociación Medcruise.



1.18.

El World Trade Center Barcelona

El World Trade Center (WTC) Barcelona, el centro mundial de negocios de Barcelona, ha logrado durante este año 2000 convertirse en el espacio preferido por las empresas de nuevas tecnologías que han decidido instalar su sede en la ciudad de Barcelona. Dos terceras partes de los 30.000 metros cuadrados de oficinas disponibles han sido ocupados por empresas del ámbito de la llamada nueva economía. El segundo lugar lo han ocupado las empresas del sector terciario, ampliamente representadas en el WTC Barcelona y que ofrecen servicios tan diversos como la consultoría, la formación o los *call center*.

La comercialización de los espacios destinados a oficinas ha sido un éxito inmobiliario. Si bien inicialmente se había previsto completar la comercialización durante el año 2003, toda la superficie de oficinas de los tres edificios que forman el WTC Barcelona actualmente ya ha sido contratada.

Por lo que se refiere al área comercial, que comprende la planta baja de los tres edificios actuales, el 98% de los espacios comerciales ya se han ocupado y están en funcionamiento.

En cuanto al Centro de Congresos, durante este año 2000 se han celebrado 517 eventos (seminarios, congresos, reuniones, cursos de formación...) con una asistencia de 75.000 personas, aproximadamente. La ubicación del centro, la versatilidad de sus espacios, la tecnología punta y la amplia gama de servicios que aporta ha hecho de este centro un marco incomparable para la celebración de todo tipo de acontecimientos.

La construcción del hotel de cinco estrellas que ocupará la cuarta torre del complejo WTC Barcelona se inició el mes de marzo y la inauguración está prevista para finales del año 2001. Hoteles Turísticos Unidos, SA. (HOTUSA) es la concesionaria encargada de la construcción y explotación del establecimiento, que se llamará Hotel World Trade Center Barcelona, será de cinco estrellas y dispondrá de unas 290 habitaciones repartidas en ocho plantas.

El Business Center, gestionado por Regus, ofrece 1.300 metros cuadrados de oficinas totalmente equipadas para alquilar durante horas, días o meses. Cabe destacar que durante este año 2000

ha tenido una ocupación media del 90% y ha contado con empresas tan importantes como Celleris (Grupo Telefónica), Compucase, y Boollfilter.

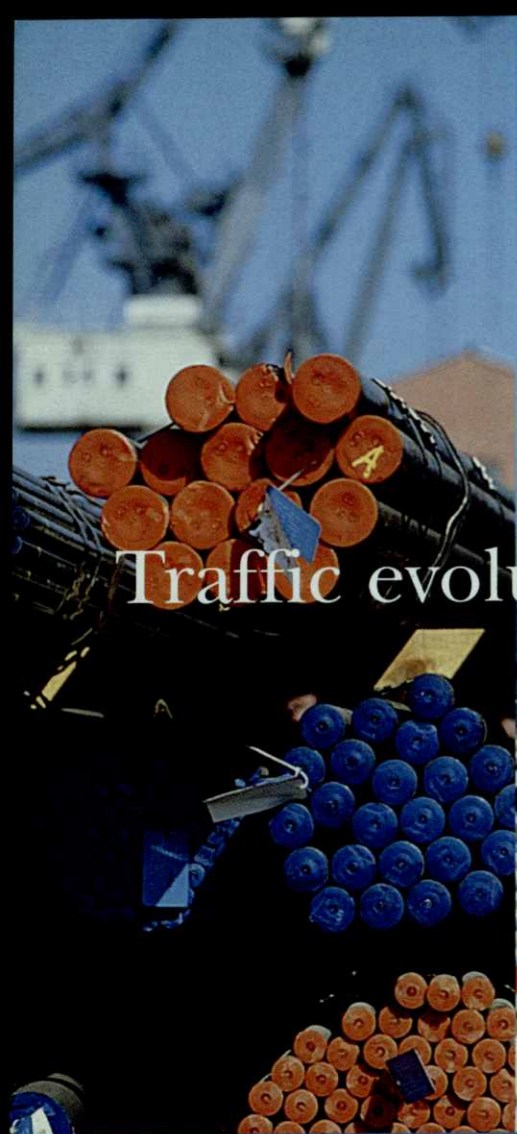
Durante este año se ha puesto en marcha la intranet del WTC Barcelona. Se configura como elemento aglutinante de los clientes internos y externos, y forma una auténtica comunidad virtual en la que se intercambian servicios e información. De este modo, se configura como un portal de entrada y de salida de comercio electrónico para las empresas del WTC Barcelona y de su entorno. El objetivo también es que los clientes puedan



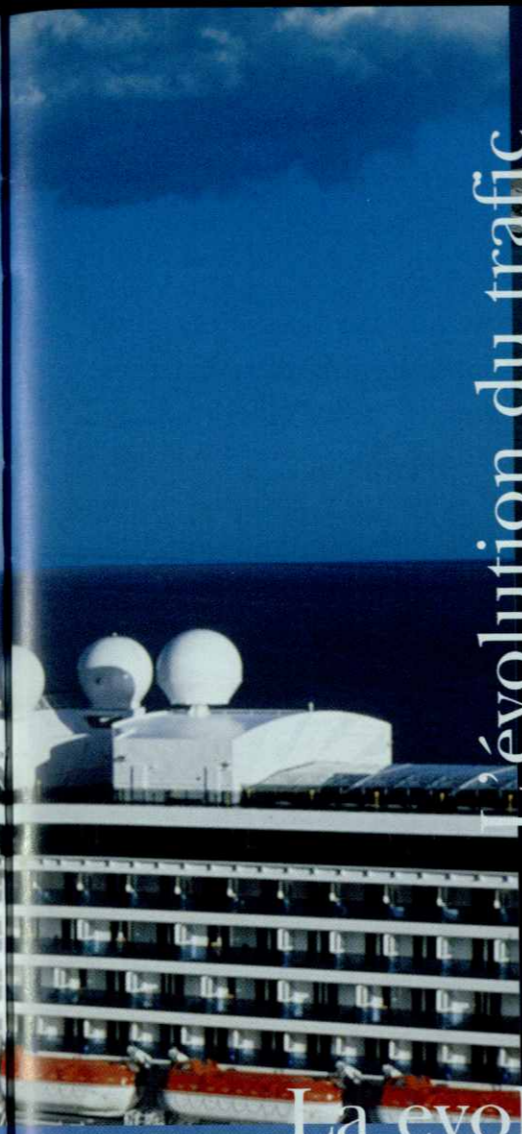
consultar y encargar servicios en línea, sin necesidad de ningún desplazamiento o llamada telefónica.

Por otra parte, el 4 de diciembre del 2000 se inauguró el Club WTC, que es un punto ideal de reunión para directivos y empresarios, para realizar contactos y negocios con la celebración de desayunos de trabajo y jornadas vinculadas al comercio internacional. El WTC Barcelona firmó un acuerdo con la Asociación Española de Directivos mediante el cual esta Asociación se convirtió en responsable de la secretaría de este club.

Y finalmente, hay que señalar que el WTC Barcelona acoge Direct English, centro de formación de idiomas que abre su primera sede en España y que ofrece un método nuevo y dinámico desarrollado por Pearson Education, además de servicios de traducción e interpretación. Actualmente ya ha conseguido seis franquiciados en toda España.



Traffic evolution

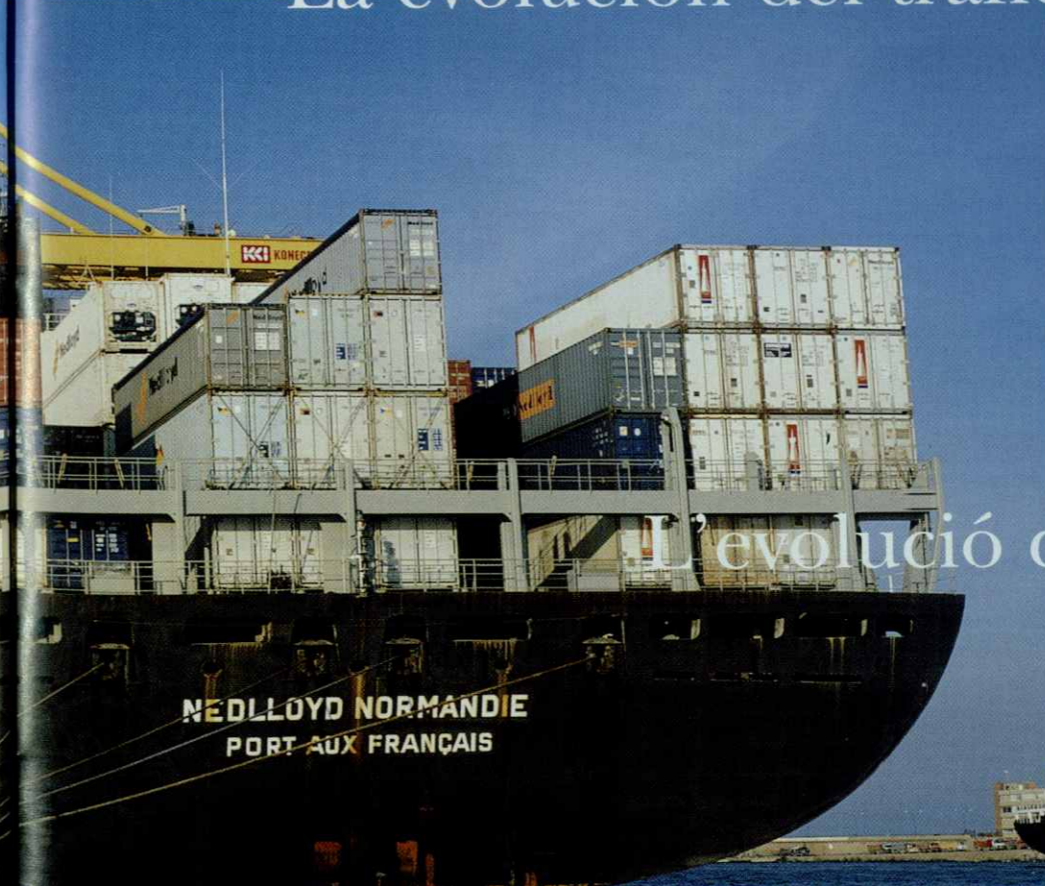


L'évolution du trafic



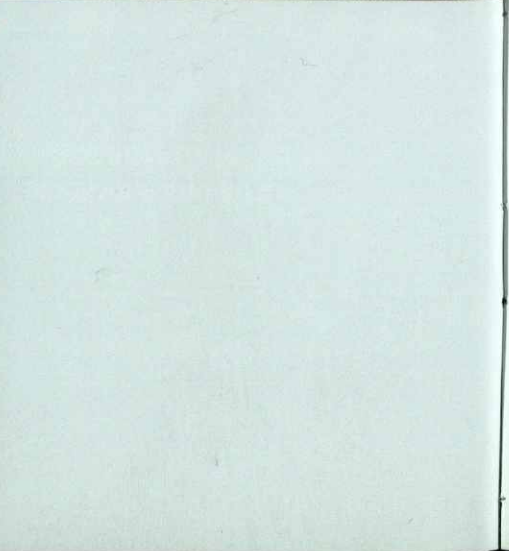
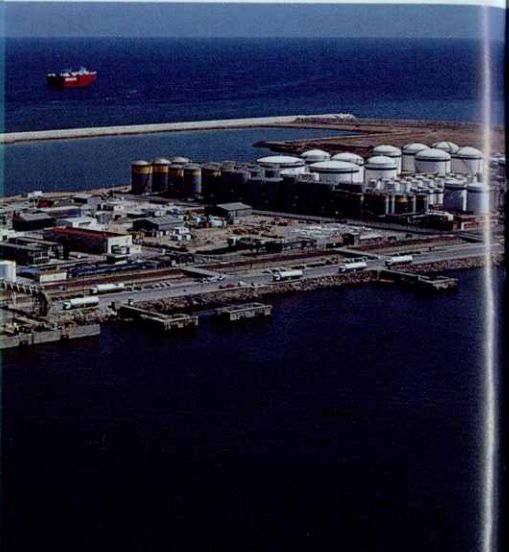
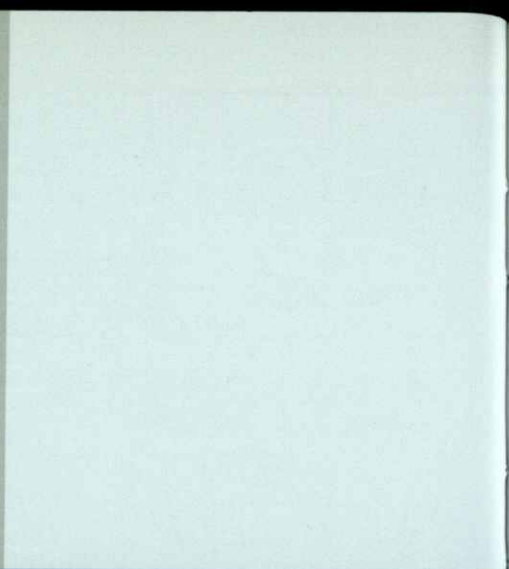
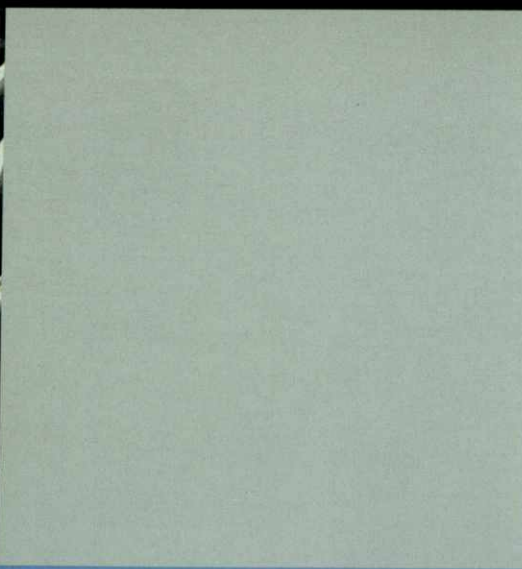
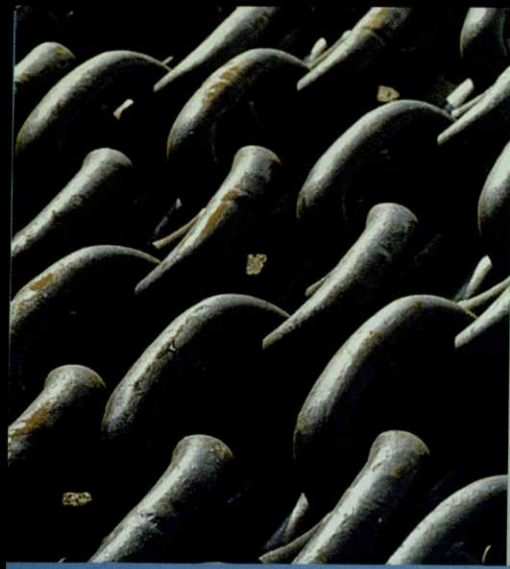
2

La evolución del tráfico



L'evolució del tràfic





La evolución del tráfico

Los resultados del año 2000 han confirmado la especialización en la carga general del Puerto de Barcelona y a su vez la capacidad para mantener el crecimiento del tráfico. El aumento del tonelaje total se basa, fundamentalmente, en la carga general, tanto en contenedor como convencional.



El número total de contenedores ha llegado a 1.387.570 TEU. En relación con el año 1999, el aumento del 12,36% en cuanto a los contenedores y del 21,22% en cuanto a la carga convencional, confirma el incremento sostenido del tráfico de los últimos años. Así mismo, los automóviles han retomado el alza moderada del año pasado, con un aumento del 14,07%.

Por áreas geográficas, han subido el Mediterráneo, el Extremo Oriente y el Sudeste asiático, América del Norte y México. El importante mercado de África del Norte se mantiene, a pesar de un ligero descenso en la carga.

En este sentido, hay que destacar que las acciones de promoción internacional no han dispuesto aún del tiempo necesario de madurez que requiere un sector complejo y de fuerte nivel competitivo, como es el del transporte marítimo; sin embargo, se ha detectado un creciente interés por el Puerto de Barcelona, que debería transformarse, en un futuro próximo, en un aumento de las mercancías.

El año 2000 ha sido positivo globalmente, con un tráfico total de 30.160.379 toneladas, hecho que ha representado un aumento de 1.651.869 de toneladas en relación con el año anterior (+5,79%).

Todos los indicadores del tráfico –hidrocarburos, otros graneles líquidos, carga general, contene-

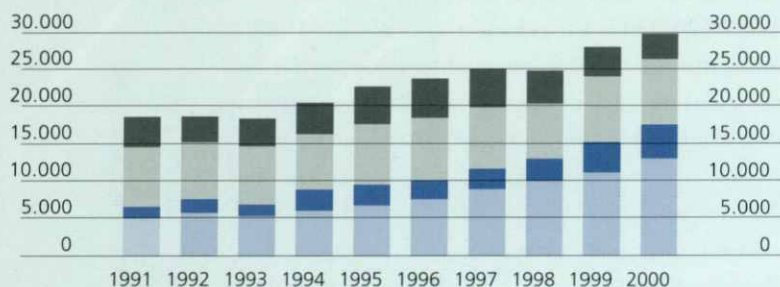


dores, buques (arqueo total) y pasajeros– han mostrado un comportamiento positivo, excepto los graneles sólidos, que han retrocedido en un 19,72%, sin que esta disminución haya sido suficientemente significativa como para frenar el cre-



Estructura del tráfico de mercancías, 1991-2000

Miles de toneladas



■ Graneles sólidos ■ Carga convencional
■ Graneles líquidos ■ Carga contenerizada

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Carga contenerizada	5.001	5.701	5.144	6.096	6.981	7.628	9.071	10.002	11.532	12.989
Carga convencional	1.749	1.899	1.772	2.442	2.420	2.466	2.694	3.078	3.792	4.596
Graneles líquidos	7.626	7.528	7.658	8.035	8.215	8.347	8.045	7.238	8.500	8.966
Graneles sólidos	3.937	3.209	3.108	3.816	5.115	5.130	5.077	4.407	4.053	3.254
Total	18.313	18.337	17.682	20.389	22.731	23.571	24.887	24.725	27.877	29.805

cimiento total, fuertemente impulsado por la mercancía general.

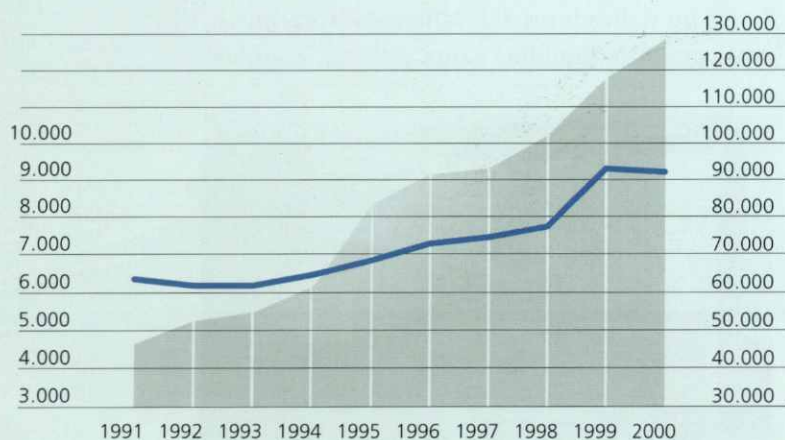
Tráficos como los contenedores, los automóviles y los pasajeros, tanto de cabotaje con las islas Baleares como de tráfico exterior y los cruceros, de gran importancia para el Puerto, han tenido un crecimiento notable, tal como se refleja en los gráficos adjuntos.

En cuanto a los buques, el arqueo total (unidades GT o *gross tonnage*) ha aumentado en un 8,81%, hecho que se debe al mayor tamaño de los buques. Esta evolución ha obligado al Puerto a una progresiva adaptación y ampliación de las instalaciones, de acuerdo con las mayores dimensiones y con la capacidad de carga de los buques.

Evolución del tráfico de buques, 1991-2000

Número de buques

Miles de toneladas



— Número de buques ■ Arqueo (miles de Tm)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Número de buques	6.311	6.191	6.176	6.421	6.854	7.200	7.385	7.712	9.204	9.138
Arqueo (miles de Tm)	47.392	51.929	55.269	61.403	82.833	91.022	93.684	101.713	118.697	129.158

2.1.

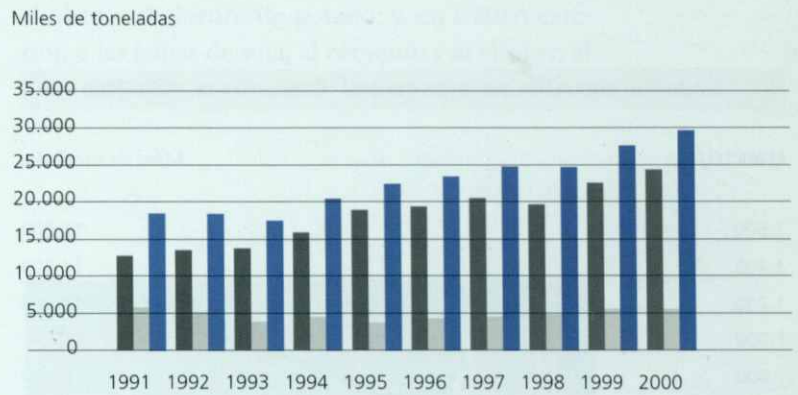
Análisis por tipo de navegación

Del total del tráfico del Puerto de Barcelona, la navegación de cabotaje, excepto la pesca y el avituallamiento, ha representado un 18,59% del total y el tráfico exterior un 81,41%, hecho que demuestra la importancia del comercio internacional en el Puerto.

El tráfico de cabotaje ha representado el año 2000 un total de 5.540.736 toneladas, 95.591 toneladas más que el año anterior, hecho que evidencia el vigor de la demanda de las Islas.

En cuanto al tráfico exterior, éste ha sido positivo tanto en la carga como en la descarga, confirmando un año más la internacionalización creciente del Puerto.

Evolución del tráfico de mercancías por tipos de navegación, 1991-2000



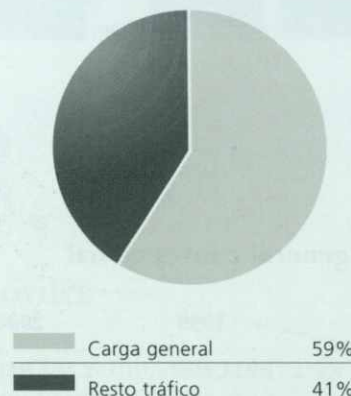
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Exterior	12.524	13.329	13.871	15.925	18.912	19.297	20.390	19.780	22.432	24.264
Cabotaje	5.789	5.008	3.810	4.464	3.820	4.274	4.497	4.945	5.445	5.541
Total	18.313	18.338	17.682	20.390	22.732	23.571	24.887	24.725	27.877	29.805

2.2.

Continuo crecimiento de la carga general

La proporción de la carga general sigue creciendo en relación con el tráfico total; el año 2000 ha representado un 59% mientras que el año anterior era de un 54,97%. Esto se debe a las características del *hinterland* del Puerto, compuesto por una fuerte demanda de bienes de consumo y por la transformación de mercancías de elevado valor añadido en un mercado en constante crecimiento.

Participación de la carga general en el tráfico total, 2000





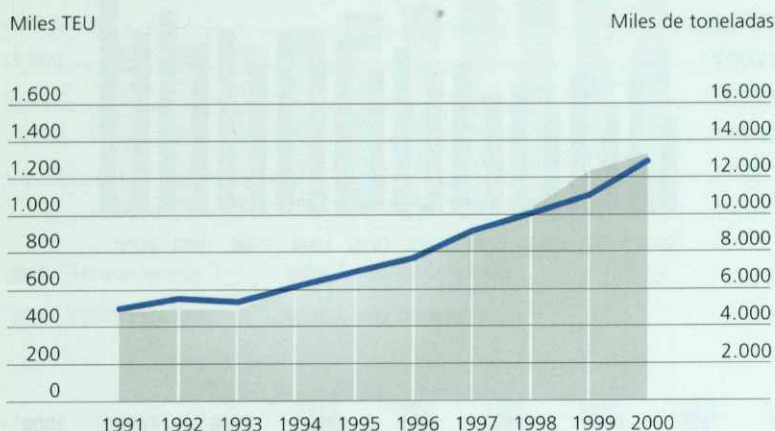
2.3.

La carga en contenedor

Como consecuencia del crecimiento de la demanda en el *hinterland*, ha habido un aumento en la descarga de contenedores (12,75%) y en la carga (12,54%), que ha situado al Puerto en un crecimiento total del 12,63%. Se ha constatado una subida general en las principales mercancías que utilizan este tipo de recipiente, tanto en cabotaje como en exterior.

Cabe destacar, también, el equilibrio entre contenedores embarcados (39,14%) y desembarcados (39,60%), con un transbordo del 21,26% sobre el total.

Evolución del tráfico de carga general contenerizada, 1991-2000



	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
— Toneladas	5.001	5.701	5.144	6.097	6.981	7.628	9.071	10.002	11.532	12.989
■ TEU	489	552	501	605	689	767	972	1.095	1.235	1.388

2.4.

La carga general convencional

En cuanto a la carga general convencional, este año ha sido positivo, con una progresión del 21,22% respecto al año anterior. Destacan en cabotaje el sector de la alimentación, los efectos personales y los automóviles. Y en exterior destacan el acero en planchas, los coches de turismo y los efectos personales. Con relación al tipo de operación de la navegación de cabotaje, las entradas han aumentado un 27,46% y las salidas, un 27,19%.

Otro hecho importante es la recuperación del tráfico de automóviles, que contrariamente a la ligera disminución registrada el año anterior, este año ha crecido un 14,07%.

Tráfico de carga general convencional

	1999	2000	%
Entradas	1.911.868	2.163.941	13,18
Salidas	1.879.936	2.432.401	29,39
Total	3.791.804	4.596.342	21,22



2.5.

Aumento del tráfico de hidrocarburos

Después de un descenso de este tráfico en 1998, que se recuperó en 1999, en el año 2000 ha aumentado un 5,52%. Hay que destacar que las operaciones de salida de tráfico exterior, que no habían experimentado ninguna actividad durante el 1999, este año han sido de 109.858 toneladas. En cambio, las entradas en cabotaje han bajado un 26,91%.

origen de las mercancías como el maíz, que ahora utiliza el transporte terrestre.

El descenso del 36,69% en cabotaje, y del 16,61% en exterior, ha significado un decremento del 19,72% del total de los graneles sólidos. Estas bajas han afectado, en cabotaje, al cemento y al clínker, y al cloruro de potasio; y, en tráfico exterior, a las habas de soja, al cemento y al clínker, al maíz y al trigo.

2.6.

Otros graneles líquidos

Los otros graneles líquidos han aportado un tráfico de 1.360.764 toneladas, con un crecimiento de 67.975 toneladas (5,26%). El producto que ha permitido esta evolución positiva ha sido la sosa cáustica, tanto en cabotaje (+22,60%), como en tráfico exterior (+2,61%).



2.7.

Los graneles sólidos

Los tráficos de graneles sólidos están sujetos a fuertes variaciones que dependen de fluctuaciones puntuales originadas por un mercado con un número limitado de las fuentes de decisión.

Los graneles sólidos han seguido la tendencia a la baja a causa de la fuerte demanda del mercado interior para uso local, como por ejemplo el caso del cemento; también han disminuido la soja y el cloruro de potasio, que siguen la tendencia a la baja como en ejercicios anteriores. Por otra parte, el conflicto de los transgénicos ha hecho variar el

2.8.

Los automóviles

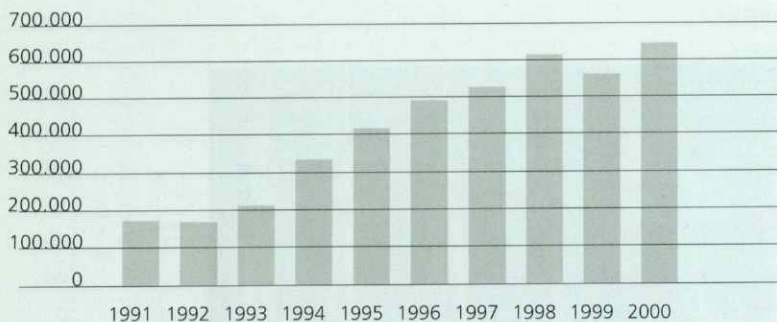
Tal como reflejan los resultados de la carga convencional, los automóviles tienen una gran influencia en los resultados del período, con 644.253 unidades, lo que ha representado un aumento del 14,07%, respecto al año 1999.

Las instalaciones de las terminales dedicadas a los vehículos responden a la demanda con ampliaciones constantes. Es un buen ejemplo la inauguración, el mes de septiembre, del nuevo almacén vertical de vehículos.



Evolución del tráfico de automóviles, 1991-2000

Número de vehículos



	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico de automóviles	173.548	170.610	219.552	339.052	420.120	491.303	533.402	622.162	564.806	644.253

		1999	2000	Variación
Tráfico de automóviles por navegación	Cabotaje	96.906	121.537	25,42%
	Internacional	467.900	522.716	11,72%
		1999	2000	Variación
Tráfico internacional de automóviles	Importación	183.918	155.954	-15,00%
	Exportación	233.464	326.090	39,60%
	Tránsito	50.518	40.672	-19,50%



Por tipos de navegación, los crecimientos porcentuales son los siguientes: en cabotaje, el 25,42% y en exterior, el 11,42%. La carga en cabotaje ha aumentado en 19.521 unidades y la descarga en 6.001 unidades. En exterior, la carga ha aumentado en 92.626 y la descarga ha bajado en 27.964 unidades.

Como conclusión, el Puerto de Barcelona sigue liderando el tráfico de automóviles en el Mediterráneo.

2.9.

El tráfico de pasajeros

Este año el tráfico de pasajeros de cruceros ha experimentado un crecimiento moderado después de que este tráfico, que durante los conflictos bélicos del Mediterráneo Oriental (1998, 1999) fue absorbido por los puertos del Mediterráneo Occidental, haya vuelto a su lugar al declararse la paz.

Si bien los embarques y desembarques de pasajeros han aumentado un 17,5%, en detrimento del pasaje en tránsito, que ha disminuido un 2,83%, la cifra total muestra un incremento del 6,47%.



El pasaje de cruceros ha llegado a 491 escalas de buques y se ha distribuido de la siguiente forma:

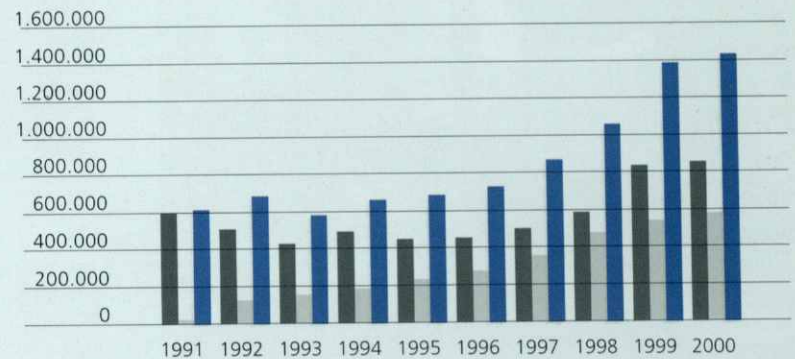
- Embarque 146.072 (+ 20,54%)
- Desembarque 145.039 (+ 15,58%)
- Tránsito 285.537 (- 2,83 %)

La navegación de cabotaje nacional (con las islas Baleares) ha supuesto una cifra total de 769.702 pasajeros, con un crecimiento total del 1,51%, a pesar de la pérdida, en septiembre, del operador *Buquebús*. Por otro lado, la consolidación de los *fast-ferries* ha hecho aumentar la demanda, y la llegada de un nuevo operador con Ibiza ha ayudado a incrementar el tráfico.

En cuanto a la navegación de cabotaje comunitario, es decir, el servicio de ferry a Génova, el tráfico de pasajeros ha supuesto una cifra total de 78.271 personas.

Evolución del tráfico de pasajeros, 1991-2000

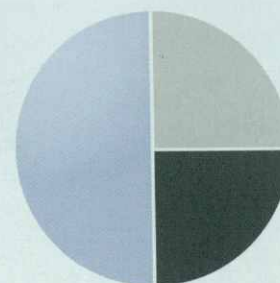
Número de pasajeros



	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
■ Pasajeros cabotaje	595.298	556.197	425.025	490.843	448.170	453.126	509.944	588.946	836.656	847.973
■ Pasajeros crucero turístico	32.869	132.807	152.082	174.008	233.389	277.324	358.990	476.476	541.596	576.648
■ Total	628.167	689.004	577.107	664.851	681.559	730.450	868.934	1.065.422	1.378.252	1.424.621

El número total de pasajeros de cabotaje, tanto nacional como comunitario, ha sido de 847.973, cifra que representa un incremento del 1,35%, que, añadida al tráfico de pasajeros de cruceros resulta en un total de 1.424.621 personas que significan un crecimiento del 3,36% respecto al 1999.

Distribución del tráfico de pasajeros en cruceros, 2000



■ Embarque	25%
■ Desembarque	25%
■ Tránsito	50%





Exercice économique et financier

Economic-financial report



3

El ejercicio económico y financiero

L'exercici econòmic i financer







El ejercicio económico y financiero

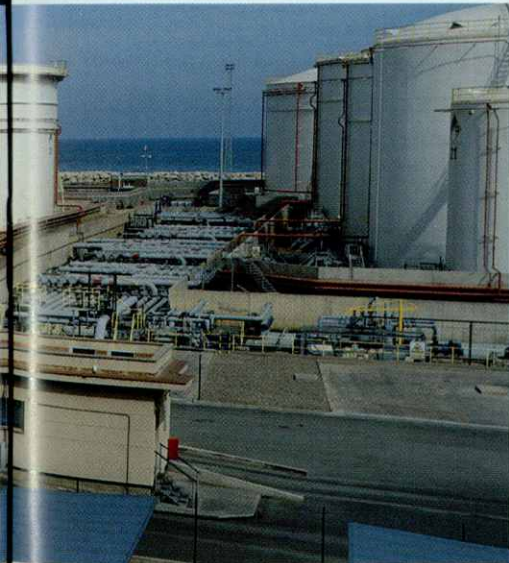
Durante el ejercicio económico del 2000, y según datos pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria ha obtenido un beneficio de 22,3 millones de euros, que representa un incremento del 84% respecto al que se obtuvo en 1999, que fue de 12,1 millones. La tendencia continuada al alza de la actividad portuaria, en relación con el año anterior, ha supuesto un crecimiento de los ingresos de los servicios a mercancías del 8% y de los cánones por las concesiones del dominio público del 12%.

Aparte del dinamismo comercial y el buen comportamiento del tráfico, hay que remarcar la contribución que ha supuesto la mejora del resultado extraordinario, como consecuencia de:

- La venta de la participación accionarial que la Autoridad Portuaria tenía de la empresa Mundo Submarino, SA, así como la que aún mantenía de forma residual del capital de Odisea 2000, SL.
- La disminución del 67% del volumen de gastos extraordinarios respecto al ejercicio anterior.

Por lo que se refiere a los orígenes y las aplicaciones de fondos del ejercicio, los recursos generados por las operaciones (*cash flow*) han sido de 41 millones de euros y se han incrementado un 6% respecto al 1999. Por su parte, las aplicaciones en inmovilizado material han totalizado un volumen de 57 millones de euros, de los cuales la iniciativa privada ha financiado un total de 3 millones y las reversiones de activos han supuesto adiciones también por valor de 3 millones de euros.

Durante este ejercicio se han iniciado una serie



de acciones para la financiación del Plan Director, entre las que hay que destacar la solicitud de Fondos de Cohesión para la cofinanciación de las obras de abrigo, la misión del Banco Europeo de Inversiones (BEI) para estudiar los proyectos y conceder un préstamo a largo plazo, así como la obtención de un crédito sindicado, por un impor-



te de 60 millones de euros, formalizado con la banca privada.

Otro hecho significativo es que durante el 2000 se ha completado el proceso de exteriorización de los compromisos que la Autoridad Portuaria mantenía por las pensiones de su personal pasivo, mediante la contratación de una póliza de seguro colectivo de vida por un importe de 5,3 millones de euros. Así, la Autoridad Portuaria ha dado cumplimiento al Real Decreto 1588/99 del 15 de octubre, que obligaba a exteriorizar los compromisos por pensiones antes de enero del 2001.

Hay que destacar que, siguiendo las instrucciones del ente público de Puertos del Estado, no se ha hecho ninguna dotación y tampoco se ha registrado contablemente ninguna provisión para riesgos y gastos en relación con la hipotética sujeción y no exención del impuesto sobre sociedades del ejercicio del 2000.

A título anecdótico, en el año 2000 ha quedado totalmente amortizado el empréstito que la Autoridad Portuaria emitió el año 1946 por un total de 240 millones de pesetas.

3.1.

Ingresos de explotación

Durante el 2000 los ingresos de explotación han sido de 85 millones de euros, un 6% más que los de 1999.

Ingresos de explotación (miles de euros)

	2000	1999	Variación	Variación %
Ingresos por prestación de servicios y concesiones	83.330	78.519	4.811	6%
Otros ingresos de explotación	1.671	1.761	-90	-5%
Total	85.001	80.280	4.721	6%

Ingresos por prestación de servicios y concesiones

El importe neto del volumen de negocio del 2000 de la Autoridad Portuaria ha totalizado la cifra de 83,3 millones de euros con un incremento del 6% respecto al año anterior.

Ingresos por prestación de servicios y concesiones (miles de euros)

	2000	1999	Variación	Variación %
T0 - T1 Servicios a buques	15.199	14.083	1.116	8%
T0 Señales marítimas	265	254	11	4%
T1 Buques	14.934	13.829	1.105	8%
T2 Pasajeros	1.294	2.044	-750	-37%
T3 Servicios a mercancías	42.396	39.223	3.173	8%
Otros servicios	3.089	4.116	-1.027	-25%
T4 Pesca	180	193	-13	-7%
T5 Embarcaciones deportivas	153	116	37	32%
T6 Grúas	210	252	-42	-17%
T7 Superficies	150	150	0	0%
T8 Suministros	535	1.083	-548	-51%
T9 Servicios varios	1.832	2.321	-489	-21%
S1 Canon por servicios portuarios	29	1	28	
Canon por concesiones	21.352	19.053	2.299	12%
Total	83.330	78.519	4.811	6%



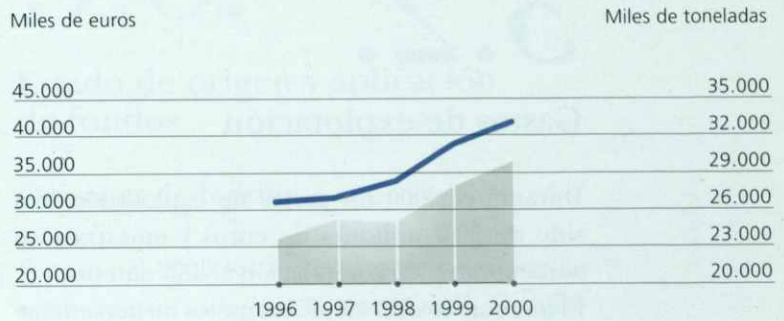
Los ingresos obtenidos directamente por el tráfico de mercancías (tarifa T3) han representado más del 50% de la cifra de negocio y, durante el 2000, han superado con creces los 42 millones de euros, lo que supone un aumento del 8% respecto al año 1999. Esta variación se ha correlacionado con el crecimiento del 7% del volumen total de tráfico, gracias al impulso de los tráficos de carga general (+15%) ante la disminución de las mercancías a granel (-3%).

En consecuencia, la carga general ha ganado más peso específico en relación con el volumen total de tráfico, desde una cuota de participación del 55% registrada en 1999, hasta una cuota del 59% en el año 2000. En términos de ingresos de T3, la superioridad del peso específico de la carga general se hace más evidente, con un índice del 68% durante el 2000, lo que ha supuesto una ganancia de tres puntos porcentuales respecto al año anterior.

El crecimiento de la carga general ha permitido lograr una nueva cifra récord del número de contenedores hasta los 1.387.570 TEU. En este sentido, los ingresos de T3 generados por los tráficos de carga general contenerizada han supuesto el 48% del total de ingresos de T3, así como el 71% de los ingresos en el capítulo de la carga general. Por su parte, los ingresos de la tarifa T2 correspondientes al tráfico de pasajeros han mostrado un descenso del 37%, a pesar del crecimiento del



Evolución de los ingresos de T3 y del volumen de tráfico



	1996	1997	1998	1999	2000
Tráfico	23.571	24.887	24.725	27.877	29.805
Ingresos	31.533	31.751	34.632	39.223	42.396

número de pasajeros con relación al año anterior. Este descenso ha sido motivado por el traspaso de la gestión del servicio portuario relativo al tráfico de cruceros turísticos a la sociedad Creuers del Port de Barcelona, SA.

Los ingresos por los cánones de concesiones y autorizaciones han superado los 21 millones de euros, lo cual indica un crecimiento del 12% respecto al 1999. Los motivos principales del aumento de estos ingresos durante el 2000 han sido:

- La consolidación de la actividad empresarial del Centro Intermodal de Logística, SA (CILSA)
- El inicio de la explotación de tres de las cuatro torres que configuran el complejo del World Trade Center.
- El incremento de la ocupación en el muelle de Inflamables por parte de las terminales especializadas en la manipulación de este tipo de producto, así como el inicio de la comercialización de la ampliación de este muelle.

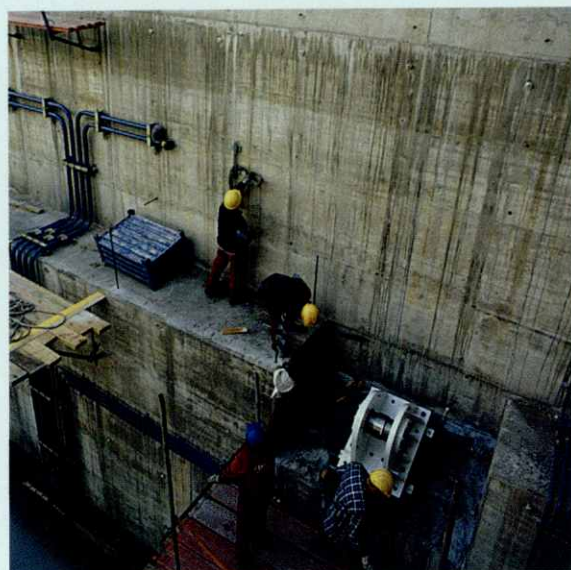


3.2.

Gastos de explotación

Durante el 2000 los gastos de explotación han sido de 59,7 millones de euros y muestran un aumento del 7% con relación al año anterior.

El incremento del 8% de los gastos de personal se ha producido principalmente como consecuencia



Gastos de explotación (miles de euros)

	2000	1999	Variación	Variación %
Gastos de personal	23.414	21.768	1.646	8%
Dotación a la amortización	17.316	16.281	1.035	6%
Servicios exteriores	17.440	16.380	1.060	6%
Otros gastos de explotación	1.495	1.464	31	2%
	59.665	55.893	3.772	7%

de un fuerte aumento del volumen de indemnizaciones por las bajas incentivadas que se han producido durante el 2000. En este sentido, la plantilla media prácticamente no ha variado respecto al año anterior.

La dotación a la amortización se ha incrementado un 6% básicamente por el aumento de las altas de elementos de activos que se incorporan al inmovilizado fijo, debido al gran volumen de inversión realizado en inmovilizado material durante los últimos años. Esta situación también ha hecho aumentar el gasto en reparaciones y conservación y, por lo tanto, el gasto del capítulo de servicios exteriores.

3.3.

Resultado financiero

Durante el ejercicio del 2000 la Autoridad Portuaria ha obtenido un resultado financiero negativo de 927 miles de euros, como consecuencia del incremento del nivel de endeudamiento y la subida significativa de los tipos de interés.



3.4.

Resultado extraordinario

El resultado extraordinario del año 2000 muestra unas ganancias de 1,3 millones de euros, que han significado una mejora neta de más de 10,7 millones de euros frente a las pérdidas de 9,4 millones de euros registradas en 1999.

Tal y como se ha mencionado en el inicio de este capítulo, este hecho ha sido especialmente significativo en el incremento del beneficio del ejercicio respecto al año anterior. La mejora del resultado extraordinario se ha producido tanto por el incremento de los ingresos extraordinarios, fruto de la venta de las participaciones accionariales que la Autoridad Portuaria poseía en las empresas Mundo Submarino, SA y Odisea 2000, SL, como por la fuerte disminución del volumen de gastos extraordinarios.

En cuanto a estos gastos, cabe destacar que durante el 1999 se dotó una fuerte provisión por los litigios contra liquidaciones de tarifas portuarias, entre otras, y también se dotó una provisión por depreciación del valor neto contable de los activos otorgados en concesión con canon simbólico, según el nuevo tratamiento contable propuesto en el manual de activos fijos elaborado por Puertos del Estado.

3.5.

Fondo de Contribución Interportuario

La aportación neta al Fondo de Contribución Interportuario del ejercicio del 2000 ha sido de 3,4 millones de euros, un 10% más que la cantidad aportada en el ejercicio anterior, que fue de 3,1 millones.

3.6.

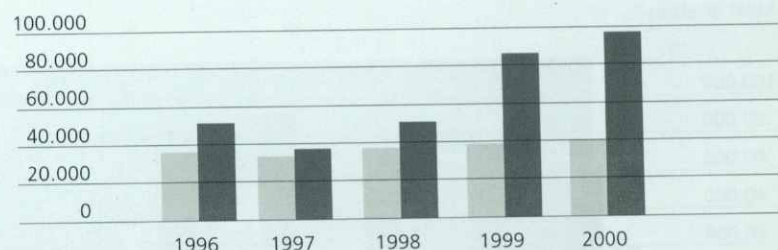
Estado de origen y aplicación de fondos

Orígenes de fondos

Durante el 2000 los recursos generados por las operaciones (*cash flow*) han totalizado 41 millones de euros y han seguido siendo la fuente de financiación principal de la Autoridad Portuaria,

Cash flow – Orígenes de fondos

Miles de euros



	1996	1997	1998	1999	2000
Cash flow	34.829	31.481	37.687	38.658	40.994
Total de orígenes	51.753	37.611	51.470	87.455	97.727

con una participación del 42% del total de orígenes.

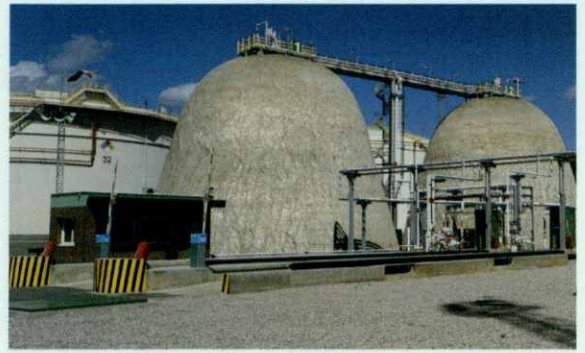
El endeudamiento a largo plazo formalizado mediante un crédito sindicado, de cara a la financiación del Plan Director, ha sido la segunda partida más relevante de los orígenes de fondos con 18 millones de euros.

Como ingresos a distribuir meritados durante el ejercicio se han imputado un total de 14,8 millones de euros que engloban, principalmente, las subvenciones de capital del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER); los fondos priva-



dos dedicados a la financiación de inversiones recibidos en concepto de canon anticipado por derechos concesionales, y el valor venal de los bienes de las concesiones revertidas durante el año 2000.

Por lo que se refiere a los créditos financieros que serán exigibles durante el ejercicio del 2001, se han traspasado 12,8 millones de euros a corto plazo procedentes, básicamente, de las subvenciones de capital del FEDER.



3.7.

Aplicaciones de fondos

Un año más, la Autoridad Portuaria ha destinado la mayor parte de los recursos obtenidos a las adquisiciones de inmovilizado, dentro del marco de actuaciones encaminadas a ganar espacio y a optimizar los terrenos portuarios.

Concretamente, durante el 2000 la mayor parte de esta inversión se ha realizado en:

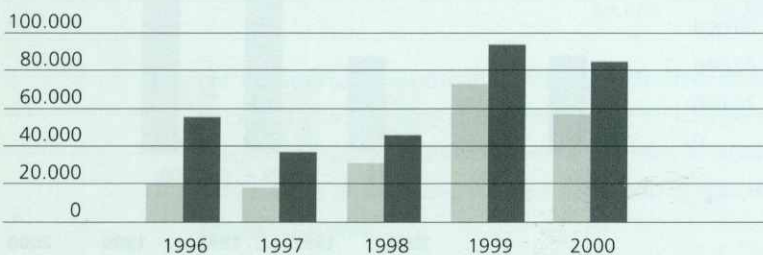
- La ampliación del muelle Adossat y la remodelación de la red de alcantarillas del Puerto, proyectos cofinanciados en un 50% con fondos del FEDER.
- Finalizar la construcción y poner en funcionamiento el puente Porta d'Europa, que une los muelles de Ponent y Adossat.
- Las obras de abrigo para la apertura de la nueva bocana.

Por otra parte, la exteriorización de los compromisos que la Autoridad Portuaria mantenía con su personal pasivo ha supuesto la cancelación de la provisión para pensiones complementarias dotada hasta la fecha, por un importe de 4,8 millones de euros.

Finalmente, durante el 2000 la Autoridad Portuaria ha adquirido las acciones que el Ayuntamiento tenía del World Trade Center Barcelona, SA, de manera que suma una participación total en su capital del 52,57%. Y también ha suscrito las participaciones correspondientes al 15% del capital de la sociedad Terminal Marítima de Zaragoza, SL, constituida el mes de junio del 2000.

Inversiones en inmovilizado material e inmaterial

Miles de euros



	1996	1997	1998	1999	2000
Inversión	19.863	16.738	31.794	73.358	57.922
Total de aplicaciones	56.531	36.487	46.426	94.269	83.582



Balance de situación al 31 de diciembre de 2000 y 1999 (miles de euros)

Activo	2000	1999	Pasivo	2000	1999
Activo fijo	661.021	628.992	Fondos propios	574.631	552.721
Inmovilizaciones inmateriales	2.245	1.251	Patrimonio	512.743	512.743
Inmovilizaciones materiales	609.851	573.592	Inmovilizado liberado al uso general	-26.727	-26.341
Inmovilizaciones financieras	40.531	48.701	Reservas	66.318	54.226
Deudores por operaciones a largo plazo	8.394	5.448	Pérdidas y ganancias: beneficio	22.297	12.093
Gastos a distribuir en varios ejercicios	11.682	11.907	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	53.266	39.769
			Provisiones para riesgos y gastos	13.614	17.968
			Acreedores a largo plazo	45.202	30.306
			Deudas con entidades de crédito	39.626	24.040
			Deudas con empresas del grupo	4.808	4.808
			Acreedores por operaciones de tráfico a largo plazo	768	1.458
Activo circulante	41.514	38.244	Acreedores a corto plazo	27.504	38.379
Existencias	320	395	Deudas con entidades de crédito	2.602	2.511
Deudores	34.454	25.318	Deudas con empresas del grupo y asociadas	2.502	5.883
Inversiones financieras temporales	5.798	7.723	Acreedores comerciales	4.564	4.120
Tesorería	786	4.636	Otras deudas no comerciales	17.833	25.858
Ajustes por periodificaciones	156	172	Ajustes por periodificaciones	3	7
Total activo	714.217	679.143	Total pasivo	714.217	679.143

(Pendiente del informe de auditoría)





Cuentas de pérdidas y ganancias al 31 de diciembre de 2000 y 1999 (miles de euros)

Debe	2000	1999	Haber	2000	1999
Gastos:			Ingresos:		
Gastos de personal	23.414	21.768	Por prestación de servicios portuarios	61.979	59.466
Dotaciones para amortizaciones del inmovilizado	17.316	16.281	Por concesiones y autorizaciones	21.351	19.053
Variación de las provisiones de tráfico	-50	12	Otros ingresos de explotación	1.671	1.761
Otros gastos de explotación:					
Servicios exteriores	17.440	16.379			
Tributos	581	574			
Otros	964	878			
Total gastos de explotación	59.665	55.892	Total ingresos de explotación	85.001	80.280
Beneficios de explotación	25.336	24.388			
Gastos financieros y asimilados	1.407	663	Ingresos de participaciones en capital	96	192
			Ingresos de otros valores negociables y de créditos del activo inmovilizado	218	203
			Otros intereses e ingresos asimilados	166	484
Total gastos financieros	1.407	663	Total ingresos financieros	480	879
Resultados financieros positivos	0	216	Resultados financieros negativos	927	0
Beneficios de las actividades ordinarias	24.409	24.604			
Variación de las provisiones de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	1.227	3.112	Beneficios por enajenación de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	4.250	1.774
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.593	1.895	Subvenciones de capital transf. al resultado	423	249
Gastos extraordinarios	637	4.050	Ingresos extraordinarios	407	247
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	471	2.853	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	138	212
Total gastos extraordinarios	3.928	11.910	Total ingresos extraordinarios	5.218	2.482
Resultados extraordinarios positivos	1.290	0	Resultados extraordinarios negativos	0	9.428
Beneficios de las operaciones	25.699	15.176			
Fondo de Contribución aportado	6.984	5.944	Fondo de Contribución recibido	3.582	2.861
Resultado después del fondo de contribución	22.297	12.093			

(Pendiente del informe de auditoría)





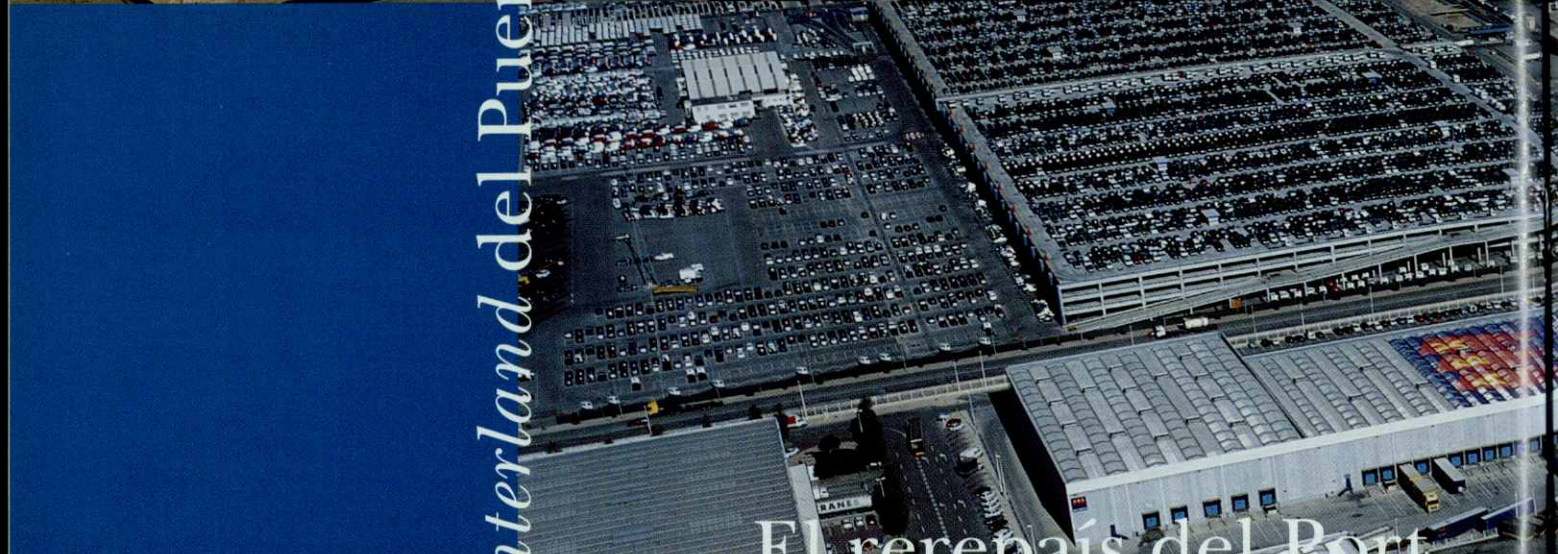
Cuadro de financiación

Aplicaciones de fondos (miles de euros)	2000	1999	Orígenes de fondos (miles de euros)	2000	1999
Adquisiciones de inmovilizado	65.727	82.141	Recursos procedentes de las operaciones	40.994	38.659
Inmovilizaciones inmateriales	1.356	614	Resultado del periodo	25.699	15.176
Inmovilizaciones materiales	56.566	72.744	Dotación a la amortización del inmovilizado	17.316	16.281
Inmovilizaciones financieras	7.805	8.783	Dotación a la provisión del inmovilizado	1.227	3.112
Fondo de Contribución aportado	6.984	5.944	Amortización de gastos a distribuir	225	94
Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/p	2.404	3.247	Dotación a la provisión para riesgos y gastos	1.305	5.550
Deudas con entidades de crédito	2.404	2.404	Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.593	1.894
Otros	0	843	Otros	0	233
Provisiones para riesgos y gastos	4.832	750	Exceso de provisiones para riesgos y gastos	-828	-1.272
Créditos comerciales a largo plazo	3.635	2.187	Beneficios procedentes del inmovilizado	-4.250	-1.773
			Subvenciones de capital traspasadas a resultados	-423	-249
			Ingresos trasp. a rtados por concesiones revertidas	-344	-168
			Otros ingresos a distribuir	-526	-219
			Ingresos a distribuir meritados	14.813	30.601
			Subvenciones de capital	8.098	14.816
			Otros ingresos a distribuir	6.715	15.785
			Fondo de Contribución recibido	3.582	2.861
			Deudas a largo plazo	17.990	13.119
			Con entidades de crédito	17.990	6.010
			De empresas del grupo	0	4.808
			Por operaciones de tráfico	0	2.301
			Enajenación de inmovilizado	7.511	1.778
			Material	1.402	2
			Financiero	6.109	1.776
			Traspaso de créditos financieros a corto plazo	12.837	437
Total aplicaciones	83.582	94.269	Total orígenes	97.727	87.455
Exceso de orígenes sobre aplicaciones	14.145		Exceso de aplicaciones sobre orígenes		6.814

Variación del capital circulante

	2000		1999	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	-	75	-	46
Deudores	9.136	-	9.458	-
Acreedores	10.871	-	-	11.147
Inversiones financieras temporales	-	1.925	-	8.498
Tesorería	-	3.850	3.301	-
Ajustes por periodificación	-	12	118	-
Total	20.007	5.862	12.877	19.691
Variación del capital circulante	14.145		-	6.814

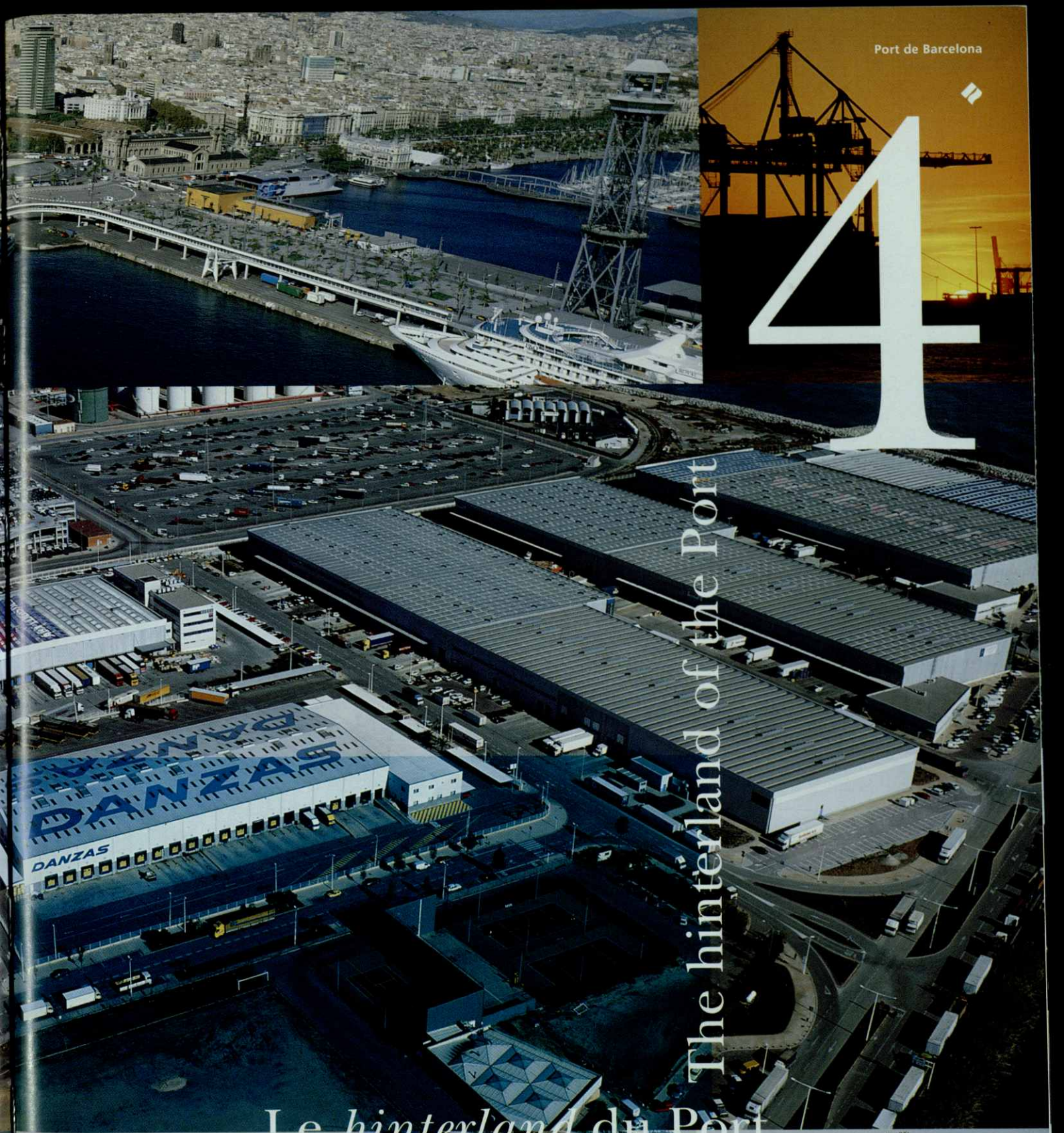
(Pendiente del informe de auditoría)



El hinterland del Puerto

El rerepaís del Port

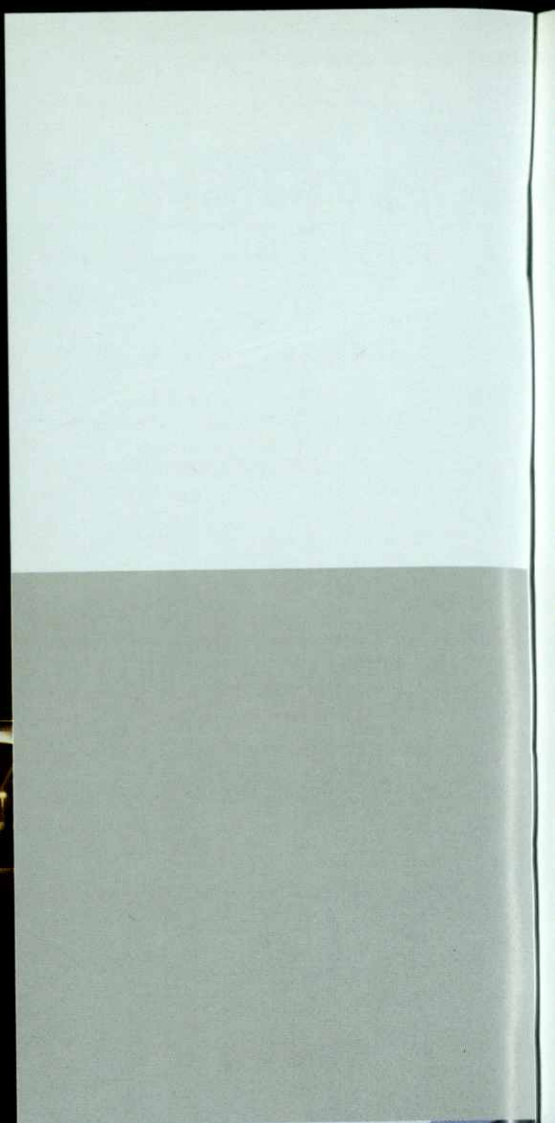
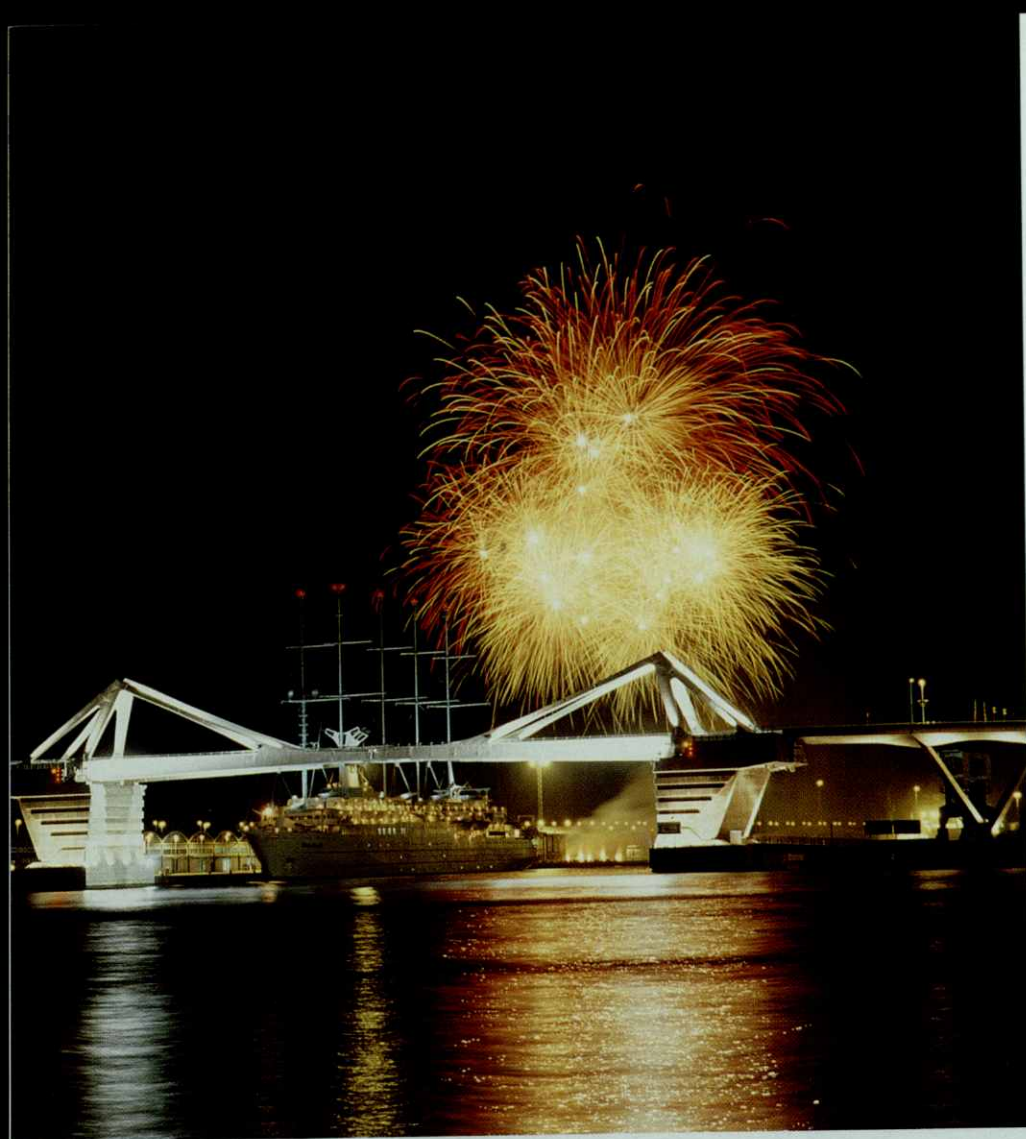
4



The hinterland of the Port

Le hinterland du Port





El *hinterland* del Puerto de Barcelona

A partir del Estudio del *Hinterland* del Puerto de Barcelona que se basa en los datos de comercio exterior marítimo de España del 1997 se desprenden las siguientes consideraciones.

El tráfico exterior del Puerto de Barcelona alcanza los 15,6 millones de toneladas. Al observar la distribución de este tráfico en el *hinterland* español vemos que el principal mercado cliente del Puerto de Barcelona es Cataluña, donde se concentra el 94% del tráfico exterior (14,5 millones de toneladas). Esta concentración es aún más destacada si se toma únicamente la provincia de Barcelona, donde se genera casi la totalidad de este volumen, un 91%.

En cuanto a la distribución del *hinterland* por segmentos de carga, el radio de influencia del Puerto en los mercados más próximos también se da en los segmentos de graneles, donde el 99% del tráfico tiene origen y destino Cataluña; en cambio, en el segmento de la carga general, el *hinterland* del Puerto de Barcelona aparece ligeramente más disperso:

- El 81% del tráfico exterior proviene de Cataluña (3,7 millones de toneladas), y más concretamente de la provincia de Barcelona, donde se genera el 80% de este tráfico.
- El resto de la carga general se reparte entre las comunidades de Madrid (7%), Nordeste Interior (4%), Levante (2%) y Euskadi (2%), donde la presencia del Puerto es más relevante que en el conjunto del tráfico.

La distribución en el *hinterland* del tráfico exterior del Puerto de Barcelona queda bastante concentrada en los mercados más cercanos, Cataluña y preferentemente la provincia de Barcelona. En el comercio de carga general, este *hinterland* se extiende hacia los mercados del Nordeste Interior y Madrid.

Esta característica de concentración del tráfico en el mercado más próximo se puede explicar por el hecho de que Cataluña cuenta con un grado de apertura al exterior de los más importantes en el conjunto del comercio de España. El potencial comercial de la región se puede considerar, por lo tanto, como uno de los principales motores económicos del Puerto de Barcelona.

Distribución del tráfico exterior del Puerto de Barcelona.1997



CCAA (miles de Tm)	Tráfico total		Carga general		Graneles	
	Tm	%	Tm	%	Tm	%
Cataluña	14.589	94%	3.742	81%	10.847	99%
Prov. Barcelona	14.218	91%	3.393	74%	10.824	98%
Madrid	367	2%	312	7%	55	1%
Nordeste Interior (1)	223	1%	196	4%	27	0%
Levante	138	1%	97	2%	41	0%
Euskadi	113	1%	110	2%	3	0%
Resto España	165	1%	149	3%	15	0%
Total	15.595	100%	4.605	100%	10.990	100%

(1) Aragón, Navarra y la Rioja

Fuente: Observatorio del *Hinterland* del Puerto de Barcelona. Incluye los datos del comercio exterior marítimo de España del 1997. En el análisis se ha excluido el tráfico de crudo de petróleo, los tráficos de tránsito y las taras de contenedores.



Cuotas de mercado del Puerto de Barcelona en volumen



Cuota de mercado en el conjunto de España	Total del tráfico	12%
	Graneles líquidos	24%
	Graneles sólidos	7%
	Carga general	14%

Una segunda lectura del *hinterland* del Puerto de Barcelona es la que hace referencia a la cuota de mercado. Este indicador valora la participación del tráfico del Puerto en función del comercio exterior generado en los mercados del *hinterland*. Para el conjunto del comercio marítimo de España, la cuota de mercado del Puerto es del 12% (15,6 millones de toneladas), la más elevada de los puertos del Estado. Por regiones, la presencia del Puerto de Barcelona en Cataluña queda patente por el hecho que capta el 58% del comercio catalán.

Cuotas de mercado del Puerto de Barcelona (PdB) en el comercio exterior marítimo de España. 1997

CCAA (miles de toneladas)	Tráfico total			Carga general			Graneles líquidos			Graneles sólidos		
	Conjunto España	PdB	Cuota mercado	Conjunto España	PdB	Cuota mercado	Conjunto España	PdB	Cuota mercado	Conjunto España	PdB	Cuota mercado
Cataluña	25.235	14.589	58%	4.743	3.742	79%	9.957	6.389	64%	10.535	4.459	42%
Madrid	5.493	367	7%	1.928	312	16%	968	33	3%	2.598	22	1%
Nordeste Interior (1)	3.201	223	7%	1.033	196	19%	37	25	68%	2.130	2	0%
Resto España	91.693	416	0%	26.068	356	1%	16.423	24	0%	49.202	36	0%
Total	125.621	15.595	12%	33.772	4.605	14%	27.385	6.471	24%	64.464	4.519	7%

(1) Aragón, Navarra y la Rioja

El peso del comercio exterior de Cataluña en el conjunto de España y el hecho de que más de la mitad de este comercio se encamine por el Puerto de Barcelona, explicaría que Barcelona sea el primer puerto de España.



Por segmentos de carga, la participación del Puerto en el comercio de los graneles líquidos (excluido el crudo de petróleo) es también la más elevada de todo el Estado, un 24%. Este tráfico agrupa principalmente las importaciones de gas natural. No obstante, la cuota de mercado en el comercio de graneles sólidos es del 7% y en el segmento de la carga general del 14%. Estas cuotas de participación, a pesar de estar superadas por otros puertos, sitúan al Puerto de Barcelona entre los principales del Estado.

Otro hecho relevante, en cuanto a la carga general, es la presencia destacada del Puerto de Barcelona en el *hinterland* de las comunidades del interior, Nordeste Interior y Madrid, en las que goza de cuotas de mercado del 19% y 16% respectivamente.

Barcelona es el primer puerto de Cataluña y uno de los principales puertos de las comunidades del Nordeste Interior y de Madrid en cuanto al segmento de carga general.

Cuotas de mercado del Puerto de Barcelona en valor



Cuota de mercado en el conjunto de España	Total del tráfico	24%
	Graneles líquidos	26%
	Graneles sólidos	9%
	Carga general	26%

Cuotas de mercado del Puerto de Barcelona (PdB) en el comercio exterior marítimo de España. 1997

CCAA (millones de euros)	Tráfico total			Carga general		
	Conjunto España	PdB	Cuota mercado	Conjunto España	PdB	Cuota mercado
Cataluña	15.350	11.757	77%	12.236	10.025	82%
Nordeste Interior (1)	2.689	554	21%	2.532	538	21%
Madrid	6.586	1.055	16%	6.040	1.043	17%
Castilla y León	1.410	136	10%	1.360	134	10%
Castilla-La Mancha	589	45	8%	569	44	8%
Euskadi	5.381	303	6%	4.506	301	7%
Extremadura	78	3	3%	74	3	4%
Levante	7.993	169	2%	6.939	160	2%
Cornisa Norte (2)	8.130	127	2%	6.487	125	2%
Andalucía	7.381	107	1%	4.488	104	2%
Resto España	3.448	62	2%	3.090	62	2%
Total	59.035	14.318	24%	48.322	12.539	26%

(1) Aragón, Navarra y la Rioja

(2) Galicia, Asturias y Cantabria



En términos de valor, la presencia del Puerto en el *hinterland* es aún más significativa que en términos de volumen. El valor de las mercancías encaminadas por el Puerto de Barcelona es de 14.318 millones de euros, cifra que representa una participación en el conjunto del comercio exterior marítimo de España del 24%, la más elevada de todos los puertos del Estado.

Mientras que en términos de volumen, el tráfico del Puerto está bastante repartido entre los distintos segmentos de carga, en cuanto al valor de las mercancías, la mayoría del tráfico se concentra en la carga general, que representa un valor de 12.539 millones de euros frente a los 14.318 millones del total. En este segmento, el Puerto de Barcelona también goza de la cuota de mercado más elevada del comercio marítimo de España, un 26%.

Al respecto, se debe mencionar que el valor medio de la carga general es de 2.723 euros/Tm, mientras que el valor medio de los graneles líquidos es de 192 euros/Tm y el de los graneles sólidos de 120 euros/Tm. A pesar de la diferencia de valor entre estos segmentos, también cabe mencionar que el comercio de graneles es de importancia estratégica para la economía del *hinterland*, ya que se trata de tráficos de aprovisionamiento destinados a los procesos de producción y transformación final de las mercancías, y de las que una parte importante son exportadas como carga general.

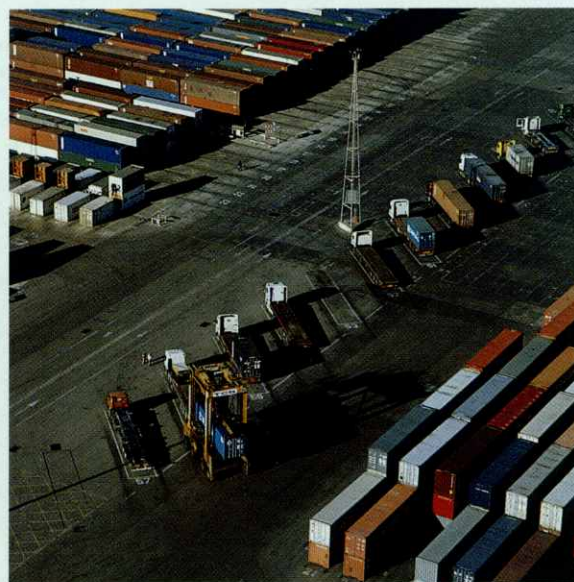
Siguiendo con el análisis en términos de valor, el *hinterland* de la carga general se extiende a casi a todo el mercado español, siendo significativas las cuotas de mercado en Cataluña (82%), Nordeste Interior (21%), Madrid (17%), Euskadi (7%) y las dos Castillas (10% y 8%).

Estos datos ponen de relieve un hecho importante: Barcelona es un puerto especializado en mercancía de alto valor. El nivel de servicios del Puerto puede llegar a ser más decisivo en el momento de encaminar productos de alto valor que el radio geográfico que los separa del puerto.

La competitividad en el trayecto terrestre de encaminamiento y la gama de servicios prestados en el Puerto, pueden ser factores clave para ganar más profundidad en el *hinterland*.

A pesar de que Barcelona es el primer puerto de Cataluña, tanto en términos de volumen de tráfico como del valor de la mercancía, es significativa la presencia de los puertos europeos en el conjunto de intercambios comerciales de Cataluña, especialmente en el segmento de carga general. La cuota de mercado de los puertos europeos en el comercio catalán es del 4% y de un 10% en términos de valor de las mercancías; en otras palabras, el valor medio de la carga general desviada hacia estos puertos es de 7.212 euros/Tm; 2,7 veces superior al valor medio de la carga encaminada por el Puerto de Barcelona, 2.675 euros/Tm.

En los tráficos desviados a Europa, no hay correlación entre mercancía de alto valor y distancia geográfica, o mejor dicho, esta correlación es aún más débil que en el caso del Puerto de Barcelona, que, como se ha visto, el tráfico que atrae de su *hinterland* más lejano es de productos de alto valor.





**Cuotas de mercado del Puerto de Barcelona por segmentos de productos.
Carga general. 1997**

Segmentos seleccionados (miles de toneladas)	Conjunto España	Puerto de Barcelona			Cuota mercado
		Export.	Import.	Total	
Vehículos de turismo	828	208	81	289	35%
Componentes de automoción	503	73	26	99	20%
Manufacturas de papel	177	65	10	75	42%
Papel y pasta uso industrial	2.535	192	103	295	12%
Fruta y legumbres	1.195	9	78	87	7%
Carne, pescado y lácteos	1.148	9	61	70	6%
Químicos elaborados	1.702	425	196	621	36%
Resto productos	25.684	1.268	1801	3.069	12%
Total	33.772	2.249	2.356	4.605	14%

Para conocer el *hinterland* del Puerto de Barcelona por segmentos de productos, se ha hecho una selección de los principales productos de carga general que son encaminados por el Puerto.

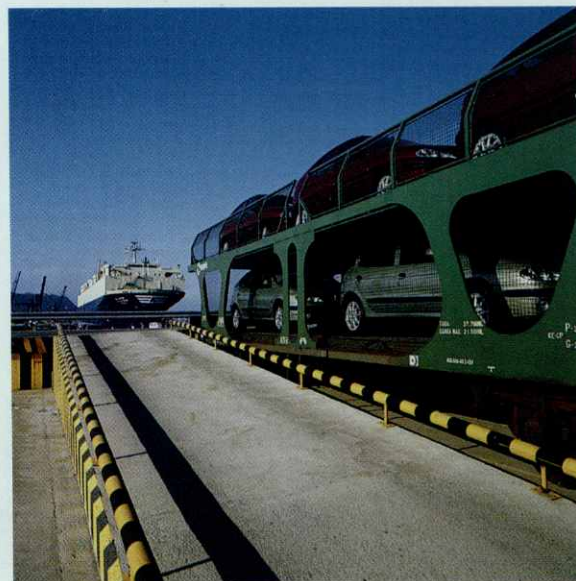
La participación del Puerto de Barcelona en el comercio exterior de estos productos sigue el mismo comportamiento que el analizado para el tráfico de carga general.

- El Puerto de Barcelona es el primer puerto del Estado en el segmento de *vehículos de turismo*. Desde el Puerto se realizan operaciones de distribución principalmente a los mercados de Cataluña y Madrid, y operaciones de expedición hacia los mercados externos de la producción, mayoritariamente catalana.
- En cuanto a los *componentes de automoción*, el *hinterland* del Puerto también se concentra en Cataluña y Madrid.
- Barcelona es el primer puerto de expedición del Estado para las *manufacturas de papel*, cuyo *hinterland* también se concentra en Cataluña y Madrid.
- En el segmento del *papel y pasta para uso industrial*, el Puerto da servicio principalmente al mercado de Cataluña, tanto para recepción y distribución local como para la expedición de la producción.
- El *hinterland* del segmento de *fruta y legumbres* es principalmente Cataluña, aunque también se extiende hacia la zona centro (Madrid y Castilla-León). En estos casos se realiza tanto distribución como expedición.
- En cuanto al *resto de productos de temperatura controlada* (productos de consumo de origen animal), el *hinterland* del Puerto se extiende

desde Cataluña hasta el Nordeste Interior y Madrid, tanto para operaciones de distribución como para exportaciones.

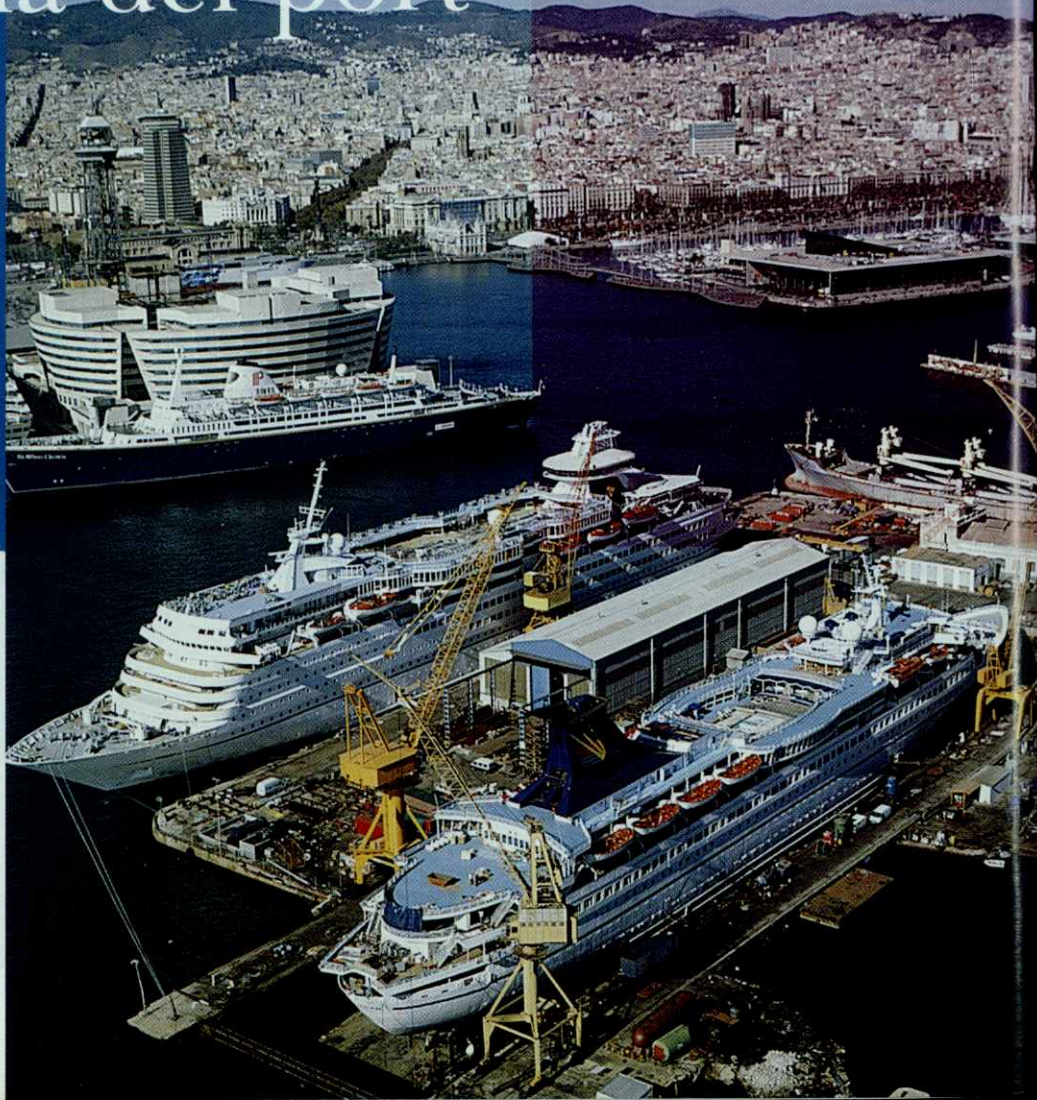
- En los *productos químicos elaborados*, el Puerto de Barcelona goza de la cuota de mercado más elevada de todo el comercio marítimo de España. El *hinterland* comprende principalmente Cataluña y Nordeste Interior, aunque el Puerto también está presente en Madrid, Euskadi, Andalucía y Levante. Estos tráficos corresponden tanto a flujos de distribución como a flujos de expedición externa.

La especialización por productos y el peso de Cataluña en el conjunto del comercio marítimo del Estado, son los principales factores que dibujan la configuración y representatividad del *hinterland* del Puerto de Barcelona.





Guia del port



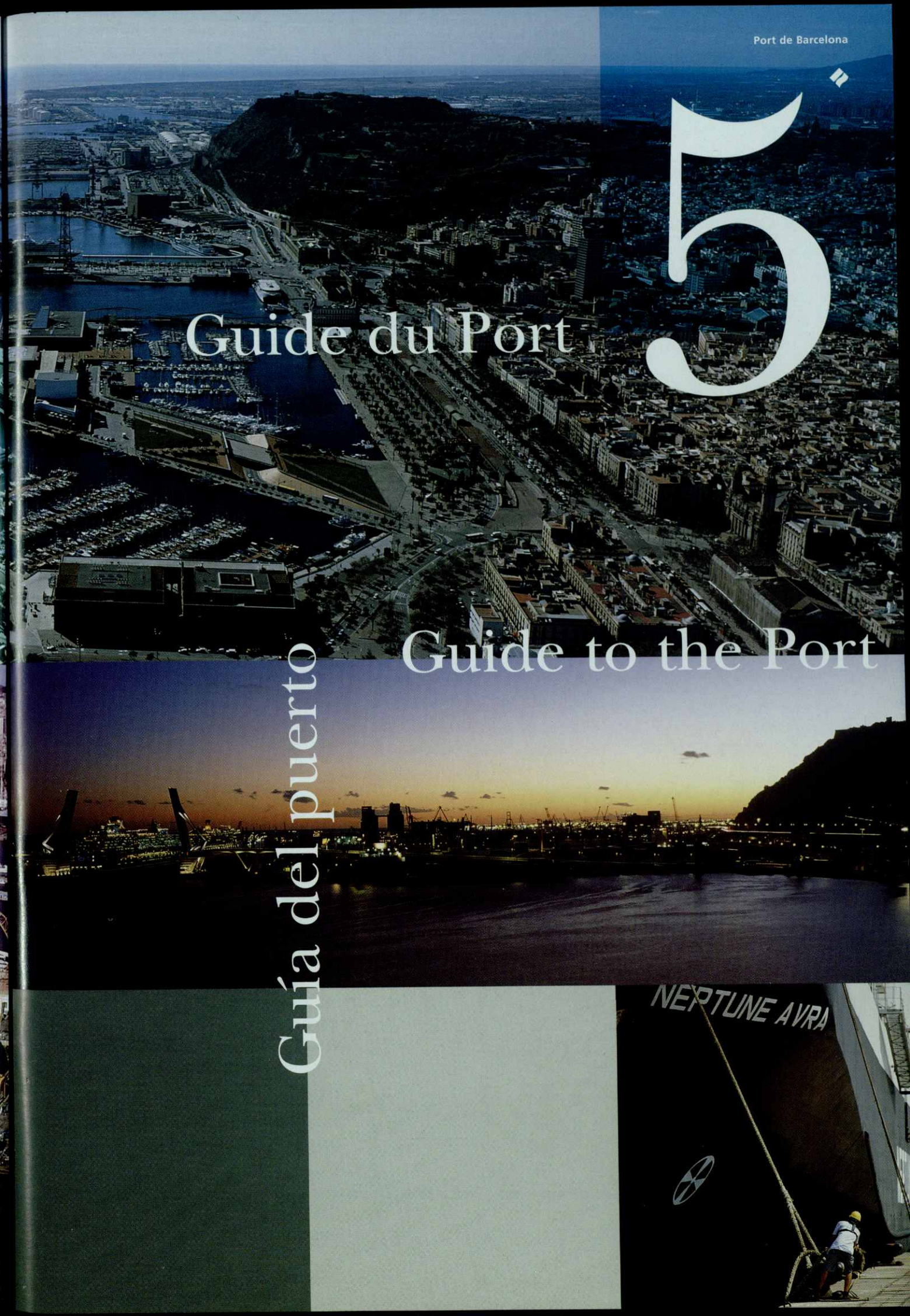


Guide du Port



Guide to the Port

Guía del puerto



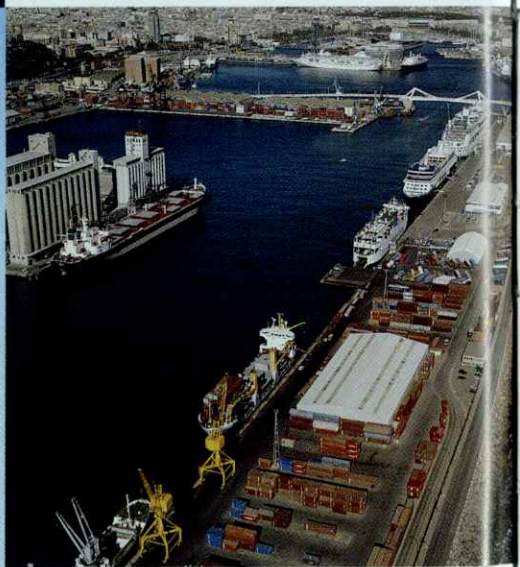
EL
IA

NEPTUNE AVRA





5





Guía del Puerto de Barcelona

Datos técnicos



Situación:

Latitud: 41°20' N
 Longitud: 2° 10' E
Mareas:
 No hay
Entrada:
 Orientación: 191°
 Anchura: 370 m
 Calado: 16 m

Superficie terrestre:

799,5 ha
Muelles y atraques:
 20 km
Rampas ro-ro:
 31
Calados:
 Fins a 16 m
Remolcadores:
 10 (1.650/4.002 CV)

Almacenamiento:

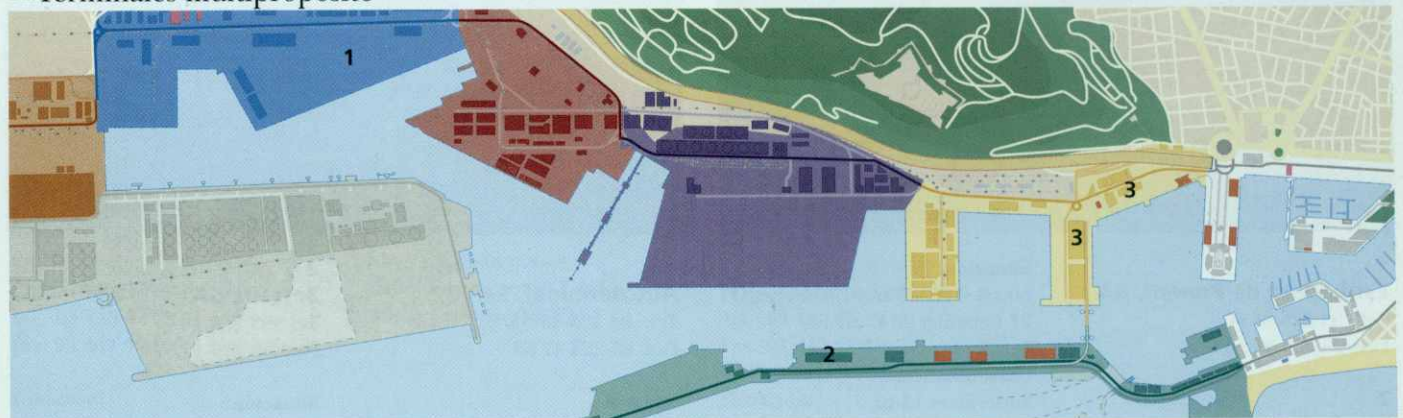
Cubierto: 124.619 m²
 Descubierta: 2.291.437 m²
Grúas de muelle:
 46 (14 de fuerza = 50 Tm)
Dique Seco:
 Eslora: 215 m
 Manga: 35 m
 Capacidad: hasta 50.000 Tm
 de peso muerto

Dique Flotante:

Eslora: 120 m
 Manga: 19 m
 Capacidad de elevación:
 hasta 4.500 Tm

Terminales especializadas

A. Terminales multipropósito



1
Terminal Catalunya, SA
 Tel.: 93 443 21 10
 Fax: 93 442 84 17

Tractoras: 25
 Container freight station: 3.607 m²
 Almacenes cubiertos: 10.800 m²

2
Saport-Mapor, SA
 Tel.: 93 221 51 58
 Fax: 93 221 58 60

Situación:
 Muelle 01 Adossat
Características:
 Superficie: 4,4 ha
 Línea de atraque: 580 m
 Calado: hasta 12 m
 Rampas ro-ro: 3
 Almacenes cubiertos: 13.000 m²

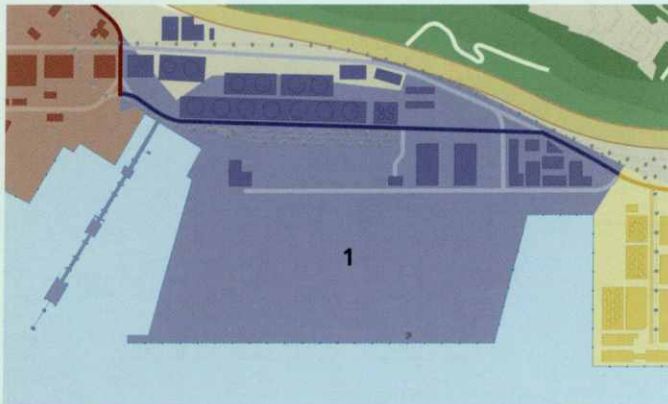
3
Terminal Port-Nou, SA
 Tel.: 93 443 12 83
 Fax: 93 441 21 05

Situación:
 Muelles 19 Sant Bertran y 20 Ponent
Características:
 Superficie: 6,7 ha
 Línea de atraque: 1.055 m
 Calado: fins a 12 m
 Rampas ro-ro: 3
 Almacenes cubiertos: 19.000 m²

Situación:
 Muelle 29 Príncipe d'Espanya
Características:
 Superficie: 22,7 ha
 Línea de atraque: 1.448 m
 Calado: 8,70 / 14 m
 Rampas ro-ro: 1
 Grúas: 8 (4 post-panamax)
 Rig: 4; Reach Stacker: 18;



B. Terminal de contenedores



1 Terminal de Contenedores de Barcelona, SL

Tel.: 93 441 00 66
 Fax: 93 441 04 18

Situación:

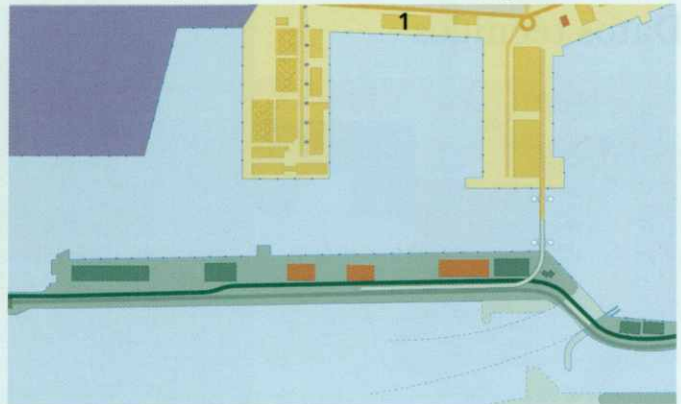
Muelle 24 Sud

Características:

Superficie: 46,2 ha
 Línea de atraque: 1.362 m

Calado: hasta 16 m
 Grúas: 9 (4 *post-panamax*)
 Straddle-carriers: 34
 Terminal ferroviaria (5 ha)
 Aduana marítima y PIF integrados en la terminal
 Conexiones frigoríficas: 256
 Container freight station: 13.800 m²
 Almacenes cubiertos: 14.400 m²

C. Terminal polivalente de mercancía general



1 Terminal Catalunya, SA

Tel.: 93 443 21 10
 Fax: 93 442 84 17

Situación:

Muelle 21 Costa

Características:

Superficie: 1,7 ha
 Línea de atraque: 450 m
 Calado: hasta 12 m

Rampas ro-ro: 1
 Almacenes cubiertos: 5.700 m²

D. Terminales de cabotaje



1 Estibadora de Ponent, SA

Tel.: 93 223 88 00
 Fax: 93 223 88 50

2 Cía. Trasmediterránea, SA

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

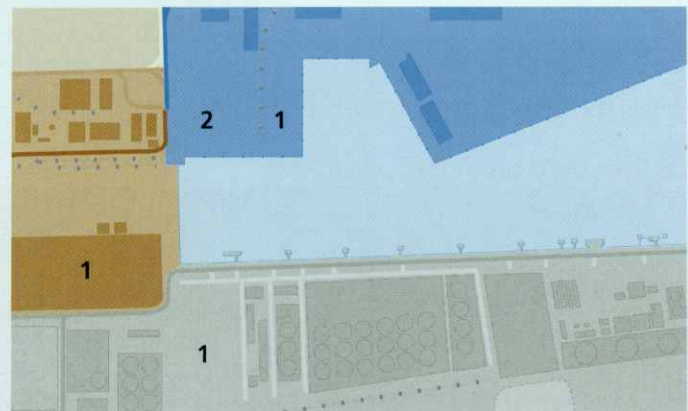
3 Trafisa

Tel.: 93 223 08 22
 Fax: 93 223 37 08

Situación:
 Muelles 26 Álvarez de la Campa,
 27 Lepant y 28 Evaristo
 Fernández

Características:
 Superficie: 13 ha
 Línea de atraque: 1.200 m
 Calado: hasta 12 m

E. Terminales de automóviles



1 Autoterminal, SA

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

Situación:

Muelles 30 Dàrsena Sud
 y 31 Dàrsena Interior

Características:

Superficie: 29,2 ha de explanada
 y 12,7 de aparcamiento vertical
 Línea de atraque: 1.005 m
 Calado: hasta 12 m
 Capacidad actual: 41.500 vehículos
 (21.500 plazas descubiertas y
 20.000 cubiertas)
 Aparcamiento vertical de
 127.000 m² y 20.000 plazas.
 Dispone de un centro de personalización
 de vehículos y de un túnel de desprotección.

2 Setram, SA

Tel.: 93 223 40 70
 Fax: 93 223 42 01

Situación:

Muelles 30 Dàrsena Sud
 y 31 Dàrsena Interior

Características:

Superficie: 5 ha
 Línea de atraque: 1.005 m
 Calado: hasta 12 m



F. Terminal de fruta



1 Barcelona Fruit Terminal, SA

Tel.: 93 443 33 55
Fax: 93 442 09 40

Situación:
Muelle 20C Ponent

Características:
5.556 m² de almacén frigorífico,
en tres cámaras de temperatura
independiente

Almacenaje simultáneo de hasta
6.000 palets.
Sistema informatizado de control
por código de barras.
Plataforma de carga con
capacidad de hasta 150 camiones
diarios.

G. Terminal de café y cacao



1 BIT, SA

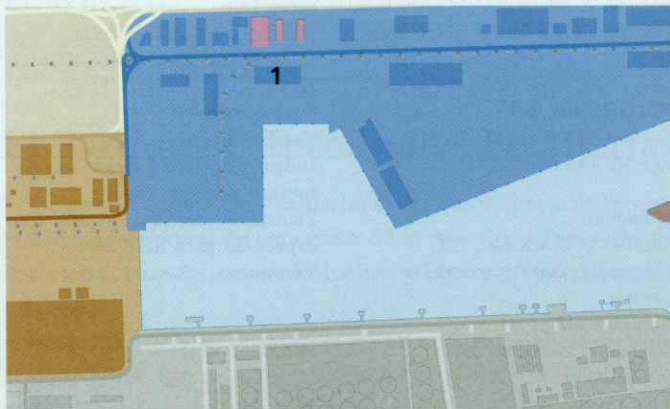
Tel.: 93 223 33 14
Fax: 93 223 29 83

Situación:
Muelle 26 Álvarez de la Campa

Características:
Superficie: 11.000 m²
Capacidad: 14.000 Tm
En régimen de zona franca.

Única terminal del Mediterráneo
Occidental con la homologación
del LIFFE (*London International
Financial Future and Options
Exchange*).

H. Terminal de metales no férricos



1 Barcelona Metals, SA

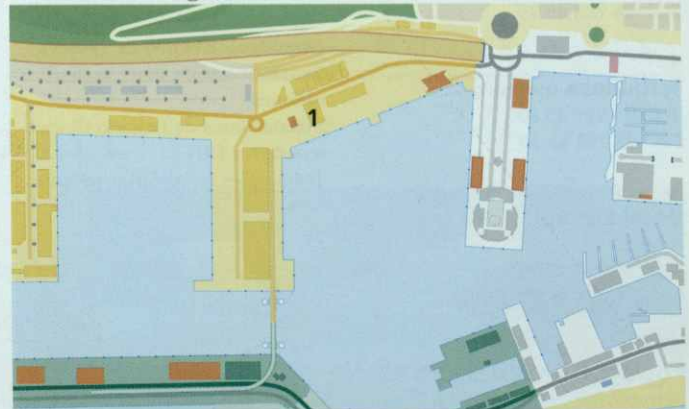
Tel.: 93 443 43 15
Fax: 93 443 03 80

Situación:
Muelle 30 Dársena Sud

Características:
Superficie: 3.600 m²
Manipulación, almacenaje y dis-
tribución de metales y sus alea-
ciones: aluminio, cobre, níquel,

plomo, estaño y zinc.
Homologada por el *London
Metals Exchange (LME)*.

I. Almacén frigorífico



1 Frigoscandia Logístics

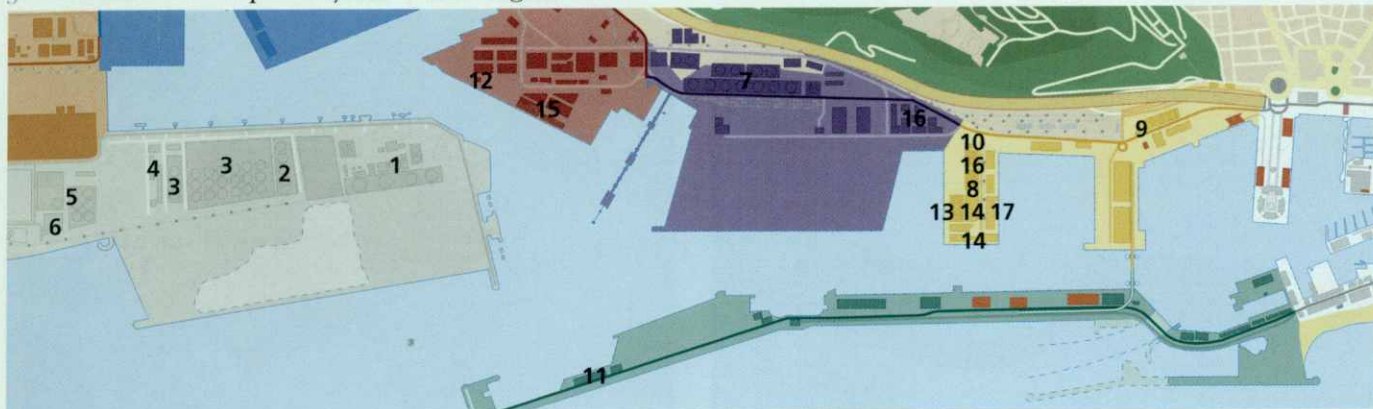
Tel.: 93 443 68 20
Fax: 93 443 68 30

Situación:
Muelle 19 Sant Bertran

Características:
Capacidad cámaras: 75.000 m³
Túnel de congelación.
Homologado para el almacenaje
intracomunitario.



J. Terminales de líquidos y de sólidos a granel



Terminales de graneles líquidos

- 1**
Enagas, SA (gas natural)
Tel.: 93 223 50 09
Fax: 93 223 48 52
- 2**
Relisa (líquidos oleosos)
Tel.: 93 223 40 02
Fax: 93 223 46 10
- 3**
Tepsa (químicos y refinados)
Tel.: 93 223 50 25
Fax: 93 223 45 79
- 4**
Terquimsa (químicos)
Tel.: 93 223 48 80
Fax: 93 223 45 19
- 5**
Decal España (químicos y refinados)
Tel.: 93 223 87 40
Fax: 93 223 80 95
- 6**
Koalagas, SA (gas líquido de petróleo)
Tel.: 93 223 87 40
Fax: 93 223 80 95
- 7**
CLH, SA (refinados)
Tel.: 93 223 20 08
Fax: 93 223 20 59
- 8**
Sadesa (líquidos oleosos)
Tel.: 93 442 78 15
Fax: 93 442 23 39
- 9**
Demagrisa (líquidos oleosos)
Tel.: 93 441 12 03
Fax: 93 442 77 48
- 10**
Loiret & Haëntjens Esp., SA
(melaza y azúcar)
Tel.: 93 443 10 60
Fax: 93 442 27 77

Situación:

Muelles 32 Inflamables, 19 Sant Bertran, 22 Contradic y Tramo IV

Características:

Superficie: 65,5 ha
Línea de atraque: 2.390 m exclusivos.
Calado: 12 m
Núm. depósitos: 502 (líquidos); 6 (gases).
Tipos: acero suave, inoxidable, isotérmicos, calentados, revestidos y de calidad alimentaria.
Capacidad total: 955.680 m³ (líquidos); 244.000 m³ (gases).
Instalaciones de llenado de bidones.
Instalaciones de llenado de contenedores CIG.
Terminales ferroviarias propias.

Terminales de graneles sólidos

Cemento:

- 11**
Comercializadora Mediterránea de Cementos, SA
Tel.: 93 221 81 62
Fax: 93 221 93 44
- 12**
Cía. Valenciana de Cementos, SA
Tel.: 93 223 15 41
Fax: 93 223 36 78
- 13**
Portcemen, SA
Tel.: 93 443 05 14
Fax: 93 443 10 29

Situación:

Muelles 01B Adossat, 22C Contradic, 26B Álvarez de la Campa

Características:

Silos con capacidad para 104.800 Tm

Grano:

- 14**
Ergransa
Tel.: 93 443 37 16
Fax: 93 442 20 28

Situación:

Muelle 22B Contradic. 1 terminal

Características:

Silos multicelulares con capacidad para 145.000 Tm
Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 Tm/h

Haba de soja:

- 15**
Cargill España, SA
Tel.: 93 223 04 54
Fax: 93 223 32 71

- 16**
Moyresa
Tel.: 93 443 00 34
Fax: 93 441 05 16

Situación:

Muelles 26B Álvarez de la Campa, 22C Contradic y 23A Oest.

2 terminales

Características:

Industria para la producción de harinas y aceite crudo.
Plantas de mouturación con capacidad para 1.200.000 Tm/año

Potasa:

- 17**
Tramer, SA
Tel.: 93 442 19 40
Fax: 93 443 20 73

Situación:

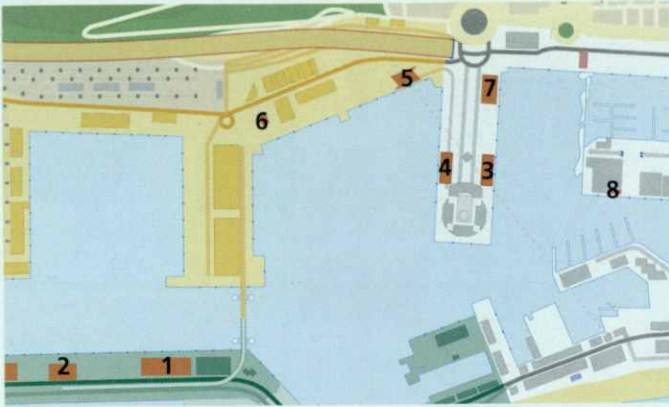
Muelle 22A Contradic. 1 terminal

Características:

Capacidad máxima de almacenaje de 80.000 Tm
Equipo: dos pórticos de carga (rendimientos de 400 a 700 Tm/h)



K. Terminales de pasajeros



1
Estación Marítima Internacional A

Tel.: 93 221 83 15

2
Estación Marítima Internacional B

Sin teléfono

3
Estación Marítima Internacional Nord (World Trade Center)

Tel.: 93 412 79 14

4
Estación Marítima Internacional Sud (World Trade Center)

Tel.: 93 412 79 14

5
Estación Marítima Trasmediterránea

Tel.: 93 295 91 00

Fax: 93 295 91 65

6
Estación Marítima Barcelona-Génova

Tel.: 93 443 98 98

7
Estación Marítima Drassanes

Tel.: 93 441 58 00

Fax: 93 441 30 31

8
Estación Marítima Maremàgnum

Tel.: 93 225 81 46

Situación:

Tráfico nacional en los muelles 18 Barcelona y 19 Sant Bertran
Tráfico internacional en los muelles 01 Adossat, 15B Espanya, 19 Sant Bertran y 20 Ponent

El Parque de Terminales Portuarias Delta 1

El Parque de Terminales Portuarias Delta 1 es una actuación promovida, en régimen de concesión de la Autoridad Portuaria de Barcelona, para la sociedad Muelles y Espacios Portuarios, SA (MEPSA).

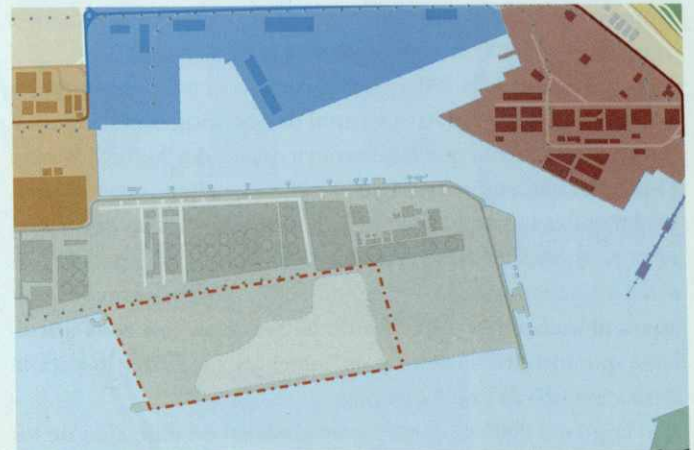
A finales de 1999 se terminó la construcción de los diques de abrigo –el del Est, de 1.550 metros de longitud y el del Sud, de 450–, así como el relleno de la superficie construida por la APB de alrededor de 20 hectáreas.

Durante el año 2000 se han completado las dos primeras fases de relleno del futuro Parque de Terminales Delta 1, que totalizan 20,3 hectáreas.

La nueva área portuaria, con una superficie de casi 50 hectáreas, forma parte de la ampliación del muelle de Inflamables, que constituye la primera de las actuaciones previstas de la gran ampliación del Puerto de Barcelona, el Área Delta.

El Parque tiene una ubicación inmejorable, situado en la zona central del puerto comercial ampliado, y muy buena accesibilidad ya que conecta directamente con la red de autovías y autopistas gracias al acceso P-32 del Puerto. Dispone igualmente de acceso ferroviario que le da plena conexión intermodal.

El Parque de Terminales Delta 1 puede acoger todo tipo de terminales sin restricciones; se pueden emplazar terminales para cualquier tipo de productos, incluidos los petroquímicos, y estará equipado con la infraestructura necesaria para la implantación



de terminales portuarias, atendiendo eficazmente todas sus necesidades específicas.

Con una superficie ya en servicio de más de 16 hectáreas, el Parque se ampliará y se urbanizará progresivamente en el transcurso de los años 2001-2002.

Muelles y Espacios Portuarios, SA

Tel.: 93 496 06 50. Fax: 93 496 06 51

e-mail: mepsa@deltauno.com

web: www.deltauno.com



La Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

El Puerto de Barcelona cuenta con uno de los centros más modernos de distribución intermodal de Europa, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que integra de manera efectiva los cinco modos de transporte: marítimo, aéreo, ferroviario, vial y telemático.

Se trata de una infraestructura especializada de alta calidad, que proporciona a sus clientes una serie de ventajas estratégicas y económicas:

- una oferta inmobiliaria amplia y de calidad
- una conexión intermodal completa (terrestre, marítima, aérea) con la península y Europa
- una gran gama de servicios complementarios y de valor añadido
- una oferta completa de telecomunicaciones, tanto para las comunicaciones internas como para las externas

Los clientes potenciales de la ZAL son principalmente de dos tipos:

- empresas productoras, importadores o exportadores, que transportan sus mercancías a través de Barcelona y su puerto.
- empresas prestatarias de servicios logísticos, entre las que destacan: transitarios, empresas de transporte, armadores, consignatarios y operadores logísticos, así como fabricantes que desean establecer en Barcelona su centro de distribución para el Sur de Europa.

Actualmente, la ZAL del Puerto de Barcelona tiene una superficie de 64 hectáreas, ocupadas casi en su totalidad por las 50 empresas instaladas, con 200.000 metros cuadrados dedicados a almacenes y 45.000 metros cuadrados para oficinas.

La primera fase de la ZAL quedará completa con la construcción del Service Center i el Área Central de Servicios, obras adjudicadas en el año 1999 y que finalizarán a finales del 2001. El Service Center será un edificio de 19.000 metros cuadrados con oficinas para alquilar (a partir de 50 metros cuadrados), salas de reuniones y de conferencias, así como servicios comerciales para el personal y las empresas que trabajan en la ZAL. Esta construcción estará ubicada en el Área Central de Servicios, una zona ajardinada que incluirá servicios para vehículos y un espacio para la formación práctica en logística.

A lo largo del 2001 se iniciarán las obras de urbanización de los terrenos de la segunda fase de la ZAL, y está previsto poder ofrecer naves y oficinas en el año 2002. Esta obra permitirá disponer de 140 hectáreas más para actividades logísticas. La gran demanda de espacio que existe en estos momentos ya garantiza su plena ocupación.





- Naves construidas por Cilsa
- Naves construidas por clientes
- Proyectos en curso
- B Banco
- ⇌ Control de accesos
- Portbus
- Restaurante
- Teléfono
- Zona deportiva
- Nodo Planet
- Taxi
- Buzón
- P Parking



- 1 Condeminas
- 2 Whirlpool
- 3 Fundació Cares
- 4 Katoen Natie
- 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 Logística
- 16 Andrea Merzario
- 17 Banc de Sabadell
- 18 Kühne & Nagel
- 19 Jas Forwarding
- 20 Nippon Express
- 21 Wilson
- 22 Fritz Companies
- 23 J. Gibert SL
- 24 Embarmar
- 25 Daewoo Electronics
- 26 Aldeasa
- 27 Redcar
- 28 Decoexsa
- 29 Danzas
- 30 General Transport
- 31 ABX
- 32 Exel
- 33 Loacsa
- 34 Clasquin España
- 35 Lauson
- 36 Fahrner Iberia
- 37 Press Cargo
- 39 Honda
- 40 Just Logística



Port Vell

Los 18 millones de visitantes que ha recibido el Port Vell durante el 2000 son la constatación del enorme atractivo de la zona, que se ha consolidado como el principal espacio de ocio y comercial de Barcelona, convirtiéndose en uno de los mayores atractivos de la ciudad y en un punto de obligada visita tanto para los barceloneses como para los foráneos.

Los grandes espacios públicos del paseo, las oficinas, los locales comerciales, el acuario, el cine Imax, el complejo de multicines del Maremàgnum, un amplio espacio destinado a aparcamiento y las diversas zonas destinadas a deportes náuticos permiten al visitante disfrutar y escoger entre un sinfín de actividades: pasear, hacer deporte, relajarse, comer, asistir a espectáculos, disfrutar de la noche en Barcelona, en definitiva, sumergirse en un mundo donde la diversión está más que asegurada.

Muelle de Espanya

Maremàgnum

El Maremàgnum es el centro lúdico, comercial y de restauración más atractivo de Barcelona, situado sobre el mar, donde es posible comprar un perfume o el último modelo de la temporada, tomar unas tapas en una terraza, un bocadillo o una mariscada, entrar en el mundo de la realidad virtual o pasear mientras suena de fondo la música de jazz.

Superficie total: 39.000 m²

Número de visitantes en el 2000: 16.115.679

Teléfono: 93 225 81 00

El Aquàrium

El acuario más grande de Europa y más importante del mundo en temática mediterránea. Ochenta metros de túnel transparente bajo el inmenso Oceanario y 21 peceras gigantes tematizadas te acercarán a los tiburones, los caballitos de mar, los peces de colores... Un total de 8.000 animales de más de 350 especies diferentes. El mes de septiembre del 2000 se inauguró un nuevo espacio dentro del Aquàrium denominado Planeta Aqua que incorpora los pingüinos como nueva atracción.

Superficie: 14.290 m²

Volumen de agua: 5.500 m³

Número de visitantes en el 2000: 1.563.493

Compra de entradas en las taquillas o sucursales de la Caixa de Catalunya

Información sobre horarios y precios: 902 140 141

Mundo Submarino, SA: Tel.: 93 221 74 74

Cine Imax

La única sala del mundo que combina tres sistemas de proyección de gran formato: el Imax, con una pantalla plana de siete pisos de altura; el Omnimax, con una cúpula de 900 m² de superficie; y el 3D, con la proyección en tres dimensiones más perfecta de la historia del cine. Los tres sistemas disponen de sonido

digital, 27.000 vatios de potencia y equalización controlada por ordenador.

Número de espectadores en el 2000: 602.425 (el cambio de programación y de sistema hace que el número de visitantes no se duplique para las sesiones dobles y se contabilice como una visita/persona)

Información sobre horarios, precios y venta de entradas:
902 332 211

Imax Port Vell: Tel.: 93 225 11 11

Cines Maremàgnum

Ocho salas, con una capacidad total de 2.100 personas, en las que se proyectan las últimas novedades cinematográficas mediante los sistemas más avanzados del mundo en imagen y sonido.

Número de espectadores en el 2000: 950.000

Compra de entradas en las taquillas, por teléfono o en las sucursales de "la Caixa" con terminal ServiCaixa

Información sobre horarios, precios y venta de entradas:
902 333 231

Cinesa: Tel.: 93 423 24 55

Muelle de la Barceloneta

Marina Port Vell

Puerto deportivo con 410 amarres para embarcaciones de hasta 70 m de eslora, con las más completas prestaciones (agua potable, electricidad, teléfono, suministro de carburante, televisión por cable, control de accesos, recogida de basuras, etc.).

Un edificio de apoyo con locales comerciales, tiendas de náutica, banco, lavandería, supermercado, etc., complementan su oferta.

Teléfono: 93 484 23 00

Marina 92

Junto con Marina Port Vell, constituye uno de los principales complejos del Mediterráneo dedicados íntegramente a la náutica. Un servicio de mantenimiento y reparación con un varadero de 400 toneladas, *travel-lift* de 150 toneladas, grúas de hasta 8 toneladas, un dique flotante de hasta 4.000 toneladas, una nave de pintura flotante de hasta 75 metros, así como 50 puntos de hibernación a cubierto para embarcaciones de motor de hasta 16 metros de eslora permiten la asistencia técnica a todo tipo de embarcaciones, ya sean de recreo o profesionales. Con la inauguración del nuevo *syncrolift* Marina'92 se convierte en el emplazamiento de mantenimiento y reparaciones más importante del Mediterráneo.

Teléfono: 93 221 43 70

Moll del Dipòsit

Palau de Mar

Viejo almacén portuario convertido en un moderno edificio de



oficinas con tiendas, restaurantes, bares y muchos otros servicios destinados a sus ocupantes y visitantes.

Entre sus ocupantes destaca el **Museo de Historia de Catalunya:**

Número de visitantes en el 2000: 170.075

Teléfono: 93 225 47 00 / 93 225 47 26 / 93 225 47 32

Muelle Barcelona

World Trade Center Barcelona

El World Trade Center (WTC) Barcelona es la infraestructura idónea y más moderna para el desarrollo de la actividad empresarial. Cuenta con los últimos avances tecnológicos, reúne en un único entorno una amplia gama de servicios e instalaciones, así

como el acceso al mundo de los negocios internacionales. Obra de la prestigiosa firma de arquitectos Pei, Cob, Predd & Partners, es un edificio emblemático y singular, diseñado para garantizar la máxima flexibilidad, con el objetivo de adaptarse a las necesidades presentes y futuras de la empresa. El WTC Barcelona es el complemento perfecto del papel que desempeña el Puerto de Barcelona en el transporte y el comercio como puerta del sur de Europa. WTC Barcelona, el punto de referencia de las empresas del futuro.

Tel.: 93 508 80 00

Fax: 93 508 80 10

e-mail: comercial@wtcbarcelona.es

web: www.wtcbarcelona.com



Puerto de Barcelona

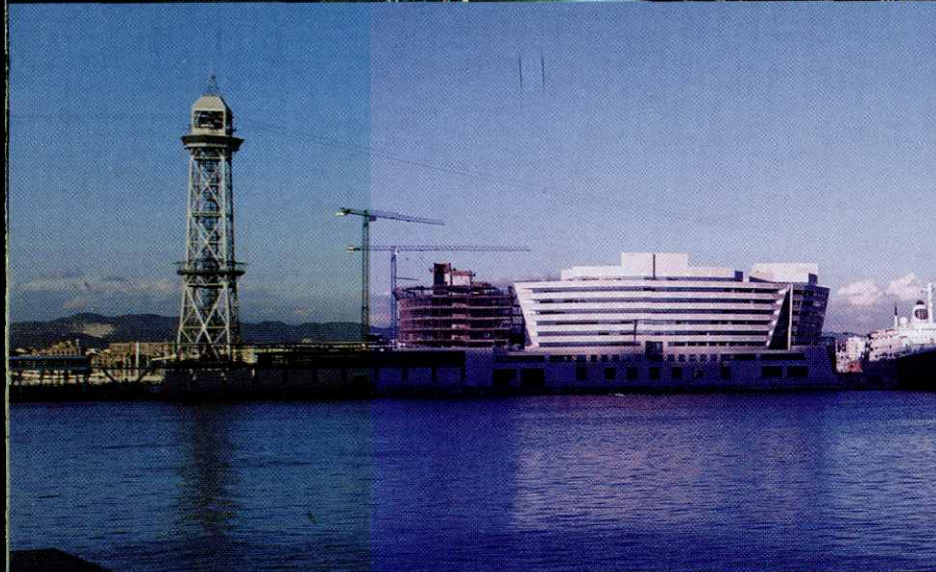
Plano general

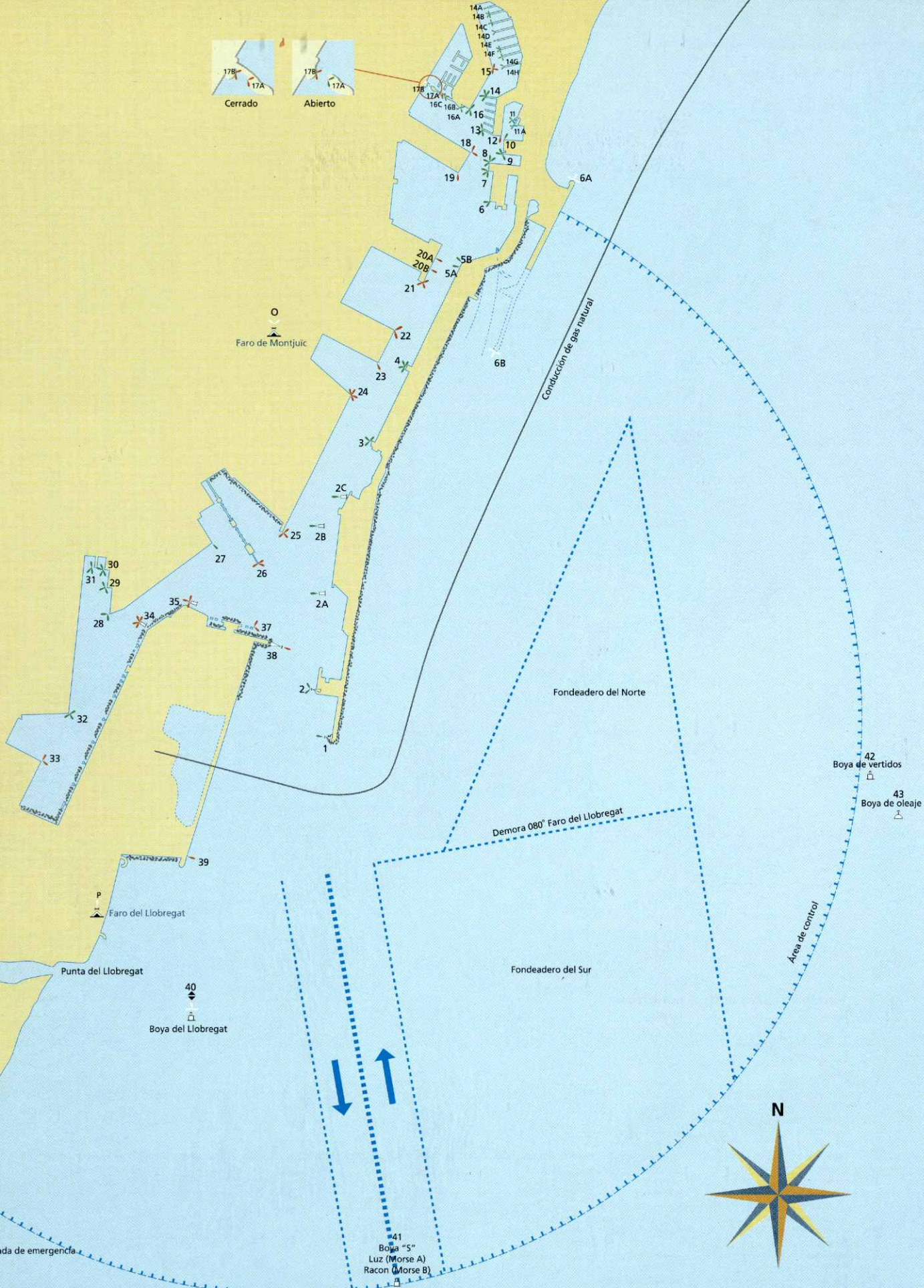
2000



Port de Barcelona

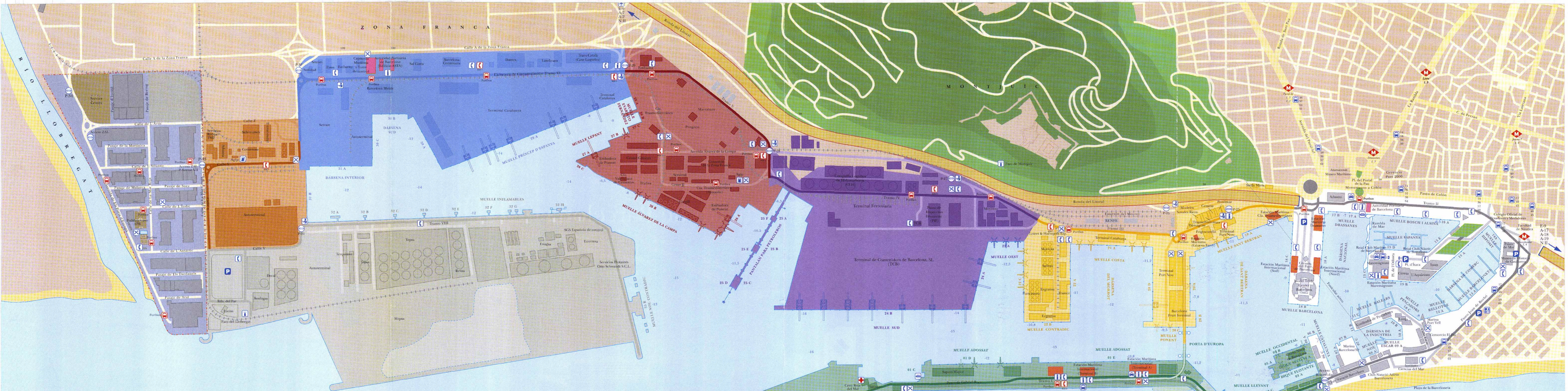
Autoritat Portuària de Barcelona





Signos convencionales

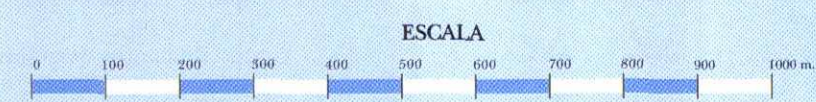
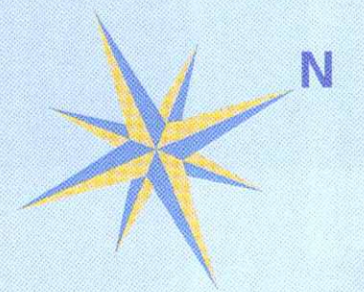
- | | | | | | |
|--|-------------------------|--|--------------------|--|--------------------|
| | Faro habitado | | Boya de espeque | | Boya oceanográfica |
| | Faro automático | | Boya de castillete | | |
| | Torre-Baliza automática | | Sirena | | |



Terminales para tráficos específicos

Nombre	Función	Sector
Autoterminal	Automóviles	7/6
Barcelona Fruit Terminal	Frutas	3
Barcelona Metals	Metales	6
Cartigli	Soja	5
CLF	Refinados	4
Cia. Tasmediterránea	Polvivalente	5/3
Cia. Valenciana de Cementos	Cemento	5
Com. Mediterránea de Cementos	Cemento	1
Ecormsa	Residuos oleosos	8
Decal	Químicos y refinados	8
Demagrisa	Líquidos oleosos	3
Enagas	Gas natural	8
Ergránia	Grano	3
Estibadora de Ponent	Polvivalente	5
Frigoscandia Logistics	Almacén frigorífico	3
Koalagas	Gas líquido de petróleo	8
Loiret&Haentjens Esp.	Melaza y azúcar	3
Mepsa	Seja	8
Moyresa	Cemento	4/3
Portcemen	Líquidos oleosos	8
Relisa	Líquidos oleosos	8
Sadesa	Líquidos oleosos	3
Support-Mapor	Multipropósito	1
Setram	Automóviles	6
TCB	Contenedores	4
Tepsa	Químicos y refinados	8
Terminal Catalunya	Multipropósito	6/3
Terminal Port Nou	Multipropósito	3
Terquimsa	Químicos	8
Trafisa	Polvivalente	5
Tramer	Potasas	3

Sector	Color
Sector 1	Verde
Sector 2 - Port Vell	Blanco
Sector 3	Amarillo
Sector 4	Púrpura
Sector 5	Naranja
Sector 6	Azul
Sector 7	Marrón
Sector 8	Beige
ZAL	Gris
Estaciones Marítimas	Naranja oscuro
Proyecto	Trazo discontinuo



D I Q U E D E L' E S T

M A R M E D I T E R R Á N E O

Plano esquemático de faros y balizamientos Canal de aproximación y fondeaderos

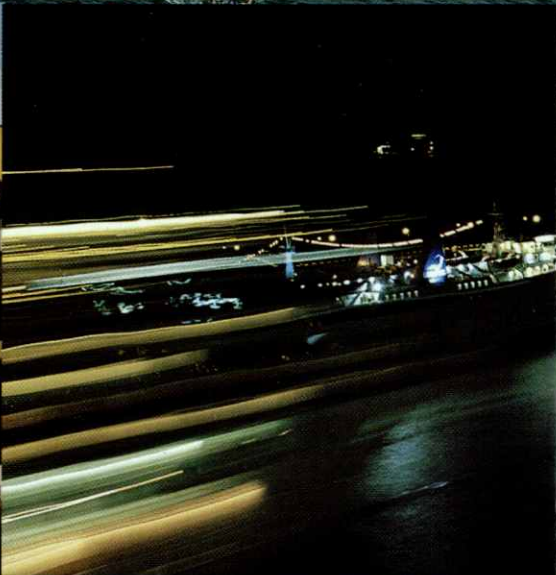


- Faros, balizas y boyas competencia de la APB
- Balizas de puertos competencia de la Comisión de Puertos de Cataluña
- Balizamientos en concesión

Luces

Rojas Verdes Blancas

	●		Fija
	◎		Una ocultación
⋮	⋮	⋮	Un destello
⋮	⋮	⋮	Grupo de dos destellos
⋮	⋮	⋮	Grupo de tres destellos
⋮	⋮	⋮	Grupo de cuatro destellos
⋮	⋮	⋮	Grupo de dos destellos más uno
⋮	⋮	⋮	Grupo de un destello más dos



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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





Directorio del Puerto de Barcelona

Autoridad Portuaria de Barcelona

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

Edificio ASTA Tramo VI
Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 298 21 00
Fax: 93 298 21 18
web: www.apb.es

SAU (Servicio de Acceso Unificado)

Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 298 60 00
Fax.: 93 298 60 01
e-mail: sau@apb.es

SAC (Servicio de Atención al Cliente)

Tel.: 900 210 938
e-mail: sac@apb.es
web: www.apb.es

Representación del Puerto de Barcelona en Japón

DE TOK LTD.
Mr. Takeshi Suzuki
11-3 Alasaka 1-Chome, Minato-ku
Tokyo 107, Japan
Tel.: 813 3584 11 17
Fax: 813 3584 11 19

Representación del Puerto de Barcelona en China

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
e-mail: cconsult@netvigator.com

Representación del Puerto de Barcelona en Argentina

Sr. Hugo Norberto Lejtman
Charcas 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires, Argentina
Telefax: 5411 4824 36 01
e-mail: h.l@abaconet.com.ar

Port Vell Gerencia Urbanística Port 2000

Josep Anselm Clavé, 27
08002 Barcelona
Tel.: 93 317 61 35
Fax: 93 317 41 48
e-mail: port.2000@bcn.servi-
com.es

Zona de Actividades Logísticas CILSA (Centro Intermodal de Logística, SA)

Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00
Fax: 93 306 88 16
e-mail: cilsa@zal.es
web: www.zal.es

PortIC Barcelona, SA

World Trade Center, muelle de
Barcelona
Edificio Este 6a pl.
08039 Barcelona
Tel.: 93 508 82 82
Fax: 93 508 82 92
e-mail: comercial@portic.net
web: www.portic.net

World Trade Center Barcelona, SA

Muelle de Barcelona, s/n.
Edificio Este 2a pl.
08039 Barcelona
Tel.: 93 508 80 00
Fax: 93 508 80 10
e-mail: comercial@wtcbarcelo-
na.es
web: www.wtcbarcelona.com

ESTIBARNA (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba)

Ctra. Circunvalación Tramo V
08039 Barcelona
Tel.: 93 223 18 22
Fax: 93 223 17 33
e-mail: estibarna@estibarna.es

Capitanía Marítima de Barcelona

Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 223 54 73
Fax: 93 223 46 12

Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima

Edificio Torre de Salvamento
Tramo VI 9a pl.
Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 223 47 33
Fax: 93 223 46 13
e-mail: barcelon@sasemar.es

Aduana de Barcelona

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

Punto de Inspección Fronteriza Edificio PIF

Ctra. Circunvalación Tramo IV
08039 Barcelona
Sanidad Exterior:
Tel.: 93 443 23 70
Fax: 93 443 16 32
Sanidad Animal:
Tel.: 93 442 42 54
Fax: 93 441 72 76
Sanidad Vegetal:
Tel.: 93 441 73 79
Fax: 93 441 72 76
Equipo de Calidad (EQ):
Tel: 93 306 88 18

CATICE (antes SOIVRE) (Centro Asistencia Técnica e Inspección Comercio Exterior)

Muelle Príncipe d'Espanya
Edificio Tersaco, 4a pl.
Tel.: 93 223 45 51
Fax: 93 223 48 64

Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25, 4t A
08001 Barcelona
Tel.: 93 443 21 00
Fax: 93 442 36 68
e-mail: acb@consignatarios.com
web: www.consignatarios.com

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25, 9è 1a
08001 Barcelona
Tel.: 93 442 88 24
Fax: 93 442 90 62
e-mail: aeepb@aeepb.com
web: www.aeepb.com

Asociación de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados de Barcelona (ATEIA)

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

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25
08001 Barcelona
Tel.: 93 329 27 58
Fax: 93 441 51 08
e-mail: coacab@coacab.com
web: www.coacab.com

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: 93 416 93 00
Fax: 93 416 93 01
e-mail: barcelona@cambrescat.es
web: www.cambrabcn.es

Consejo de Usuarios del Trans- porte Marítimo de Barcelona

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

Corporación de Prácticos del Puerto

Final Pg. Gabriel Roca. Edificio
Porta Coeli, 3r
08039 Barcelona
Tel.: 93 221 95 67
Fax: 93 221 38 95
e-mail: pracbarn@accessnet.es

Renfe-Transporte Combinado

Estación Morrot
Pg. Josep Carner, s/n
08038 Barcelona
Tel.: 93 496 31 49
Fax: 93 496 32 46 (Dept. Comercial)
e-mail: INECODVU05@cosme.renfe.es

Renfe-Cargas

Estación Can Tunis
Motors s/n
08004 Barcelona
Tel.: 93 508 93 40
Fax: 93 508 93 66
e-mail: cargas@renfe.es
web: www.renfe.es

© Autoritat Portuària de Barcelona

Producció e impressió
Novatesa Gràfiques, SL

Diseño gráfico
Joan Colomer

Fotografia
Lluís Castellà Bel. Tracte Comunicació Global
D.L.: B-22.771-2001



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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

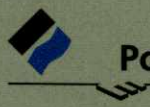


Memoria
anual
2000



a

na.



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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

