



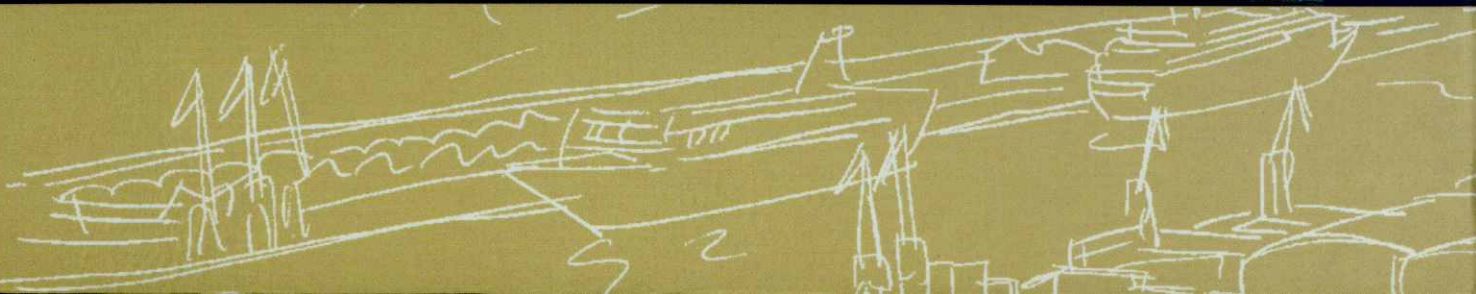
Port de Barcelona

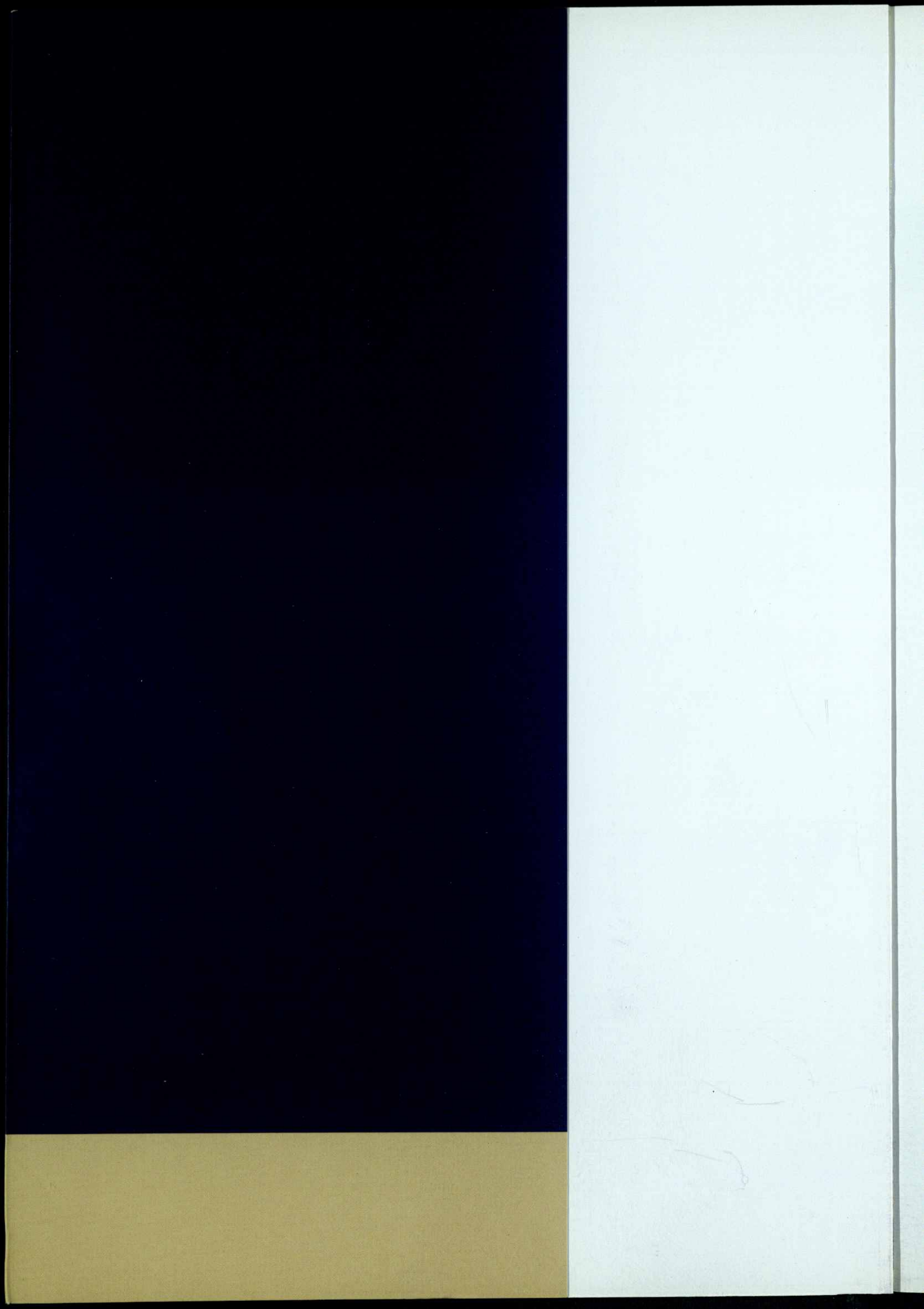
Autoritat Portuària de Barcelona

Memoria Anual

2001

Puerto de Barcelona







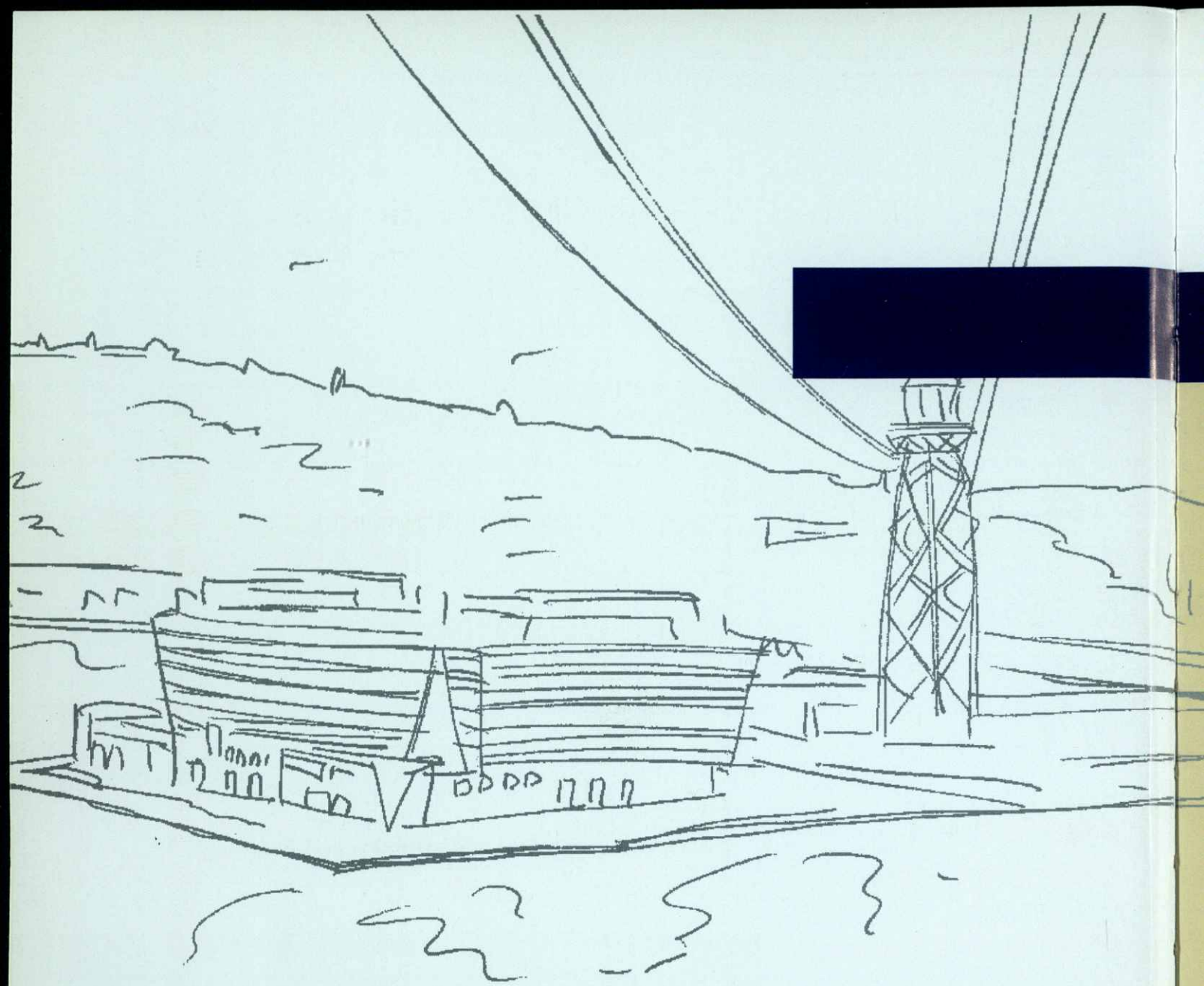
Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Memoria Anual

2001

Puerto de Barcelona



Incidencias acaecidas durante el 2001

En la sesión del 28 de marzo del 2001 tomó posesión del cargo de consejero el Sr. Josep Ll. Estrada, en substitución del Sr. Mariano Navas Gutiérrez.

Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre del 2001

Presidente del Consejo de Administración

Sr. Joaquim Tosas Mir

Vocales Natos

Sr. Juan Aguilar Ponce de León Romero (vice-presidente)

Sr. Josep Oriol Carreras (director)

Vocales en representación de la Generalidad de Cataluña

Sr. Modest Batlle Girona

Sr. Josep M. Bordas Pallarés

Sr. Joan Echevarria 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. Severo Bueno de Sitjar de Togores

Sr. Josep Costa Solà

Sr. Josep Ll. Estrada Llaquet

Vocales en representación del Ayuntamiento de Barcelona

Sr. Xavier Casas Masjoan

Sra. Maravillas Rojo Torrecilla

Vocal en representación del Ayuntamiento del Prat de Llobregat

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

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

Sr. Josep M. Basáñez Villaluenga

Sr. Joan J. Llonch Pañella

Vocal en representación de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona

Sr. Xabier M. Vidal Niebla

Vocal en representación de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona

Sr. Josep Gimeno Berasaluce

Vocales en representación sindical

Sr. José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)

Sr. Emilio Rodríguez González (UGT Cataluña)

Secretario (no Consejero)

Sr. Albert Muixí Rosset

Presentación

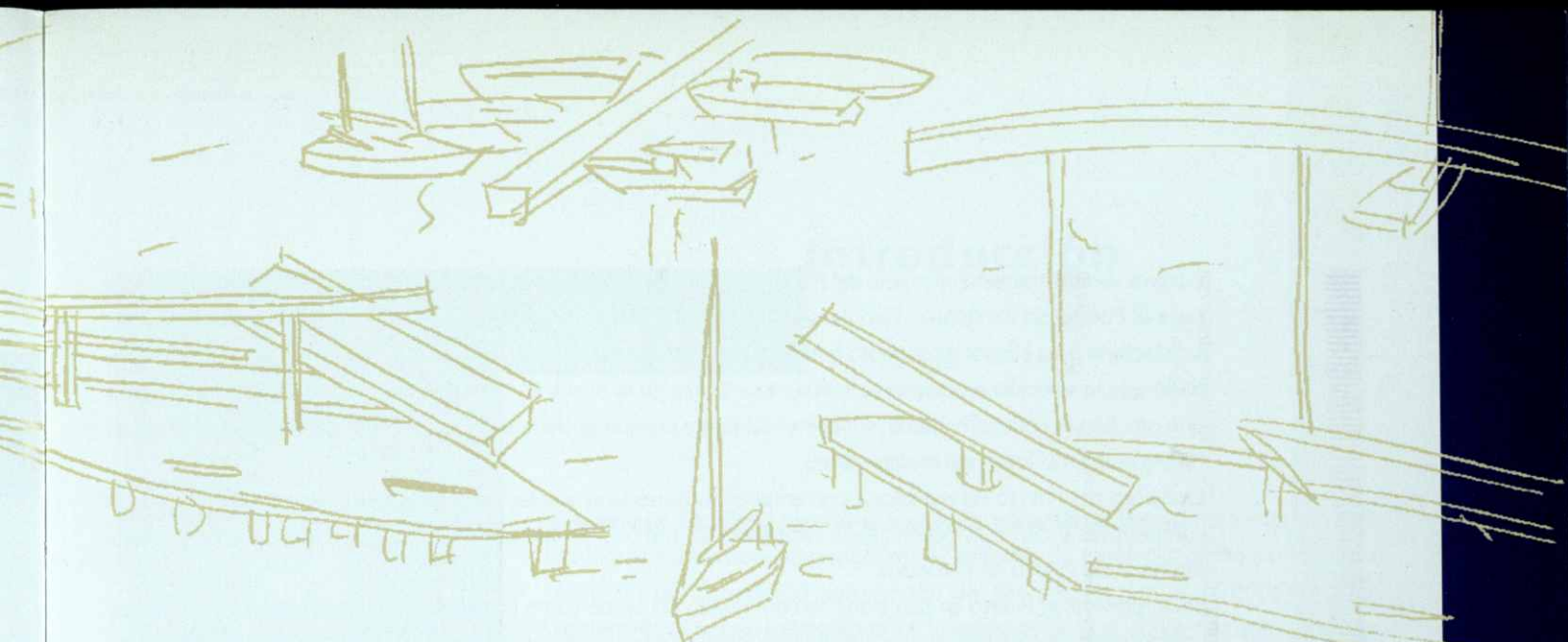


Joaquim Tosas Mir
Presidente

El año 2001, el inicio del nuevo milenio, ha sido también el inicio de una nueva etapa para el Puerto de Barcelona, la de su ampliación. El día 12 de diciembre se colocó la primera piedra en el extremo del dique del Est, uno de los dos diques que delimitarán el que será el puerto del futuro, un puerto que en el 2011 verá doblado el actual espacio portuario. Y hemos conseguido los recursos necesarios para hacer frente al importantísimo volumen de inversión que supone la ampliación. Los fondos propios de la Autoridad Portuaria de Barcelona, la participación de una motivada iniciativa privada, y la obtención del Fondo de Cohesión de la Unión Europea harán posible que el proyecto vaya hacia adelante. La ampliación de Puerto de Barcelona es absolutamente indispensable, porque asegura que todo el conjunto de proyectos que tenemos en marcha para ampliar nuestro mercado potencial será sustentado por una base física que permitirá, en primer lugar, dar cabida al incremento de tráfico que se producirá y, en segundo lugar, su tratamiento de acuerdo con las exigencias operativas de la logística y la intermodalidad que impone el amplio mercado europeo al que queremos dar servicio.

Porque son las exigencias y las necesidades del mercado, de nuestros clientes, es decir, de los cargadores y operadores logísticos, el principal factor que está marcando la evolución y las tendencias que está siguiendo el Puerto de Barcelona. Y, a la vez, es lo que está teniendo una profunda repercusión en el diseño y el replanteamiento de nuestra instalación portuaria, que ha visto, además de la necesidad de ampliar las líneas de atraque, de ganar espacio para la operativa en tierra y para la extensión de la Zona de Actividades Logísticas, la necesidad de aproximar los servicios del puerto al *hinterland* más alejado. La Terminal Marítima de Zaragoza, TMZ, que hemos puesto en marcha este año, es la primera de las piezas que conforman el avance de los servicios del Puerto de Barcelona hacia el interior. TMZ es el inicio de una estrategia de crecimiento basada en configurar el Puerto de Barcelona como centro de una gran red de servicios logísticos y de transporte intermodal formada por plataformas de servicios vinculadas al Puerto, desplegadas por la Península Ibérica, el sur de Francia y el resto de Europa y conectadas mediante corredores multimodales de transporte que aseguran la conectividad física de la red terrestre con los flujos marítimos y mediante PortIC, que asegurará la transmisión de información en toda la cadena logística.

El próximo objetivo en el que ya se ha empezado a trabajar es el sur de Francia, donde la presencia física del Puerto en este mercado, a través de la prestación de servicios logísticos e intermodales marítimo-terrestres en la Terminal Marítima de Toulouse, pretende captar cargas de esta región para la importación/exportación marítima desde el Puerto de Barcelona. A raíz de estas iniciativas se pretende ganar accesibilidad física y comercial hacia los importadores y exportadores de las áreas más alejadas del *hinterland*, donde existe un potencial de carga al que el Puerto de Barcelona quiere dar in situ su nivel y garantías de servicio. Ahora más que nunca, la distancia geográfica no es lo que determina el *hinterland* o el ámbito de influencia de un puerto, sino la manera de dar servicios diferenciados a nuestros clientes. Esta es la fórmula para incrementar el área de influencia del Puerto y convertirse en uno de los grandes centros de concentración y distribución de cargas del Mediterráneo. Hay que tener presente que la concentración del tráfico en pocos puertos



se acentuará en el futuro, y estar en la lista de los elegidos por los grandes grupos de "operadores globales" significa un desafío para los puertos por estar presentes en los espacios económicos más competitivos.

Europa es sin duda uno de los espacios económicos donde el Puerto de Barcelona aspira a ganar influencia. Y el transporte ferroviario es la pieza esencial para garantizar la sostenibilidad de nuestra área logística y su conexión con este espacio. La situación y el futuro del ferrocarril en el transporte de mercancías en Europa ha sido el punto clave en cuyo entorno han girado muchos de los foros que se han celebrado en Barcelona y en los que ha participado el Puerto. Se ha abordado la situación y los retos del ferrocarril como un sector que se considera fundamental para absorber el crecimiento del transporte terrestre europeo con la inminente puesta en práctica de la liberalización ferroviaria promovida por la Unión Europea.

Ya hace muchos años que la intermodalidad ferroviaria se erigió como el único medio para el desarrollo de un sistema de transporte terrestre competitivo y sostenible en Europa. Ahora las previsiones del libro blanco de la Comisión Europea, que estiman un crecimiento del 40% en los próximos diez años para el transporte de mercancías en Europa, nos lleva a pensar que lo que hasta ahora ha sido una oportunidad no aprovechada y que se ha quedado en fase de buenas intenciones, se ha convertido en una necesidad inexcusable que debe ir más allá de la voluntad política. Porque es sencillamente imposible que la red actual de autopistas pueda absorber a largo plazo este volumen de tráfico y las limitaciones del actual servicio ferroviario europeo tampoco lo erige como alternativa válida para los operadores.

En este contexto, finalmente, la Unión Europea ha subrayado la importancia del transporte marítimo como pieza fundamental en el éxito del transporte multimodal europeo. Los puertos, enrolados en esta lógica intermodal, equipados con infraestructuras básicas como son las plataformas logísticas y de conexión con otros modos de transporte, han pasado a ser considerados un elemento esencial para la competitividad del comercio europeo internacional y han sido incluidos en la TEN (Red Europea de Transporte). Este ha sido uno de nuestros frentes de batalla que ha asumido Intermed, la asociación formada por los puertos de Marsella, Génova y Barcelona, que ve en la inclusión de los puertos en la TEN la posibilidad de que los puertos del sur de Europa adquieran el rol que les corresponde en el marco de la reorganización de las infraestructuras europeas, donde la fachada sur se verá favorecida en la medida en que los puertos dispongan de infraestructuras adecuadas para acceder a los mercados del norte y centro de Europa.

El Puerto de Barcelona es consciente de la importancia de asegurar la accesibilidad terrestre del puerto a través de una excelente intermodalidad que garantice rapidez en la salida y entrada de mercancías en el recinto portuario y permita ampliar su área de influencia. Esto conlleva básicamente la necesidad de potenciar el uso del ferrocarril, que, tanto en ancho ibérico como en ancho europeo, requerirá un trato radicalmente distinto para ser competitivo y poder lograr el objetivo de cambiar la distribución modal entre la carretera y el ferrocarril. En el Puerto de Barcelona estamos trabajando en este tema y durante el año 2001 se ha redactado el Plan Director Ferroviario del Puerto de Barcelona, que establece las bases del desarrollo futuro del sistema ferroviario interno en nuestra área logística y amplía su reflexión al tratamiento de los flujos terrestres hacia la Península Ibérica y Europa.

En referencia a los encaminamientos ferroviarios hacia Europa, la incidencia de la línea entre Barcelona y la frontera francesa, que llegará el 2006, será más significativa en la medida en que dispongamos de condiciones operativas y comerciales, es decir, de capacidad y de costes, que nos permitan competir en las mismas condiciones en que los puertos del norte de Europa compiten con nuestra instalación. Este ha sido uno de los máximos focos de interés del Puerto de Barcelona, que

a través de la Comisión Ferroviaria del Plan Estratégico ha definido y defendido firmemente lo que sería, no sólo para el Puerto de Barcelona, sino para el futuro logístico de Cataluña y España, un proyecto de resolución satisfactorio para el encaminamiento ferroviario en ancho europeo del tráfico de mercancías del eje mediterráneo, dado que la solución propuesta actualmente a través de la nueva línea mixta AVE/mercancías es una solución que precisa ser complementada, fundamentalmente porque se demuestra insuficiente para absorber el tráfico futuro que generará el eje mediterráneo.

Este afán del Puerto de Barcelona por ampliar su *hinterland* y estar presente en las áreas económicas más competitivas y con más potencial de captación de tráficos también se traslada al *foreland*, a los mercados foráneos del Puerto de Barcelona.

En el *foreland*, el Puerto de Barcelona ha continuado actuando como lanzadera para introducir a la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona y a todas las empresas que han querido compartir la experiencia en los mercados exteriores. El papel de liderazgo del Puerto de Barcelona en estas iniciativas comerciales es primordial, y más que objetivos a corto plazo, lo que se pretende conseguir es desarrollar una sólida y consolidada estructura comercial en estos mercados foráneos que se traduzca en el futuro en ventas constantes para nuestro tejido industrial y comercial y en tráfico para el Puerto de Barcelona y su Comunidad Logística. Marruecos ha sido el destino de la misión empresarial organizada por el Puerto de Barcelona que tuvo lugar durante el mes de marzo y contó con la participación de 73 empresarios. La entrada en vigor del Acuerdo Euromediterráneo entre la Unión Europea y este país magrebí es un incentivo en la voluntad del Puerto de Barcelona de convertirse para Marruecos en la puerta de entrada y salida de Europa, pero también en trampolín de los tráficos procedentes de América del Sur y Extremo Oriente. En este punto es evidente, tal y como quedó patente en el congreso *Ro-Ro- Mediterranean*, que promovió en Barcelona la asociación Intermed, el papel que debe desempeñar el *short sea shipping* en el desarrollo competitivo del comercio euromediterráneo para que los puertos del sur de Europa y los cargadores puedan aprovechar las oportunidades que les brinda este espacio económico. Ésta es una de las reivindicaciones de Intermed que reclama un apoyo más efectivo de la Unión Europea hacia el *short sea shipping* si realmente lo que pretende es favorecer este medio de transporte, cuyas ventajas ya se han repetido hasta la saciedad.

Continuando con la proyección exterior, el Puerto de Barcelona ha abierto una oficina de negocios en México DF con el objetivo de facilitar el desarrollo de proyectos empresariales y acuerdos comerciales entre empresas españolas y centroamericanas. El tráfico entre México y Europa, y especialmente con el Puerto de Barcelona, ha crecido de forma continuada durante los últimos años. Así mismo, el hecho de ser socio comercial de Estados Unidos y Canadá en el tratado NAFTA lo convierte en la nueva puerta de América Central y del Norte. Es precisamente desde la oficina del Puerto en México DF desde donde se organizará la misión comercial del Puerto de Barcelona, que en marzo del 2002 visitará la capital mexicana y Veracruz.

Los resultados de tráfico, tanto de mercancías como de pasajeros, ponen de manifiesto que hay que continuar trabajando tal y como lo hemos hecho hasta ahora, pero con más espacio. Hemos cerrado el año 2001 con un tráfico total que ha crecido cerca de un 6% y casi ha alcanzado los 32 millones de toneladas, un tráfico de contenedores de más de 1,4 millones de TEU, y los más de 650 mil pasajeros de crucero turístico que han pasado por nuestras instalaciones nos consolida como el principal puerto de cruceros del Mediterráneo. Este año la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona ha vivido y ha sido partícipe de un hecho fundamental para el futuro del Puerto de Barcelona: el inicio de su ampliación. Y de su correcto desarrollo depende que el puerto mantenga su papel como infraestructura básica del comercio internacional de Cataluña y España. El 2001 ha dejado muchos frentes abiertos de cara al próximo año. Un puerto no es sólo presente sino que ha de ofrecer expectativas de futuro a sus clientes para dar respuesta a sus necesidades. Esta es la clave de la ampliación del Puerto de Barcelona, y la razón de ser y la misión de la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona.

Joaquim Tosas Mir

Presidente

Introducción



Josep Oriol Carreras
Director

El Puerto de Barcelona durante el año 2001, y a pesar de la coyuntura internacional, ha logrado unos buenos resultados: 32 millones de toneladas de tráfico total que suponen un incremento aproximado del 6% respecto al año 2000; en carga contenerizada se han sobrepasado los 1,4 millones de TEU, donde hay que mencionar que se ha producido un aumento del 3,5% en cuanto al tonelaje total; la mercancía general transportada también ha crecido en una proporción muy similar, y han pasado por el puerto 1,4 millones de pasajeros. Hay que destacar el fuerte crecimiento del 13% de la cuota de viajeros que procede de los cruceros turísticos, en un año marcado por los acontecimientos del 11 de septiembre. Así mismo, durante el año 2001, el Puerto de Barcelona ha logrado afianzar su posición en el tráfico de vehículos y se ha convertido en líder indiscutible de esta especialidad en el Mediterráneo y se ha situado en el tercer puesto de Europa.

Efectivamente, las previsiones de los tráficos, que han sido superadas con creces año tras año, han evidenciado la oportunidad única de este momento histórico y la urgencia prioritaria de emprender las obras de ampliación recogidas en el Plan Director para dotar al Puerto de Barcelona de la base física necesaria para mantener una posición competitiva de primer orden en el Mediterráneo y Europa. Este proceso de ampliación, que reclama unas fuertes inversiones, se ha encarado con un modelo de financiación compartido e innovador en el panorama de los puertos del Estado, donde participa la Autoridad Portuaria de Barcelona mediante fondos propios, la aportación del sector privado y los recursos procedentes de la obtención del Fondo de Cohesión de la Unión Europea.

En este contexto y horizonte de transformación el Puerto de Barcelona ha optado por afrontar los retos del siglo XXI mediante la logística orientada al cliente, con la prestación de servicios integrales y al mismo tiempo 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 la mercancía y 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.

En esta misma línea estratégica, me gustaría señalar otro hecho importante como es la ampliación de la ZAL, que permitirá acoger a todos los operadores logísticos que han esperado pacientemente a que se urbanizara la segunda fase de la ZAL. De este modo el Puerto se asegura poder mantener su posición como líder en el sector de la logística y la intermodalidad. Además, el Plan Director Ferroviario y el Plan Viario del Puerto de Barcelona que se han diseñado a lo largo del año 2001 prevén dotar al Puerto de las infraestructuras necesarias para que el tráfico de mercancías en el entorno portuario se desarrolle con las condiciones de agilidad adecuadas.



Cuando hablamos de la mejora en el nivel de prestación de servicios y de agilizar trámites, no se puede olvidar, en el terreno de las telecomunicaciones, el papel fundamental de PortIC. Durante el presente ejercicio la plataforma de comercio electrónico del Puerto de Barcelona, PortIC, ha sufrido una importante reestructuración técnica para elevar sus cuotas de eficiencia y adaptarse al reto de la logística global, ampliando su campo de actuación desde la Comunidad Portuaria para extenderse hasta lo que empieza a conocerse como la Comunidad Logística Portuaria.

En el capítulo de las inversiones, el hecho más trascendental ha sido sin duda el inicio de las obras de abrigo de la ampliación del puerto y la ejecución de las medidas correctoras de la línea de costa.

En cuanto al resto de las inversiones realizadas hay que destacar de manera especial la construcción de la totalidad de la red de alcantarillado del puerto, con la cual las aguas residuales generadas tanto por los barrios contiguos de la ciudad como por las empresas ubicadas en el mismo entorno del puerto, serán desviadas a las depuradoras del Besós durante la fase de ejecución, y a la del Llobregat en la fase definitiva.

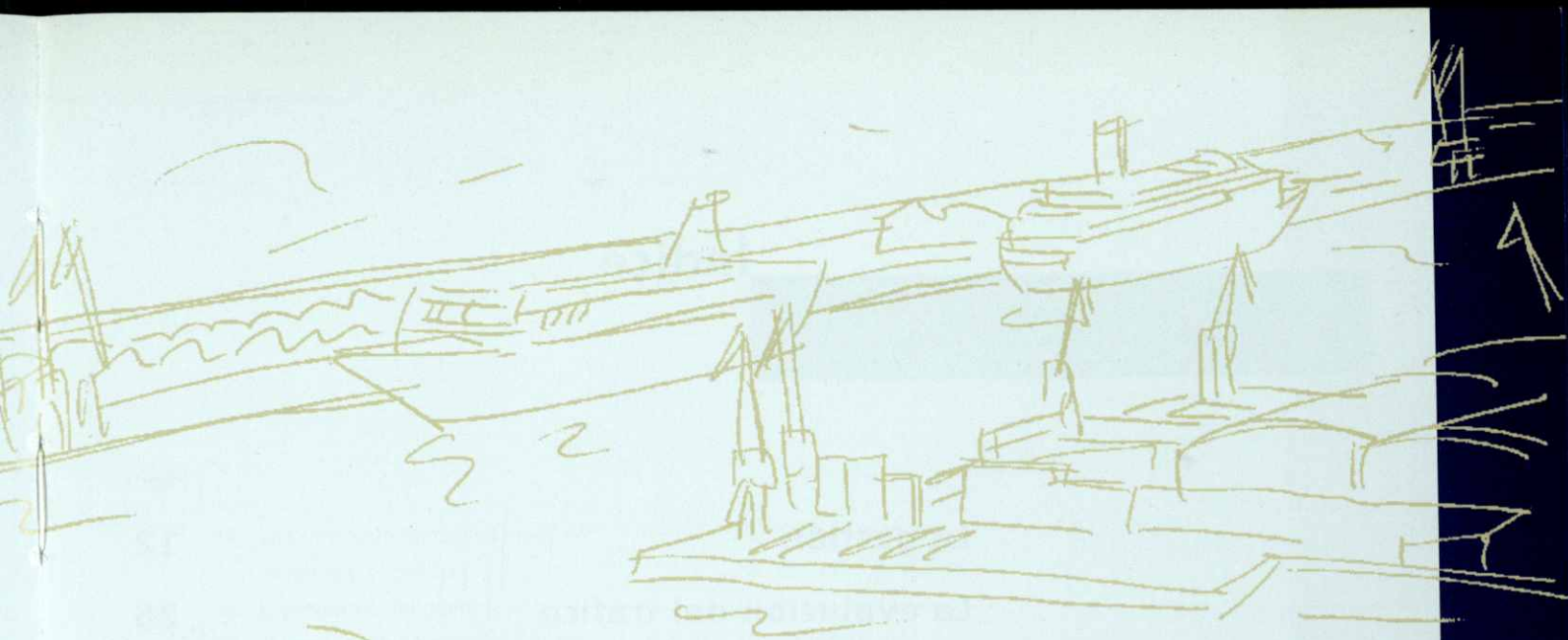
Otros proyectos en marcha durante el año 2001 han sido las obras de relleno de las 69 hectáreas de explanada ganadas al mar junto al muelle de Inflamables. También hay que destacar la facilitación de la explotación portuaria con la finalización de la pavimentación, con un total de 85.000 m² en el muelle del Príncep d'Espanya, superficie que se destinará a mejorar las condiciones de operabilidad del tráfico de contenedores. No podemos olvidar en este mismo capítulo la construcción de un nuevo atraque ro-ro en la zona sur del puerto, necesario para afrontar las altas cuotas de tráfico de vehículos que se han logrado en los últimos años en el Puerto.

Con relación al tráfico de pasajeros se ha habilitado una nueva pasarela en la estación marítima del World Trade Center en el muelle de Barcelona y un nuevo atraque ro-ro en el muelle de Sant Bertran.

En el ámbito del Port Vell se está remodelando el muelle de Bosch i Alsina y los accesos al World Trade Center en el muelle de Barcelona. Las obras de la nueva bocana también avanzan a buen ritmo una vez superadas las averías provocadas por los temporales de mar del mes de noviembre.

En cuanto a la mejora de la red ferroviaria del puerto hay que mencionar el desdoblamiento de la vía ferroviaria del muelle de Inflamables, que debe permitir la dotación de un ramal de ancho europeo y la construcción de la terminal ferroviaria del mismo muelle para poder atender el tráfico de mercancías que se genere como resultado de la explotación de la explanada ubicada junto a la zona de inflamables.

En términos económicos, y como consecuencia de los buenos resultados del tráfico, el ejercicio 2001 se ha cerrado de forma positiva. Los ingresos de explotación de la Autoridad Portuaria de Barcelona han sido de unos 89,9 millones de euros, una cifra que supone un incremento del 6% en relación con los 85 millones de euros ingresados en el 2000.



Este año 2001 no se han producido beneficios extraordinarios significativos como en años anteriores y la financiación de las inversiones ha hecho aumentar, como estaba previsto, en un 88% el nivel de endeudamiento a largo plazo. Como consecuencia de esta situación, el ejercicio se ha cerrado con un beneficio de 21.759 miles de euros, dato ligeramente inferior, un 2%, al beneficio del año 2000. En otro orden de cosas, me gustaría resaltar el gran esfuerzo que el Puerto de Barcelona dedica a garantizar la seguridad de sus instalaciones manteniendo actualizados sus planes de emergencia y de actuación inmediata en coordinación con todas las administraciones del entorno metropolitano y de Cataluña; estableciendo convenios de colaboración con el Cuerpo de Bomberos, y realizando periódicamente simulacros de accidentes en las instalaciones que pueden comportar un riesgo más elevado. La seguridad de las personas y de las mercancías están garantizadas por el Cuerpo de Guardamuellos y por la existencia de un circuito cerrado de televisión que cubre todo el recinto portuario y cuyo mando se realiza desde el Centro de Control de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Además de las obras señaladas con anterioridad y que están orientadas a lograr un puerto moderno y sostenible, regularmente se realizan controles, con gran detalle, de la calidad del aire y del agua, donde se pueden detectar y controlar los niveles de contaminación atmosféricos y los vertidos de hidrocarburos que se pueden producir en aguas del puerto. Con este sistema de seguimiento y alertas el Puerto quiere asegurarse de que todas las empresas del entorno portuario sean sensibles y respetuosas con el medio ambiente y al mismo tiempo cumplan, cuidadosamente, la legislación vigente en estos temas de tanta importancia.

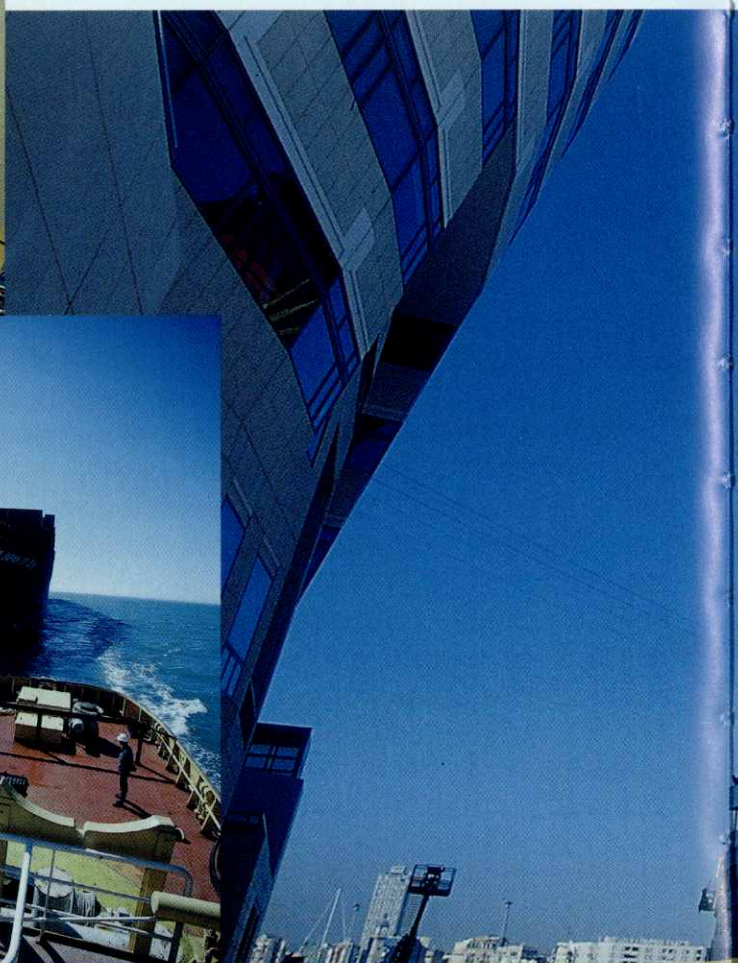
Todas estas actuaciones que protagoniza el Puerto de Barcelona hacen absolutamente necesario poner en marcha un proceso de implicación de la sociedad civil con el objetivo de que se pueda sentir copartícipe de la transformación que está viviendo el puerto actualmente. El Port Vell, donde la ciudad se reencuentra con el mar, nos brinda esta oportunidad única. El puente Porta d'Europa, el hotel World Trade Center, y la apertura de la nueva bocana y la urbanización de los espacios que la rodean, han de configurar definitivamente la nueva realidad del Port Vell donde hoy conviven las actividades lúdicas, los deportes náuticos, la pesca profesional, la reparación de embarcaciones, los negocios y la cultura. Precisamente es en este entorno donde el Puerto, a través de iniciativas como el Frente Marítimo Cultural, quiere poner su patrimonio histórico a disposición de todos los ciudadanos.

El Puerto del siglo XXI que en este año ha empezado a construirse debe ser capaz de dar respuesta a los retos que nos depara el futuro, debe tener una verdadera vocación de servicio, debe llegar a ser un puerto fiel a sus clientes de un hinterland cada vez más extenso, debe convertirse en una puerta real de entrada y salida de las mercancías, un auténtico motor de la economía del territorio, un generador de riqueza y de trabajo; en definitiva, debe ser uno de los mejores estandartes de Barcelona y de Cataluña hacia el mundo entero.

Josep Oriol Carreras
Director

Índice

	Página
La gestión	12
La evolución del tráfico	36
El ejercicio económico y financiero	46
La ampliación del Puerto de Barcelona	58
Guía del Puerto de Barcelona	68
Directorio del Puerto de Barcelona	83

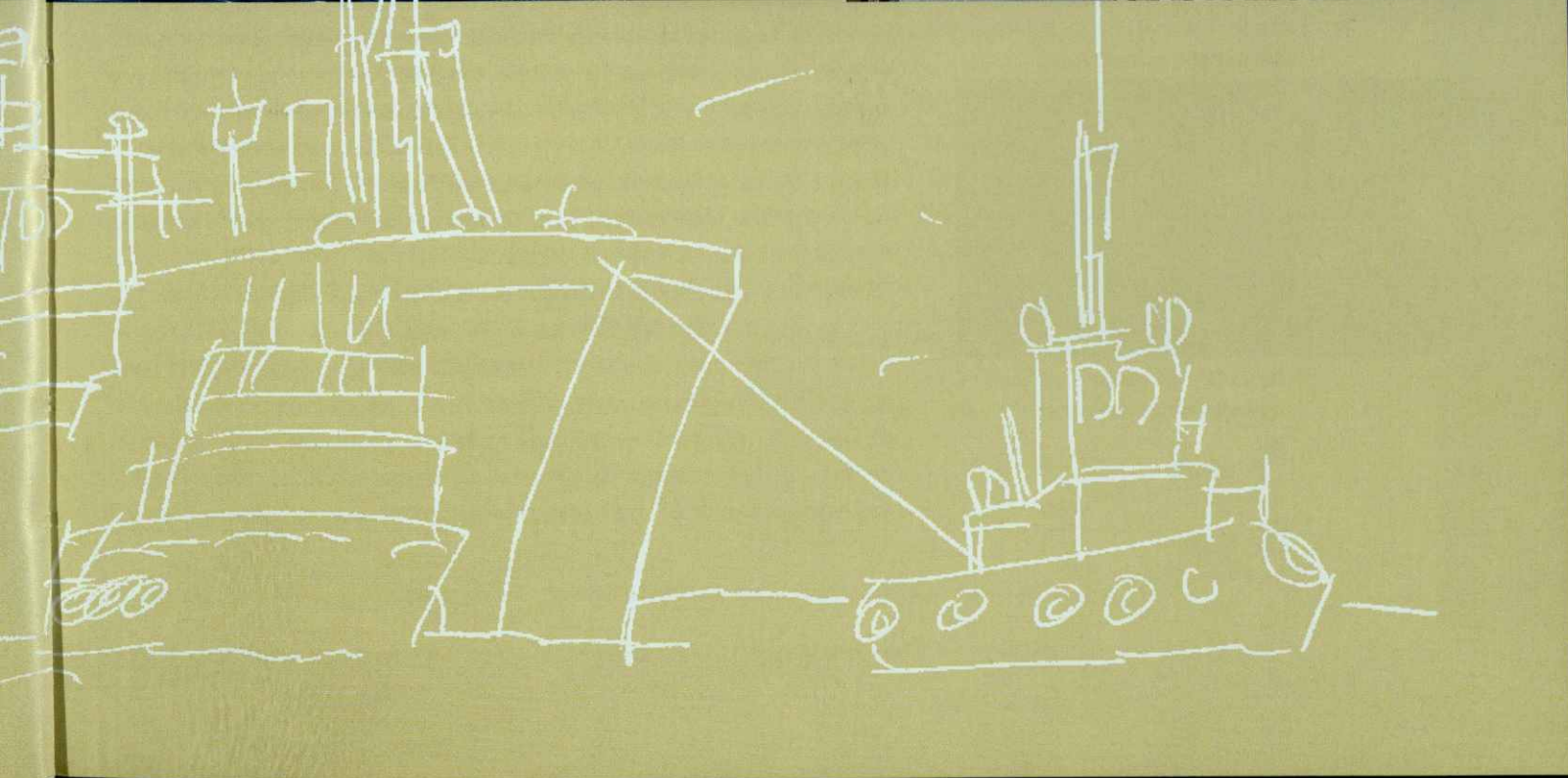
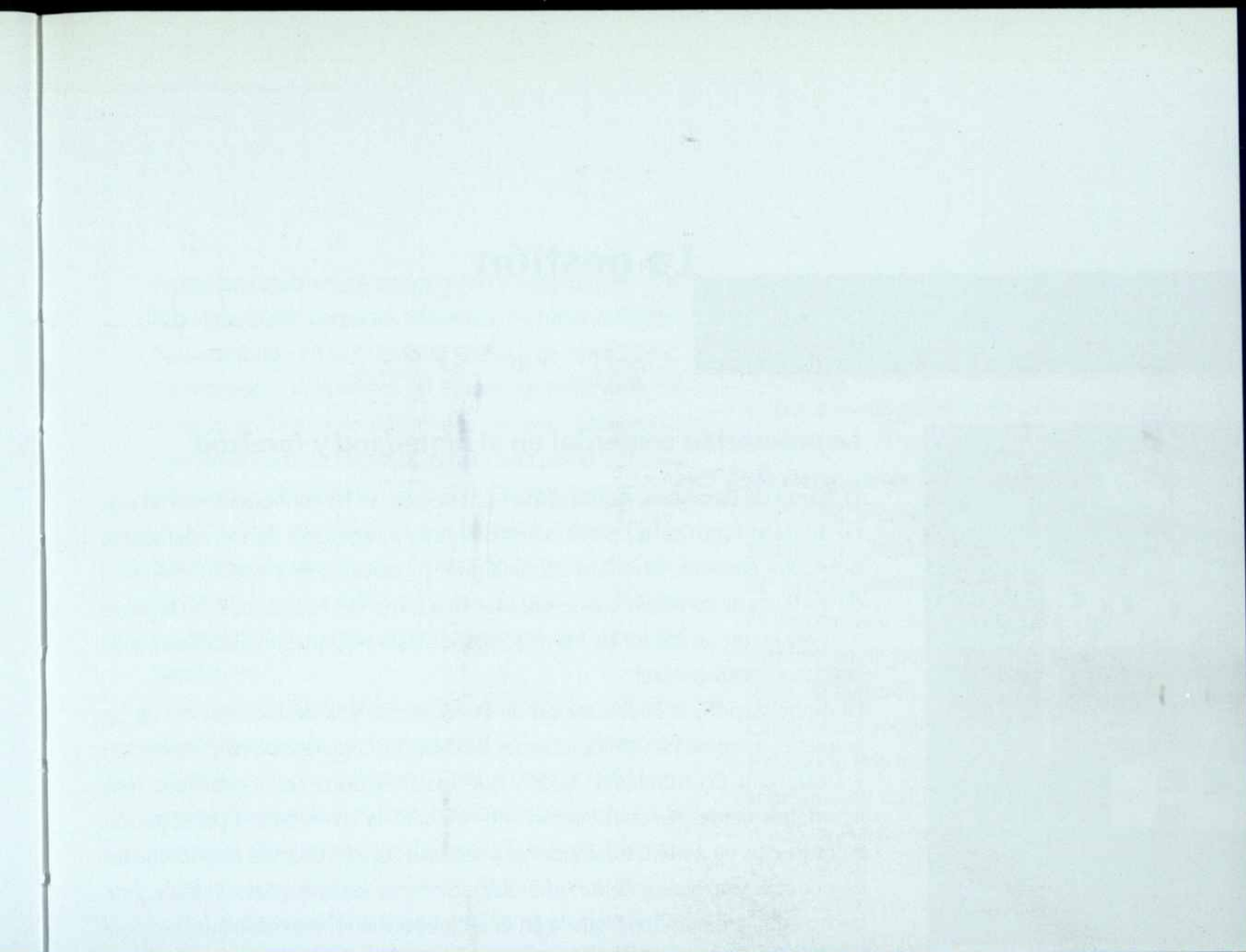


- 14 La promoción comercial en el *hinterland* y *foreland*
- 15 El desarrollo del puerto-red
- 16 El Servicio de Atención al Cliente
- 17 Una apuesta por la calidad
- 21 El Servicio de Acceso Unificado
- 22 Las infraestructuras
- 23 El Plan Director Ferroviario
- 24 El Centro Intermodal de Logística (CILSA)
- 25 Las tecnologías de la información y el comercio electrónico
- 25 La cooperación internacional
- 26 La seguridad
- 28 El medio ambiente
- 29 El capital humano
- 30 La formación
- 33 El Centro de Documentación y el compromiso cultural
- 34 El Port Vell y las relaciones Puerto-ciudad
- 35 El World Trade Center Barcelona



La gestión





La gestión



La promoción comercial en el *hinterland* y *foreland*

El Puerto de Barcelona, según el Plan Estratégico, se ha configurado como una comunidad logística de servicios mediante la integración de los operadores públicos y privados, y ha formado una gran corporación empresarial al servicio de los flujos de comercio que se encaminan a través del Puerto, que se convierte a su vez en un facilitador de los negocios, de los transportes, del comercio y de la economía en general.

La globalización, la liberalización de la economía y la deslocalización de las empresas, así como los últimos acuerdos de la OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos), hacen que los mercados sean cada vez más interdependientes. La cooperación internacional, la inversión y la participación en proyectos de ámbito internacional y regional para ampliar las oportunidades de negocio son, actualmente, una obligación más de cualquier empresa. Este hecho adquiere más importancia en el sector portuario, especialmente sensible a los cambios económicos y políticos de tipo internacional. Esta mayor presencia en las principales economías emergentes del mundo es imprescindible para fidelizar a los clientes y ampliar la cuota de mercado del Puerto a las regiones más activas de su *foreland*.

De acuerdo con este escenario, la actividad internacional del Puerto ha experimentado un nuevo impulso durante el año 2001, que se ha traducido en la participación en nuevos proyectos e iniciativas de ámbito internacional con el objetivo de favorecer la apertura de nuevos mercados a sus clientes, sin perder de vista el mantenimiento y desarrollo de los mercados tradicionales. Buena parte de estas actividades se han llevado a cabo con la colaboración de diversos organismos, como el Consorcio de Promoción Comercial de Cataluña (COPCA), el Instituto de Comercio Exterior (ICEX) y Fomento del Trabajo. Las actividades más destacadas realizadas durante este año han sido en la India, donde, en la ciudad de Bombay, ha tenido lugar una presentación del Puerto y de sus instalaciones, que ha contado con una gran asistencia formada por profesionales del transporte marítimo. Posteriormente se ha compartido con el COPCA un stand en Nueva Delhi en la feria Expo-India, organizada por el ICEX. El año 2001 ha sido el de la consolidación del Puerto de Barcelona como puerto de la India en el Mediterráneo, pues se trata del puerto en el que ha confiado la mayoría de armadores de aquel país.

También en el área de Extremo Oriente, acompañando al presidente del Gobierno, se han visitado diversos puertos de Indonesia y se ha aprovechado el desplazamiento para mantener varias reuniones con armadores del país. En el área del Magreb una delegación del Puerto, encabezada por el consejero de Política Territorial y Obras Públicas, ha llevado a cabo una misión comercial en la ciudad de Casablanca. Se han reforzado de este modo los lazos existentes con el sector marítimo y portuario. En esta misión han participado más de 70



Desarrollo puerto - red



Bases operativas de servicios y corredores de transporte



empresas catalanas de importación y exportación, y se han logrado 487 contactos bilaterales. En Túnez el Puerto ha participado en la Asamblea General de MedCruise. En relación con América, el Puerto de Barcelona ha asistido en São Paulo (Brasil) a la Tercera Conferencia Iberoamericana de Logística, organizada por el Instituto de Logística Iberoamericano (ILI). En San José (Costa Rica) se ha participado en la feria Sintel Café, compartiendo stand con la Federación Española de Café. En Miami, y con motivo del salón Seatrade, el Puerto ha participado como expositor dentro del stand de MedCruise.

En cuanto al *hinterland*, se ha asistido a la Semaine International de la Logistique (SITL) en París, en colaboración con Barcelona Centre Logistic (BCL); en Lisboa (Portugal) el Puerto ha estado presente en la Terminal Operations Conference (TOC); en Bremen (Alemania) ha asistido al Global Automotive Logistics, y en Londres a la feria Cruise and Ferry. En Hamburgo (Alemania) se ha visitado la feria Seatrade y en Dubrovnik (Croacia) se ha participado en la Asamblea General de MedCruise.

Hay que mencionar también las visitas realizadas en Wolfsburg (Alemania), donde, junto a las dos empresas de terminales de automóviles de Barcelona, se han visitado las instalaciones de la Volkswagen. También en Lisboa, invitado por Intercontainer, el Puerto ha participado en la promoción del tren transibérico. Por otra parte, se ha colaborado en un trabajo de *benchmarking* con los estibadores de Barcelona, en que también han tomado parte estibadores de Bremen, Rotterdam y Amberes.

En Madrid el Puerto de Barcelona ha estado presente en la feria ALACAT, organizada por la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga (ATEIA). En Barcelona ha tenido lugar el Tercer Salón Internacional de la Logística (SIL), donde se ha participado con un stand propio y se ha intervenido en las Jornadas de Puertos. Finalmente, también se ha participado en la feria Exporta 2001, compartiendo stand con el ICEX, en la Conference and Exhibition RO-RO Mediterranean, y en la reunión mundial de Mediterranean Shipping Co.

El desarrollo del puerto-red

El Puerto de Barcelona es consciente de que para lograr el objetivo estratégico de convertirse en el principal hub logístico euromediterráneo debe ampliar su radio de influencia o *hinterland*. Por eso ha elaborado una estrategia de crecimiento basada en el desarrollo del puerto-red, accesible a los clientes desde cualquier punto geográfico y de alcance global, con soluciones integradas de servicios logísticos puerta a puerta.

La idea consiste en crear bases operativas en el *hinterland* estratégico -la península ibérica, el sur de Francia y el resto de Europa-, vinculadas al Puerto de Barcelona y conectadas mediante corredores multimodales de transporte que aseguren la conectividad física de la red terrestre con los flujos marítimos, y permitan, de este modo, al Puerto de Barcelona, ganar accesibilidad física y comercial hacia los cargadores, importadores y exportadores de estas áreas.

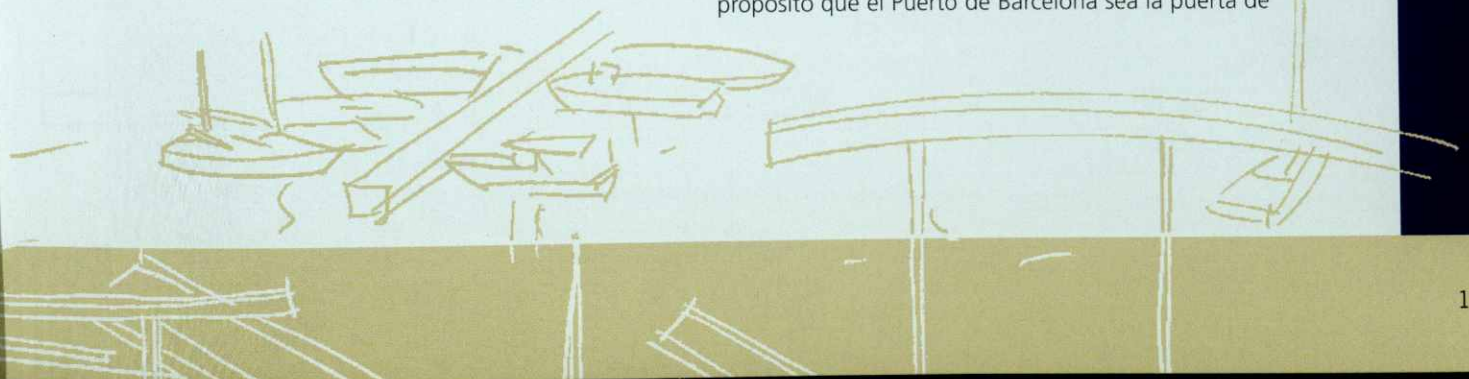
Con este objetivo se ha creado la Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ), que entró en funcionamiento en marzo del 2001 para consolidar y extender uno de los mercados estratégicos del Puerto de Barcelona: Aragón y su área de influencia.

El nuevo concepto de terminal marítima interior, del cual el Puerto de Barcelona es pionero dentro de los puertos del Estado, hace realidad la voluntad del Puerto de situarse más cerca de sus clientes, para quienes trabajar con la base operativa, en este caso TMZ, equivale a hacerlo directamente con el Puerto.

Las características de estas bases operativas son:

- la neutralidad de los operadores;
- la orientación de los servicios hacia la logística completa (marítima y terrestre), con soluciones personalizadas y todo un conjunto de garantías que aseguran la prestación de estos servicios con los mismos estándares de calidad del Puerto de Barcelona,
- y el apoyo recibido de la red telemática y de comercio electrónico del Puerto de Barcelona, PortIC, que asegura la conectividad virtual de la red terrestre y marítima.

El próximo centro de servicios en el sur de Francia, en el cual ya se ha empezado a trabajar, debe servir al propósito que el Puerto de Barcelona sea la puerta de





entrada y salida de los flujos de comercio exterior de esta área. Esta es, sin duda, una nueva manera de comercializar los servicios del Puerto de Barcelona en áreas geográficas donde hay un potencial de carga al que quiere dar servicio de acuerdo con su misión como puerto: "contribuir a la competitividad de sus clientes mediante la prestación eficiente de servicios con relación a las necesidades de transporte marítimo, distribución terrestre y servicios logísticos", allá donde se soliciten dichos servicios.

El Servicio de Atención al Cliente

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) busca introducirse en el tejido industrial para aumentar su conocimiento y captar sus necesidades para acercarlas a los distintos sectores de la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona.

Las herramientas que utiliza para ello son:

- el Plan de formación y divulgación, con la realización de cursos y jornadas técnicas;
- el servicio de atención telefónica, con el número gratuito 900 210 938 y la atención de consultas y reclamaciones;
- los foros de trabajo;
- las visitas personalizadas.

El Plan de formación y divulgación ayuda a las empresas, les da más criterio en el momento de realizar sus operaciones de comercio exterior, tanto en temas genéricos (crédito documentario, aduana...), como en conocer las funciones y responsabilidades de los miembros de la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona, quienes, con la participación en este plan, se acercan también al mercado, favoreciendo así la confianza que los clientes depositan en nuestro puerto.

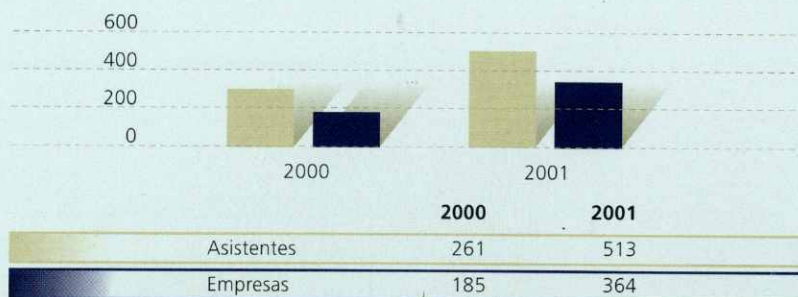
Este año ha habido un aumento del 65% en las actividades realizadas, lo que ha supuesto un incremento del 97% tanto en asistentes como en el número de empresas que han participado y asistido a las distintas jornadas realizadas.

A las que ya se realizaban se han incorporado las siguientes:

- Los Servicios de Inspección en el Comercio Internacional;
- El Transporte y los Seguros.

La jornada sobre la aduana se ha dividido en las siguientes partes:

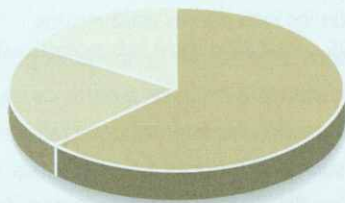
- El Procedimiento Aduanero - Tránsitos;
- El Procedimiento Aduanero - Terceros Países.



Como complemento de las actividades este año se han realizado jornadas en Zaragoza, punto estratégico del *hinterland* del Puerto de Barcelona, en Girona y Lleida. También se organizó un taller en la Fira Exporta 2001. En el estand del Puerto de Barcelona hubo permanentemente una representación del Servicio de Atención al Cliente para atender las consultas realizadas por diversas empresas importadoras y/o exportadoras. Aprovechando esta ocasión se editó el folleto del SAC, donde se explica qué es y cuáles son sus objetivos. El Servicio de Atención al Cliente participa en diferentes grupos de trabajo (Formación, Colegio de Agentes de Aduanas, Ad hoc PIF, Servicios Inspección, etc.). El SAC es la herramienta que tiene el cliente para exponer sus necesidades y sus sugerencias y hacerlas llegar a las diferentes partes implicadas.

Las consultas realizadas han sido 108, repartidas de la siguiente manera:

Motivos de las consultas



63% Paso de la mercancía por el entorno portuario (tarifas, inspecciones...)

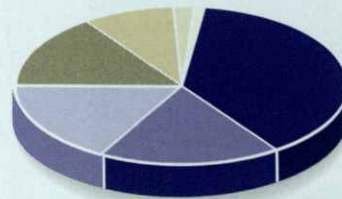
21% Procedimientos (APB, Comunidad Logística...)

16% Otros

Estas consultas han sido realizadas mayoritariamente por el propietario de la mercancía y por el transitario, seguido de cerca por el agente de aduanas. Este hecho reafirma la estrecha colaboración del Servicio de Atención al Cliente con los miembros de la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona.

Las reclamaciones, realizadas mayoritariamente por el propietario de la mercancía, han sido 191, y los motivos, los siguientes:

Motivos de las reclamaciones



38% Integridad de las mercancías

18% Proceso documental

17% Servicios de inspección

15% Proceso físico

9% El coste portuario

2% Las mercancías peligrosas

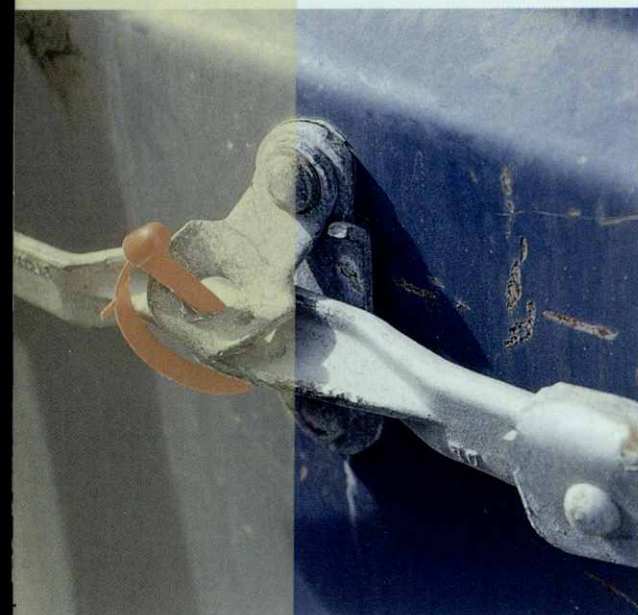
1% Otros

Con el programa de visitas personalizadas, el SAC se acerca a casa del empresario para difundir nuestro puerto y conocer de viva voz las percepciones que tiene hacia nuestros servicios. Sólo así, mediante la información, se pueden llevar a cabo las acciones adecuadas a sus necesidades.

Una apuesta por la calidad

La evolución del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona, caracterizado por su dinamismo y capacidad para reaccionar ante cualquier cambio en el mercado, ha dado como resultado un sistema de gestión con distintos planes de calidad pensados y llevados a cabo según la aparición de nuevos retos en el transporte y la logística, para ofrecer un servicio adecuado a las necesidades del cliente.





En 1993 se desarrollaron una serie de acciones encaminadas a gestionar, revisar y mejorar sistemáticamente el paso de la mercancía por el Puerto de Barcelona. El continuo cambio y evolución de las necesidades del mercado llevó a diseñar, en 1997, una nueva estrategia de calidad: la integración de las comunidades de origen y destino a la cadena logística. Nacen los planes conjuntos. Con la voluntad de aumentar la competitividad de los clientes y de potenciar tráficos específicos, durante el 2001, se ha trabajado para llevar a cabo la integración de sectores económicos con la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona.

• **La gestión del Sistema de Calidad**

Durante el año 2001 el Equipo de Calidad ha dedicado sus esfuerzos al mantenimiento, la revisión y la mejora del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona. En primer lugar, a través de la evaluación periódica de los estándares de servicio de la operativa portuaria y, en segundo lugar, a través de la realización de auditorías de seguimiento del servicio ofrecido.

El sistema de Control de los Procesos registra el estado de implantación y el desarrollo de los distintos planes de calidad establecidos en la Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB), la Terminal Catalunya (TERCAT), la Estibadora de Ponent y la operativa del Punto de Inspección Fronteriza (PIF). La información obtenida del control de los procesos se publica en el *Informe Mensual del Sistema de Calidad*, que recoge el grado de eficacia del paso de las mercancías por el Puerto de Barcelona a partir de los indicadores establecidos.

De este modo se analizan varios aspectos de la operativa portuaria como las inspecciones realizadas a las distintas terminales a partir de las intervenciones del Equipo de Calidad (EC), las incidencias internas detectadas en las terminales y las reclamaciones recibidas sujetas al Programa de Garantías. La actividad del Punto de Inspección Fronteriza (PIF), en cuanto a volumen de actividad, por terminales y servicios de inspección, se analiza de forma individualizada.

Volumen de inspecciones

Volumen de actividad	2001
Inspecciones en explanada	6.560
Inspecciones con pasillo	2.004
Inspecciones en tinglado	274
Inspecciones en el PIF	6.566
Inspecciones con pasillo (PIF)	1.111
Total	16.515

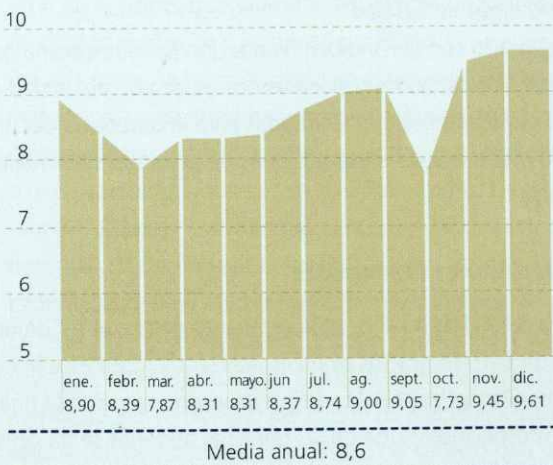


Intervenciones EQ / Incidencias detectadas 2001

Intervenciones del EQ	
Contenedor/precinto	59
Mercancía	1.480
Total	1.539
Incidencias imputables al Puerto de Barcelona - internas	
Precinto	10
Mercancía	54
Total	64
Volumen de actividad	
Contenedores descargados (Llenos)	208.264
Partidas vaciadas en tinglado	11.064
Bultos manipulados/vacios	2.757.652
Bultos afectados	203

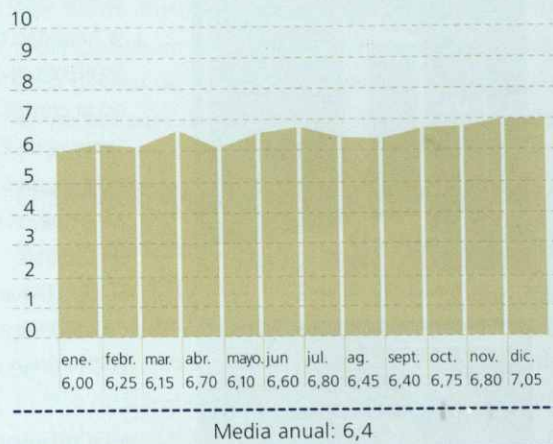
El índice de seguridad "S" mide el grado de integridad y de seguridad de los precintos y de la mercancía en las terminales que son objeto del Sistema de Calidad. La tendencia óptima corresponde a 0 incidencias, que supondría una nota de 10.

Evolución del índice "S" año 2001



El índice de agilidad "A" refleja el grado de agilidad de la mercancía, teniendo en cuenta el tiempo medio de permanencia de los contenedores en el puerto de Barcelona. El índice "A" incluye el proceso documental y físico de la mercancía, así como el tiempo que ésta queda a disposición del cliente en las instalaciones portuarias. Dicho índice, a diciembre del 2001, era de 7,05.

Evolución del índice "A" año 2001



El Departamento de Sistemas de Calidad (DSC) ha atendido 10 reclamaciones referidas a los procesos incluidos en el área de influencia del Sistema de Calidad, de las cuales 4 han supuesto la activación del Programa de Garantías. Tres de estas reclamaciones han correspondido a la Garantía de Seguridad Total, que tiene en cuenta fallos y robos en la mercancía, y una a la Garantía de Despacho de Mercancía FCL de importación, que se refiere a la agilidad en la tramitación documental. Con este programa, el Puerto de Barcelona asume los compromisos de seguridad y agilidad de las mercancías a su paso por el puerto, y compensa económicamente al cliente final en caso de incumplimiento.

Para mejorar el sistema, se han realizado auditorías específicas a distintos aspectos de la actividad del Puerto con el objetivo de detectar posibles deficiencias en el servicio ofrecido y emprender las acciones correctoras oportunas.

- Se ha hecho un seguimiento de los tiempos de servicio del paso de la mercancía por el PIF para verificar datos e introducir las posibles mejoras que han permitido modificar el actual sistema de medición aumentando los puntos de control del proceso.
- Se ha realizado una auditoría del tiempo de tramitación documental del Resguardo Fiscal, para medir el tiempo de agilidad documental e introducir las correspondientes modificaciones en este servicio.
- Se han auditado las terminales de cruceros con el objetivo de verificar la calidad de las instalaciones y los servicios (transportes, restauración, oficina de cambio, etc.) que ofrecen a los pasajeros.



Como consecuencia de la revisión y mejora del Sistema de la Calidad, durante el año 2001, se ha iniciado la segunda revisión del Plan de Calidad de TCB con la finalidad de ampliar su alcance a nuevos procesos.

En el mes de junio se superó satisfactoriamente la primera auditoría de seguimiento de la certificación ISO 9001:1994 para el diseño, el desarrollo y la gestión del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona. Por otra parte, se han iniciado los trabajos para la adaptación de la documentación del sistema de calidad establecido a los nuevos requisitos de la norma ISO 9000:2000 con la elaboración del *Manual de Calidad*.

El DSC fija anualmente unos objetivos internos para cumplir con el Sistema de Calidad implantado. El grado de cumplimiento de dichos objetivos en el año 2001 ha sido del 73,3%.

• La promoción de la calidad

Durante este año, se ha seguido promocionando la calidad, tanto en el ámbito nacional como internacional, a través de la difusión del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona con artículos de prensa, presentaciones y la participación en varios seminarios y grupos de trabajo.

El Puerto de Barcelona, como patrocinador del Congreso EFQM (Fundación Europea para la Gestión de la Calidad), que se celebrará en Barcelona en el mes de octubre del 2002, ha trabajado en la organización de este evento participando en el comité organizador y en los grupos de trabajo de logística, *marketing* y comunicación, y de contenidos. Todos ellos integrados por un miembro del Departamento de Sistemas de Calidad.

Además, se ha colaborado con la Fundibeq (Fundación Iberoamericana para la Gestión de la Calidad), aportando los conocimientos en gestión de calidad como evaluadores de una de las memorias presentadas para la obtención del premio Iberoamericano 2001, que incluye presentaciones de empresas de América del Sur, España y Portugal.

• La integración de sectores económicos

El compromiso con la calidad de servicio, cada vez más exigente, de la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona y los avances realizados hasta este año, han permitido crear comunidades sectoriales de interés económico con la finalidad de potenciar tráficos específicos. Una de las primeras acciones se ha centrado en el tráfico de fruta de fuera de temporada; se ha establecido así un corredor marítimoterrestre para potenciar el tráfico de fruta de naranjas procedentes del Brasil. Los resultados de esta primera experiencia han sido reveladores: de junio a septiembre, 6 barcos frigoríficos han hecho escala en Barcelona. A petición de la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona y/o de los importadores/exportadores, se han realizado seguimientos específicos de la mercancía y se ha adaptado el trato de este tráfico a los requerimientos del cliente, ofreciéndole un servicio personalizado.

La calidad total forma parte de la estrategia del Puerto de Barcelona, que actúa como plataforma de servicio para sus clientes. La experiencia acumulada durante estos años ha permitido desarrollar la gestión del conocimiento del EQ, exportando la experiencia en el diseño de comunidades de calidad y estableciendo acuerdos



de colaboración con puertos suramericanos, como el de Montevideo en Uruguay, y el de Veracruz en México. En cuanto al convenio de colaboración con el Puerto de Montevideo, se ha iniciado la fase de implantación del Plan de Calidad. En el mes de junio un equipo de técnicos del Puerto de Barcelona se desplazó a Montevideo para impartir el programa de formación en materia de calidad. Este programa, dirigido a directivos, mandos intermedios y personal operativo de todas las empresas y organizaciones de la comunidad portuaria de Montevideo, estaba integrado por los siguientes cursos:

- Mejora de la calidad de servicio
- Técnicas de gestión de la calidad
- Instrumentos para el mantenimiento y la mejora de un sistema de calidad

El pasado mes de octubre el Puerto de Barcelona firmó un convenio de colaboración en el área de calidad logístico-portuaria con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, para establecer una política de calidad dentro del ámbito de los servicios portuarios mexicanos. Una de las primeras actividades desarrolladas ha sido la realización del análisis de la situación actual del Puerto de Veracruz con el objetivo de proponer una serie de acciones que permitan establecer un sistema de calidad dentro de su entorno portuario.

Por otra parte, se ha colaborado en el desarrollo de una metodología para implantar un sistema de calidad en las cadenas de transporte marítimo-portuarias que unen dos o más puertos españoles entre sí: el Plan Anave. En este sentido, se ha aportado la metodología y la experiencia derivadas de los Planes Conjuntos y se han definido las necesidades que se han detectado durante la implantación. En este marco se ha llevado a cabo la preparación y revisión del *Manual de Servicios de Prácticos, Remolcadores y Practicaje del Puerto de Barcelona*, para establecer los estándares de calidad de servicio que se incorporan a la operativa del barco con el objetivo de mejorar toda la cadena de prestación del servicio. Así mismo, se han definido las líneas directivas del Comité de Calidad Marítimo Portuario de Barcelona. El asesoramiento en la gestión de la calidad portuaria no sólo se ha realizado con otros puertos. Este año, a petición de las empresas de la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona se ha llevado a cabo el asesoramiento para la adaptación a la ISO 9000:2000 y para la implantación del Modelo EFQM.

En conclusión, el Sistema de Calidad es un canal de interrelación entre los distintos operadores, públicos y

privados, que configuran la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona y supone un instrumento imprescindible en el camino para conseguir la excelencia en la gestión de la calidad portuaria porque satisface las necesidades de los clientes y usuarios del puerto.

El Servicio de Acceso Unificado

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es un departamento clave de la Autoridad Portuaria de Barcelona y su existencia forma parte de la estrategia de mejora competitiva que se formula en el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona. Mediante el SAU se hacen más accesibles y transparentes los servicios de la APB. Al mismo tiempo, el SAU interviene en dinamizar la totalidad de los procesos y las gestiones, así como la relación entre los distintos agentes de la Comunidad Logística Portuaria y el Puerto.

En el SAU se pueden registrar documentos, tramitar autorizaciones, presentar sugerencias y reclamaciones. También se atienden las solicitudes de información relacionadas con el ámbito del Puerto y se lleva a cabo un cuidadoso seguimiento de los asuntos o gestiones desde el inicio hasta el momento de la resolución. Así pues, este servicio se configura como la ventanilla única de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Durante este año 2001, el SAU ha alcanzado la cifra récord de haber puesto en marcha más de 200.000 procesos. Hay que destacar que el Puerto de Barcelona, en su objetivo de lograr ser el principal hub logístico del Mediterráneo, ha propiciado que crezca el número de relaciones que se establecen entre la Autoridad Portuaria de Barcelona y las empresas que participan en el negocio marítimo. Todos estos motivos fueron decisivos en el momento de crear, hace cuatro años, el proyecto de centralizar todos los intercambios documentales y de información entre la APB y sus clientes y usuarios en un único servicio. La creación del SAU se convirtió en una iniciativa avanzada y una realidad pionera en el panorama de los puertos del Estado.

Desde entonces, el SAU mejora día a día en calidad de servicio. Esto es posible gracias a la formación y especialización de su personal, que, año tras año, asume mayor cantidad de servicios y tiene un nivel más alto de cualificación profesional. El cliente o ciudadano que se dirige al SAU es, sin duda, el primer beneficiario de esta estrategia de mejora continuada, y siempre ha manifestado, a través de encuestas, su total satisfacción.



Durante el año 2001 el SAU/se ha superado en eficacia en relación con ejercicio anterior, y ha registrado un importante incremento en la entrada y la resolución de trámites (+13,7%), en el número de las llamadas atendidas por el teléfono de información del Puerto (+7,9%), y en la facilitación de servicios internos (notificación de facturas y franqueo de correo: +36,5%).

En el año 2001 el SAU ha renovado la ubicación y distribución de los espacios físicos de sus oficinas. En el edificio del Portal de la Pau se han mejorado las condiciones de accesibilidad de los usuarios al servicio, y las instalaciones del Tramo VI se han redefinido introduciendo cambios con el objetivo de ofrecer una atención y un trato mucho más directo y personalizado hacia los clientes. El SAU, junto con PortIC, facilita 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 y autorizaciones de entrada de mercancías peligrosas que se gestionan directamente vía EDI, y esta proporción ha llegado a ser del 85% sobre el total.

Durante el año 2001 la ventanilla única del Puerto de Barcelona que logra ser el SAU ha permitido captar de primera mano información del sistema portuario y de sus usuarios.

En definitiva, reconocer las necesidades de los clientes e identificar las nuevas oportunidades de servicio se convierten, de este modo, no sólo en el objetivo, sino también en la principal razón de ser del SAU.

Las infraestructuras

El año 2001 ha sido récord en el Puerto de Barcelona en cuanto a inversión en obras pues se han alcanzado los 74.719,3 miles de euros (12.432,2 millones de pesetas). El hecho más trascendental ha sido el inicio de las obras de abrigo de la ampliación del Puerto mediante el dique de abrigo Sud, tramos I y II con una inversión de 162.428,6 miles de euros (27.025,4 millones de pesetas) y una longitud de 4.095 metros lineales, de los cuales 2.000 son en talud con bloques de hormigón de hasta 60 toneladas, y los otros 2.095 corresponden a un dique vertical formado por cajones de hormigón de 35,65 x 24,40 x 18,00 metros lineales. Además se incluye un recinto para explanada de 50 hectáreas de superficie. La ampliación del dique de abrigo Est, con una inversión de 165.088,5 miles de euros (27.468,4 millones de pesetas), comprende la construcción de un dique vertical de 2.169 metros lineales de longitud mediante cajones de hormigón armado de 24,90 x 35,00 x 21,60 metros. Y por último, están en fase muy avanzada de ejecución las medidas correctoras en la línea de la costa. La fase II, con una inversión de 2.297,7 miles de euros (382,3 millones de pesetas), incluye un dique de abrigo de 290 metros lineales de longitud y la construcción de una playa de 900 metros lineales de longitud y de 11 hectáreas de superficie mediante la aportación de 500.000 m³ de arena.

En cuanto al resto de las inversiones realizadas, destaca de forma especial la construcción de la totalidad de la red de alcantarillas del puerto, con la que las aguas negras generadas tanto por los barrios colindantes de la ciudad como por el propio puerto se desviarán a las depuradoras del Besós, en explotación, y a la del Llobregat, en fase de terminación. De este modo se producirá una gran mejora ambiental al terminarse definitivamente con los vertidos malolientes e

incontrolados que tradicionalmente se producen en puertos asentados junto a las grandes ciudades. También se ha finalizado la obra de relleno de 69 hectáreas de la explanada ganada al mar junto a la zona de Inflamables, lo que permitirá al Puerto atender la demanda de tráfico actual hasta que se pueda disponer de los nuevos muelles y explanadas previstas en el Plan Director. Por otra parte, se ha facilitado la explotación portuaria con la finalización de otras obras entre las que destacan la pavimentación de 85.000 m² de superficie en el muelle Príncep d'Espanya para el tráfico de contenedores y la construcción de un nuevo atraque ro-ro en la zona sur del puerto, necesario para el tráfico de vehículos. Con relación al tráfico de cruceros turísticos, se han efectuado dos obras relevantes, como la construcción de una pasarela para pasajeros en la Estación Marítima del edificio del World Trade Center y de un nuevo atraque ro-ro en el muelle de Sant Bertran, para atender la demanda siempre creciente del tráfico de pasajeros en el Puerto.

En cuanto a las obras en fase de ejecución destaca la nueva bocana, de 145 metros lineales de anchura y 11,5 metros de calado, que permitirá el paso de las embarcaciones de recreo, barcos de pesca, *ferries* y grandes cruceros turísticos de hasta 295 metros lineales de eslora. Además se incluye una explanada de 6 hectáreas donde se prevé la construcción de un hotel y un edificio para oficinas con sus aparcamientos correspondientes.

También están en fase de ejecución dos obras urbanas de interés ciudadano: la remodelación del muelle de Bosch i Alsina en una superficie de 14.000 m², realizada a base de piedra basáltica y aglomerado asfáltico, que mejorará de forma notable su utilización lúdica y ciudadana, y el acceso al muelle de Barcelona, con el que se finaliza la reforma urbanística necesaria para una adecuada explotación del edificio World Trade Center. Por último, en cuanto al tráfico intermodal, destaca el desdoblamiento de la vía ferroviaria del muelle Príncep d'Espanya, pionera en los puertos españoles ya que

permite disponer de una vía de ancho europeo, y la construcción de una nueva terminal ferroviaria para atender el tráfico de mercancías que se genere con la explotación de la explanada junto a la zona de Inflamables.

El Plan Director Ferroviario

La Autoridad Portuaria de Barcelona, consciente del déficit del transporte por ferrocarril en relación con el resto de modos de transporte y entendiendo la necesidad de potenciar su uso, ha procedido durante el año 2001 a la redacción del Plan Director Ferroviario del Puerto de Barcelona (PDF), que debe establecer definitivamente las bases del desarrollo futuro del ferrocarril en el ámbito portuario y su área de influencia.

El PDF que se está elaborando debe configurarse como un instrumento básico y fundamental para la toma de decisiones, y como una importante herramienta estratégica para la planificación general del Puerto de Barcelona y, en particular, del ferrocarril.

Resulta evidente que la influencia del PDF es superior a la del mismo Puerto de Barcelona, por lo que hay que trabajar conjuntamente con otras administraciones y operadores que tengan intereses y responsabilidades ferroviarios directos.

El PDF no sólo afecta al resto de modos de transporte (marítimo, por carretera, por tubería, etc.), sino que también condiciona otros aspectos múltiples como pueden ser los territoriales, urbanísticos, logísticos y los de otros equipamientos e infraestructuras: aeropuerto, zonas cercanas de actividad industrial y logística, estacionamientos, redes ferroviarias y sus terminales, redes de carreteras y, dentro del Puerto mismo, diques, muelles y terminales.

En consecuencia, el PDF tiene como objetivo las reformas de la red ferroviaria necesarias para dar un servicio eficiente al puerto actual y a su ampliación, tanto en lo que se refiere a las terminales portuarias, como a los accesos desde las terminales ferroviarias generales. El ámbito de trabajo del PDF es el de la zona portuaria de servicio y sus áreas de influencia, aunque necesariamente





hay que tener en cuenta las instalaciones externas al Puerto, que lo complementan y le ofrecen un servicio, es decir, Can Tunis y otros posibles complejos ferroviarios de nueva creación.

De forma esquemática, el contenido del PDF es el siguiente:

- Definición de los accesos ferroviarios para cada ancho de vía existente: métrico, internacional e ibérico
- Tipificación y definición funcional de las instalaciones ferroviarias, tanto las internas del puerto como las actuales y futuras más cercanas que están directamente relacionadas con él
- Definición de las necesidades ferroviarias en función de la evolución de la demanda prevista
- Definición de los trazados ferroviarios, así como de los diferentes tipos de instalaciones
- Directrices para el desarrollo de las operaciones ferroviarias, es decir, definición de la explotación
- Coste de las instalaciones definidas
- Implantación de las instalaciones con el tiempo: definición de un plan de etapas.

El Centro Intermodal de Logística (CILSA)

Durante el año 2001 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. Estas obras finalizarán en marzo del 2002. El proceso de comercialización de las oficinas se inició con excelentes perspectivas y en diciembre del 2001 se firmó el primer contrato con la empresa transitaria vasca BURUTRA. Este año han empezado las obras de urbanización de 9 parcelas de los terrenos de la segunda fase y ya se han iniciado las primeras negociaciones. También se ha puesto en marcha este año la IntraZAL, la intranet de la ZAL donde se explican los servicios de que dispone la ZAL y que permite conocer la información más reciente y gestionar diversos trámites *on line*.

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. Del mismo modo, 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.

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 se consolida en Hispanoamérica con la inauguración de nuevas sedes en Chile y la República Dominicana y está previsto inaugurar nuevas sedes en otros países durante el año 2002. El ILI ha desarrollado la plataforma www.ilionline.com, que gestiona cursos *on line* en diferentes materias relacionadas con la logística a través del aula virtual. Este año se han creado un gran número de cursos *on line* y presenciales, así como diversos seminarios. También se han establecido acuerdos de formación y de intercambio con diferentes entidades como el Instituto Catalán de Logística (ICIL), el Centro Español de Logística (CEL), la Cámara de Comercio de Barcelona, y Fomento del Trabajo, entre otras, así como proyectos de *consulting*.

En el marco del III este año se ha celebrado la Tercera Conferencia Iberoamericana de Logística en São Paulo. 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.

Las tecnologías de la información y el comercio electrónico

Durante el año 2001 las diferentes actuaciones del Departamento de Sistemas de Información han ido dirigidas a un amplio abanico de gente: desde los usuarios internos de la Autoridad Portuaria de Barcelona hasta las empresas que forman parte de la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona.

En cuanto a la Autoridad Portuaria, los esfuerzos se han encaminado hacia la mejora de la gestión interna con la adquisición de nuevos equipos y la renovación de los existentes.

Por otra parte, con relación a las actuaciones dirigidas a todas aquellas empresas del recinto portuario, hay que destacar que este año se han iniciado las obras de instalación de una nueva red de transporte de telecomunicaciones que permitirá la implantación de nuevos servicios informáticos y de telecomunicaciones entre estas empresas; servicios que contribuirán a la mejora de la eficiencia de la cadena logística, reforzando el vínculo entre las empresas.

También, en cuanto a la Comunidad Logística, los esfuerzos han seguido dirigiéndose hacia la mejora de los procedimientos documentales asociados al paso de la mercancía por el recinto portuario; la participación activa en todos los foros nacionales e internacionales donde se definen los estándares relacionados con dichos procedimientos documentales y su intercambio por medios telemáticos (esta tarea se ha llevado a cabo en estrecha colaboración con el Departamento de Cooperación Internacional), y el incremento de la capacidad de proceso de la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona, conocida comercialmente como PortIC.

En materia de trabajos de normalización hay que destacar el GAP (Grupo de Armonización de Procedimientos), que tiene como objetivo homogeneizar los procedimientos documentales de todos los puertos españoles. Este grupo se creó por iniciativa de la

Comunidad Logística del Puerto de Barcelona y ahora es un referente en lo que se refiere a la armonización de los procedimientos documentales en los puertos. En este sentido hay que decir que uno de los primeros trabajos ha sido la implantación vía EDI del manifiesto de carga y que se ha empezado a trabajar en los procedimientos y documentos asociados a los Servicios de Inspección en la Frontera.

En el ámbito internacional los esfuerzos se han centrado en los grupos de trabajo de la UN/CEFACT (órgano dependiente de las Naciones Unidas encargado de la política mundial y del desarrollo técnico en materia de facilitación del comercio y comercio electrónico del área del transporte) y en la iniciativa ebXML, que en el mes de marzo concluyó los trabajos de su primera fase. El ebXML es una iniciativa conjunta de OASIS y UN/CEFACT, en que se están definiendo los aspectos tecnológicos y los aspectos relacionados con el contenido de esta nueva forma de hacer negocios. 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. Finalmente, en cuanto a la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona, después de la ampliación del *hardware* y el *software* de PortIC, a principios del año 2002 ya se podrán ofrecer toda una serie de nuevos servicios de información y de intercambio documental dirigidos a la Comunidad Logística; cabe señalar que estos servicios han sido definidos en el Foro Telemático de la Comunidad Logística. En este sentido, y en concreto, este año ha finalizado la redefinición de los procedimientos asociados a la entrada y salida de mercancías del recinto portuario, sobre todo con relación a la vertiente del transporte terrestre, y en PortIC se han desarrollado los servicios que se comercializarán a principios del 2002.

La cooperación internacional

Un eje fundamental de la actuación del Puerto de Barcelona en el exterior es la cooperación internacional. A través del fortalecimiento de los vínculos con autoridades portuarias e instituciones internacionales, el Puerto de Barcelona promueve el intercambio de experiencias y conocimientos que permiten la mejora competitiva continua.

En cuanto a los vínculos con otras autoridades portuarias,



Objetivo

El proyecto tiene como objetivo la modernización de la gestión del Puerto de Alejandría mediante la introducción de mejoras técnicas que permitan mejorar la información y documentación en forma eficiente y automática, mejorando las operaciones de intermediosidad en el transporte y en general la transparencia de la información, entre los distintos miembros de la Comunidad Portuaria de Alejandría.

Para ello se marcan en el Plan Director que existen dos prioridades de implantar una plataforma de comercio electrónico en el Puerto de Alejandría, proyecto que ha contado con el apoyo financiero de la mencionada Agencia Española de Cooperación Internacional, la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Alejandría.

Desde sus orígenes se trabaja en Alejandría y en Barcelona, grupos de trabajo de ambos puertos desarrollaron el estudio, coordinaron equipos de trabajo y formalizaron la memoria de proceso documentado, entre otros datos y procedimientos entre numerosas instituciones, asociaciones profesionales, y servicios vinculados al tráfico de pasajeros y mercancías.

Hay coincidencia con el material de investigación, el **Master Plan para la implementación de una Plataforma de Comercio Electrónico** que ya está redactado, y cuenta con la aprobación de las distintas autoridades locales del sector marítimo portuario.

Como su implementación precede, la Comunidad Portuaria de Alejandría tendrá acceso de incorporar a sus propios hábitos de información, un sistema similar al que funciona desde hace años en el Puerto de Barcelona.

De este momento se espera hacer más dinámica las transacciones vinculadas al comercio internacional, lo que redundará en un incremento de los intercambios de bienes y servicios marítimos, portuarios y logísticos, a la vez que facilita a las pequeñas y medianas empresas de la Comunidad Portuaria de Alejandría, la utilización de las más modernas tecnologías de la información.

Additional information:
www.portdebarcelona.com
www.aeci.es

www.apb.es
horacio.julian@apb.es

Master Plan para la implementación de una plataforma de comercio electrónico en el Puerto de Alejandría

en el año 2001 el Puerto ha centrado sus actuaciones, como en años anteriores, en el Mercosur, el Norte de África y Extremo Oriente. Así pues, además de ampliar y fortalecer la cooperación ya existente con Argentina, Brasil, Cuba, Marruecos, Egipto y China, el Puerto ha iniciado un nuevo marco de colaboración con el Puerto de Tallinn, Estonia; ha participado en la feria Asia Enterprise, en Singapur, y en la X Reunión de Puertos Latinoamericanos, en Santa Marta, Colombia.

Como ejemplo de esta colaboración, hay que destacar el curso de gestión portuaria, que tuvo lugar el pasado mes de mayo y al que asistieron 30 estudiantes de posgrado de la Academia Árabe de Ciencia y Tecnología y Transporte Marítimo de Alejandría. Además, el Puerto también ha promovido y realizado un curso destinado a técnicos y directivos de autoridades portuarias de América Latina, que ha tenido lugar durante el mes de noviembre y donde se han analizado temas tan importantes para los puertos como la financiación, la seguridad y los sistemas de información, entre otros.

Por otra parte, en cuanto a los vínculos con instituciones internacionales, el Puerto de Barcelona toma parte activa en los organismos más importantes que tienen como objetivo la realización de medidas que faciliten un comercio internacional más ágil. Esta participación le permite obtener el liderato en la implantación de las nuevas tendencias del comercio electrónico y el intercambio electrónico de datos.

Entre estas instituciones, cabe destacar la Organización Internacional de Puertos (IAPH), de la que el Puerto mantiene la presidencia del Comité de Facilitación del Comercio (Trade Facilitation Committee) y la Organización Mundial de Aduanas (WCO), donde participa en representación de la Organización Internacional de Puertos. 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 cercano, 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 resultar de interés para las empresas catalanas.

La seguridad

• Puesta en práctica del Plan de Emergencia

Durante el 2001 la Autoridad Portuaria de Barcelona ha continuado aumentando el nivel de compromiso con la seguridad industrial y marítima. En este sentido hay que destacar que la comisión de revisión del Plan de Emergencia Interior del Puerto (PEI), donde están representados los distintos estamentos y responsables de la seguridad portuaria, se ha constituido como grupo de trabajo para llevar a cabo la revisión del Plan, así como la inclusión de los planes específicos del Port Vell y de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), en los que se determinan los distintos riesgos y las diferentes actuaciones que hay que realizar. En el marco de este Plan, en noviembre se hizo un simulacro de emergencia general en las instalaciones del Centro Integrado de Producción de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) para ponerlo en práctica en una situación de



emergencia y poder evaluar la eficacia de las comunicaciones entre los distintos grupos de actuación. Se simuló un incendio en un tanque de almacenaje de hidrocarburos donde se había producido una fisura, que originó un vertido del producto seguido de un incendio que provocó una nube de humo.

En el simulacro participaron varios centros operativos: Centro de control de la Autoridad Portuaria de Barcelona; CECOPORT (Centro de Coordinación Portuario); CECAT (Centro de Emergencias de Cataluña); CECOPAL (Centro de Coordinación Municipal) y CRCS (Centro Regional de Coordinación y Salvamento); Bomberos de Barcelona; Bomberos de la Generalitat; 061 SCUBSA (Servicio de Coordinación de Urgencias de Barcelona); Unidad de Vigilancia Ambiental de la APB; Guardamuelles; Guardia Civil; Guardia Urbana; Cuerpo Nacional de Policía; Mossos d'Esquadra, y una embarcación de Salvamento Marítimo.

• Nuevos equipos y formación

En cuanto al convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona en materia de prevención, extinción de incendios y salvamento, se ha hecho entrega de 60 equipos de respiración autónoma de última generación y un vehículo portacontenedores con un contenedor dotado de todo tipo de utensilios, herramientas y equipos de protección personal para afrontar accidentes en que haya mercancías peligrosas involucradas. Hay que destacar que el vehículo es el de más alto nivel en el campo del riesgo químico existente en el mercado europeo.

En cuanto a la formación, se han llevado a cabo varios programas entre los que destacan las cinco ediciones del Curso Avanzado en Accidentes con Mercancías Peligrosas impartido por la Asociación Profesional de Técnicos de Bomberos, que incluye la realización de prácticas y simulacros dentro de las distintas terminales de estiba del Puerto. Han participado en él 56 estibadores de la brigada de emergencia de Estibarna y 40 miembros de Bomberos de Barcelona.

También se han realizado seis ediciones del Curso Básico contra Incendios y diez ediciones del Curso Específico de Utilización de Equipos de Respiración Autónoma a los componentes de la brigada de emergencia de Estibarna. Por otra parte, se han celebrado dos ediciones del Curso de Patrón de Tráfico Interior dirigido a los bomberos del parque de Puerto - Zona Franca, así como dos ediciones

del Curso de Técnicas de Extinción en Interiores, *Flash over*, en el centro Jovellanos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de Gijón.

• La Policía Portuaria

En el transcurso del año 2001, la Policía Portuaria ha incrementado las medidas aplicadas en las principales misiones que le han sido encomendadas. Estas funciones incluyen la de Policía de Seguridad, Policía Administrativa, Policía Judicial y Policía de Asistencia, para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la zona portuaria (tanto en la zona lúdica como comercial) debido, principalmente, al aumento del número de usuarios de la zona portuaria y de las nuevas instalaciones (World Trade Center, estaciones marítimas, obras de ampliación, etc.). Durante este año ha continuado la renovación del parque móvil policial: coches patrulla, motocicletas, vehículos todo terreno y, se ha puesto en funcionamiento un vehículo de nuevo diseño para atestados policiales, dotado de un etilómetro y que realiza funciones de mando avanzado en caso de emergencias.

Por otra parte, las instalaciones han sido objeto de diferentes auditorías de seguridad por parte de diferentes gobiernos, usuarios de instalaciones portuarias y de empresas privadas de control internacional relacionadas con el tránsito de cruceros de turismo, con especial incidencia en los barcos con embarque y desembarque del pasaje internacional (EUA, Reino Unido, Italia, Holanda y otros). En el año 2001 se han diseñado y han empezado las obras correspondientes a la modernización del actual Centro de Control para dotarlo de los últimos avances tecnológicos en materia de equipamiento de seguridad y darle un cambio de imagen, dado que es una de las instalaciones corporativas más visitadas y analizadas por los técnicos de este sector.

Cabe destacar que ha continuado la formación obligatoria de los agentes, donde destacan los cursos de formación en materia de defensa personal y técnicas policiales, nuevas técnicas de seguridad vial, así como un curso de conducción especializada para patrullas, conjuntamente con el personal y en las instalaciones del RACC (Real Automóvil Club de Cataluña). También se han realizado cursos de normativa sobre menores (protección y detenciones), con profesorado de la brigada de menores de los Mossos d'Esquadra, y cursos sobre prácticas de tránsito en la ciudad de Badalona con agentes de la policía local de este municipio.



El medio ambiente

• La calidad de las aguas

Sin duda, la actuación más importante desde el punto de vista ambiental este año 2001 ha sido la finalización de las obras de remodelación de la nueva red de saneamiento de aguas residuales del puerto, que se inició en 1999. Los cerca de 80 Km de colectores y los 17 pozos de bombeo de que consta la nueva infraestructura han entrado en funcionamiento en su totalidad y evitarán que a partir de este momento haya vertidos de aguas residuales en las aguas portuarias. Este hecho contribuirá de forma decisiva en la mejora de la calidad de las aguas marinas portuarias en los próximos años.

El conocimiento sobre la calidad de las aguas portuarias ha recibido un empuje importante durante este año 2001 con la finalización del estudio marco de caracterización integral de la calidad de las aguas en cuanto a sus características físico-químicas, de nutrientes y de comunidades planctónicas. Esta evaluación inicial, realizada por el Instituto de Ciencias del Mar (ICM-CSIC), permite establecer unos valores de referencia y servirá de base para poder realizar el seguimiento de su evolución a lo largo de los próximos años.

Por otra parte, y como en años anteriores, se ha continuado con el estudio de las comunidades animales que viven en estrecha relación con el fondo (bentos) y que, por razón de esta dependencia, se convierten en buenos indicadores biológicos sobre el estado de los sedimentos portuarios.

Finalmente, dentro de la línea de trabajo sobre la calidad de las aguas, se ha concluido un estudio realizado en colaboración con la Universidad Politécnica de Catalunya sobre corrientes superficiales y dispersión en las aguas interiores que pone de manifiesto la importancia del ciclo de las mareas en la circulación interior de las aguas. También se han hecho modelizaciones del penacho del río Llobregat para evaluar su influencia sobre la calidad de las aguas interiores bajo ciertas condiciones meteorológicas y de oleaje.

• La lucha contra la contaminación

En cuanto a las tareas de lucha contra los vertidos accidentales de hidrocarburos en aguas portuarias, que se llevan a cabo conjuntamente con la Capitanía Marítima y el Centro Regional de Salvamento Marítimo, se ha intervenido en un total de 15 incidencias de vertidos de hidrocarburos y otros líquidos al mar,

que han dado lugar a la apertura de 8 expedientes informativos para aclarar sus causas y establecer responsabilidades. Como novedad en relación con los años anteriores, cabe destacar la colaboración iniciada con los amarradores para los trabajos de comprobación de los avisos de vertido y también en apoyo a los trabajos de lucha contra la contaminación.

En el 2001 se han prestado de forma indirecta un total de 585 servicios de recogida de residuos oleosos de los barcos, en cumplimiento del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación Marítima de los barcos (conocido como MARPOL 73/78). Estos servicios han supuesto el tratamiento de 12.200 toneladas de dichos residuos. Otros servicios también prestados según el convenio MARPOL 73/78 han sido la recepción de los residuos sólidos de los barcos y de sus aguas residuales.

• La calidad del aire

La calidad del aire en el entorno del puerto muestra una tendencia positiva en relación con los años anteriores. Los principales contaminantes primarios que miden las redes manuales y automáticas de control de que dispone la Autoridad Portuaria muestran valores de concentración inferior a los del entorno más inmediato, si bien se han alcanzado puntualmente algunos valores altos de partículas en suspensión atribuibles a la ejecución de algunas obras portuarias de ampliación. En cuanto a las redes meteorológicas y de control de contaminación, cabe destacar que la gestión ha sido altamente eficiente como demuestra el hecho de que la mayoría de estaciones han superado ratios de datos válidos superiores al 95% del total de datos posibles.

Durante el año 2001, se ha realizado un estudio sobre los niveles de fuentes de olores existentes en el entorno del puerto empleando una metodología avanzada y que servirá para disponer de un conocimiento básico de las diferentes fuentes de olor y su contribución cuantitativa a nivel de percepción en diferentes puntos. Dicho conocimiento esencial permitirá llevar a cabo actuaciones de mejora en origen.

• Presencia y reconocimiento

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha estado presente en la edición del Salón ECOMED-POLLUTEC celebrado en Barcelona con un stand dedicado a las actuaciones ambientales más emblemáticas que lleva a cabo el Puerto. También en el Puerto de Barcelona

ha tenido lugar la jornada de presentación de conclusiones del V Congreso Nacional de Medio Ambiente que por primera vez tenía lugar en Barcelona y que contó con una presencia muy notable de asistentes. Finalmente, cabe destacar que durante el 2001 la Autoridad Portuaria de Barcelona ha sido merecedora de dos reconocimientos a su trabajo medio ambiental. Por una parte, la revista semanal Dossier de Medio Ambiente reconoció al Puerto con una distinción especial dentro de su premio Imagen Limpia 2001 y, por otra, la empresa HERA concedió el premio a la gestión ambiental, dentro del apartado de instituciones y empresas públicas, al Puerto de Barcelona.

El capital humano

La creciente importancia de las personas y los grandes retos a los que se enfrenta el Puerto de Barcelona hacen necesario disponer de un equipo humano profesionalizado y comprometido con los objetivos. Las personas son, cada vez más, el componente diferencial de las empresas y actualmente representan el factor clave para generar una ventaja competitiva sostenible a medio y largo plazo.

En este sentido, la política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha centrado sus esfuerzos durante el año 2001 en dos factores decisivos, basados en el desarrollo y aprovechamiento del capital humano e intelectual: potenciando en los trabajadores una visión global del negocio, y fomentando que los jefes sean facilitadores y líderes de equipo con el objetivo de garantizar la eficiencia que piden los clientes. El primer factor ha consistido en fomentar la participación y la integración de los empleados a través de la creación de equipos de trabajo flexibles y con nuevas tecnologías, lo cual permite implicar y orientar a las personas hacia los objetivos.

El segundo factor es ayudar a las personas a adaptarse a los cambios que se están produciendo, haciendo especial hincapié en la adaptación a la innovación con un espíritu de integración entre las personas, la tecnología y la organización, así como también en la adecuación de las competencias profesionales de los empleados. No se ha olvidado, dada su importancia, el fomento de las actividades sociales encaminadas a garantizar la calidad de vida de los empleados y su interrelación, y se ha insistido especialmente en la práctica de actividades deportivas, por lo cual este año ha continuado la mejora



de las instalaciones.

La Autoridad Portuaria de Barcelona sigue con el reto de lograr que sus trabajadores alcancen un desarrollo profesional, personal y social que garantice en todo momento la conciliación de la vida familiar y laboral.

• 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 organización de las acciones preventivas que permitan evitar o disminuir los riesgos derivados del trabajo.

A pesar de que, como administración pública, la empresa no tiene que pasar la auditoría externa legal, sino que debe ser el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo el que la realice, ha sido auditada de forma voluntaria con el objetivo de mejorar su sistema de prevención. Fruto de este trabajo es el diseño del Sistema de gestión de la prevención de la APB, que está pendiente de aprobación por parte de la Presidencia.

Este servicio de prevención, en colaboración con la Dirección General de Drogodependencias y SIDA de la Consejería de Sanidad de la Generalitat de Catalunya, ha puesto en marcha el programa TAC & Cía., destinado a toda la Comunidad Logística Portuaria. Esta intervención pretende ser un apoyo a los miembros de la comunidad con relación al consumo de tabaco, alcohol y otras drogas. Una vez finalizado el Plan de prevención 2000-2001, se está en disposición de hacer la revisión de la evaluación inicial de riesgos laborales y redactar el nuevo Plan de prevención 2002-2003. Un punto alcanzado ha sido la elaboración del *Manual Básico de Seguridad* por parte de la Unidad de Mantenimiento General. Es muy importante destacar que se ha llevado a cabo contando con la eficaz colaboración de los delegados de prevención.

Este año se ha constituido la Comisión de Expertos en Prevención de Riesgos Laborales Portuarios, en la que participan los miembros de este servicio y otros técnicos de prevención de las autoridades portuarias de Bilbao, Valencia, Huelva, Las Palmas, Algeciras y del ente público Puertos del Estado. El objetivo de esta Comisión es el de establecer lazos de comunicación entre las distintas organizaciones, lo cual favorece el desarrollo de la labor preventiva de todos los puertos. Finalmente, cabe destacar la celebración de la Tercera Jornada de Prevención de Riesgos para la Comunidad Portuaria, 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 ha evidenciado el interés de todos los operadores portuarios sobre este tema.

La formación

La creciente globalización de la economía y el impacto de las nuevas tecnologías, así como la movilidad cada vez mayor en las empresas y la multiplicidad de los puestos de trabajo, han aumentado los niveles de formación y cualificación requeridos por el mundo laboral. La disponibilidad de recursos humanos cualificados se convierte, pues, en un factor estratégico en el desarrollo económico

de cualquier sector y, por lo tanto, también del sector portuario.

A mediados del año 2001 el Departamento de Formación de la Autoridad Portuaria de Barcelona se ha planteado un cambio de planificación de la estrategia de la formación que se desarrolla hasta estos momentos. En junio de este mismo año, con la intención de instaurar esta nueva planificación formativa, se produce un cambio de estructura para crear un departamento más integrado en la estrategia directiva de la empresa y más implicado en la política de recursos humanos.

Con la nueva estrategia se realiza una planificación interna de reordenación del presupuesto y de la planificación de los objetivos y del tipo de formación que se quiere desarrollar, a partir de la cual, y una vez definida, se presentará a las subvenciones pertinentes. La primera actuación que se planifica, durante el segundo semestre del 2001, es la de crear un diagnóstico de las necesidades de formación, a partir de la detección hecha en cada departamento, implicando a los responsables de cada área. A partir de aquí y con las orientaciones que marca el Plan Estratégico, sumadas a las experiencias adquiridas del apoyo ofrecido en el desarrollo de algunos proyectos departamentales específicos y, en algunos casos, del estudio y el asesoramiento individual o de un colectivo concreto, surgirá el nuevo Plan de Formación de la Autoridad Portuaria de Barcelona; siempre con el objetivo de proporcionar herramientas prácticas que mejoren la eficacia del desarrollo del puesto de trabajo.

Por otra parte, las acciones formativas en que se ha trabajado durante este año han sido:

- Formación para colectivos específicos
- Seminarios y cursos de prevención de riesgos laborales
- Seminarios, jornadas individuales, cursos especiales, másters y posgrados, relacionados con el futuro Plan de Formación
- Cursos de idiomas y cursos de informática, a la vez que se ha seguido ofreciendo un servicio de préstamo de material didáctico de autoaprendizaje o de apoyo al aprendizaje

Además, se ha colaborado con otros departamentos internos de la empresa y con instituciones externas en aspectos de formación, entre los que hay que destacar:

- Plan Pedagógico

En colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona se imparten jornadas dirigidas a escolares de Educación

Primaria y ESO, en las que se dan a conocer los aspectos del Puerto de Barcelona más relacionadas con el mundo ciudadano.

- Cooperación Internacional

Desde el Departamento de Cooperación Internacional, se organizan cursos para técnicos de otros puertos del *foreland* para transmitir y compartir experiencias. Estos cursos se diseñan específicamente para cada ocasión.

- Comunidad Logística Portuaria

Fruto del cambio de la directiva del Departamento de Formación se decide, antes de establecer un nuevo proceso de formación para la Comunidad Logística Portuaria y de elaborar el Plan de Formación específico, adecuarlo a las exigencias del momento e iniciarlo a partir de un análisis de los antecedentes de la formación realizada y de una detección de necesidades presentes y futuras.

Este nuevo Plan de Formación específico, que debe desarrollarse, se basa en dos objetivos: en primer lugar, el estudio de la oferta de la formación profesional y de la demanda del mundo laboral portuario actual, como formación de acceso; y, en segundo lugar, desarrollar una formación continua que, aparte de cubrir las necesidades laborales, crezca paralelamente a la evolución de la formación profesional de acceso, para llegar a establecer titulaciones convalidables. Es decir, a partir de la experiencia más una formación teórica, llegar a conseguir un título reconocido.

Para poder establecer este Plan de Formación específico para la Comunidad Logística Portuaria, el Departamento de Formación de la APB ha tomado la responsabilidad de liderar el proyecto, dentro de las Asociaciones de la Comunidad Logística, aprovechando su experiencia en la formación del sector y para llegar a desarrollar un papel de evaluación y calidad continua que garantice la adecuación permanente a las necesidades del sector.

Siguiendo las dos premisas iniciales, el proceso de desarrollo del Plan de Formación se ha iniciado con:

- la detección de necesidades;
- la definición de los puestos de trabajo, específicamente portuarios;
- la recogida de competencias profesionales;
- a estructuración de itinerarios formativos modulares que empiecen por la formación general y lleguen a la específica,
- y el análisis de los factores a tener en cuenta para



conseguir la certificación profesional de esta formación.

En definitiva, el nuevo Plan de Formación de la Comunidad Logística Portuaria tiene como finalidad establecer un modelo de eficacia de las acciones formativas y de su adecuación permanente a las necesidades de las empresas de la Comunidad Logística Portuaria, que se prevé que esté definido a finales del 2002.

• El Servicio Lingüístico de Catalán

Dentro del Departamento de Formación, a raíz de los últimos cambios ocurridos y con la intención de aprovechar sinergias, se ha incorporado el Servicio Lingüístico de Catalán, un servicio de apoyo en temas de lengua catalana, creado en 1997 y que lleva a cabo sus funciones en la APB y en la Comunidad Logística, desde tres ámbitos distintos:

- Los cursos de lengua catalana
- El asesoramiento lingüístico
- La difusión de la cultura catalana

• Los cursos de lengua catalana

En cuanto a la formación, a lo largo del 2001 el Servicio Lingüístico ha seguido impartiendo cursos de catalán: tanto de lengua general (niveles A, B, C y D) como específicos. En referencia a estos últimos, aparte de los de conversación y el segundo módulo de prácticas de escritura, este año se han hecho por primera vez talleres de habilidades de comunicación, de redacción de la memoria corporativa y de catalán hablado en público. También, como novedad, se ha organizado una sesión de informática integrada en el curso de prácticas de escritura. Otros aspectos de los cursos de catalán que conviene destacar dentro del 2001 son: el aumento de alumnos de la Comunidad Logística respecto a años anteriores y el incremento de cursos que se han hecho a distancia, especialmente entre trabajadores de la Comunidad Logística.

Para acabar, hay que señalar que un año más los alumnos de los cursos de catalán han hecho, mediante el Servicio Lingüístico, los exámenes oficiales de la Escuela de Administración Pública de la Generalitat de Cataluña, en los que se han obtenido muy buenos resultados (nivel A, 100% de aprobados; nivel B, 97%, y nivel C, 56%).

• El asesoramiento lingüístico

Entre las actuaciones que se han llevado a cabo en el área de Asesoramiento, debe destacarse la participación como ponentes en la I Jornada de Terminología y Servicios Lingüísticos de la Universidad Pompeu Fabra, que se celebró en el mes de mayo; la edición del *Manual de Estilo del Puerto de Barcelona*, que se ha distribuido entre el personal de la empresa durante los meses de noviembre y diciembre, y la colaboración con el Departamento de Formación en la parte de creación textual del Curso de gestión portuaria, dirigido a técnicos de otras autoridades portuarias e impartido por personal de la APB.

Además, se ha continuado con la labor de revisión de textos y la atención de consultas lingüísticas tanto de la APB como de empresas de la Comunidad Logística. Y también, fruto del acuerdo que se firmó en el año 2000, se ha trabajado de forma conjunta en la consolidación del uso del catalán como

instrumento de trabajo con los servicios lingüísticos de las autoridades portuarias de Tarragona y Palma. Por otra parte, hay que señalar que durante este año se ha recibido la visita de los servicios lingüísticos de catalán de Telefónica y UGT, que se han interesado por las herramientas de tecnología lingüística con que se trabaja en el área de Asesoramiento (el programa de memoria de traducción y la base de datos de terminología), así como por el funcionamiento del Servicio Lingüístico en general.

• La difusión de la cultura catalana

En cuanto a la difusión de la cultura y la lengua catalanas, hay que mencionar los Jocs Florals del Puerto de Barcelona y de la Comunidad Logística, que se celebran con motivo del día de Sant Jordi, y que este año han llegado a su segunda edición. Hay que decir que se ha contado con mucha participación de trabajadores de la APB y de la Comunidad Logística y que se han presentado textos de tipologías muy diferentes, pero, a pesar de que el tema era libre, han coincidido mucho en una temática portuaria, lo que demuestra que hay una cultura arraigada relacionada con todo este mundo. También hay que destacar que se ha contado con un jurado de mucho prestigio dentro del mundo de las artes y las letras, que ha participado de manera desinteresada. Y finalmente, hay que añadir que gracias al patrocinio de "la Caixa" se han podido ofrecer premios muy interesantes.

El Centro de Documentación y el compromiso cultural

El año 2001 ha vuelto a ser decisivo para el Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Barcelona. La orientación estratégica y los objetivos trazados durante los años anteriores, que significaron la transformación del Archivo Central en Centro de Documentación, se han alcanzado plenamente.

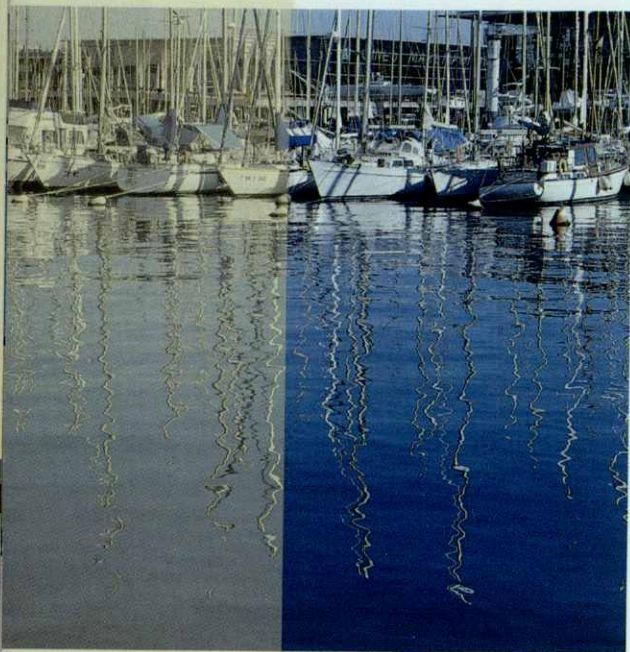
El Centro de Documentación se encuentra, pues, definitivamente insertado en la dinámica empresarial del Puerto de Barcelona. La buena gestión documental beneficia a la empresa, ya que el personal accede de forma rápida y eficiente a toda la información que necesita para desarrollar su trabajo. Este acceso inmediato

se convierte, a su vez, en un factor más para lograr el éxito en la toma de decisiones en todos los niveles. Es lo que se conoce en el ámbito empresarial como la gestión del conocimiento.

Durante el año 2001 el Centro de Documentación ha hecho una apuesta decisiva en esta línea de la gestión del conocimiento. Esto ha sido posible al promover iniciativas como el servicio diario de noticias especializadas, dirigido a los directivos de la APB, con el que se ha alcanzado la cifra récord de 18.500 consultas. También hay que destacar el desarrollo de una plataforma de acceso electrónico a los sumarios y a los principales artículos de interés de las publicaciones periódicas del sector. Todos estos proyectos y realizaciones se han llevado a cabo aprovechando recursos propios e invitando a participar a las empresas de la Comunidad Logística Portuaria y a las instituciones que componen el Frente Marítimo Cultural.

A lo largo del año 2001 las acciones encaminadas a potenciar y difundir la cultura marítima han sido, sin duda, las que han centrado principalmente los esfuerzos del Centro de Documentación del Puerto de Barcelona. Fruto del acuerdo de colaboración con el Consorcio de las Atarazanas, firmado durante el ejercicio anterior, ha sido la creación, este año, del Centro de Documentación Marítima, que se convierte en el referente de la cultura y el patrimonio marítimo de nuestra ciudad y que concentra el acceso unificado a los fondos históricos del Puerto y del Museo Marítimo de Barcelona. También ha sido en el año 2001 cuando se ha visto como ha tomado forma la creación del Frente Marítimo Cultural. Esta iniciativa establece un punto de comunicación y encuentro de las diferentes instituciones y entidades culturales que se ubican en la fachada del litoral barcelonés comprendido entre las desembocaduras del río Llobregat y del río Besós. En este proyecto la APB participa colaborando en las distintas actividades culturales que se llevan a cabo en el espacio físico del Puerto de Barcelona.

En este mismo capítulo de actividades culturales el Centro de Documentación del Puerto de Barcelona ha tomado parte durante el año 2001 en las siguientes exposiciones: *La Cofradía de Pescadores de Barcelona*, *Récord visual* y *Cuando Cataluña cabalgaba sobre las*



olas, esta última, comisionada por la Cámara de Comercio de Barcelona y alojada en la Casa Lonja de Mar. También hay que mencionar la colaboración en programas de ámbito europeo, liderados por el Museo Marítimo, como son las distintas iniciativas que se llevan a cabo en el marco del proyecto *Mediterránea: el patrimonio marítimo como vehículo de comunicación entre las culturas*. Y debemos comentar la participación destacada de la APB en la iniciativa *Barcelona, hagamos memoria*, promovida por el Ayuntamiento de Barcelona en la que el Puerto patrocina un proyecto para la salvaguarda del patrimonio marítimo cultural. Como conclusión, sólo nos queda añadir que todas las actuaciones del Centro de Documentación iniciadas durante el año 2001 y las que deben emprenderse a lo largo de los próximos años se enmarcan dentro de un proyecto cultural bastante ambicioso que tiene como principal propósito ultrapasarse las fronteras del Puerto de Barcelona. Con la colaboración de otras instituciones y del conjunto de la Comunidad Logística Portuaria, pretende acercar la cultura y el mundo marítimo portuario a todos los ciudadanos para conseguir que sientan el puerto como parte de su patrimonio personal.

El Port Vell y las relaciones Puerto-ciudad

El año 2001 sigue confirmando que el Port Vell se reafirma en sus premisas: ocio, cultura, deporte y negocio. Estos cuatro pilares sobre los que se sustenta son una realidad gracias a las empresas concesionarias que están ahí ubicadas.

- el World Trade Center Barcelona, que vertebrada cada día más el concepto de negocio dentro del ámbito del Port Vell;
- el Maremàgnun: el centro de negocio, cultura y ocio de mayor atractivo de Barcelona;
- el Imax Port Vell: la oferta de cine ludicocultural más innovadora;
- l'Aquàrium Barcelona, que también reafirma su vertiente pedagógica y de ocio;
- la Marina Port Vell, que potencia el mundo náutico;
- la Marina 92, que consolida el *syncrolift* y su posición en el Mediterráneo,
- y el Club Natación Barcelona y el Club Atlético Barceloneta, que configuran la columna deportiva del Port Vell, junto con el Real Club Náutico y el Real Club Marítimo de Barcelona.

Tampoco debemos olvidar que el Port Vell disfruta de un emplazamiento privilegiado totalmente interconectado con la ciudad de Barcelona, que ofrece la posibilidad, en los espacios públicos, de organizar cualquier tipo de evento:

- actos sociales de carácter institucional, como la llegada de Sus Majestades los Reyes Magos de Oriente o la Ludoteca;
- actividades privadas como el Gaudí Moda (20.000 visitas durante tres días) o el Circo Raluy (con la asistencia de 32.000 personas en 32 días);
- ferias como Firagran (210.000 visitantes en cinco días) o la feria del Vino y del Cava (200.000 entradas vendidas),
- y actividades deportivas, como las regatas de vela más importantes de Barcelona: el Trofeo Godó y el Trofeo Zegna.

Todos estos motivos han confirmado una afluencia de 16 millones de visitantes durante el año 2001, que demuestran la consolidación del Port Vell. Además, la explotación del edificio de oficinas y locales comerciales del edificio

Escar ha potenciado una zona del Port Vell que estaba deteriorada, y que ahora se ha convertido en una área afianzada comercialmente y administrativamente en el entorno de la Barceloneta.

En cuanto a la venta de la participación accionarial de l'Aquàrium de Barcelona, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona aprobó la realización de 290.984 acciones de su titularidad en la sociedad Mundo Submarino SA, por un precio de 3.333,33 pesetas por acción, que fueron adquiridas por el grupo empresarial ASPRO OCIO SA a finales del año 2000. Por otro lado, el 29 de diciembre del 2000 la Autoridad Portuaria de Barcelona solicitó la aprobación inicial de la modificación del Plan Especial del Port Vell en el ámbito del muelle d'Espanya al Ayuntamiento de Barcelona, que adoptó el acuerdo de aprobación inicial en fecha 24 de julio del 2001 y el de aprobación definitiva el 23 de noviembre del 2001. Esta modificación supone una serie de mejoras en la reordenación de espacios cívicos, actividades y conexiones.

Con respecto al Plan Especial de la Nova Bocana, que ordena el ámbito de unos 130.000 m² correspondientes a la explanada que se ganará al mar como consecuencia de las obras, ha recibido la aprobación por parte del Ayuntamiento de Barcelona durante este año 2001. Para desarrollar el ámbito de la nueva bocana y otros temas conexos, el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona suscribirán un convenio de colaboración.

El World Trade Center Barcelona

El World Trade Center Barcelona (WTCB), el centro mundial de negocios de Barcelona, ha conseguido en el 2001 consolidarse en el mundo empresarial con un notable crecimiento.

En cuanto a celebración de acontecimientos, se han organizado unos 700 actos con una asistencia de 60.000 personas, aproximadamente. Entre estos destacan los siguientes: el VI Congreso Europeo de Podología; las VII Jornadas Científicas de Podología; el XIII Congreso de la Sociedad Catalana de Cardiología; las Jornadas para la Integración de la Economía Doméstica en el Sistema Económico Global (Instituto Catalán de la Mujer); la *1ª Annual European Energy and Transport Conference* (Comisión Europea); las IV Jornadas Internacionales sobre Participación Ciudadana y Gestión Integral de Residuos, y la IV Asamblea de la Asociación Española

de Ciudades para el Reciclaje. La ubicación del centro, la versatilidad de sus espacios, la tecnología punta y la amplia gama de servicios que aporta, convierten este centro en un marco incomparable para la celebración de todo tipo de actos.

La total ocupación de la superficie de las oficinas de los tres edificios que forman el WTCB continua siendo un éxito inmobiliario.

Las obras de construcción del hotel de cinco estrellas que ocupa la cuarta torre del complejo WTCB ya han finalizado, y la puesta en marcha está prevista para finales de febrero del 2002.

Por otra parte, el 21 de mayo pasado Sus Majestades los Reyes de España presidieron el acto de colocación de la primera piedra que marca el inicio de la construcción del nuevo complejo de oficinas del WTC Almeda Park, en el que participa el WTCB, en el polígono Almeda de Cornellà de Llobregat. Tecnología y flexibilidad serán los rasgos diferenciadores de esta nueva oferta cualitativa de espacios para oficinas, con un concepto innovador en el mercado inmobiliario español en línea con el que ofrece el WTCB.

Tanto la intranet del WTCB como el Plan de Sistemas de Información y Comunicación están plenamente consolidados. De esta forma, se constituye un portal de entrada y salida de comercio electrónico para las empresas del WTCB y su entorno, así como la formación de una auténtica comunidad virtual en la que se intercambian servicios e información.

Otro aspecto que cabe destacar es el inicio de actividades del Club de Directivos, que funciona con buen rendimiento, cuya gestión está a cargo del equipo de Gestión y Servicios Trade Center.

También durante este año, se ha puesto en marcha un convenio de colaboración entre Les Heures-Universidad de Barcelona (centro de formación continua multidisciplinar) y el WTCB para todo tipo de actividades de formación.

Hay que mencionar que desde el mes de junio la colección de barcos Barcelona, propiedad de la Autoridad Portuaria de Barcelona, ha estado abierta al público en el área comercial del WTCB.

Finalmente, hay que mencionar el acto que se organizó en el WTCB para expresar el repulso por los hechos del once de setiembre pasado, en el que asistieron el consejero jefe de la Generalitat de Catalunya, el Honorable Señor Artur Mas y la cónsul de los EUA, la Honorable Señora Carol Pérez.

La evolución del tráfico





La evolución del tráfico

El 2001 ha sido un año en que, a pesar de la crisis económica mundial, el comportamiento de la carga general ha tenido un incremento del 3,14%; los mayores crecimientos se deben a las mercancías a granel, tanto a los graneles sólidos, por un mejor comportamiento de la evolución de los granos, como a los graneles líquidos, como consecuencia de las inversiones realizadas en años anteriores.

El tráfico total ha representado 31.863.212 toneladas con un aumento de 1.702.935 toneladas en relación con el año anterior (5,65%). Igualmente, el tráfico de contenedores ha llegado a 1.411.054 TEU, que representa un aumento del tonelaje del 3,40%. La mercancía general convencional ha mantenido la misma tónica de crecimiento que la contenerizada, es decir, un 2,39%.

Por otra parte, el tráfico de vehículos nuevos refleja el impacto de las nuevas instalaciones en los puertos de la competencia, con una pérdida del 4,84%. Los indicadores básicos muestran un año de crecimiento moderado como, por otra parte, ha sido el de la economía española.

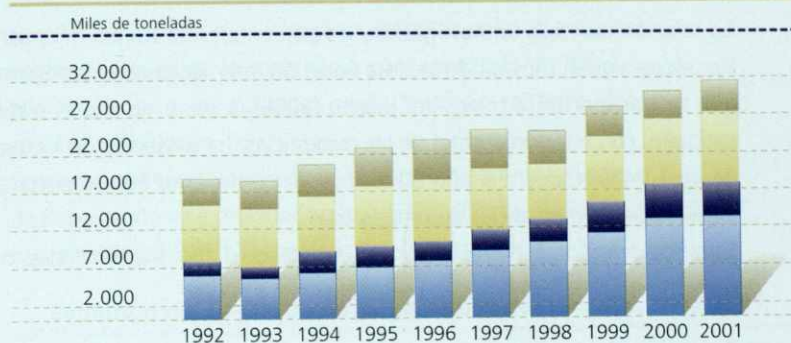
Del estudio estadístico podemos extraer tres datos negativos que merecen un comentario:

- Reducción del número de pasajeros a las Islas Baleares a causa de la desaparición del segundo operador.
- Disminución del número de coches nuevos por la presión de la competencia de otros puertos españoles.
- El número de buques que han hecho escalas en el puerto de Barcelona ha disminuido, pero no el arqueo total, que ha aumentado. Esto se debe a que los buques son más grandes, y es un ejemplo de ello la introducción de buques Post-Panamax en las líneas regulares con Extremo Oriente. Este mayor tonelaje de los buques presiona la construcción de las nuevas infraestructuras previstas en el Plan Director.

Como hecho extraordinario, hay que destacar el crecimiento del 13,15% en el pasaje de cruceros, a pesar de que ha sido un año marcado por los acontecimientos del 11 de septiembre.



Estructura del tráfico de mercancías, 1992-2001

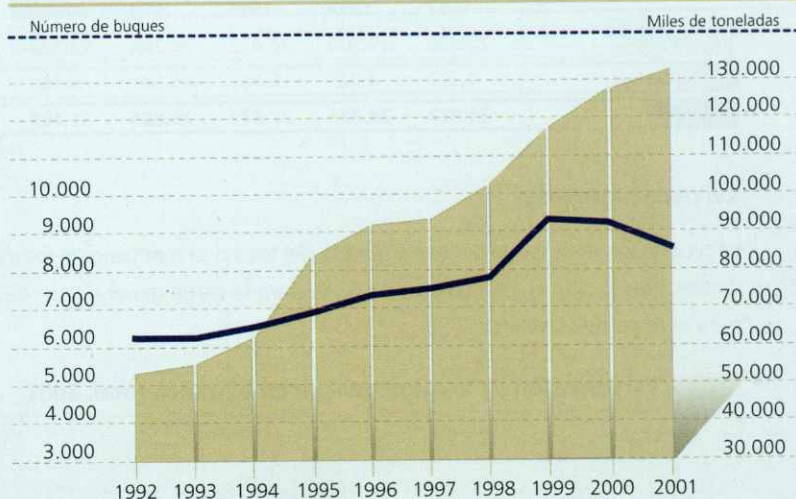


	1992	1993	1994	1995	1996
Carga contenerizada	5.701	5.144	6.096	6.981	7.628
Carga convencional	1.899	1.772	2.442	2.420	2.466
Graneles líquidos	7.528	7.658	8.035	8.215	8.347
Graneles sólidos	3.209	3.108	3.816	5.115	5.130
Total	18.337	17.682	20.389	22.731	23.571

	1997	1998	1999	2000	2001
Carga contenerizada	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430
Carga convencional	2.694	3.078	3.792	4.596	4.706
Graneles líquidos	8.045	7.238	8.500	8.966	9.515
Graneles sólidos	5.077	4.407	4.053	3.254	3.818
Total	24.887	24.725	27.877	29.805	31.469



Evolución del tráfico de buques, 1992-2001



	1992	1993	1994	1995	1996
Número de buques	6.191	6.176	6.421	6.854	7.200
Arqueo (miles de t)	51.929	55.269	61.403	82.833	91.022

	1997	1998	1999	2000	2001
Número de buques	7.385	7.712	9.204	9.138	8.651
Arqueo (miles de t)	93.684	101.713	118.697	129.158	132.121

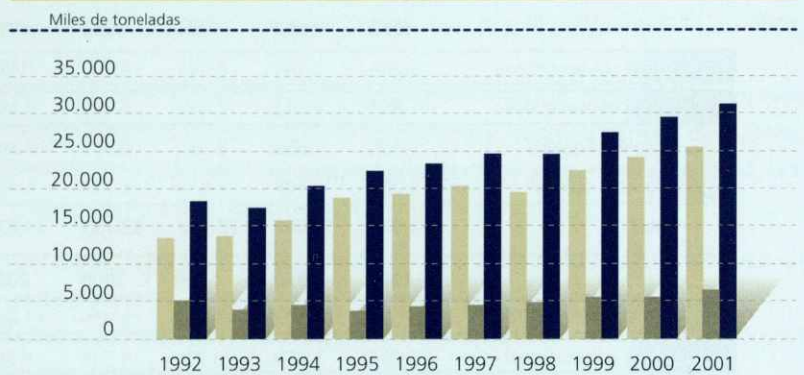


Análisis por tipo de navegación

En relación con tipo de navegación, los porcentajes de tráfico del puerto de Barcelona siguen mostrando la clara vocación internacional de las mercancías que se transportan a través del puerto (80%), a pesar de que el tráfico de cabotaje, con relación al total de las mercancías, ha mostrado un incremento de un 1,04% respecto al año 2000, con un crecimiento muy importante del 22,90% de las mercancías desembarcadas.

El tráfico de cabotaje ha representado un total de 6.180.441 toneladas, con un aumento de 639.706 toneladas respecto al año 2000.

Evolución del tráfico de mercancías por tipos de navegación 1992-2001



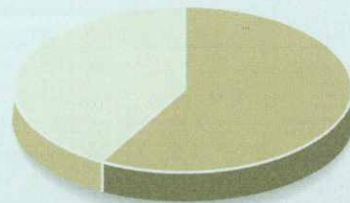
	1992	1993	1994	1995	1996
Exterior	13.329	13.871	15.925	18.912	19.297
Cabotaje	5.008	3.810	4.464	3.820	4.274
Total	18.338	17.682	20.390	22.732	23.571

	1997	1998	1999	2000	2001
Exterior	20.390	19.780	22.432	24.264	25.289
Cabotaje	4.497	4.945	5.445	5.541	6.180
Total	24.887	24.725	27.877	29.805	31.469

La carga general

La proporción de la carga general y el resto del tráfico se mantiene en los mismos niveles que el último año, con un 57,63% para la carga general y un 42,37% para el resto de mercancías.

Participación de la carga general en el tráfico total, 2001



58% Carga general

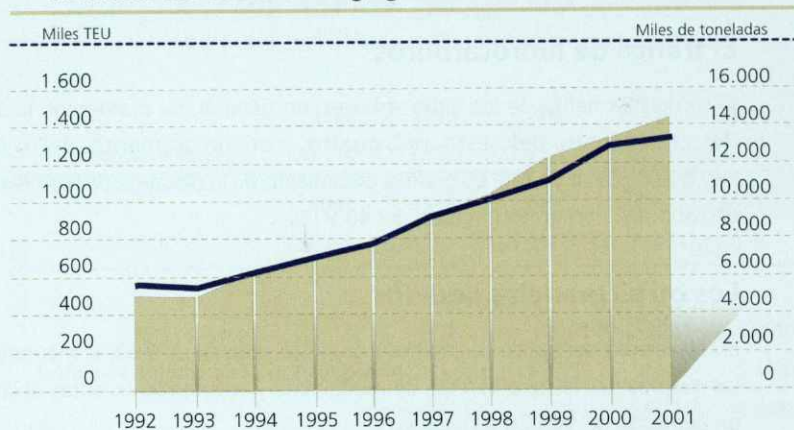
42% Resto del tráfico

La carga en contenedor

La diferencia entre el crecimiento absoluto del número de contenedores y de la mercancía contenerizada se debe, básicamente, a las políticas restrictivas en materia de contenedores vacíos.

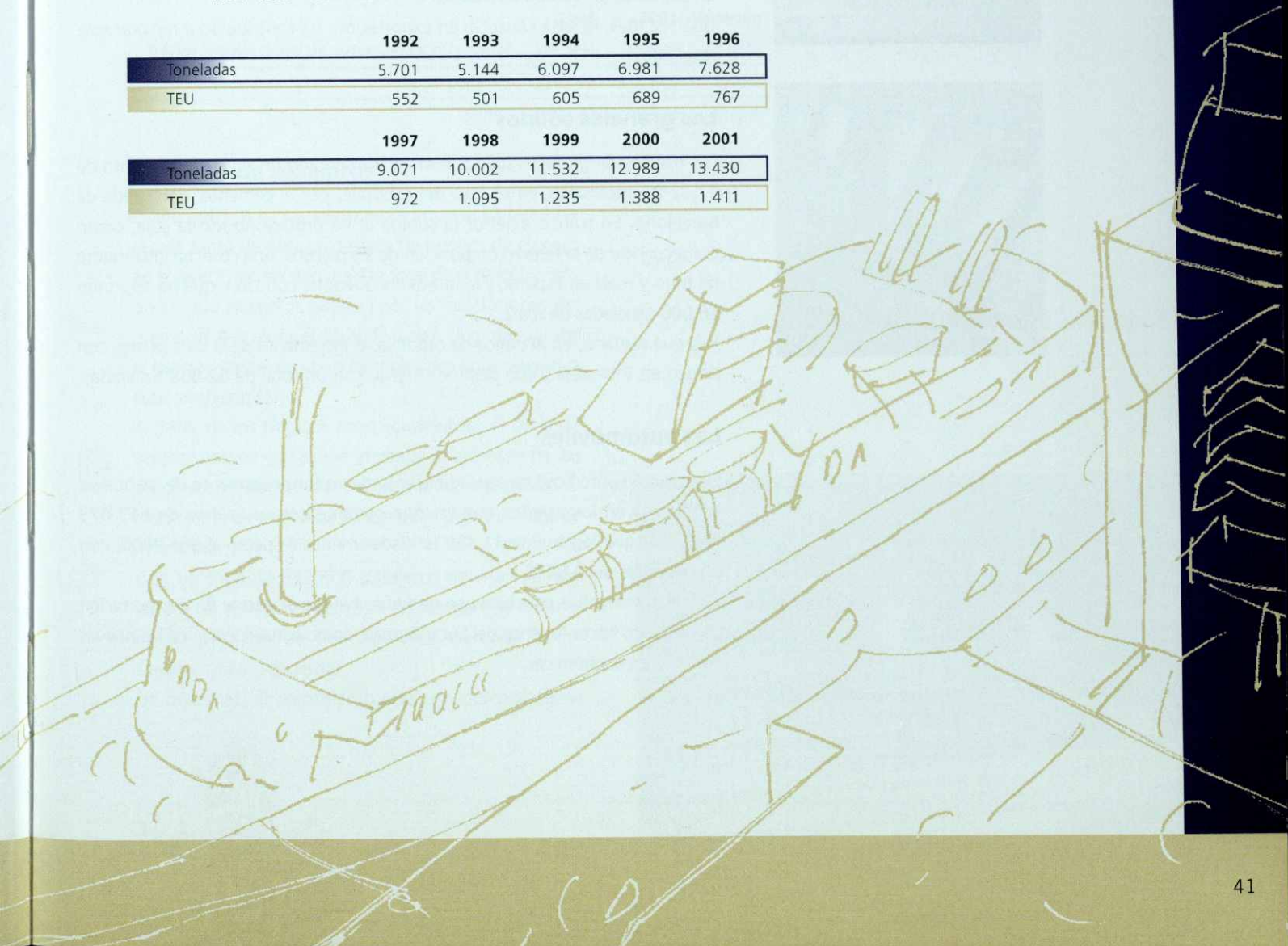
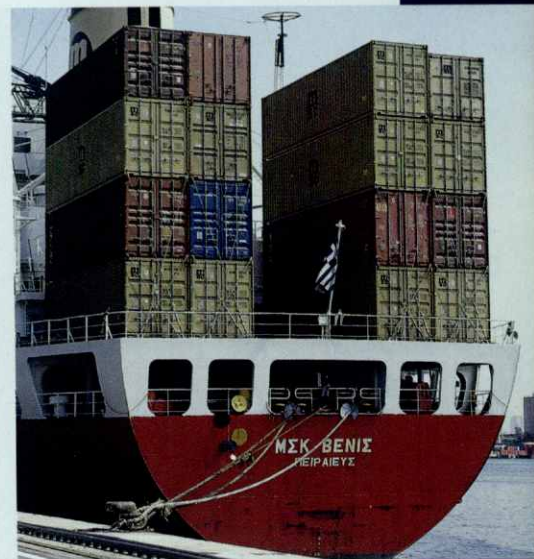
Es interesante constatar el equilibrio absoluto entre el tonelaje de importación y de exportación, con 5.817.896 toneladas en exportación y 5.523.127 toneladas en importación.

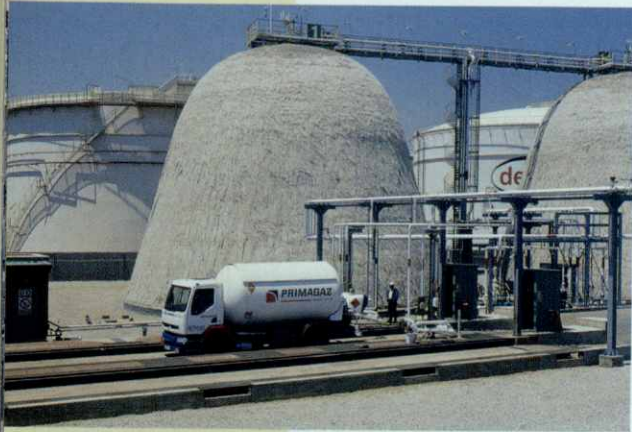
Evolución del tráfico de carga general contenerizada, 1992-2001



	1992	1993	1994	1995	1996
Toneladas	5.701	5.144	6.097	6.981	7.628
TEU	552	501	605	689	767

	1997	1998	1999	2000	2001
Toneladas	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430
TEU	972	1.095	1.235	1.388	1.411





La carga general convencional

En cuanto a la carga general convencional, este año los datos han sido positivos, con una progresión del 2,39% 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 a los tipos de operación de la navegación de cabotaje, las entradas han aumentado un 9,98% y las salidas un 6,27%.

En cuanto al tráfico exterior, hay un descenso del 5,27% en las entradas y un incremento del 4,62% en las salidas.

El tráfico de hidrocarburos

El comportamiento de los hidrocarburos, en general, ha mantenido la tónica del crecimiento del resto del puerto, con un aumento del 6,04%. Hay que destacar en este epígrafe el crecimiento de la descarga de hidrocarburos de cabotaje, con un incremento del 40,97%.

Los otros graneles líquidos

El crecimiento del tráfico de líquidos a granel se sitúa en un 6,62%, manteniendo los mismos niveles que el resto de mercancías y aportando en cifras absolutas un aumento de 90.020 toneladas.

Una vez más, la sosa cáustica, en exportación, ha contribuido a mejorar este resultado.

Los graneles sólidos

Los tráficos de graneles sólidos han experimentado un fuerte incremento de 17,32%, impulsado, en el caso del cabotaje, por el cemento, con salida de Barcelona. En tráfico exterior la subida la ha protagonizado la soja, como consecuencia de la nueva composición de los piensos, una cosecha insuficiente de trigo y maíz en España, y la nueva línea regular con Lión, que ha aportado 28.000 toneladas de maíz.

Hay que destacar, en el tráfico de cabotaje, el incremento de la sal a granel, con origen en Torreveja y con destino Huelva, con un total de 52.568 toneladas.

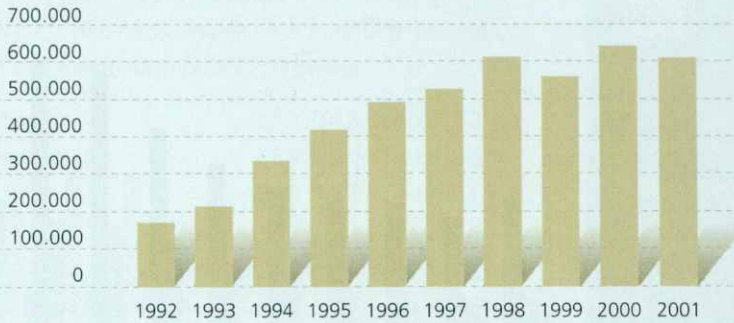
Los automóviles

El sector del automóvil ha acusado la entrada en funcionamiento de las nuevas terminales en los puertos con los que compete con un tráfico de 613.073 unidades, que representa 31.180 unidades menos respecto al año 2000, con un descenso del 4,84%.

Otro factor negativo para este tipo de tráfico ha sido el recorte de la exportación de vehículos hacia América del Sur y Turquía, como consecuencia de las nuevas dificultades económicas.

Evolución del tráfico de automóviles, 1992-2001

Número de vehículos



	1992	1993	1994	1995	1996
Tráfico de automóviles	170.610	219.552	339.052	420.120	491.303
	1997	1998	1999	2000	2001
	533.402	622.162	564.806	644.253	613.073

	2000	2001	Variación
Tráfico de automóviles por navegación Cabotaje	121.537	114.702	-5,62%
Internacional	522.716	498.371	-4,66%

	2000	2001	Variación
Tráfico internacional de automóviles Importación	155.954	131.275	-15,82%
Exportación	326.090	318.576	-2,30%
Tránsito	40.672	48.520	19,29%

El tráfico de pasajeros

El año 2001 se ha caracterizado porque se ha batido el récord tanto de pasajeros como de buques de crucero en el puerto en un solo día. Un total de 9 barcos y más de 15.000 pasajeros pasaron por las instalaciones del puerto de Barcelona el día 9 de mayo. Una prueba que el Puerto y todos los agentes implicados en la operativa superaron con éxito.

A pesar de los trágicos acontecimientos del once de septiembre, en que se vio afectada la industria de los cruceros, el Puerto de Barcelona ha registrado el crecimiento de tráfico de pasajeros ya previsto antes de esta fecha.

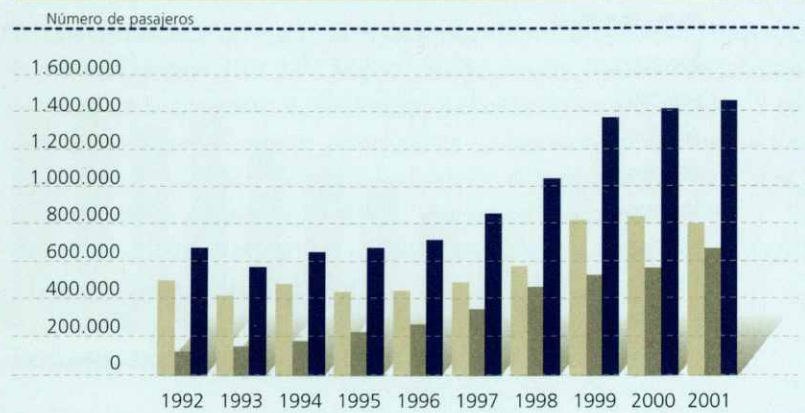
Con un total de 652.800 pasajeros de crucero, que supone un incremento del 13,15%, Barcelona se reafirma en su posición de líder de este mercado en el Mediterráneo Occidental.

Un año más, el crecimiento más espectacular se ha





Evolución del tráfico de pasajeros, 1992-2001

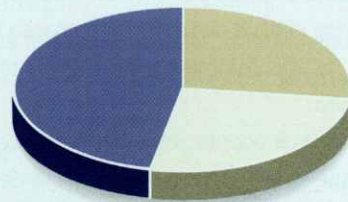


	1992	1993	1994	1995	1996
Pasajeros cabotaje	556.197	425.025	490.843	448.170	453.126
Pasajeros crucero turístico	132.807	152.082	174.008	233.389	277.324
Total	689.004	577.107	664.851	681.559	730.450

	1997	1998	1999	2000	2001
Pasajeros cabotaje	509.944	588.946	836.656	847.973	790.260
Pasajeros crucero turístico	358.990	476.476	541.596	576.648	652.800
Total	868.934	1.065.422	1.378.252	1.424.621	1.443.060

producido en las operativas de embarque y desembarque que han incrementado en un 17,57% con una cifra de 342.633 pasajeros que inician o acaban su crucero en nuestra ciudad. Este hecho consolida el Puerto de Barcelona como puerto base de las navieras de pasaje más importantes, con una proporción de más del 55% de las operaciones en *turnaround*, frente a los 310.167 pasajeros

Distribución del tráfico de pasajeros en cruceros, 2001



47% Tránsito
27% Embarque
26% Desembarque

que bajan para hacer una excursión y vuelven a embarcar al cabo de pocas horas.

En total, han sido 547 los buques de crucero que en el año 2001 han hecho escala en el puerto de Barcelona, con la siguiente distribución del pasaje:

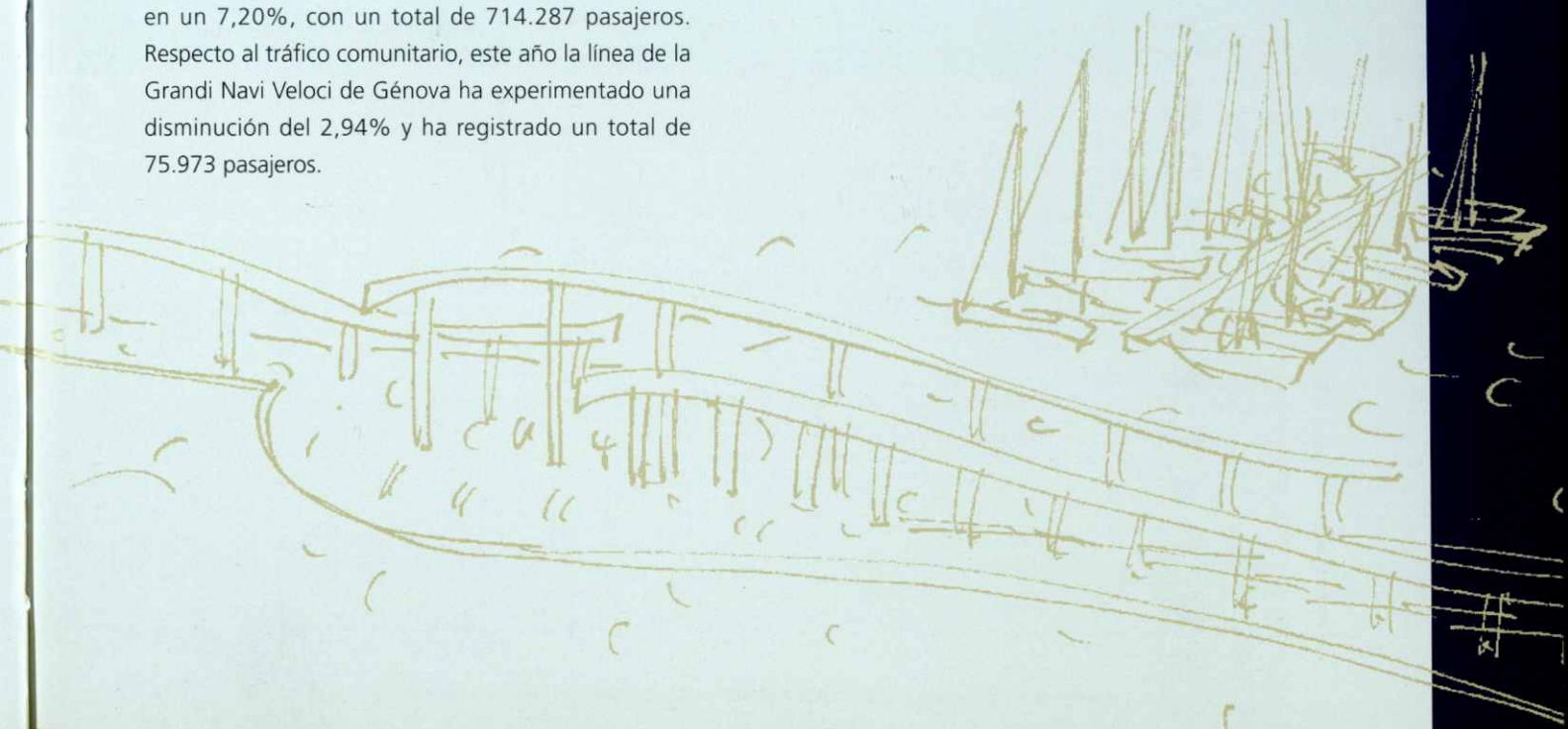
Embarque	173.042	(+18,23 %)
Desembarque	169.591	(+16,93 %)
Tránsito	310.167	(+8,63 %)

El aspecto más importante y más valorado por los armadores es la seguridad del pasaje; faceta en la que el Puerto de Barcelona, junto con las fuerzas regionales y nacionales, está incidiendo, sobre todo después de los atentados del once de setiembre.

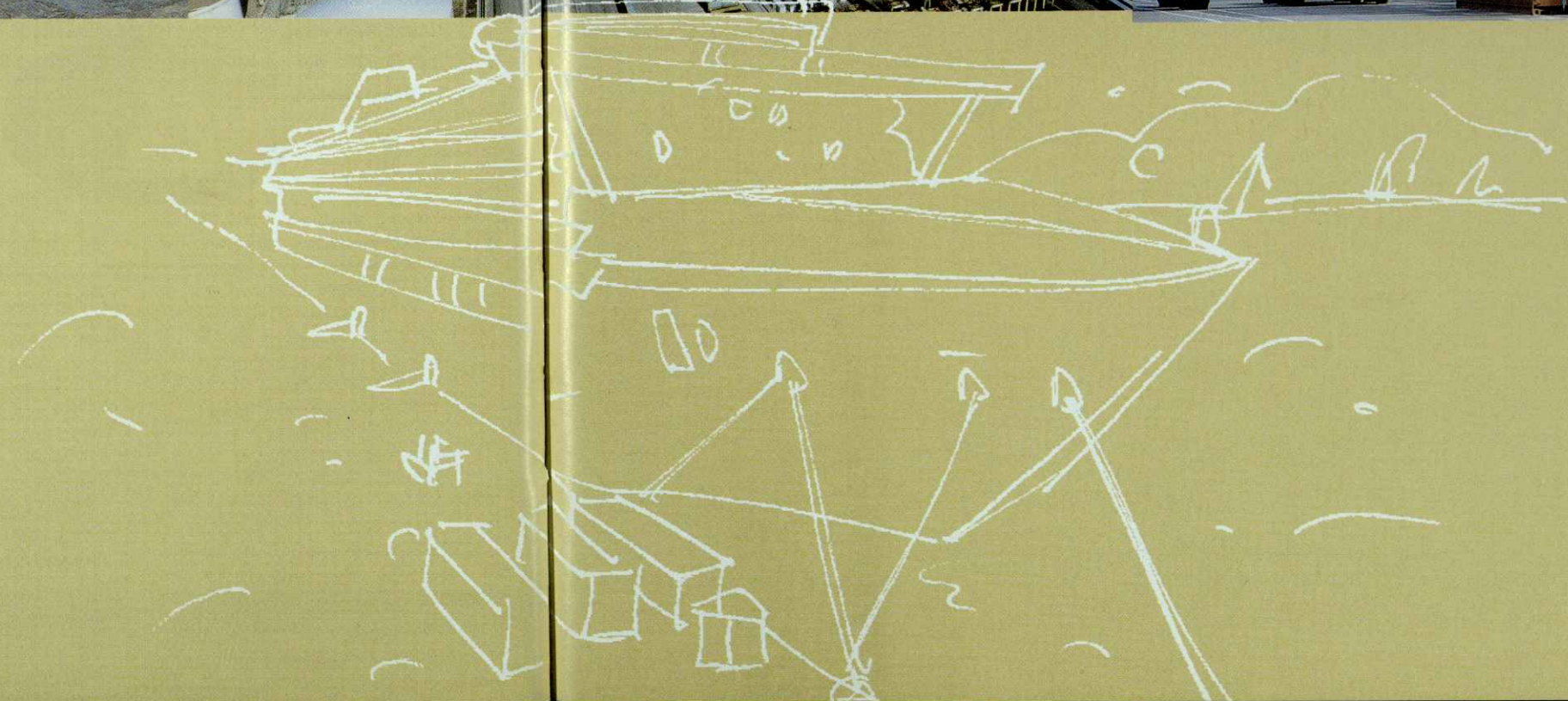
Por otra parte, se han instalado dos *gangway* (pasarelas de embarque), que darán acceso directo desde el segundo piso de las terminales del World Trade Center al barco, así como las tiendas en ambas terminales. En cuanto a la participación del Puerto en el ámbito internacional, se ha asistido a las asambleas generales de Medcruise, asociación de puertos del Mediterráneo de la que el Puerto ostenta la vicepresidencia, en Túnez y en Dubrovnik.

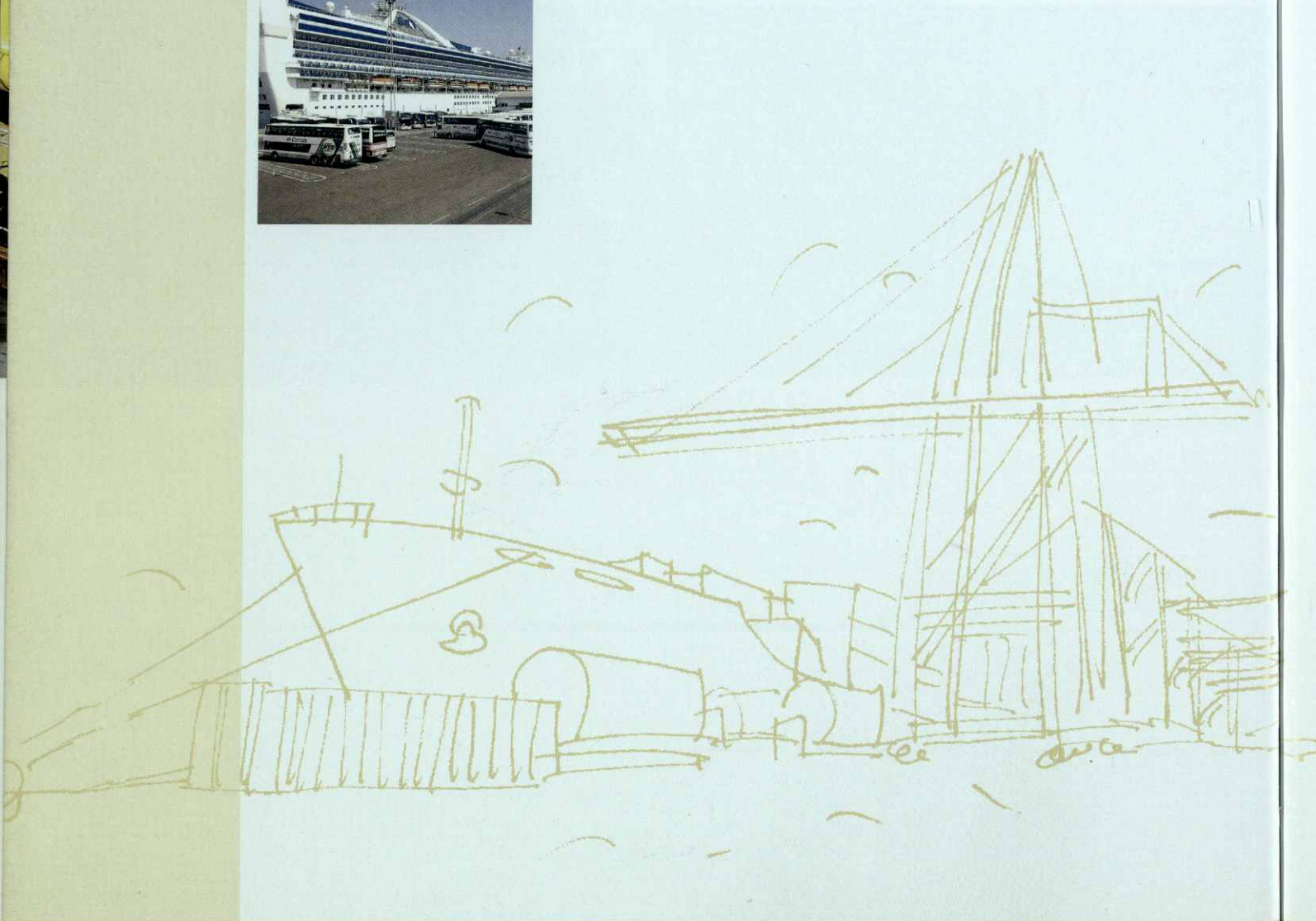
La navegación de cabotaje se ha caracterizado este año por la entrada en funcionamiento de un nuevo servicio entre Barcelona y la isla de Menorca, con casi 5.000 pasajeros.

De todos modos, el resultado del tráfico con las Baleares (Trasmediterranea, Umafisa y Turbocat) ha disminuido en un 7,20%, con un total de 714.287 pasajeros. Respecto al tráfico comunitario, este año la línea de la Grandi Navi Veloci de Génova ha experimentado una disminución del 2,94% y ha registrado un total de 75.973 pasajeros.



Ejercicio económico y financiero





Ejercicio económico y financiero del 2001

Durante el ejercicio económico del 2001, la actividad comercial del Puerto ha seguido dibujando una línea ascendente, en un contexto de estancamiento económico en el ámbito europeo. Esta actividad comercial ha hecho crecer la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria un 6%, cuyo efecto, combinado con una reducción del 1% de los gastos de explotación, ha mejorado el beneficio de explotación un 21% respecto al año anterior, y ha totalizado 30.621 miles de euros.

Como era previsible, la financiación de las inversiones ha hecho aumentar considerablemente el nivel de endeudamiento a largo plazo, con el cual el resultado financiero del 2001 ha tenido un saldo negativo de 2.295 miles de euros. Mientras que los gastos financieros casi han duplicado los del año anterior, el escaso volumen de ingresos financieros se ha reducido un 15%. Así, el resultado de las actividades ordinarias ha sido de 28.326 miles de euros, que suponen un incremento del 16% respecto al año 2000.

Por otra parte, el resultado extraordinario también se ha cerrado con un saldo negativo de 2.811 miles de euros, debido básicamente al aumento de los gastos extraordinarios junto a la disminución de los ingresos extraordinarios, por no registrarse ninguno significativo durante el 2001, con relación a la venta, realizada en el año 2000, de las participaciones accionariales que la Autoridad Portuaria tenía de las empresas Mundo Submarino SA y Odisea 2000 SL.

Si se tiene en cuenta que en el año anterior se obtuvo un beneficio extraordinario de 1.290 miles de euros, este resultado extraordinario negativo ha supuesto una disminución neta de 4.101 miles de euros.

De este modo, el resultado de las operaciones se ha situado prácticamente en el mismo nivel del año anterior (-1%), con un total de 25.515 miles de euros. Tras la aportación neta al Fondo de Contribución Interportuario de 3.756 miles de euros (+10%), el resultado del ejercicio se ha saldado con un beneficio de 21.759 miles de euros, que representan una ligera disminución del 2% respecto al año 2000.

El hecho más significativo del ejercicio ha sido el inicio de la ejecución de las obras más importantes del Plan Director, que tienen que hacer posible la gran ampliación del puerto. Así, durante el 2001 se han realizado una

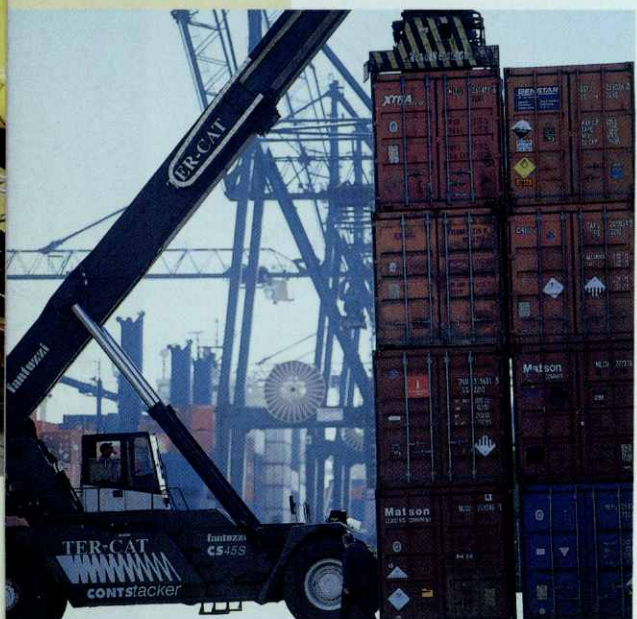
serie de actuaciones, sin precedentes, encaminadas a la obtención de fondos para financiar este volumen de inversión:

- El Banco Europeo de Inversiones ha autorizado una financiación global por un importe de 250.000 miles de euros, del que ya se ha instrumentado un primer préstamo de 24.000 miles de euros.
- Se ha firmado la decisión de la Comisión Europea por la que se ha concedido una subvención de capital de 202.000 miles de euros, con cargo al Fondo de Cohesión Europeo, para la financiación de los diques de abrigo y las medidas correctoras del proyecto de ampliación del puerto.
- Se ha formalizado una póliza de crédito con el Centro Intermodal de Logística SA (CILSA) de 18.030 miles de euros para la adquisición de los terrenos donde se ubicará la segunda fase de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL).

Finalmente hay que considerar como un hecho muy significativo la conclusión de las discrepancias entre las autoridades portuarias y el Ministerio de Hacienda con relación a la sujeción y no exención de éstas al Impuesto sobre Sociedades. Así, la Ley 24/2001, del 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, considera a las autoridades portuarias como entidades parcialmente exentas del Impuesto sobre Sociedades.



El resultado de explotación



Resultado de explotación

(miles de euros)	2001	2000	Variación	Variación %
Ingresos de explotación	89.855	85.002	4.853	6%
Gastos de explotación	59.234	59.665	-431	-1%
	30.621	25.337	5.284	21%

Ingresos de explotación

(miles de euros)	2001	2000	Variación	Variación %
Ingresos por prestación de servicios y concesiones	88.386	83.331	5.055	6%
Otros ingresos de explotación	1.469	1.671	-202	-12%
	89.855	85.002	4.853	6%

El volumen de negocio del ejercicio del 2001 ha totalizado 88.386 miles de euros y ha aumentado un 6% respecto al año anterior.

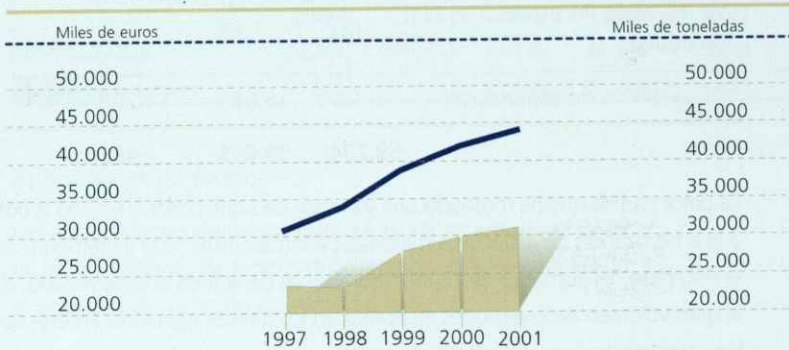
Ingresos por prestación de servicios y concesiones

(miles de euros)	2001	2000	Variación	Variación %
TO - T1 Servicios a buques	16.213	15.199	1.014	7%
TO Señales marítimas	281	265	16	6%
T1 Buques	15.932	14.934	998	7%
T2 Pasajeros	1.077	1.294	-217	-17%
T3 Servicios a mercancías	44.158	42.396	1.762	4%
Otros servicios	3.024	3.090	-66	-2%
T4 Pesca	195	180	14	8%
T5 Embarcaciones deportivas	214	153	61	40%
T6 Grúas	335	210	125	60%
T7 Superficies	111	150	-39	-26%
T8 Suministros	440	535	-95	-18%
T9 Servicios varios	1.497	1.832	-335	-18%
S1 Canon por servicios portuarios	233	30	203	
Cánones por concesiones	23.914	21.352	2.562	12%
	88.386	83.331	5.055	6%

Un año más, los ingresos obtenidos del tráfico de mercancías (tarifa T3) han supuesto el 50% de la cifra de negocio y se han incrementado un 4% respecto al 2000, dos puntos por debajo del aumento del 6% del volumen de tráfico. Esta variación inferior de los ingresos con relación al volumen de tráfico se ha producido como consecuencia de un crecimiento moderado del 3% de la carga general junto con una recuperación significativa del 10% de las mercancías a granel.



Evolución de los ingresos de T3 y del volumen de tráfico



	1997	1998	1999	2000	2001
Tráfico	24.887	24.725	27.877	29.805	31.470
Ingresos	31.751	34.632	39.223	42.396	44.158

Por otra parte, el número de contenedores se ha incrementado un 2% con un total de 1.411.054 TEU. Los ingresos de los servicios a buques (tarifas T0 y T1) han aumentado un 7% a pesar de la disminución del número total de escalas (-5%). Este hecho se ha producido gracias al incremento de los cruceros turísticos que han utilizado Barcelona como puerto base, junto con la recuperación de los tráficos de graneles sólidos. En términos de T0 y T1, este tipo de buques son los que aportan más valor añadido por escala.

Por segundo año consecutivo, los ingresos obtenidos de los cánones de las concesiones y las autorizaciones de ocupación de los espacios portuarios han registrado un crecimiento del 12% respecto al año anterior. Hay que considerar este dato especialmente significativo si se tiene en cuenta que prácticamente la totalidad de la superficie portuaria está cedida en régimen de concesión. En cuanto a los motivos principales de este aumento de los ingresos, destacan la cesión de nuevos terrenos ganados al mar y también como resultado del Plan de Reordenación de los Espacios Portuarios, así como la actividad empresarial de CILSA.





Gastos de explotación

El ejercicio del 2001 también se ha caracterizado por una política de contención de gastos, que ha permitido registrar una disminución de un punto respecto al ejercicio precedente.

Gastos de explotación				
(miles de euros)	2001	2000	Variación	Variación %
Gastos de personal	22.837	23.414	-577	-2%
Dotación a la amortización	18.809	17.316	1.493	9%
Variación de las provisiones de tráfico	-191	-50	-141	
Otros gastos de explotación	17.779	18.985	-1.206	-6%
	59.234	59.665	-431	-1%

La única partida que ha mostrado una variación de signo positivo ha sido la dotación a la amortización de los activos materiales e inmateriales. Este incremento ha sido el resultado del aumento de las incorporaciones de activos al inmovilizado, debido al gran volumen de inversiones realizadas en los últimos ejercicios. En este sentido, hay que remarcar que el ritmo de inversiones derivado de la ejecución del Plan Director hará crecer esta partida de gastos de cara a los próximos ejercicios.

Estado de origen y aplicación de fondos

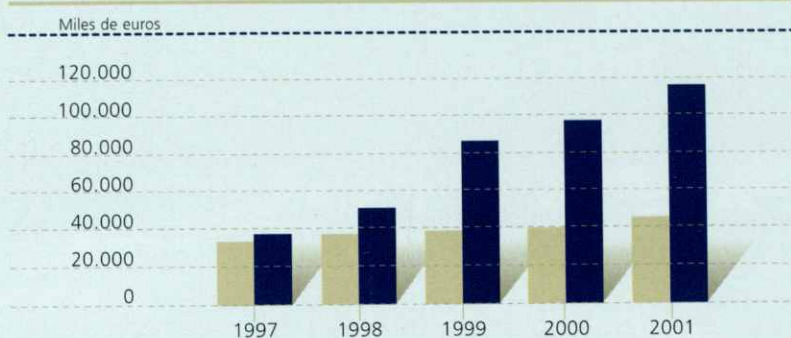
Orígenes de fondos

Los recursos generados por las operaciones (cash flow) del ejercicio del 2001 han totalizado la cifra de 45.240 miles de euros, que supone un incremento del 10% respecto al año anterior. Este incremento es especialmente relevante por el hecho de mostrar la capacidad de generación de recursos que tiene la Autoridad Portuaria y aumentar las posibilidades de autofinanciación. En este sentido, los recursos de las operaciones han representado el 38% sobre el total de orígenes. La financiación externa ha aportado un total de 44.410 miles de euros como orígenes de fondos del ejercicio, con una cuota de participación sobre el total del 37%. Este endeudamiento a largo plazo ha englobado una disposición de capital del crédito sindicado, la obtención del préstamo del Banco Europeo de Inversiones y la deuda contraída con el Ayuntamiento del Prat por la adquisición de los terrenos donde se ubicará la segunda fase de la ZAL.

Los ingresos a distribuir meritorios durante el 2001 han totalizado 19.239 miles de euros, y han venido de las subvenciones de capital del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), de la ayuda del Fondo de cohesión concedida por la Comisión Europea, del valor venal de los bienes procedentes de las concesiones revertidas, así como del valor de los activos recibidos en concepto de canon anticipado por los derechos concesionales.

Por lo que se refiere a los créditos financieros que serán exigibles durante el ejercicio del 2002, se ha traspasado a corto plazo un importe de 6.085 miles de euros procedentes, básicamente, de las deudas derivadas de las subvenciones de capital del FEDER.

Cash flow - Orígenes de fondos

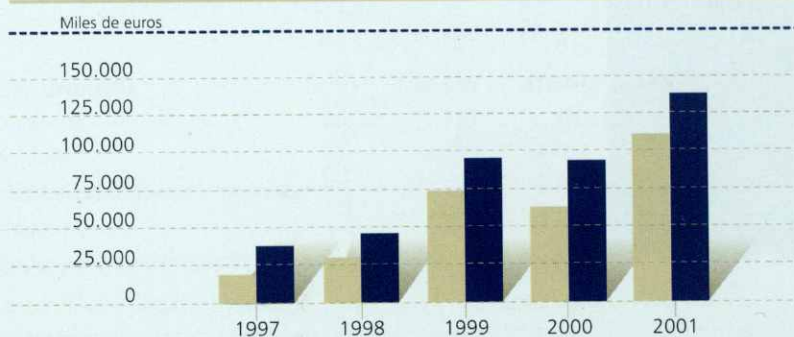


	1997	1998	1999	2000	2001
Cash flow	31.481	37.687	38.658	40.996	45.240
Total orígenes	37.611	51.470	87.455	97.729	118.503

Aplicaciones de fondos

Las adquisiciones de inmovilizado han representado el 84% de las aplicaciones de fondos del ejercicio y casi han duplicado el volumen de inversión del ejercicio anterior.

Inversiones en inmovilizado material e inmaterial



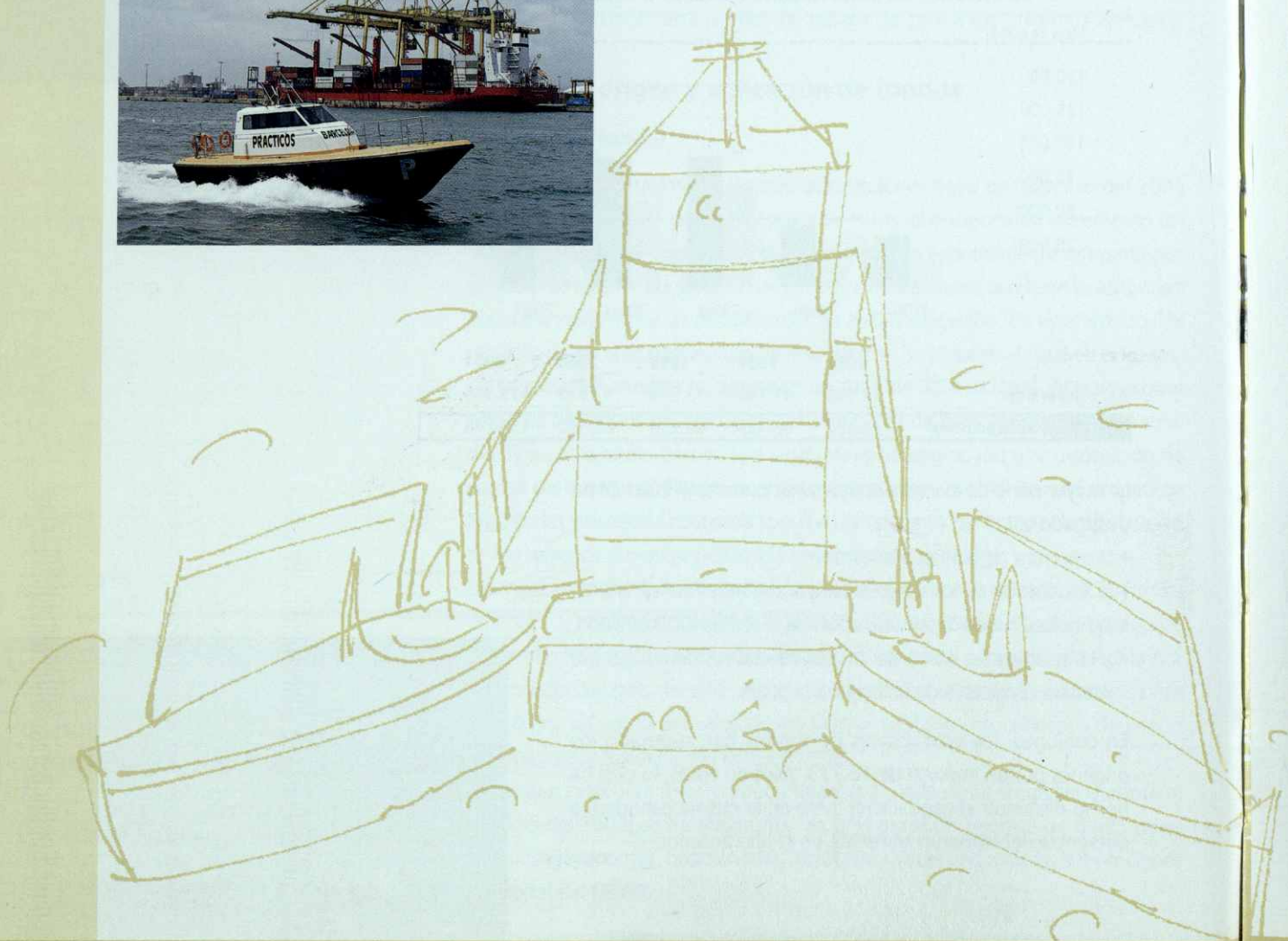
	1997	1998	1999	2000	2001
Inversión	16.738	31.794	73.358	57.922	113.335
Total aplicaciones	36.487	46.426	94.269	83.582	135.276

La mayor parte de la inversión realizada durante el 2001 se ha destinado a:

- la apertura de la nueva bocana;
- la adquisición de los terrenos para la segunda fase de la ZAL;
- la finalización de la remodelación de la red de alcantarillado,
- y el inicio de las obras de los nuevos diques de abrigo y la medida correctora de la línea de la playa.

En conjunto, las aplicaciones de fondos han superado los orígenes por un importe de 16.773 miles de euros, lo cual ha hecho disminuir el capital circulante en la misma cantidad, a diferencia del aumento obtenido en el año anterior.





Balances de situación al 31 de diciembre de 2001 y 2000

Activo	Miles de euros		Pasivo	Miles de euros	
	2001	2000		2001	2000
Activo fijo	755.257	661.021	Fondos propios	596.317	574.631
Inmovilizaciones inmateriales	4.577	2.245	Patrimonio	512.743	512.743
Inmovilizaciones materiales	700.763	609.851	Inmovilizado liberado al uso general	-26.801	-26.728
Inmovilizaciones financieras	38.125	40.531	Reservas	88.616	66.319
Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo	11.792	8.394	Pérdidas y ganancias: beneficios	21.759	22.297
Gstos a distribuir en varios ejercicios	12.331	11.682	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	70.156	53.266
			Provisiones para riesgos y gastos	13.347	13.614
			Acreedores a largo plazo	85.006	45.203
			Deudas con entidades de crédito	70.222	39.626
			Deudas con empresas del grupo	4.808	4.808
			Otros acreedores	8.925	0
			Acreedores por operaciones de tráfico a largo plazo	1.051	769
Activo circulante	54.616	41.514	Acreedores a corto plazo	57.378	27.503
Existencias	329	320	Deudas con entidades de crédito	2.609	2.602
Deudores	34.628	34.454	Deudas con empresas del grupo y asociadas	2.823	2.502
Inversiones financieras temporales	17.765	5.798	Acreedores comerciales	5.571	4.564
Tesorería	1.698	786	Otras deudas no comerciales	46.375	17.833
Ajustes por periodificaciones	196	156	Ajustes por periodificaciones	0	2
Total activo	822.204	714.217	Total pasivo	822.204	714.217

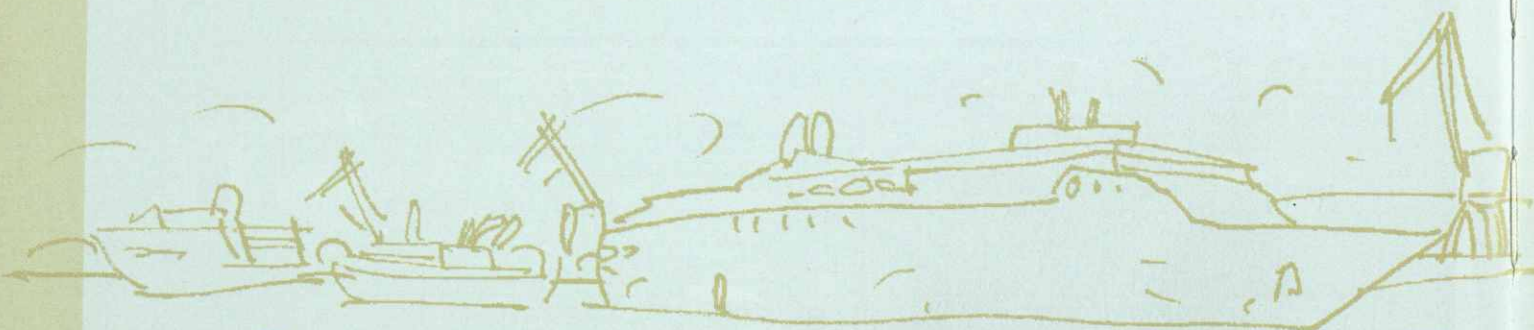
Pendiente del informe de auditoría



Cuentas de pérdidas y ganancias al 31 de diciembre de 2001 y 2000

Debe	Miles de euros		Haber	Milers d'euros	
	2001	2000		2001	2000
Gastos:			Ingresos:		
Gastos de personal	22.837	23.414	Por prestación de servicios portuarios	64.472	61.979
Dotaciones para amortizaciones del inmovilizado	18.809	17.316	Por concesiones y autorizaciones	23.914	21.352
Variación de las provisiones de tráfico	-191	-50	Otros ingresos de explotación	1.469	1.671
Otros gastos de explotación:					
Servicios exteriores	16.325	17.440			
Tributos	606	581			
Otros	848	964			
Total gastos de explotación	59.234	59.665	Total ingresos de explotación	89.855	85.002
Beneficios de explotación	30.621	25.337			
Gastos financieros y asimilados	2.700	1.407	Ingresos de participaciones en capital	0	96
			Ingresos de otros valores negociables y de créditos de activo inmovilizado	251	217
			Otros intereses e ingresos asimilados	154	166
Total gastos financieros	2.700	1.407	Total ingresos financieros	405	479
Resultados financieros positivos	0	0	Resultados financieros negativos	2.295	928
Beneficios de las actividades ordinarias	28.326	24.409			
Variación de las provisiones de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	1.384	1.227	Beneficios por enajenación de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	111	4.250
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.305	1.593	Subvenciones de capital transferidas al resultado	895	422
Gastos extraordinarios	1.322	637	Ingresos extraordinarios	665	408
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	1.111	471	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	640	138
Total de gastos extraordinarios	5.122	3.928	Total ingresos extraordinarios	2.311	5.218
Resultados extraordinarios positivos	0	1.290	Resultados extraordinarios negativos	2.811	0
Beneficios de las operaciones	25.515	25.699			
Fondo de Contribución aportado	6.971	6.984	Fondo de Contribución recibo	3.215	3.582
Resultado después del Fondo de Contribución	21.759	22.297			

Pendiente del informe de auditoría



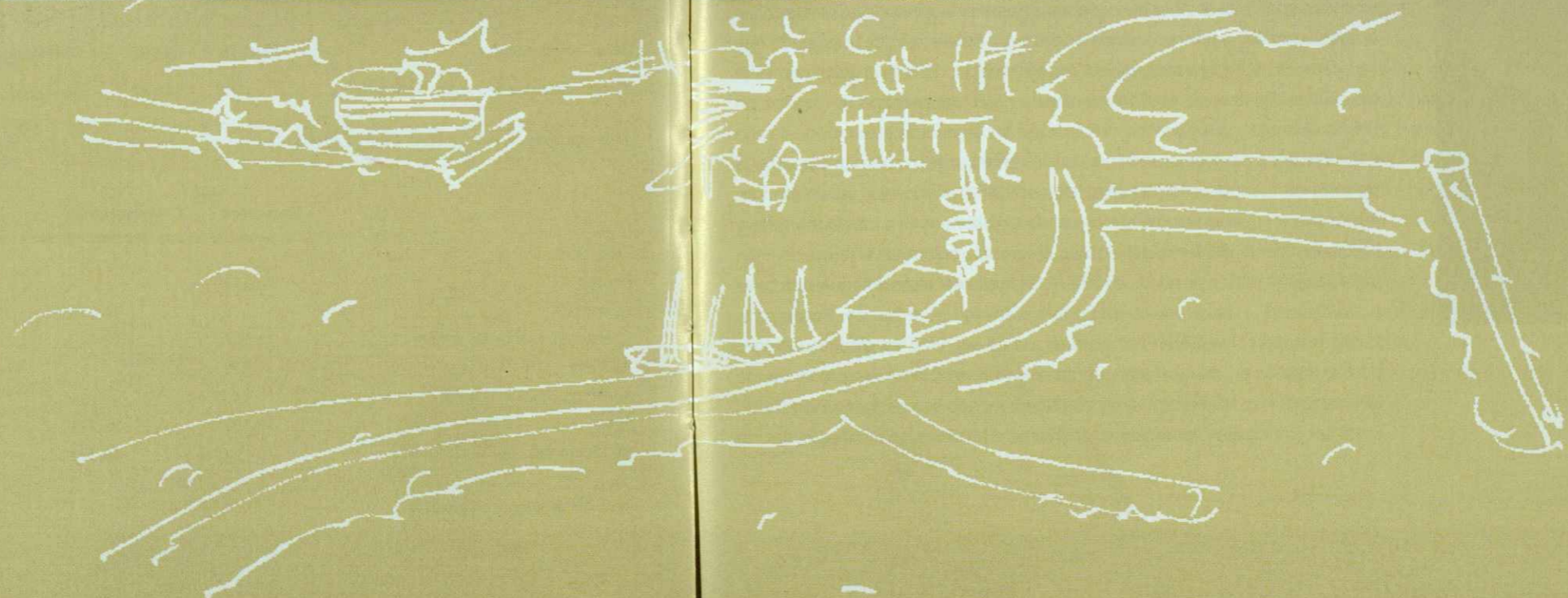
Cuadro de financiación

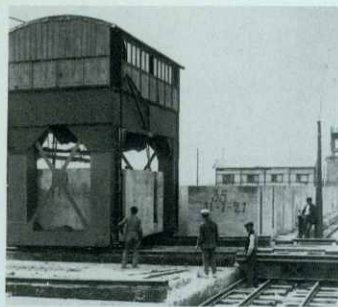
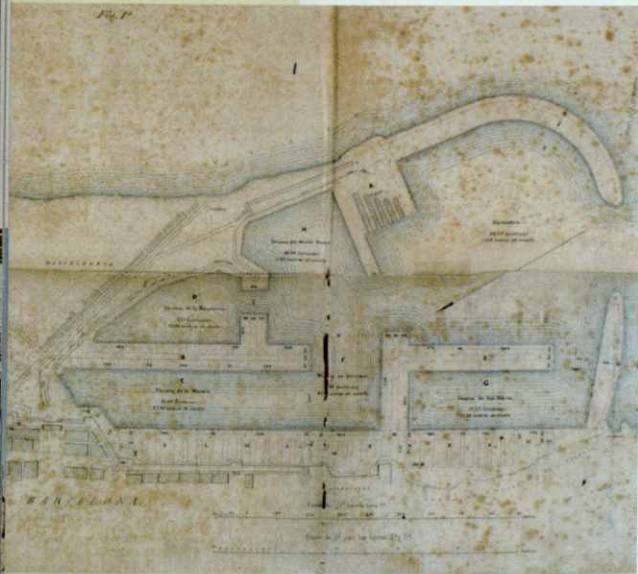
Aplicaciones de fondos	Miles de euros		Orígenes de fondos	Miles de euros	
	2001	2000		2001	2000
Adquisiciones de inmovilizado	118.570	65.727	Recursos procedentes de las operaciones	45.240	40.996
Inmovilizaciones inmateriales	2.701	1.356	Resultado del periodo	25.515	25.699
Inmovilizaciones materiales	110.634	56.566	Dotación a la amortización del inmovilizado	18.809	17.316
Inmovilizaciones financieras	5.235	7.805	Dotación a la provisión del inmovilizado	1.556	1.335
Fondo de Contribución aportado	6.971	6.984	Amortización de gastos a distribuir	427	225
Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/p	4.607	3.093	Dotación a la provisión para riesgos y gastos	917	1.305
Deudas con entidades de crédito	2.404	2.404	Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.305	1.593
Otros	2.203	689	Disminuciones de provisiones de inmovilizado	-172	-108
Provisiones para riesgos y gastos	527	4.832	Exceso de provisiones para riesgos y gastos	-657	-827
Créditos comerciales a largo plazo	3.525	2.946	Beneficios procedentes del inmovilizado	-111	-4.250
Otras aplicaciones	1.076	0	Subvenciones de capital traspasadas a resultados	-895	-422
			Ingresos trasp. a rtados por concesiones revertidas	-592	-344
			Otros ingresos a distribuir	-862	-526
			Ingresos a distribuir meritados	19.239	14.812
			Subvenciones de capital	11.068	8.097
			Otros ingresos a distribuir	8.171	6.715
			Fondo de Contribución recibido	3.215	3.582
			Deudas a largo plazo	44.410	17.990
			Con entidades de crédito	33.000	17.990
			De empresas del grupo	0	0
			Otras	11.410	0
			Enajenación de inmovilizado	187	7.473
			Material	187	1.402
			Financiero	0	6.071
			Otros orígenes	6.212	12.876
			Traspaso de créditos financieros a c/p	6.085	12.876
			Otros	127	0
Total aplicaciones	135.279	83.582	Total orígenes	118.503	97.729
Exceso de orígenes sobre aplicaciones		14.147	Exceso de aplicaciones sobre orígenes	16.773	

Variación del capital circulante

	2001		2000	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	9	-	-	75
Deudores	174	-	9.136	-
Acreedores	-	29.875	10.876	-
Inversiones financieras temporales	11.967	-	-	1.925
Tesorería	912	-	-	3.849
Ajustes por periodificación	40	-	-	16
Total	13.102	29.875	20.012	5.865
Variación del capital circulante	-	16.773	14.147	-

La ampliación del Puerto de Barcelona





Los antecedentes

El 5 de septiembre del 2001, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) adjudicó la construcción de los diques de abrigo que delimitarán el futuro puerto de Barcelona. Y tres meses más tarde, el día 12 de diciembre, el acto inaugural de la colocación de la primera piedra en el extremo de uno de estos diques, concretamente del dique del Est, daba el inicio a la ampliación del puerto de Barcelona que en el 2011 verá doblado el espacio portuario actual.

El camino no ha sido fácil. El Plan Director que se aprobó en 1989 representó el primer documento en que se plasmó la propuesta de la que será la cuarta gran ampliación del puerto con el horizonte del 2011. El informe del Plan Director del Puerto de Barcelona de 1989, ante el peligro que suponía una posible saturación de los tráficos por falta de superficie, definía una estrategia de desarrollo del puerto, a medio y largo plazo, que permitiera la expansión del espacio portuario mediante un nuevo salto fractal, es decir, por medio de un cambio de escala. Posteriormente, los análisis y estudios realizados sobre el mismo Plan Director de 1989 y la dinámica creciente de algunos tráficos, fundamentalmente el de contenedores, que superaron las previsiones más elevadas, condujeron a la necesidad de revisarlo y actualizarlo. La actualización del Plan Director reflejada en el documento "Actualización del Plan Director: Determinación de las necesidades de Financiación 1997-2011" mantiene los grandes objetivos y la propuesta general de ampliación de 1989 y diseña concretamente las principales obras, sus etapas y su financiación ajustándolos a una nueva situación. Esta nueva situación no sólo iba marcada porque, en algunos casos, los incrementos de tráfico estaban por encima de las previsiones más optimistas, lo cual hacía más latente la necesidad del espacio portuario, sino también por dos hechos que limitaban y podían comprometer el futuro desarrollo del Puerto de Barcelona y que actualmente se puede decir con orgullo que se han superado.

La primera limitación hacía referencia al retraso con que se estaban ejecutando los proyectos englobados en el Plan Delta que no seguían las previsiones iniciales, y concretamente el desvío del río Llobregat, que es la pieza clave que posibilita la ampliación del recinto portuario hacia el sur y el desarrollo de la segunda fase de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Finalmente, durante el primer trimestre del 2001 el Ministerio de Medio Ambiente ha adjudicado las obras de canalización del río Llobregat, que ya se han iniciado. Se ha llegado de este modo, al cabo de veinte años de debates, a la resolución de un proyecto que sin embargo la mayoría de fuerzas políticas centrales, autonómicas y locales, asumieron en 1994, año en que se firmó el Convenio de Colaboración en Infraestructuras y Medio Ambiente del Delta del Llobregat, como la columna vertebral del Plan Delta, en la medida que condicionaba el desarrollo del resto de infraestructuras previstas en este Plan, y entre ellas la del Puerto de Barcelona. El objetivo del convenio era la colaboración de las distintas administraciones para la puesta en marcha y el seguimiento de los diferentes proyectos de infraestructura y medio ambiente englobados en lo que se llamó Plan Delta. Entre las principales actuaciones del Plan Delta destacan: el desvío del río

Llobregat, la ampliación del puerto y de la Zona de Actividades Logísticas, la ampliación del aeropuerto, las nuevas conexiones viarias y ferroviarias y las actuaciones medioambientales. Estos proyectos deben aprovechar la elevadas potencialidades que ofrece el territorio del Delta del Llobregat con vistas al desarrollo económico de Cataluña y España y transformarlo en una plataforma logística de primer nivel en el sur de Europa, sobre la base de actuar sobre dos infraestructuras básicas, el puerto y el aeropuerto, con el máximo respeto al equilibrio global del ecosistema deltaico, que ha estado sujeto a grandes presiones y transformaciones de todo tipo a lo largo de las últimas décadas.

Le segunda limitación tenía que ver con la disponibilidad de los recursos financieros que eran necesarios para llevar a cabo un proyecto de ampliación de tal envergadura, pues sólo con los recursos generados por la Autoridad Portuaria de Barcelona era totalmente imposible iniciar las inversiones previstas. Hacía falta buscar nuevas fórmulas de financiación que incluyeran a otros actores además de la Autoridad Portuaria de Barcelona y que finalmente se han encontrado.

La cuarta gran ampliación: el inicio de una nueva etapa

No es la primera vez que el Puerto de Barcelona se amplía. En sus cerca de 600 años de historia, y muy concretamente en el tiempo, en tres etapas, en 1860, 1900 y 1965, se realizaron importantes obras de ampliación en que la infraestructura (dársenas, muelles y superficies terrestres) se dobló y configuró el puerto que hoy conocemos. Partiendo del puerto inicial, que finalizaba en la actual Torre del Reloj, la primera ampliación, iniciada en 1860, superó la Barceloneta. La segunda, iniciada en 1900, alargó los muelles hasta delante de Montjuïc. La tercera y última hasta ahora, que empezó en 1965, dobló el puerto existente hasta entonces, haciendo llegar los muelles hasta el Llobregat. Y ahora se ha puesto en marcha una cuarta ampliación histórica, la mayor y más atrevida, tanto por el impacto que supone en la configuración infraestructural del puerto, que volverá a doblar la superficie portuaria actual y alcanzará las 1.265 hectáreas de superficie terrestre, como por el gran desembolso económico que supone. El inicio de la ampliación representa el comienzo de una nueva etapa para el Puerto de Barcelona. Las obras que

se han empezado constituirán la base física sobre la cual el puerto podrá crecer. Un crecimiento que, tanto cuantitativamente -en línea de atraque, superficie terrestre para la operativa en tierra, nuevos accesos-, como cualitativamente -en nuevas líneas marítimas, nuevos servicios a los clientes, nuevas conexiones terrestres con la Península y Europa-, debe consolidar al Puerto de Barcelona como núcleo de la principal plataforma logística euromediterránea y, junto con las actuaciones previstas en el Plan Delta, como uno de los centros de primer nivel en la red de comunicaciones europea.

La necesidad de la ampliación: unas previsiones de tráfico al alza

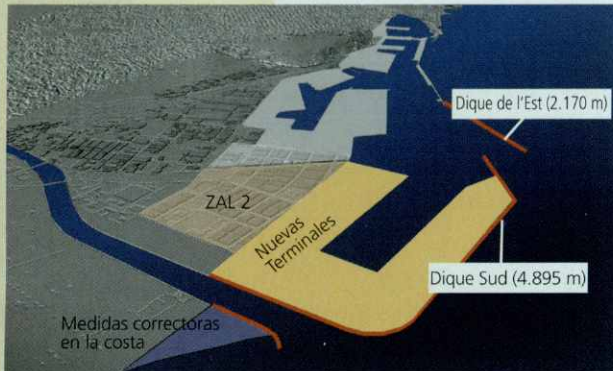
El escenario actual del puerto de Barcelona presenta un evidente déficit de espacio e infraestructuras. Esta situación no sólo hace inviable satisfacer las previsiones de tráfico a medio plazo, sino que imposibilita que se desarrollen los nuevos servicios intermodales y logísticos que los clientes exigen a los puertos.

En los últimos diez años la actividad comercial del Puerto de Barcelona ha experimentado un espectacular avance. Entre los años 1992 y 2001 el tráfico total de mercancías ha crecido un 69% y casi ha alcanzado los 32 millones de toneladas. En el caso de los contenedores hay que hablar de un crecimiento del 155%, que ha significado superar los 1,4 millones de TEU en el 2001 y sobrepasar las previsiones más optimistas que el Plan Director fijaba para este tráfico en el 2003. Y en cuanto al tráfico de vehículos, en sólo una década se ha pasado de las 170.610 unidades en 1992 a las 613.073 unidades que se han alcanzado en el 2001. En el caso de los pasajeros en crucero, hay que hablar de un crecimiento sin precedentes que con 652.805 cruceristas en el 2001, y un incremento del 392% respecto al año 1992, sitúan al Puerto de Barcelona como líder del Mediterráneo occidental en este segmento de tráfico.

Por otra parte, los pronósticos sobre la evolución del comercio internacional y las nuevas previsiones que se han efectuado, permiten avanzar que en el horizonte del 2015 el Puerto de Barcelona duplicará el volumen de tráfico y llegará a los 60 millones de toneladas, alcanzará las cifras de 3,5 millones de TEU, de más de 800.000 vehículos y de cerca de 900.000 pasajeros en crucero.



Ampliación superficie del Puerto



Todas estas previsiones, una vez agotadas todas las posibilidades de obtención de espacio con la actual configuración del puerto, y a pesar de que la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona ha invertido en sistemas de aprovechamiento del suelo portuario, evidencian que la necesidad de iniciar las obras de ampliación del puerto haya sido la máxima prioridad de la APB y la de finalizarlas lo más rápidamente posible su futura obsesión.

Las magnitudes físicas de la ampliación

Las obras de la ampliación del puerto de Barcelona, que están previstas en el Plan Director y forman parte del Plan Delta, representan el crecimiento del puerto hacia el sur, más allá de sus límites actuales, una vez se haya ejecutado el desvío del río Llobregat, que ya se ha iniciado después de que el primer semestre del 2001 el Ministerio de Medio Ambiente adjudicara la licitación de las obras y abriera, de este modo, las puertas al inicio de la ampliación del puerto.

El crecimiento físico previsto del puerto se sintetiza en las siguientes magnitudes:

Superficie marítima: se pasará de las actuales 374 hectáreas a 786 hectáreas.

Superficie terrestre: el incremento supone multiplicar por 2,3 la superficie actual, pasando de las actuales 558 hectáreas a 1.265 hectáreas.

Línea de muelle: pasará de los actuales 19.766 metros lineales de muelle a 29.702 metros lineales.

La actuación inicial y más necesaria para la ampliación del puerto es la ejecución de los dos diques de abrigo, el del Est y el del Sud, con el fin de crear una zona de aguas abrigadas que permita construir los futuros muelles. En este sentido, el pasado 5 de septiembre del 2001 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria adjudicó mediante concurso público las obras del dique del Est a la unión temporal de empresas (UTE) formada por FCC Construcción, Ferrovial Agroman, Construcciones Rubau y Copisa por un importe de 165,1 millones de euros (27.468 millones de pesetas), y las obras del dique del Sud, tramos I y II a la UTE formada por Dragados, Drace, Sato, Comsa y Copcisa, por un importe de 162,4 millones de euros (27.026 millones de pesetas). La obra del dique del Est, que es una prolongación del actual, tendrá una longitud de 2.170 metros y un plazo de ejecución de 58 meses. La técnica constructiva será la de dique vertical mediante el hundimiento controlado de 88 cajas de hormigón de dimensiones 24,90 x 35 x 21,60 metros cada una que, situadas una al lado de la otra, formarán el escollero. Se ha propiciado el uso de esta técnica siempre que resulte factible, aunque requiere técnicas constructivas más especializadas, pues minimiza el impacto medioambiental de las obras al reducirse la necesidad de aportación de material de cantera.

El proyecto constructivo del dique de abrigo Sud tendrá una longitud aproximada de 4.895 metros. Los tramos I y II corresponden a la construcción del nuevo dique de abrigo que delimitará el futuro puerto de Barcelona por el sur, arrancando del margen norte de la futura desembocadura del río Llobregat. La obra tiene un plazo de ejecución de 48 meses. Y el tramo III, que corresponde al tramo final del dique Sud y que delimitará la futura bocana por el sur,

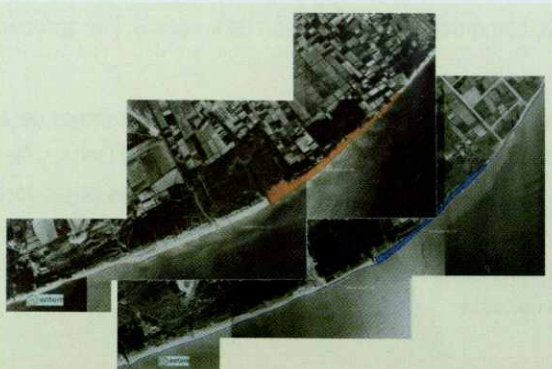
empezará a construirse en el 2003.

El dique Sud se construirá utilizando dos técnicas distintas. El tramo I, con una longitud de 2.000 metros, que arrancará del futuro margen norte de la desembocadura del Llobregat, hasta donde girará para continuar paralelo a la línea de la costa, será construido en talud, mediante la acumulación de bloques de hormigón que se apoyan en sucesivas capas de escollera. Para el tramo III, con una longitud de 800 metros, se utilizará la misma técnica. El tramo II, con una longitud de 2.095 metros, que irá paralelo a la línea de costa, será construido como dique vertical mediante el hundimiento controlado de 56 cajas de hormigón de dimensiones 35,65 x 24,40 x 18 metros, con la misma técnica que se empleará para el dique del Est. La utilización de la técnica de dique en talud, además de minimizar el impacto medioambiental, permitirá finalizar los nuevos diques de abrigo en el 2006. Y lo hará con un sustancial ahorro de tiempo respecto a otras técnicas constructivas, y la simultaneidad en la construcción del primer muelle en la nueva área de ampliación que se iniciará el 2003 y estará operativo en el 2006. La construcción de los dos diques de abrigo añadirán 380 hectáreas de terreno dentro de cuatro años, en el 2006, espacio que mayoritariamente se destinará al tráfico de contenedores. Esto supondrá multiplicar casi por cuatro la superficie que dentro del espacio portuario actual se destina a esta mercancía, que ronda las 100 hectáreas.

Una ampliación con criterios de sostenibilidad medioambiental

Las obras de abrigo se completan con la ejecución de las medidas correctoras en la costa, que suponen la creación de una nueva playa en el margen sur del río, una vez desviado, con una inversión de 19,8 millones de euros (3.294 millones de pesetas). A fin de paliar la erosión prevista por la regresión que provocan los diques

Espacio litoral - Regresión línea costa.



en el tramo de costa situado al sur de los mismos, se creará la nueva playa de la Bunyola junto a la nueva desembocadura del Llobregat. Ya está en ejecución la primera fase de esta nueva playa con la construcción del espigón que aguantará la estabilización de la arena de la nueva playa, como medida compensatoria destinada a recuperar la línea de la costa original después de la regresión que ha sufrido en los últimos años. Hará falta una aportación de 3,5 millones de m³ de arena distribuidos en 2 kilómetros de longitud de costa. Esta arena se obtendrá del dragado de la zona interior de la ampliación de las playas ocupadas y de la excavación del nuevo lecho del río. La erosión de la playa será mitigada con la reposición periódica de arena. El proyecto de la nueva playa también tiene en cuenta como ésta puede afectar al equilibrio entre las zonas húmedas con el mar, tan importante en la conformación del ecosistema litoral. Con este objetivo, la zona interior de la nueva playa se proyectará como zona húmeda, incorporando las medidas necesarias para garantizar la conservación de los ecosistemas naturales y artificiales del llano de inundación del río. Esta nueva área de playa servirá también como protección de las futuras zonas de reserva natural y como recuperación de espacios perdidos para la nidificación y la vida animal donde está previsto llevar a cabo la ampliación del puerto. En este punto es importante señalar que la ampliación del Puerto de Barcelona será desarrollada siguiendo los criterios de sostenibilidad que comportan ineludiblemente abordar la protección del medio ambiente. Por este motivo se ha tenido especial cuidado en la detección de los impactos previstos a través de estudios y trabajos realizados de acuerdo con la Declaración de Impacto Medio Ambiental (DIA) y se han formulado las medidas correctoras pertinentes.

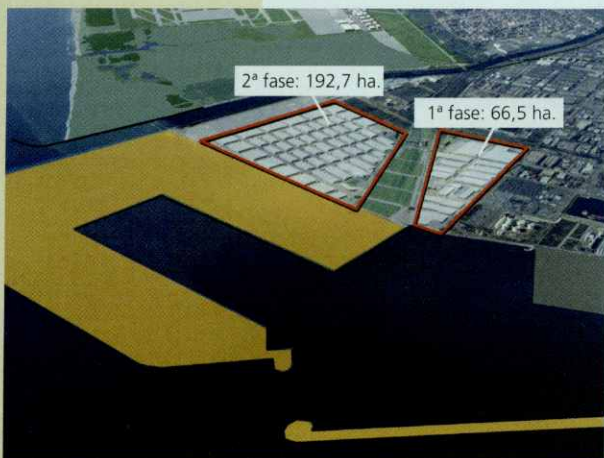
En este sentido los estudios más representativos realizados durante el año 2001 han sido los siguientes:

Soluciones zonas húmedas.





Ampliación de la ZAL



Programa de Vigilancia Ambiental Global (PVAG): comprende un análisis global del conjunto de los proyectos desde el punto de vista medioambiental, y marca criterios para el desarrollo de planes de vigilancia ambiental específicos de cada proyecto concreto. Este programa fue aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

Programa de Vigilancia Ambiental Específico del dique Sud y Programa de Vigilancia Ambiental Específico del dique Est: se marcan las normas que hay que seguir en el desarrollo y la ejecución de las obras de cada dique. Del mismo modo se indican los parámetros y vectores ambientales que hay que analizar y el seguimiento que hay que hacer, y se señalan las normas y los procedimientos que hay que establecer. Los programas fueron aprobados, de acuerdo con la DIA, por la Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental (CMSCA).

Estudio Hidráulico del río Llobregat y Canal de Bunyola y Sabogal: analiza el comportamiento del río y de los canales en aguas altas delante de la playa que hay que construir como medida correctora de la costa. El objetivo es prevenir cualquier tipo de inundación de la zona, provocada por la ejecución de la playa mencionada. Fue aprobado por la Agencia Catalana del Agua (ACA).

Estudio de la Capacidad del Transporte Litoral: evalúa el volumen anual de sedimentos transportados por la corriente o el flujo marítimo litoral para poder conocer de este modo el volumen de las aportaciones necesarias para mantener estables las playas de la zona. Fue aprobado por la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.

Estudio de los Ecosistemas en el Llano de inundación: trata la posible incidencia de las obras del dique Sud y sobre todo de la playa en los ecosistemas bajo protección, comprendidas entre el caudal actual y futuro del río Llobregat. El análisis se extiende tanto a los aspectos de biología como de hidrología. Fue aprobado por Patrimonio Natural y del Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña.

Programas de Vigilancia Ambiental y de Gestión de la ZAL: se indican las normas ambientales que hay que seguir en el desarrollo y la ejecución de las obras de la nueva fase de la ZAL, así como las normas que hay que implantar para los usuarios de las futuras instalaciones. Se adjunta un estudio sobre suelos contaminados. Fue aprobado por la CMSCA.

Estudio para el establecimiento de la red de piezómetros: determina los puntos donde hay que situar los pozos para la instalación de piezómetros que permitan determinar y analizar las posibles variaciones del acuífero profundo en el área del Delta, con motivo de la ejecución de las obras. Fue aprobado por la ACA.

Estudio de Censo del Chorlitejo Patinegro: mediante trabajos de campo determina la población del chorlitejo patinegro en el área del Delta, y las zonas de su hábitat preferente, sobre todo aquellas en que inciden las obras portuarias que hay que ejecutar, e indica medidas que hay que tomar para favorecer su desarrollo y la proliferación. Fue requerido por el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat.

La segunda fase de la Zona de Actividades Logísticas

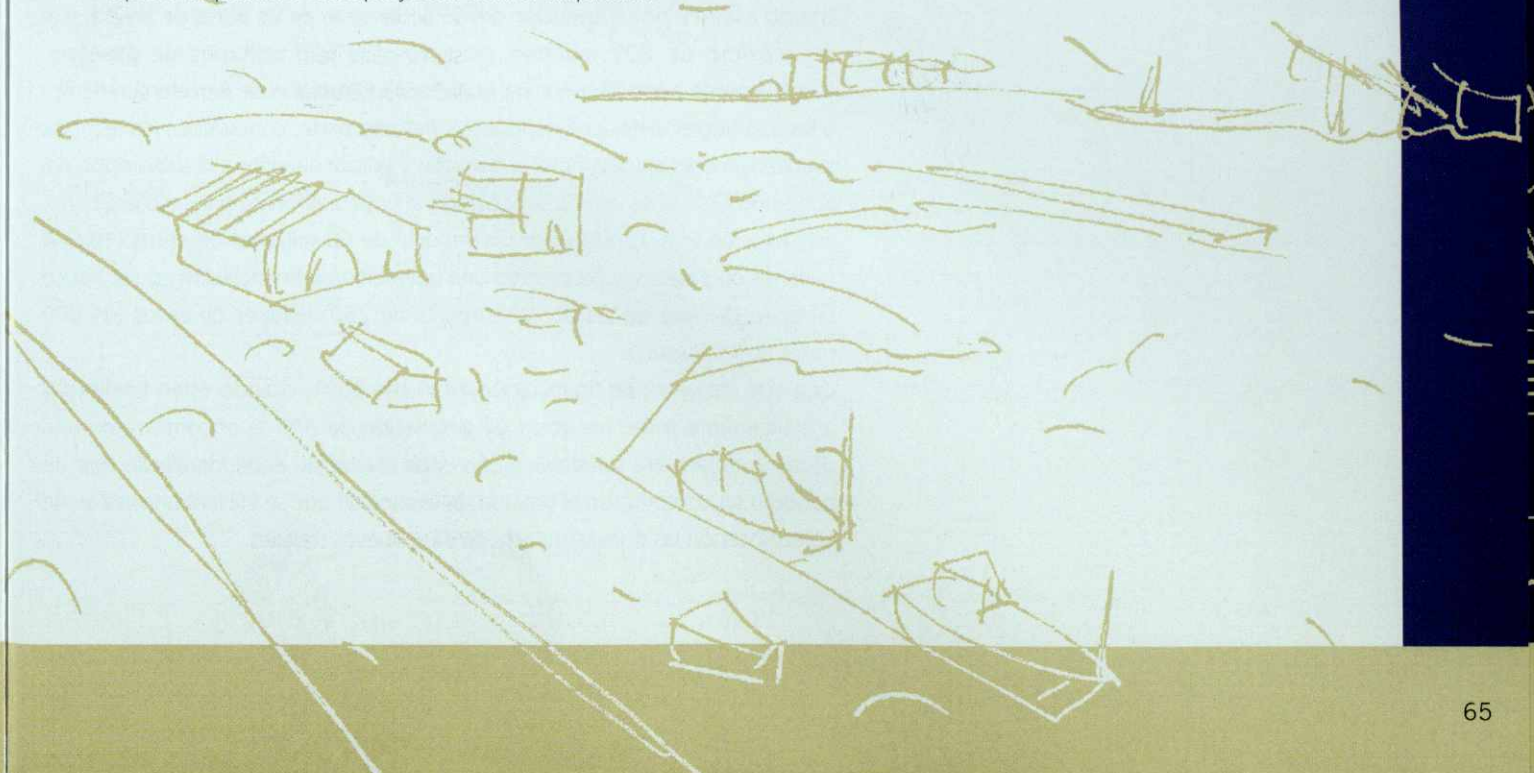
Además de la ampliación del puerto comercial, el Plan Director también prevé la ampliación del puerto logístico, de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Barcelona (ZAL). Actualmente la ZAL ocupa una superficie de 66,5 hectáreas que están totalmente ocupadas. Con el desvío del río Llobregat se dispondrá de un espacio adicional que posibilitará su ampliación en 192,7 hectáreas adicionales con las que el área logística portuaria pasará a totalizar 259 hectáreas. La gran demanda de ocupación por parte de los clientes que están interesados en instalarse en la zona ampliada ha hecho que este año ya se hayan empezado a urbanizar nueve parcelas de los terrenos de la segunda fase, a pesar de no haberse ejecutado el desvío del Llobregat.

Las magnitudes económicas

El total de las obras de ampliación del puerto, previstas en el Plan Director durante el período 1999-2011, se traduce en una inversión total de 1.773 millones de euros (295.000 millones de pesetas), que prevé inversiones tanto en infraestructuras como en superestructuras, instalaciones y equipos de manipulación. Esta cifra incluye, además de las actuaciones relacionadas con la misma ampliación del puerto, las cuales suponen aproximadamente el 90% del importe total, otros proyectos que se están ejecutando o que ya se han ejecutado dentro del actual perímetro del puerto y que suponen agotar totalmente el actual espacio disponible. Estos proyectos son: la ampliación

del muelle Adossat, la ampliación del muelle de Inflamables, el puente Porta d'Europa y la nueva bocana. El modelo de financiación actual del sistema portuario estatal, que está basado en la autofinanciación de las autoridades portuarias, es decir, en los recursos que generen las mismas autoridades portuarias (*cash flow*) y el endeudamiento bancario, se reveló insuficiente para que la Autoridad Portuaria de Barcelona dispusiera de los fondos necesarios para llevar a cabo la ampliación. Es por este motivo que ha sido necesario realizar un ejercicio de reflexión respecto a cuáles podrían ser las fuentes de financiación de las obras de ampliación del puerto, intentando minimizar dos riesgos contradictorios: por una parte, el riesgo financiero derivado del volumen de endeudamiento que la Autoridad Portuaria de Barcelona debería asumir en caso de ejecutar ella misma la totalidad de las inversiones previstas y, por otra, el riesgo estratégico derivado de no disponer de las infraestructuras por falta de recursos para financiarlas. Como la Autoridad Portuaria de Barcelona no dispone de capacidad financiera suficiente para emprender la expansión en solitario ha desarrollado una estrategia de financiación basada en un modelo mixto de asociación pública y privada que ha permitido llevar adelante las obras de ampliación. Adicionalmente a la generación de los recursos propios y al endeudamiento bancario, se ha conseguido una subvención del Fondo de Cohesión de la Unión Europea y se ha buscado la complicidad del sector privado, tanto en el desarrollo de la infraestructura como de la superestructura.

Del volumen de inversión global de 1.773 millones de





todas las inversiones en superestructura, instalaciones y equipos de manipulación irán a cargo del sector privado. Esto supone aproximadamente un 30% del importe total, es decir, unos 531 millones de euros (88.500 millones de pesetas). El 70% restante, los 1.241 millones de euros (206.500 millones de pesetas), que corresponden en su totalidad a inversiones en infraestructura propiamente dicha, se prevé que será financiada con 1.045 millones de euros (174.000 millones de pesetas) de capital público y 195 millones de euros (32.500 millones de pesetas) de capital privado.

Entre las infraestructuras portuarias hay que distinguir dos grandes categorías: por una parte, las infraestructuras que son generadoras directas de ingresos - como los muelles donde se presta servicio a los buques y las mercancías- y que por lo tanto pueden generar una rentabilidad atractiva para la iniciativa privada y, por otra parte, las infraestructuras que no son generadoras directas de ingresos pero que son imprescindibles para la posterior prestación del servicio -como es el caso de las obras de abrigo y de acceso.

En cuanto a las infraestructuras del primer tipo, las generadoras directas de ingresos, ha sido posible considerar la participación del capital privado a través de alguna de las fórmulas que combina la inversión pública y privada y que la APB ya ha aplicado con anterioridad. Este es el caso de la creación de muelles donde se ubicarán las terminales de carga contenerizada y las obras de desdoblamiento del muelle de Inflamables, donde el sector privado invierte en nuevas infraestructuras portuarias que posteriormente gestionará en régimen de concesión con unas condiciones especiales.

En cuanto a la otra categoría de infraestructuras, como son las obras de abrigo y de acceso, el extremo grado de consolidación de estas, su baja rentabilidad y la elevada inversión que suponen, comportan que sólo puedan ser financiadas con capital público y preferiblemente con fondos no retornables. Es por este motivo que ante la no posibilidad de obtener ninguna subvención de las administraciones españolas, la Autoridad Portuaria de Barcelona recurrió a los instrumentos de financiación que la Unión Europea pone a disposición para el desarrollo de sus estados miembros y concretamente a las subvenciones del Fondo de Cohesión. Después de más de un año de trabajo, la Comisión Europea otorgó a la APB una subvención del 53% del coste de las obras de abrigo, con un máximo de 201 millones de euros (33.600 millones de pesetas). Paralelamente a esta subvención la Autoridad Portuaria de Barcelona recurrirá a las vías tradicionales de financiación. Por una parte, contará con los recursos propios generados (cash flow) y, por otra, y adicionalmente a la subvención del Fondo de Cohesión, la APB ha recurrido al endeudamiento bancario ordinario, con un crédito a 12 años por un importe de 60 millones de euros (10.000 millones de pesetas) y ha cerrado una operación de financiación con el Banco Europeo de Inversiones por un importe de 250 millones de euros (41.600 millones de pesetas).

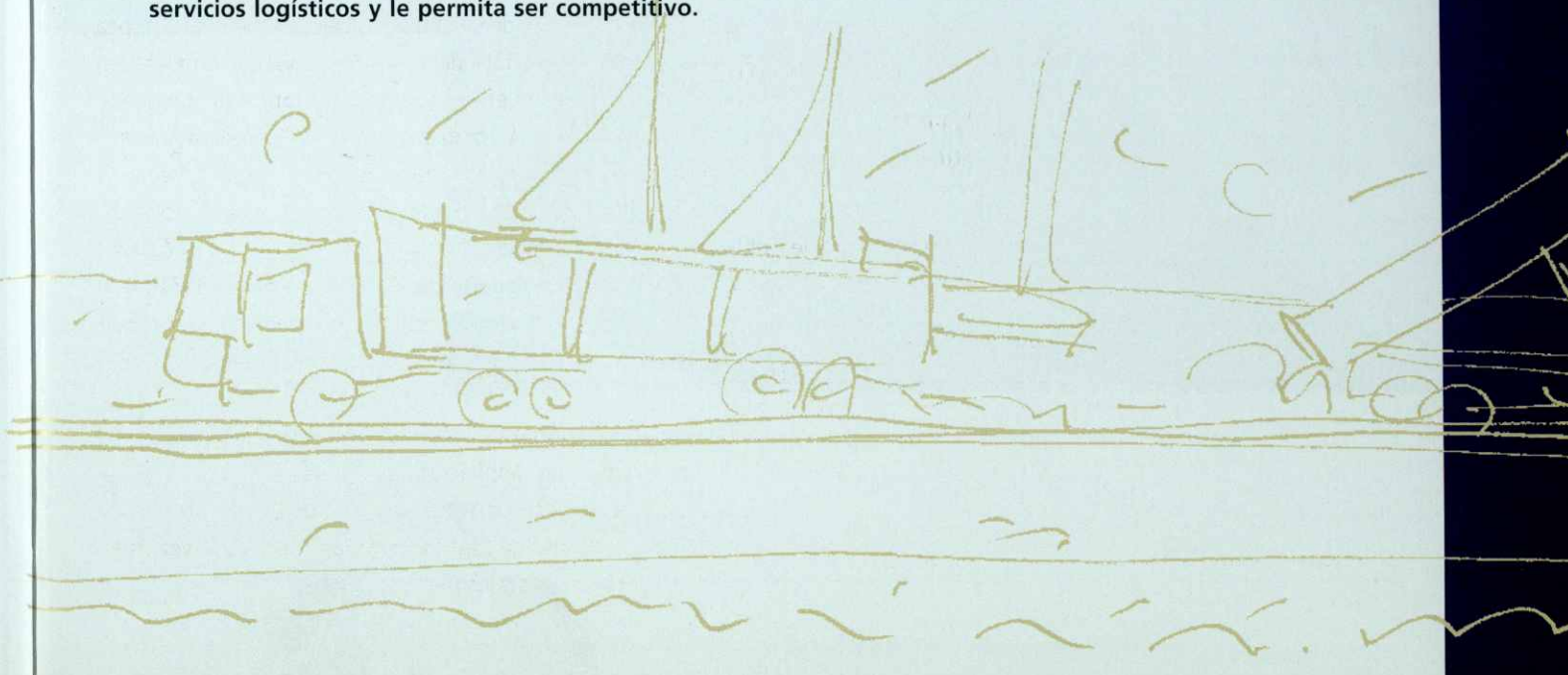
Con este esquema de financiación en el año 2001, cuando estén finalizadas prácticamente todas las obras de ampliación, la APB se encontrará en una situación financiera saludable y con unos niveles de endeudamiento que no pondrán en compromiso el proceso de expansión que se iniciará una vez estén en explotación las nuevas superficies y los nuevos muelles.

El impacto económico

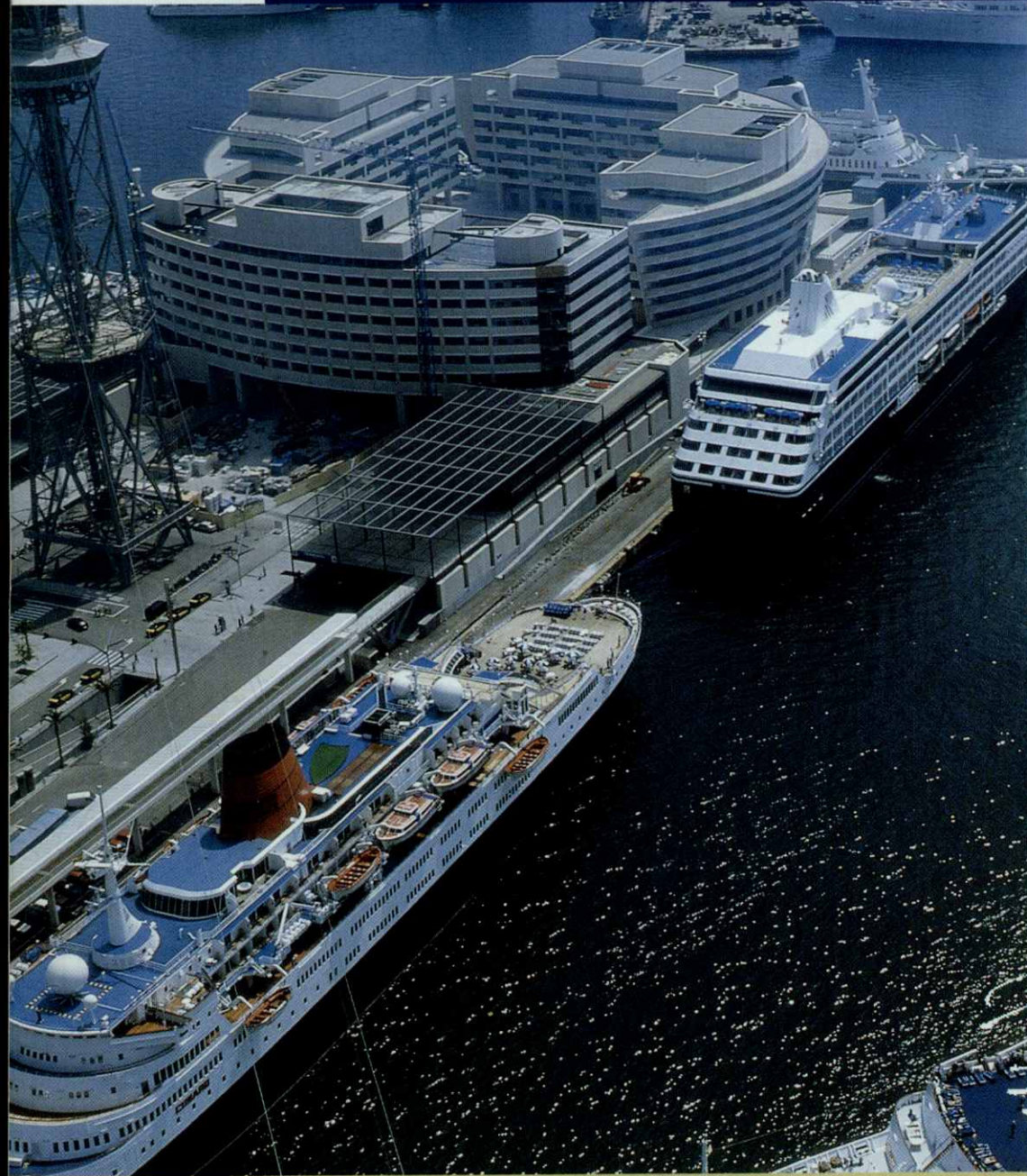
Más allá del esfuerzo inversor que se materializará a lo largo de los próximos años la ampliación del puerto de Barcelona significará una inyección considerable de recursos a la economía y al tejido productivo catalán. Se ha cuantificado que la ampliación hará partícipe al Puerto de Barcelona del 1,37% del PIB catalán y del 0,31% del PIB español. El conjunto de rentas que generará la ampliación en sí misma -o su valor añadido bruto, el VAB- será de 1.724 millones de euros (287.000 millones de pesetas); es decir, por cada 0,60 euros o 100 pesetas de inversión, el efecto riqueza o generación de VAB para el conjunto de la economía catalana y española será de 0,68 euros o 113 pesetas. Además, se ha estimado que la ampliación supone más de 50 mil puestos de trabajo, de los cuales 23 mil corresponden a ocupación directa.

Pero hay que tener en cuenta que los efectos económicos de las infraestructuras son más importantes cuando las actuaciones se concentran y no se dispersan. Por lo tanto, la mejora de la eficiencia del conjunto de sistemas de transporte previstos en el Plan Delta -marítimo, viario, ferroviario y aéreo- incrementará los efectos que la expansión del puerto generará sobre la economía.

El inicio de la ampliación del puerto de Barcelona asegura que en el siglo XXI el comercio exterior marítimo de Cataluña y España tenga a su servicio un puerto de primer nivel mundial que responda a sus necesidades de transporte, distribución y servicios logísticos y le permita ser competitivo.

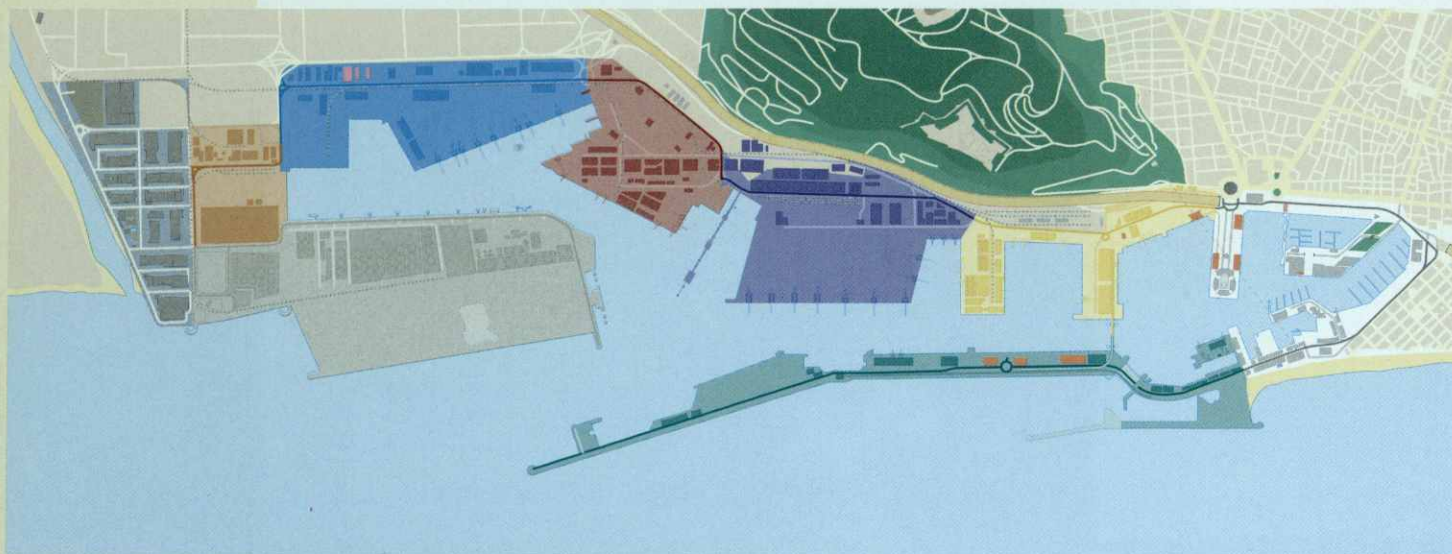


Guía del Puerto



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:

795,98 ha

Muelles y atraques:

20 Km

Rampas ro-ro:

31

Calados:

hasta 16 m

Remolcadores:

8 (1.389/2.942 kW)

Almacenamiento:

Cubierto: 136.848 m²; Descubierta: 2.737.833 m²

Grúas de muelle:

46 (14 de fuerza=50 t)

Dique seco:

Eslora: 215 m; Manga: 35 m; Capacidad: hasta 50.000 t de peso muerto

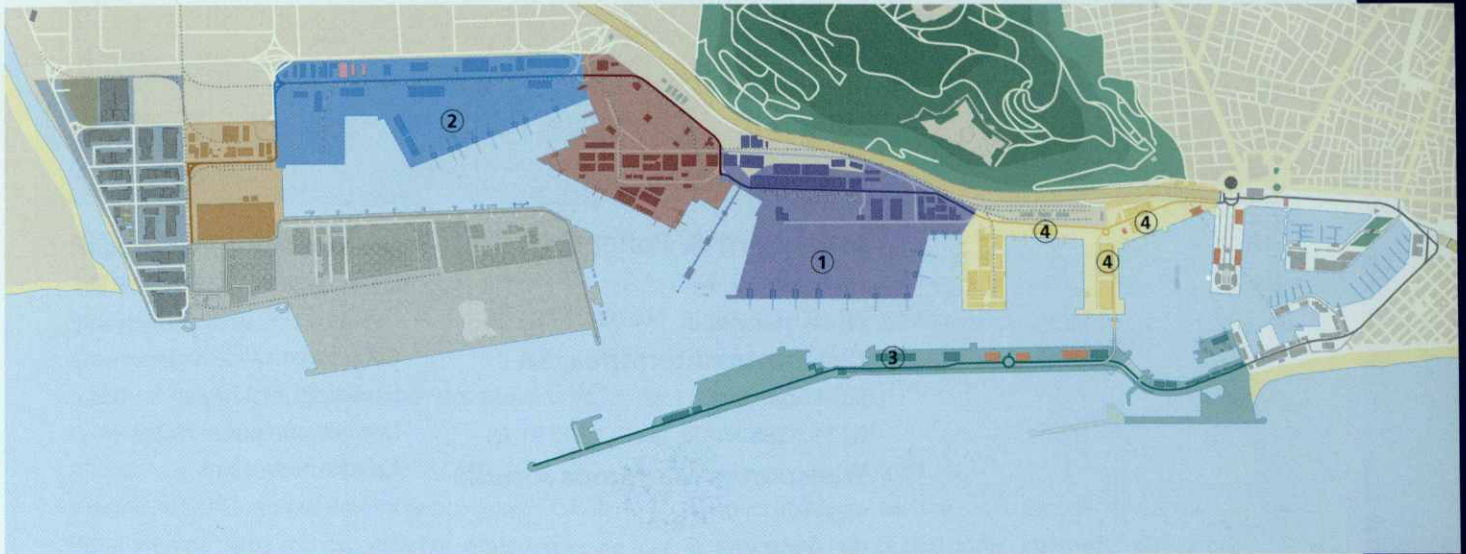
Dique flotante:

Eslora: 120 m; Manga: 19 m; Capacidad de elevación: hasta 4.500 t



Terminales especializadas

Terminales de contenedores y multipropósito



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

Grúas: 8 (6 post-panamax)

Rig: 4; Reach Stacker: 18; Tractoras: 25

Container freight station: 3.607 m²

Almacenes cubiertos: 21.750 m²

③ Saport-Mapor, SA

Tel.: 93 221 51 58

Fax: 93 221 58 60

Situación: muelle 01 Adossat

Características:

Superficie: 3,29 ha

Línea de atraque: 580 m

Calado: hasta 12 m

Rampas ro-ro: 3

Almacenes cubiertos: 14.355m²

Terminales multipropósito

② Terminal Catalunya, SA

Tel.: 93 443 21 10

Fax: 93 442 84 17

Situación: muelles 29 Príncipe d'Espanya y 30 Dàrsena Sud

Características:

Superficie: 32,7 ha

Línea de atraque: 1.448 m

Calado: 8,70 / 14 m

Rampas ro-ro: 2

④ Terminal Port-Nou, SA

Tel.: 93 443 12 83

Fax: 93 441 21 05

Situación: muelles 19 Sant Bertran, 20 Ponent y 21 Costa

Características:

Superficie: 5,27 ha

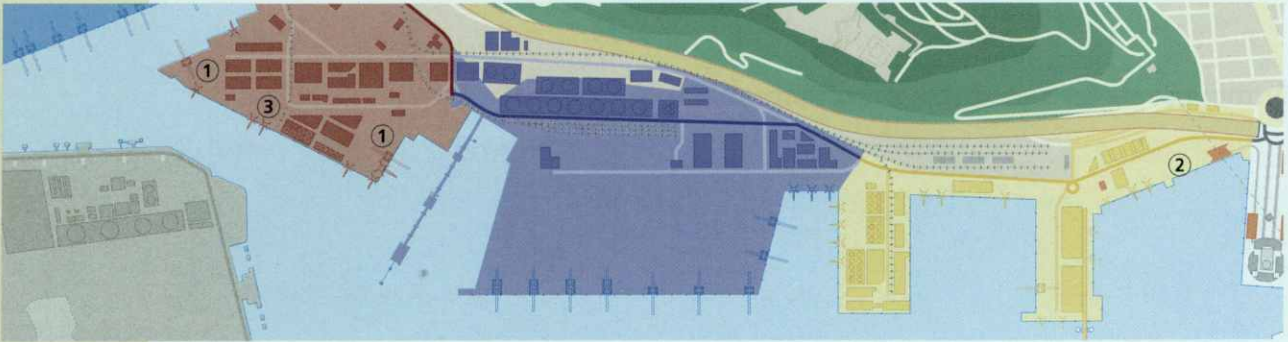
Línea de atraque: 1.350 m

Calado: hasta 11,2 m

Rampas ro-ro: 5

Almacenes cubiertos: 19.000 m²

Terminales de cabotaje



① Estibadora de Ponent, SA

Superficie: 92.117 m²
Tel.: 93 223 88 00; fax: 93 223 88 50

② Cía. Trasmediterránea, SA

Superficie: 32.083 m²
Tel.: 93 295 91 00; fax: 93 295 91 65

③ Transportes Marítimos Alcudia

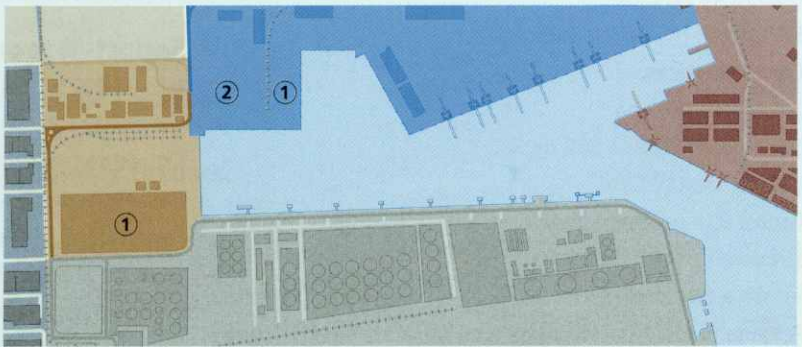
Superficie: 1,7 ha
Tel.: 93 223 08 22; fax: 93 223 37 08

Situación: muelle 26 Álvarez de la Campa, 19 Sant Bertran y 27 Lepanto

Características:

Superficie: 14,12 ha
Línea de atraque: 1.700 m
Calado: hasta 12 m

Terminales de automóviles



① Autoterminal, SA

Tel.: 93 223 48 33; fax: 93 223 42 68

Situación: muelle 30 Dàrsena Sud y 31 Dàrsena Interior

Características:

Superficie: 29,2 ha de explanada y 12,7 de aparcamiento vertical
Línea de atraque: 800 m
Calado: fins a 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 un túnel de desprotección.

② Setram, SA

Tel.: 93 223 40 70

fax: 93 223 42 01

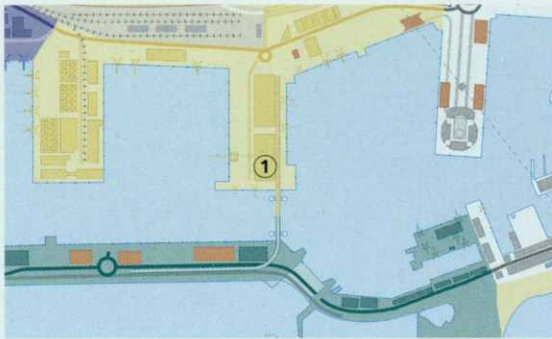
Situación: muelles 30 Dàrsena Sud y 31 Dàrsena Interior

Características:

Superficie: 5 ha
Línea de atraque: 800 m
Calado: hasta 12 m



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 barra.

Plataforma de carga con capacidad de hasta 150 camiones diarios.

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:

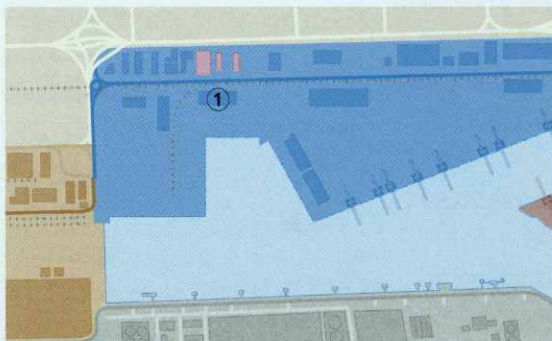
Superficie: 11.000 m²

Capacidad: 14.000 t

En régimen de zona franca.

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

Terminal de metales no férricos



① Barcelona Metals, SA

Tel.: 93 443 43 15; fax: 93 443 03 80

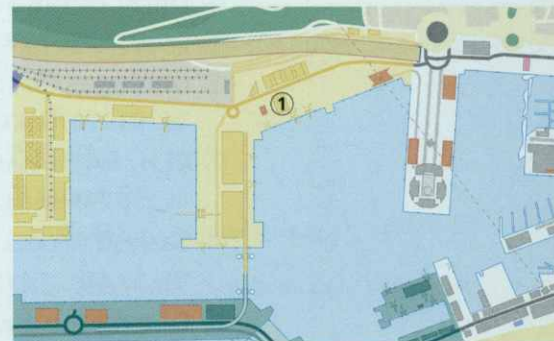
Situación: muelle 30 Darsena Sud

Características:

Superficie: 3.600 m²

Manipulación, almacenaje y distribución de metales y sus aleaciones: aluminio, cobre, níquel, plomo, estaño y zinc. Homologada por el London Metals Exchange (LME).

Almacén frigorífico



① Frigoscandia Logistics

Tel.: 93 443 68 20; fax: 93 443 68 30

Situación: muelle 19 Sant Bertran

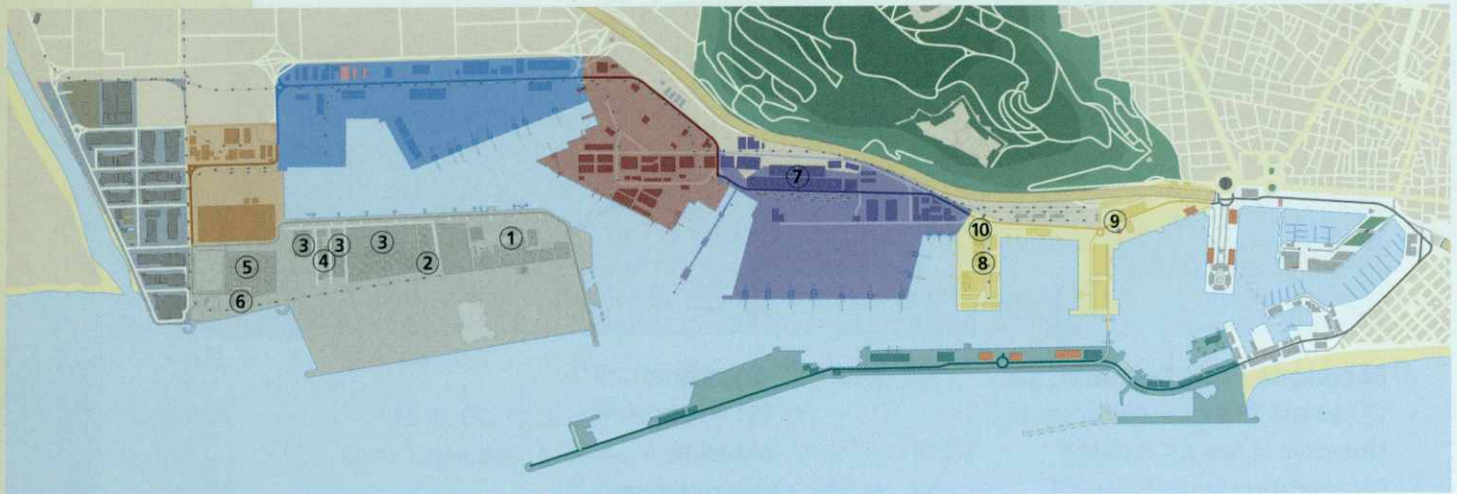
Características:

Capacidad cámaras: 75.000 m³

Túnel de congelación

Homologado para el almacenaje intracomunitario.

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 licuado 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.

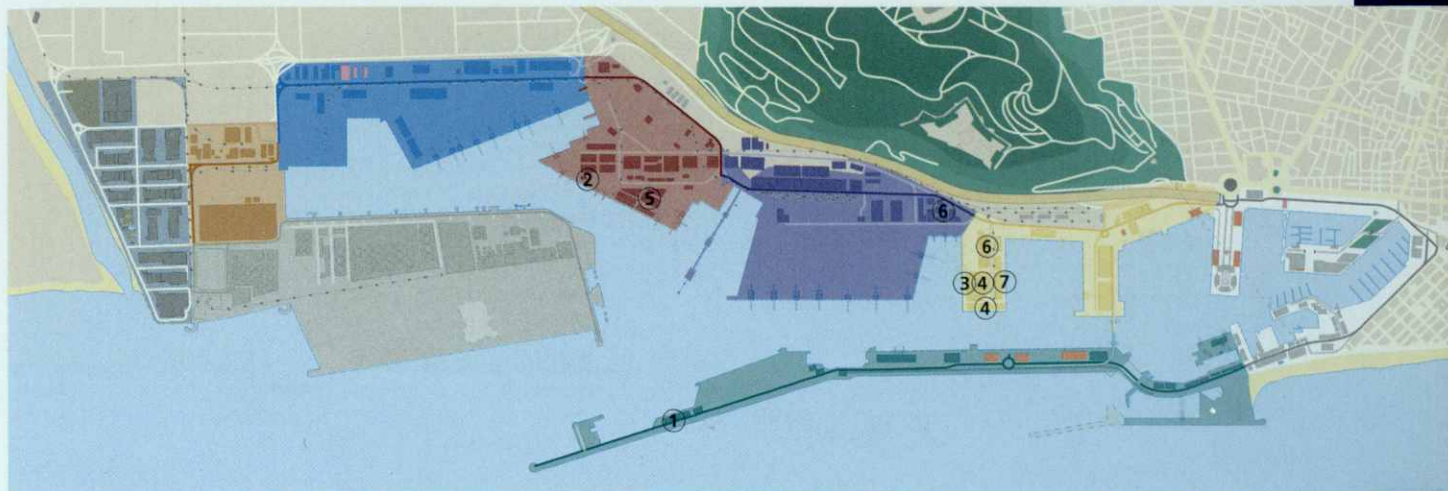
Capacidad total: 1.069.180 m³ (líquidos); 244.000 m³ (gases)

Instalaciones de llenado de bidones.

Instalaciones de llenado de contenedores CIG.

Terminales ferroviarias propias.

Terminales de graneles sólidos



Cemento:

① **Comercializadora Mediterránea de Cementos, SA**

Tel.: 93 221 81 62; fax: 93 221 93 44

② **Cía. Valenciana de Cementos, SA**

Tel.: 93 223 15 41; fax: 93 223 36 78

③ **Portcemen, SA**

Tel.: 93 443 05 14; fax: 93 443 10 29

Situación: muelle 01B Adosat, 22C Contradic y 26B Álvarez de la Campa

Características:

Silos con capacidad para 104.800 t

Grano:

④ **Ergransa**

Tel.: 93 443 37 16; fax: 93 442 20 28

Situación: muelle 22B Contradic. 1 terminal

Características:

Silos multicelulares con capacidad para 170.000 t
Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 t/h

Haba de soja:

⑤ **Cargill España, SA**

Tel.: 93 223 04 54; fax: 93 223 32 71

⑥ **Moyresa**

Tel.: 93 443 00 34; fax: 93 441 05 16

Situación: muelle 26B Álvarez de la Campa, 22C Contradic y 23A Oest. 2 terminales

Características:

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

Potasa:

⑦ **Tramer, SA**

Tel.: 93 442 19 40; fax: 93 443 20 73

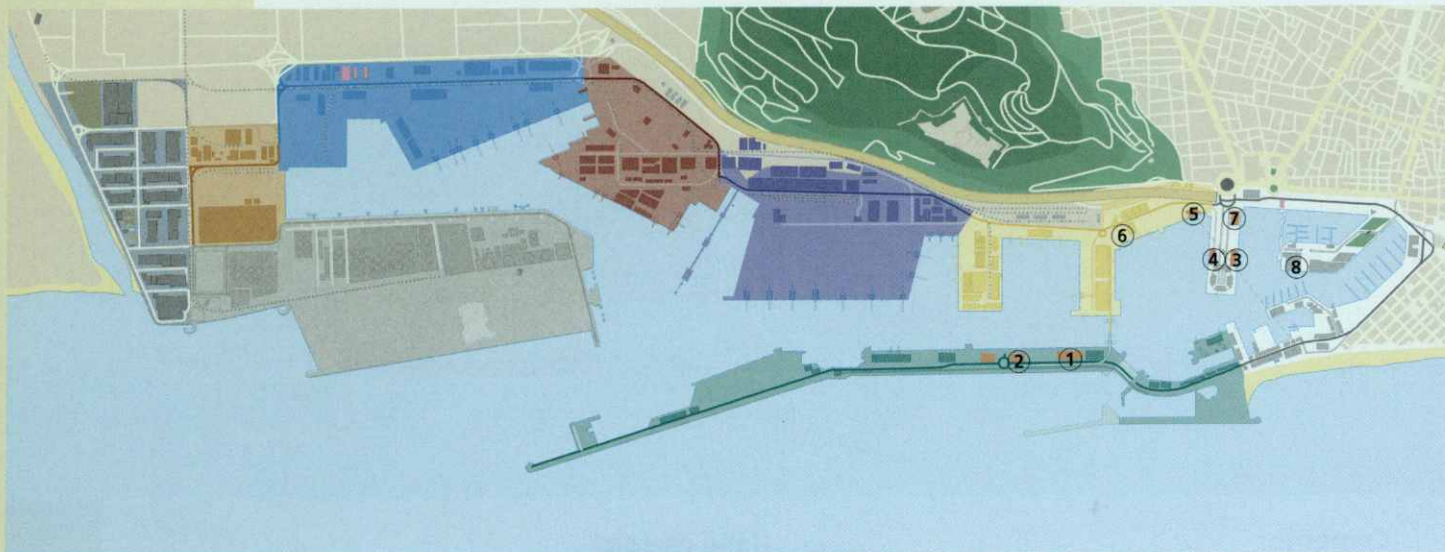
Situación: muelle 22A Contradic. 1 terminal

Características:

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



Terminales de pasajeros



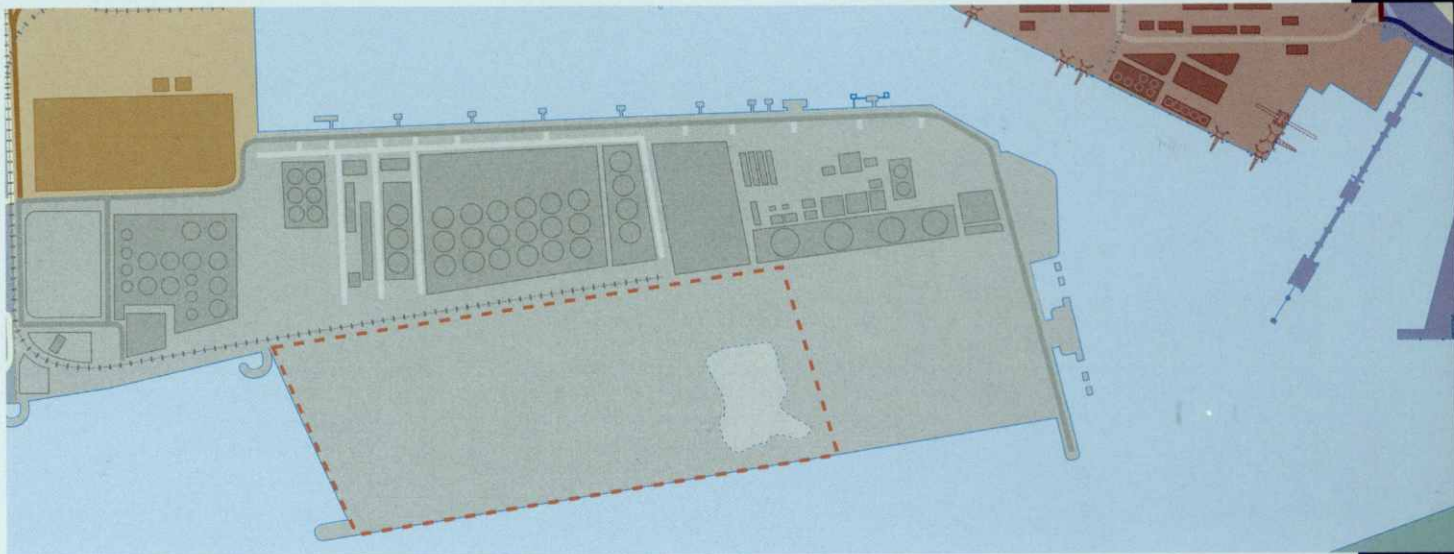
- ① **Estación Marítima Internacional A**
Tel.: 93 221 83 15
- ② **Estación Marítima Internacional B**
Sense telèfon
- ③ **Estación Marítima Internacional Nord (World Trade Center)**
Tel.: 93 412 79 14
- ④ **Estación Marítima Internacional Sud (World Trade Center)**
Tel.: 93 412 79 14
- ⑤ **Estación 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



Situada en la ampliación del Sector 8 del puerto, el parque de terminales portuarias DELTA 1 es una actuación promovida por la sociedad Muelles y Espacios Portuarios, SA (MEPSA) en régimen de concesión de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Entre 1997 y 1999 se ejecutaron las obras de infraestructura: el dique de abrigo del Este, de 1.550 metros de longitud, y el dique Sur, de 450. A continuación durante los años 2000 y 2001 se ha llevado a cabo una importante actuación de relleno (más de 5 millones de metros cúbicos) que ha permitido ganar al mar casi 70 hectáreas de nuevo suelo portuario.

De dicha superficie, el nuevo parque de terminales DELTA 1 ocupa la mayor parte con un total de casi 50 hectáreas, ya parcialmente en explotación, actualmente urbanizadas en las mejores condiciones para poder alojar todo tipo de terminales y servicios portuarios.

El parque cuenta con una ubicación inmejorable. Situado en medio del puerto comercial ampliado, dispone de muy buena accesibilidad con conexión directa con la red de autovías y autopistas gracias al acceso P-32 del puerto, y se beneficia de la gran proximidad al aeropuerto internacional de Barcelona. Dispone igualmente de acceso ferroviario a todas las parcelas, lo que da a los clientes el valor añadido de la 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 atender eficazmente todas sus necesidades específicas.

Muelles y Espacios Portuarios, SA

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

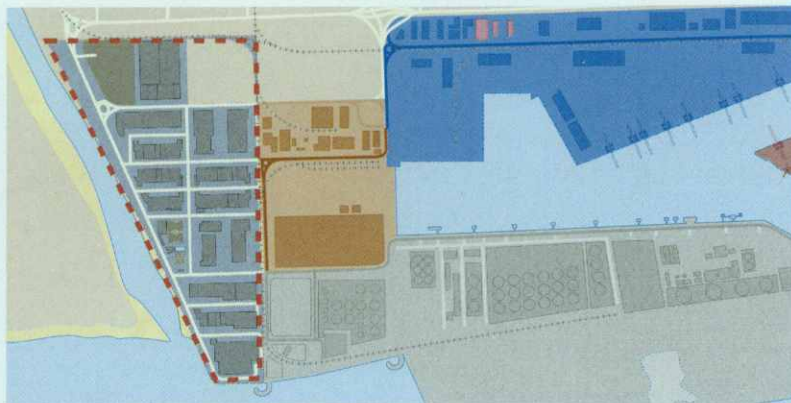
e-mail: mepsa@deltauno.com

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 de la ZAL son principalmente de dos tipos:

- empresas productoras, importadoras o exportadoras, 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 250.000 metros cuadrados dedicados a almacenes y 45.000 metros cuadrados para oficinas. Esta primera fase de la ZAL quedará completa con la construcción del Service Center y el Área Central de Servicios, obras adjudicadas en el 1999 y que finalizarán a principios del 2002. El Service Center será un edificio multiservicio de 19.000 metros cuadrados que dispone de una oferta de oficinas para alquilar en módulos de 67 metros cuadrados, así como una oferta inmobiliaria complementaria diversa, como por ejemplo: salas de reuniones y de conferencias, Business Center. Además dispondrá de una amplia zona ajardinada de 14.000 metros cuadrados.

Durante el 2001 se han iniciado las obras de urbanización de los terrenos de la segunda fase de la ZAL, y está previsto poder ofrecer naves y oficinas en el segundo semestre del año 2003. Esto permitirá disponer de 140 hectáreas más para actividades logísticas. La gran demanda de espacios que existe ya garantiza su plena ocupación.

- Naves construidas por Cílsa
- 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 Fundación Cares
- 4 Space Cargo
- 5 Lotrans
- 6 IFS/Stock Cargo
- 7 Bofill & Arnau
- 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



La Terminal Marítima de Zaragoza



La Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) es un nuevo concepto de puerto interior para facilitar el comercio internacional marítimo de la zona del Valle del Ebro. Es también una iniciativa estratégica del Puerto de Barcelona para tener una presencia permanente en este mercado y diferenciar una nueva oferta de servicios respaldada por estándares de calidad con garantías.

La iniciativa TMZ aprovecha la sinergia entre dos componentes diferenciados:

- un operador logístico neutral encargado de la gestión técnica y de la comercialización de los servicios de la plataforma entre los transitarios y operadores usuarios de TMZ,
- una estructura de promoción, en la que participa el Puerto de Barcelona, encargada de dar a conocer la oferta de servicios del Puerto a los operadores y a los importadores y exportadores, así como velar por la calidad de los servicios y la atención a los clientes.

TMZ es un colaborador neutral de los transitarios y otros operadores del comercio internacional que ofrece prestaciones diseñadas para conseguir un uso eficiente del Puerto de Barcelona y un nivel de servicio garantizado. TMZ está ubicada en la zona de actividades logísticas de Mercazaragoza donde dispone de nave, superficie exterior para el almacenamiento de contenedores y medios de manipulación adecuados para este tipo de tráfico portuario.

Los clientes de TMZ tienen acceso a los siguientes servicios:

- Logística de importación y exportación: servicios de almacenaje, consolidación/desconsolidación (actividades Container Freight Station), preparación de pedidos, servicios de valor añadido (depósito aduanero...) y servicios de recogida y distribución para las mercancías de exportación o importación.
- Logística de contenedores: almacenaje y manipulación de contenedores llenos, depósito para contenedores vacíos y servicios de manipulación, limpieza y reparación de contenedores.
- Transporte por carretera mediante la gestión del transporte entre Zaragoza y el Puerto de Barcelona y servicios de recogida y distribución desde TMZ.
- Servicios de marca. Todas las prestaciones disponen de los siguientes servicios complementarios y estándares de calidad con garantías ampliables:
 - Servicios de Atención al cliente en la TMZ
 - Garantías sobre seguridad de las cargas, tiempo de tránsito, despacho, etc., con indemnización por incumplimiento.
 - Seguimiento de las mercancías y de los contenedores a través de TMZ y a través de la plataforma de comercio electrónico, PortIC.

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 MARINA PORT VELL: 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 MARINA '92: 93 221 43 70

Muelle 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 Cataluña:

Número de visitantes en el 2001: 190.475

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

Muelle Barcelona

El World Trade Center Barcelona

El World Trade Center Barcelona es la infraestructura idónea y más moderna para el desarrollo de la actividad empresarial. Dotado de 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, Cobb, Fred & 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. Ofrece 35.000 m² de espacios para alquiler de oficinas, 6.500 m² de zonas comerciales y 5.000 m² de espacios para convenciones y congresos. También dispone de un aparcamiento para más de 800 plazas. Durante el año 2002 empezará a funcionar un hotel de cinco estrellas gran lujo para completar los servicios del complejo.

El World Trade Center Barcelona es el complemento perfecto del papel que el Puerto de Barcelona ya desempeña en el transporte y el comercio como extremo sur de Europa, y se convierte de este modo en 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





Port de Barcelona

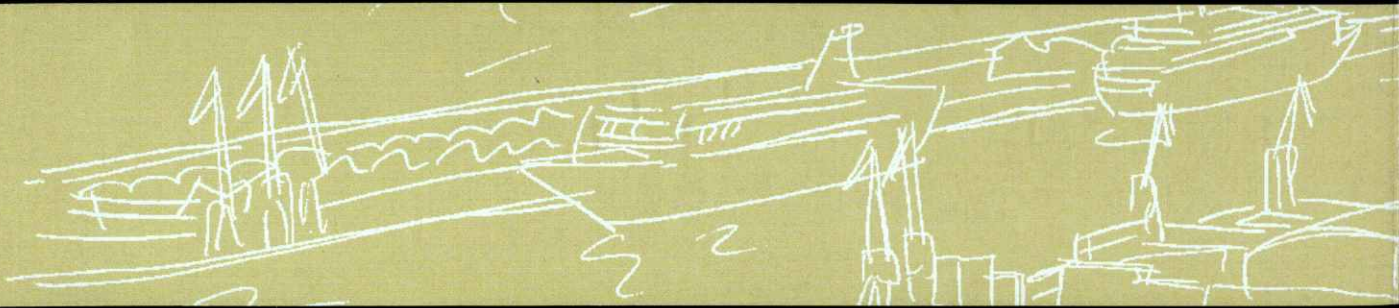
Autoritat Portuària de Barcelona

Plano General



2001

Puerto de Barcelona



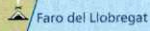


Cerrado

Abierto



Faro de Montjuic



Faro del Llobregat



Boya del Llobregat

Faro habitado



Faro automático



Torre-Baliza automática

Boya de espeque



Boya de castillete

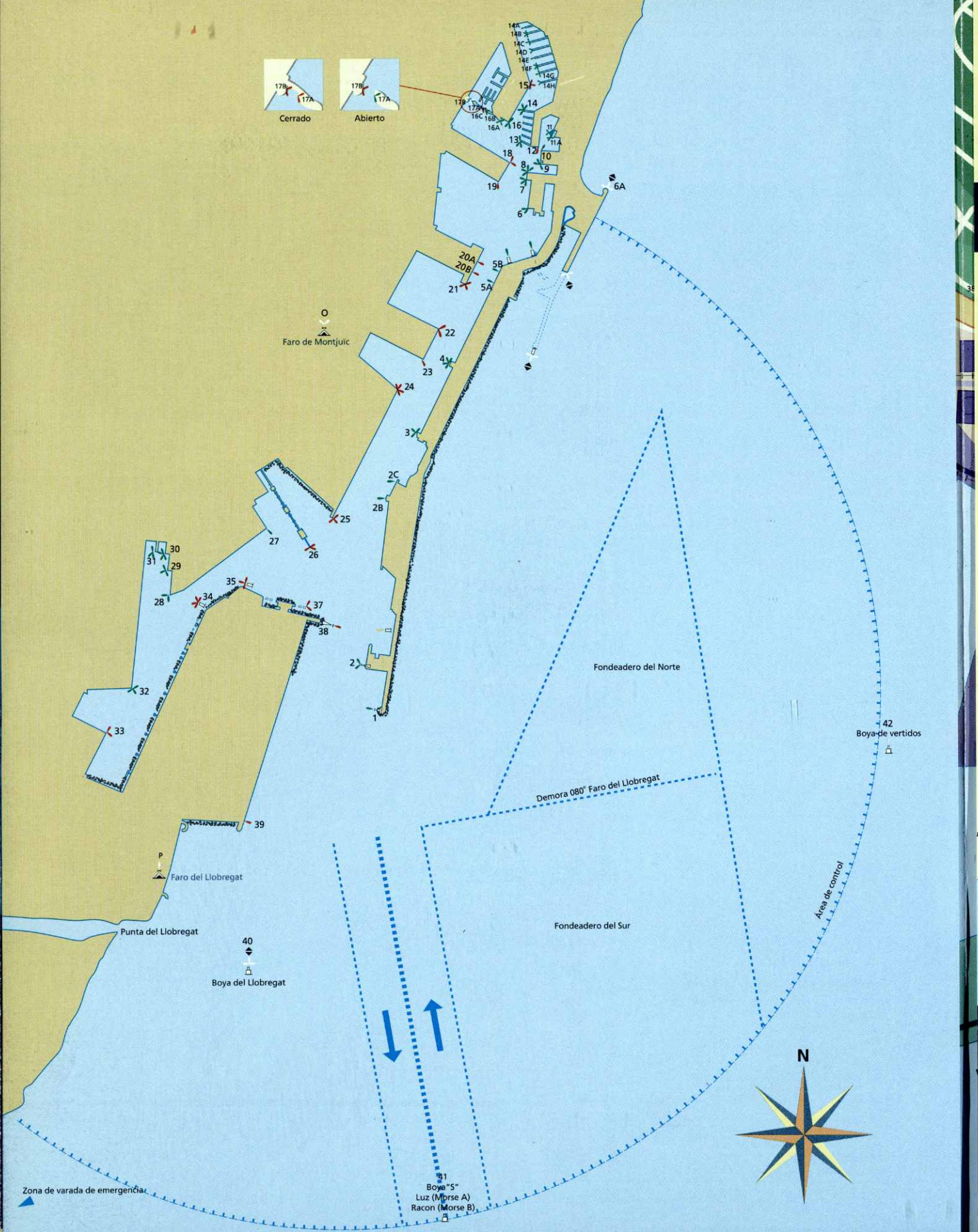
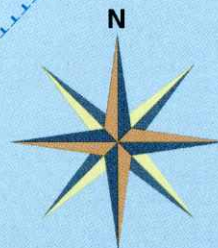
Sirena

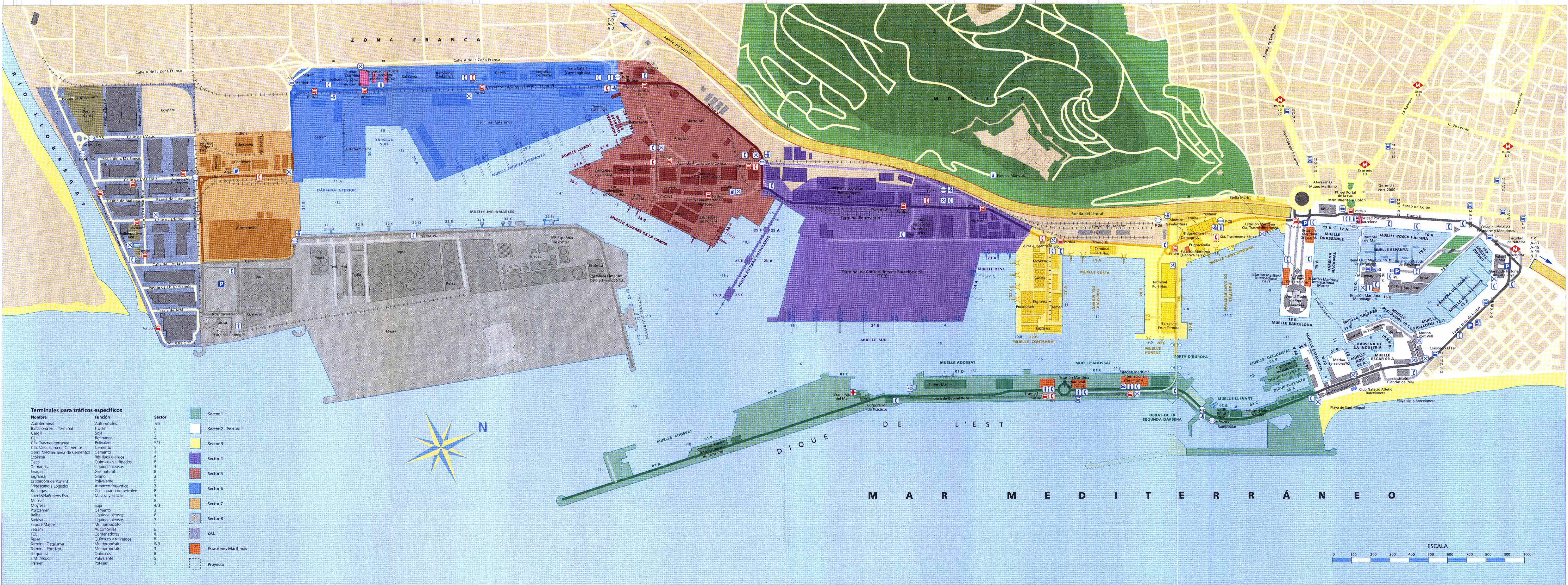
Boya oceanográfica



Boya de vertidos

Signos convencionales

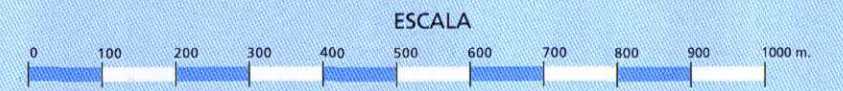
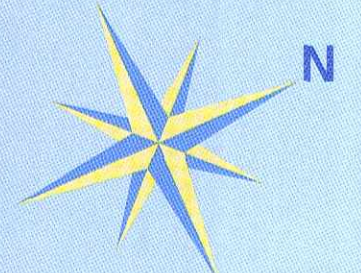




Terminales para tráficos específicos

Nombre	Función	Sector
Autoterminal	Automóviles	7/6
Barcelona Fruit Terminal	Frutas	3
Cargill	Soja	5
CLF	Refinados	4
Cia. Transmediterránea	Polvivalente	5/3
Cia. Valenciana de Cementos	Cemento	5
Com. Mediterránea de Cementos	Cemento	1
Ecoinsa	Residuos oleosos	8
Decal	Químicos y refinados	8
Demagrisa	Líquidos oleosos	3
Enagas	Gas natural	8
Egransa	Grano	3
Estibadora de Ponent	Polvivalente	5
Frigosandria Logistics	Almacén frigorífico	3
Koalagas	Gas líquido de petróleo	8
Loiret&Hantjens Esp.	Melaza y azúcar	3
Mepsa	Melaza	8
Moyresa	Soja	4/3
Portcemen	Cemento	3
Relisa	Líquidos oleosos	8
Sadesa	Líquidos oleosos	3
Saport-Mapor	Multipropósito	1
Setram	Automóviles	6
Tepsa	Contenedores	4
Terminal Catalunya	Químicos y refinados	8
Terminal Port Nou	Multipropósito	6/3
Terquinsa	Multipropósito	3
T.M. Alcudia	Químicos	8
Tramer	Polvivalente	5
	Potasas	3

Sector	Color
Sector 1	Verde
Sector 2 - Port Vell	Blanco
Sector 3	Amarillo
Sector 4	Púrpura
Sector 5	Marrón
Sector 6	Azul
Sector 7	Naranja
Sector 8	Gris
ZAL	Púrpura oscuro
Estaciones Marítimas	Naranja oscuro
Proyecto	Rectángulo con línea punteada



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	Amarillas	
	●			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



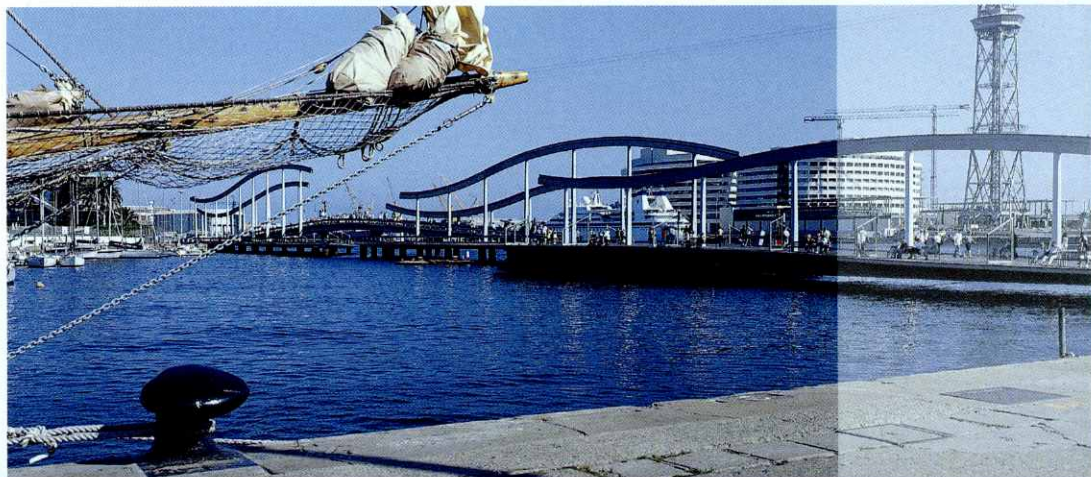
Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Portal de la Pau, 6-08039 Barcelona, España

Tel. (34) 93 306 88 00 - (34) 93 298 21 00

Fax (34) 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 Tram 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: sau@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
Tokyo107, 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.servicom.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
Edifici Est 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 Est 2a pl.
08039 Barcelona
Tel.: 93 508 80 00 Fax: 93 508 80 10
e-mail: comercial@wtcbarcelona.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 53 94 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
E.Q: Tel.: 93 306 88 18

CATICE (Antes SOIVRE)

(Centro Asistencia Técnica e Inspección Comercio Exterior)
Muelle Príncep d'Espanya
Edificio Tersaco, 4a pl.
Tel.: 93 223 45 51 Fax: 93 223 48 64
e-mail: buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

Asociación de 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)

Vía 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 Transporte 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: INF.CODVU05@cosme.renfe.es
web:www.renfe.es/teco

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

Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ)

Camino de la Cogullada, s/n
50014 Zaragoza
Tel.: 976 464 439 Fax: 976 476 406
web:www.tmaz.com

Terminal Marítima de Toulouse (TMT)

Zac de St-Jean - route de Canals
82170 Grisolles
Francia
Tel.: 05 63 02 80 80 Fax: 05 63 02 80 00



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

© Autoritat Portuària de Barcelona

Producción e impresión

Apg / Toni Cívís

Diseño gráfico

Creactius

Fotografía

Lluís Castellà Bel, Colita, Oriol Maspons

D.Legal.: B-18360-2002

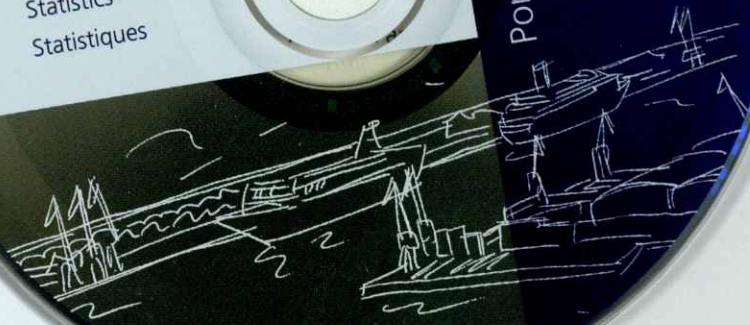


Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Estadístiques
Estadísticas
Statistics
Statistiques

Port de Barcelona 2001





Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Memoria Anual

Portal de la Pau, 6-08039 Barcelona, España

Tel. (34) 93 306 88 00 - (34) 93 298 21 00

Fax (34) 93 306 88 11 - www.apb.es

