

M e m o r i a a n u a l

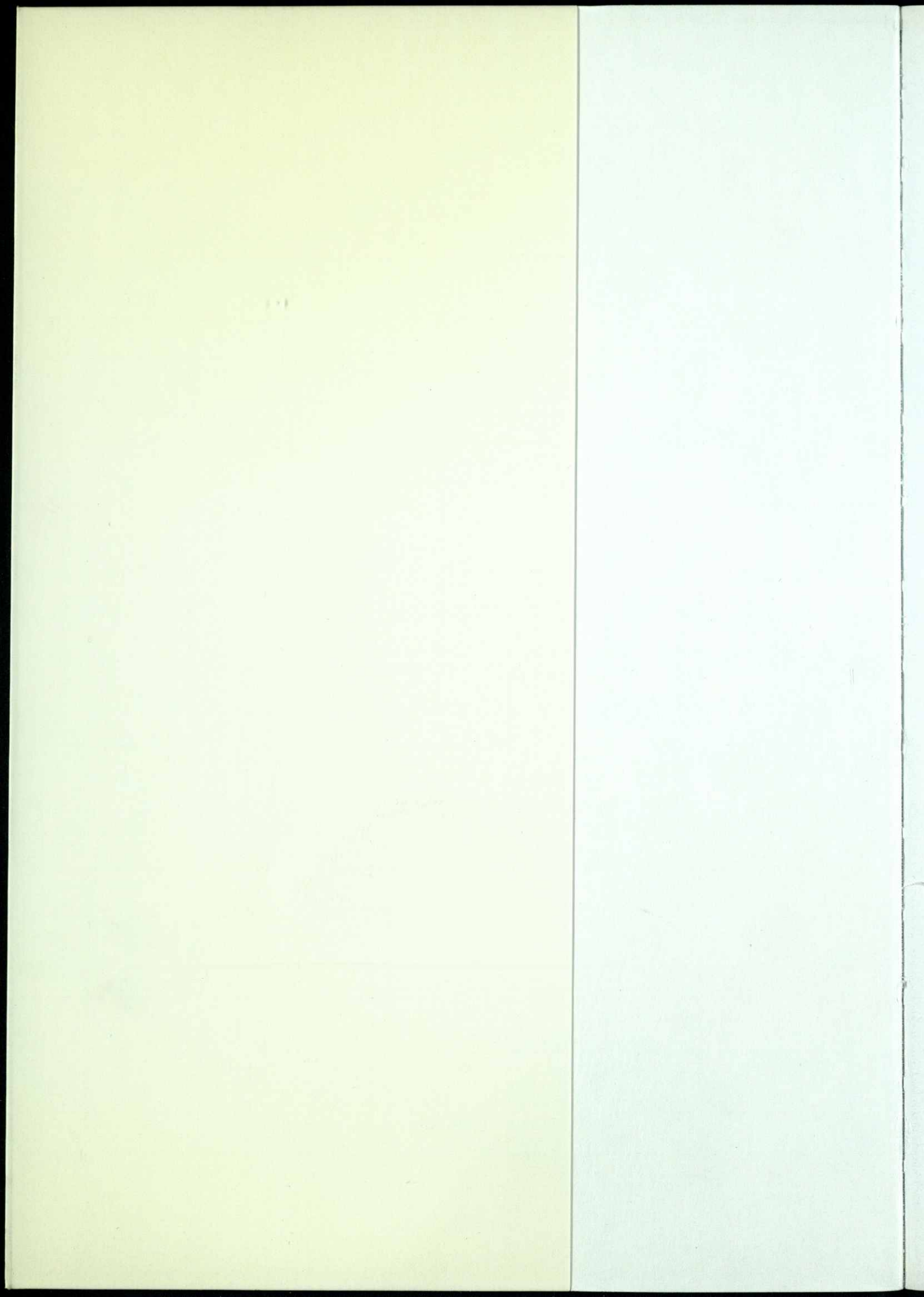
m e m o r i a a n u a l

1996



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona



Memoria anual

m e m o r i a a n u a l

1996



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

1995

1995

Composición del Consejo de Administración de la Autoritat Portuària de Barcelona

a 31 de diciembre de 1996

PRESIDENTE

JOAQUIM TOSAS MIR

VICEPRESIDENTE

JUAN AGUILAR PONCE DE LEÓN ROMERO

DIRECTOR TÉCNICO

LUIS MONTERO GARCÍA

VOCALES

PILAR FERNÁNDEZ BOZAL

JOSEP COSTA SOLÁ

JUAN ECHEVARRÍA PUIG

MARIANO PERAPOCH VALLS

FRANCESC SANTACANA MARTORELL

MODEST BATLLE GIRONA

RAMÓN POUS ARGILA

MARIANO NAVAS GUTIÉRREZ

JOAN CLOS MATHEU

ALFREDO MOLINAS BELLIDO

JOSEP M. BRICALL MASIP

LLUÍS BADÍA CHANCHO

CARLES GÜELL DE SENTMENAT

JOSEP M. ÁLVAREZ SUÁREZ

ANTONIO TARRIÑO CONCEJERO

FRANCESC ADAM ARNIGES

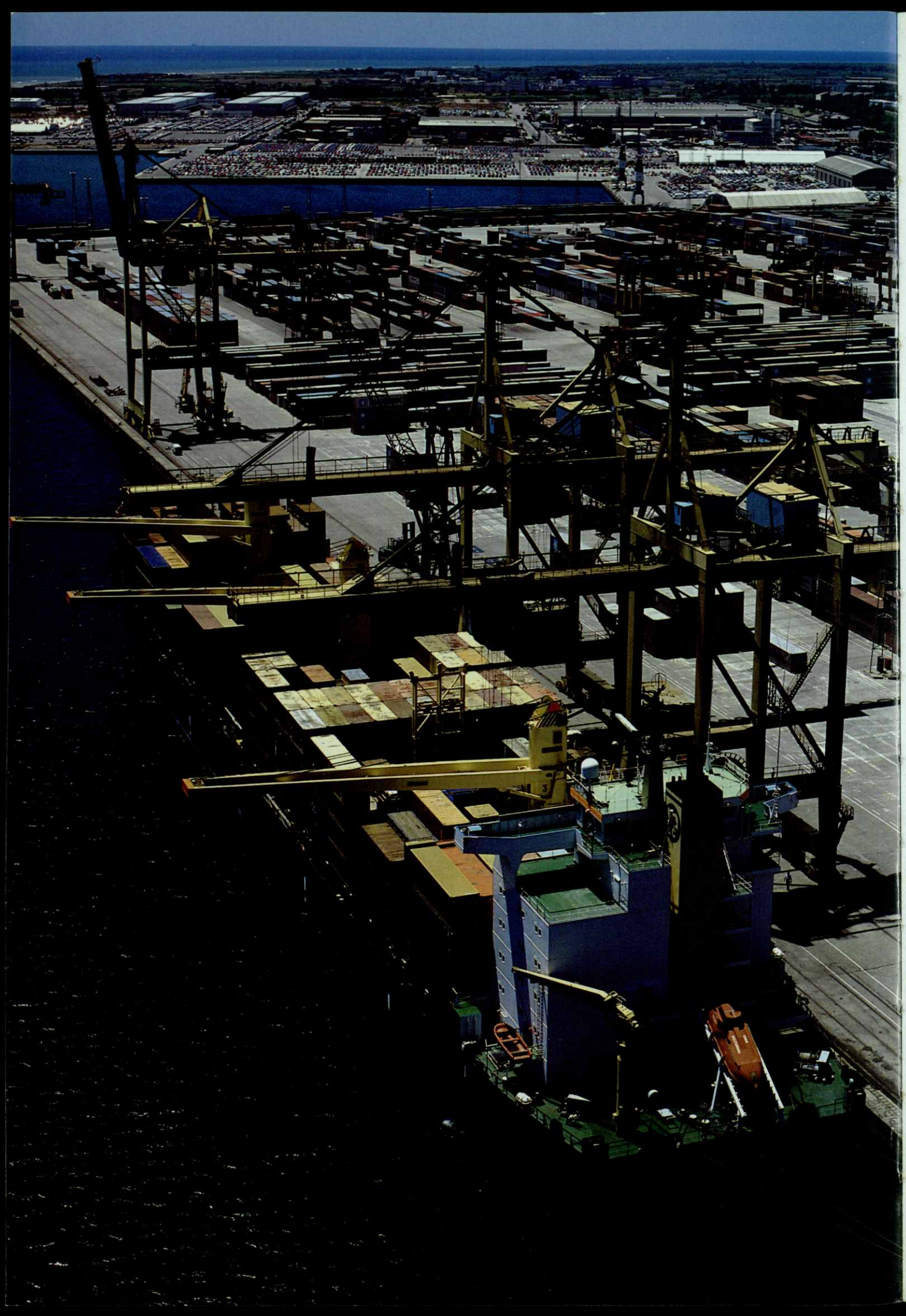
JOAN LLONCH PAÑELLA

JOAN MOLINS AMAT

SECRETARIO

PERE CARALPS RIERA

A lo largo de 1.996 se han producido las modificaciones siguientes en la composición del Consejo de Administración de la A.P.B.: D. Joaquim Tosas Mir ha sido nombrado presidente, en sustitución de D. Antoni Pujol Niubó; se han incorporado al Consejo como vocales D. Lluís Badía Chancho, D. Josep Costa Solá y D. Carles Güell de Sentmenat; y han dejado de ser vocales D. Joan Antoni Borés Montal, D. Josep A. Maceira Barbosa, D. Félix Zamora Amat y D. Julián García González.



El ejercicio de 1996 representa lo que podríamos denominar el fin de una etapa, en la que han tenido un gran peso las inversiones en el Port Vell. Gracias al esfuerzo de la Autoridad Portuaria de Barcelona (A.P.B.), ha podido convertirse en una realidad la apertura del puerto a la ciudad que lo acoge, que dispone ahora de una nueva zona cultural, de ocio y deportiva, cuyo éxito ha superado las mejores previsiones. Queda por finalizar la construcción del World Trade Center, previsto en el Plan Especial del Port Vell, cuyas obras se han reiniciado en el transcurso de este año. De esta forma se dispondrá de un centro concebido para potenciar la posición en el comercio internacional de nuestro puerto que, como tantas veces se ha dicho, pretende consolidarse como puerta de entrada y centro de distribución para el Sur de Europa. El último trabajo previsto en esta zona del puerto es la construcción de una nueva bocana, que permitirá segregarse el tráfico deportivo y pesquero del comercial, y mejorará la seguridad de la navegación interna. El proyecto del puente que permitirá la apertura de la nueva bocana se ha realizado este año y su aprobación definitiva tendrá lugar en el próximo ejercicio.

El esfuerzo inversor se va a centrar a partir de ahora en el puerto comercial y en la Zona de Actividades Logísticas. En cuanto al puerto comercial, son ya muy reducidas las posibilidades de crecimiento dentro de los límites del actual recinto. El desdoblamiento del muelle de Inflamables, que va a permitirnos disponer de 60 hectáreas adicionales, las 8 hectáreas que estarán disponibles cuando se haya construido la nueva bocana y las 12 hectáreas de la prolongación del muelle Adosado, son las superficies que quedan por ganar, antes de que sea una realidad la última gran ampliación, que será realizable a partir del desvío del río Llobregat, ya definitivamente aprobado en el marco del Plan Delta, pero que no será una realidad hasta después del año 2.000. Entre las inversiones finalizadas este año en el puerto comercial cabe destacar por su importancia la segunda fase de la terminal pública de contenedores y el acceso y terminal ferroviaria en el muelle Sur.

A corto plazo, lo que constituye un reto para el Port de Barcelona es el desarrollo de la Zona de Actividades Lo-



gísticas. En estos momentos, una vez se ha comprometido la práctica totalidad de los terrenos disponibles para la primera fase de la ZAL, es de vital importancia avanzar en lo posible la segunda fase, que se situará en terrenos situados actualmente, antes del desvío, al otro lado del Llobregat. Retrasarnos en la ampliación de la ZAL significaría la posible localización de empresas generadoras de tráfico en instalaciones situadas en el hinterland de otros puertos. Somos conscientes de que cuando una empresa ya

ha tomado la decisión, y se ha situado en otra zona, es difícil atraerla para generar tráfico y riqueza en el área de influencia del Port de Barcelona. A partir de ahora vamos a dedicar un especial esfuerzo inversor a potenciar el desarrollo de la ZAL.

Otra acción prioritaria que vamos a seguir apoyando es la potenciación de la intermodalidad. La A.P.B. tiene la firme voluntad de participar en las iniciativas que pretenden solventar las carencias de los servicios ferroviarios que se ofertan en el puerto. Además, este año se ha inaugurado la terminal de ferrocarril en el muelle Sur, lo que constituye un gran paso adelante para dar facilidades a este medio de transporte que, sin duda alguna, va a seguir aumentando su captación de tráfico en el futuro, especialmente cuando sea una realidad el tan demorado proyecto de hacer llegar el ancho de vía europeo hasta nuestro puerto.

Pero si la misión del Port de Barcelona es la de contribuir al desarrollo del comercio y de la industria, favoreciendo la conectividad y la creación de riqueza, es evidente que la A.P.B. debe hacer mucho más que gestionar la dotación de infraestructuras. Debe actuar como interlocutor del conjunto de la Comunidad Portuaria, impulsando, tanto a nivel interno de la A.P.B. como para el resto de los oferentes de servicios portuarios, una estrategia orientada a mantener y mejorar la competitividad del conjunto. En este sentido, cabe destacar que se ha continuado trabajando con notable éxito en el Plan de Calidad y que se han iniciado los trabajos para elaborar un Plan Estratégico, que debe permitirnos definir e implantar la estrategia más adecuada para hacer frente a las amenazas del futuro.

En cuanto al tráfico de mercancías, este año ha continuado el crecimiento, el 3,7%, cuando el del resto de puertos españoles ha descendido un 3,8%, y por primera vez se han superado los 24 millones de toneladas. En el tráfico de contenedores el crecimiento ha sido del 11,3%, con lo que se ha consolidado nuestra importante posición en el Mediterráneo, donde la fuerte competitividad para captar este tráfico, y el exceso de oferta de instalaciones para manipularlo, dan un mayor realce a este logro. También es importante destacar los 490.000 vehículos que han pasado por las dos terminales de vehículos del puerto, en estos momentos el primero en manipulación de automóviles del Mediterráneo y segundo de Europa. Este año ha sido inaugurado un almacén vertical para paliar la falta de espacio y permitir que este tráfico pueda continuar creciendo.

Por último, en relación a los resultados de este ejercicio, solamente queremos significar que en 1996 la A.P.B. ha

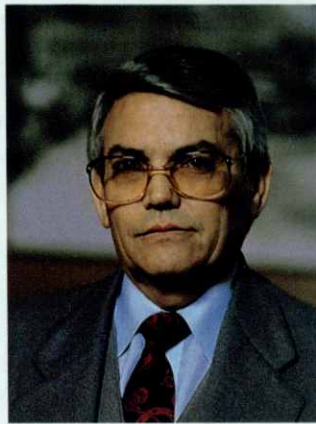
continuado generando importantes recursos para financiar el enorme esfuerzo inversor que viene realizando y que debe continuar durante mucho tiempo. A pesar de la reducción del 26% que se ha realizado en la tarifa T-3 que grava las mercancías, el beneficio del último periodo anual ha sido de 1.499 millones de pesetas. Tal como se viene repitiendo todos los años, el beneficio se invierte en su totalidad, con lo que, en realidad pasa a constituir lo que en el sector privado se denominaría como reservas, para atender las futuras necesidades de financiación de la empresa, que son de una enorme magnitud en el caso del Port de Barcelona. La inversión realizada durante 1996 ha sido de 6.850 millones de pesetas.

JOAQUIM TOSAS MIR
Presidente

Con carácter general, en el transporte marítimo se está asistiendo al desarrollo de una nueva política que propicia la unión de los grandes armadores presentes en rutas esenciales, para aumentar la frecuencia del servicio y agotar la capacidad de carga de sus buques, como una estrategia para mejorar o encarar la competencia. Otro aspecto es su asociación o participación con destacados operadores multimodales para compensar los cada vez más reducidos márgenes en el sector marítimo y para garantizar la fidelidad del cliente al proporcionarle un servicio completo, marítimo y terrestre. Todo ello mejora su competitividad y su fortaleza frente a los puertos que han de soportar fuertes presiones tarifarias provocadas por otra parte por el aumento de oferta del entorno.

En este sentido, los puertos, en respuesta a estas presiones, y para facilitar la economía de escala y, por tanto, la competencia comercial a sus clientes armadores, así como para atraer nuevas líneas, deben desarrollar una sólida estructura logística basada en el transporte intermodal y en las modernas técnicas de las telecomunicaciones (EDI) que permita el acceso a mercados más allá de sus fronteras tradicionales.

En relación con la competencia interportuaria en el Mediterráneo, hemos de tener presente que por determinadas circunstancias, tanto problemas laborales como de reestructuración administrativa, los grandes puertos de nuestro entorno, Marsella y Génova especialmente, han soportado un lastre que les ha mantenido en los últimos años en los márgenes competenciales del mercado, pero que, superados total o parcialmente, según los casos, sus disfunciones, han comenzado ya en el presente año, a mostrar todas sus potencialidades y, puesto que disponen, como es incuestionable, de una posición geográfica más favorable y de unas conexiones, especialmente ferroviarias, más adecuadas respecto al mercado centroeuropeo que nuestro puerto, debemos hacer de este tema objeto de profunda reflexión y diseñar nuestra estrategia de futuro teniendo en cuenta estas circunstancias. En el tráfico de tránsito, especialmente en el "transshipment" puro, la puesta en escena de puertos como Malta y úl-



timamente Gioia Tauro, unidos al ya tradicional de Algeciras, suponen desafíos cada vez más difíciles de afrontar. El precio y la calidad de los servicios se destacan como las alternativas más válidas frente a cualquier otra opción. Reducir el coste de las escalas, y por tanto los márgenes tarifarios de todos los que en ella intervienen, consignatarios y agentes diversos, prácticos, remolcadores, amarradores, autoridad portuaria, operadores de terminales, estibadores, transportistas, etc., es algo a lo que nadie debe ser ajeno, ya que cuando una línea se pierde, todos y cada uno de los miembros de la Comunidad Portuaria pierden.

El año 1.996 no ha sido un año fácil para los puertos españoles. Los mercados han mostrado cierta indecisión como consecuencia de la moderación del consumo, lo que ha incidido en el tráfico marítimo.

En relación con la carga movida por nuestro puerto, cabe comentar las siguientes cifras, resultado del cierre del año.

El tráfico total de mercancías incluido avituallamiento supera los 24 millones de toneladas con un incremento del 3,7%, respecto 1.995, lo que tiene un especial significado si se tiene en cuenta que el tráfico conjunto de los puertos españoles sufrió un descenso del 3,27%, siendo éste incluso mayor en los puertos principales. En este ejercicio hemos superado a Bilbao, colocándonos, tras Algeciras y Tarragona, en tercer lugar en el ranking español en tráfico total.

En un análisis más particularizado podemos añadir que en mercancía general se superó por vez primera los 10 millones de toneladas, con un incremento en torno al 8%; en graneles líquidos se alcanzaron los 8 millones de toneladas con crecimiento del 1,6% respecto al pasado año; y manteniéndose al mismo nivel, con incremento del orden del 0,3%, el de graneles sólidos que rebasó ligeramente los 5 millones de toneladas. Dentro del tráfico de mercancía general, la transportada en contenedores superó los 7,6 millones de toneladas, superándose los 767.000 TEUs, lo que representa un incremento del 11,3% respecto al anterior ejercicio.

Debe destacarse que continúa el crecimiento del tráfico de pasajeros de cruceros a un fuerte ritmo, del orden del 23% y que se ha producido una ligera recuperación del tráfico de pasajeros de línea regular entorno al 1,2%, tras varios años de continuado descenso. Cabe añadir que esta recuperación puede ser importante una vez establecida definitivamente la línea del Fast-Ferry directo Barcelona-Palma e iniciada una nueva política comercial por parte de Trasmediterránea.

En términos de grupo de tráficos específicos de relieve, cabe señalar incrementos del 10,2% en el grupo energético (gas natural, carburantes); incrementos importantes, del 12,8%, en el grupo de mercancías diversas (maquinaria y sus repuestos, y maderas); incrementos notables del 7,6% en el grupo de materiales de construcción (cemento y clínker especialmente). En el capítulo de decrementos deben señalarse importantes descensos; del 11,4%, en el grupo de abonos, (potasas y fosfatos) y muy fuertes en el grupo agro-ganadero-alimentario, el 13,9% (cereales, habas y harinas de soja, frutas y hortalizas, conservas y pesca congelada).

En el aspecto económico, ha pesado fuertemente la política, a nivel nacional, de reducción de tarifas, tanto a nivel general como de tráficos específicos, ya iniciada en el pasado ejercicio, pero que ha tenido una mayor incidencia en el presente año, pudiendo cifrarse en un 11% la reducción de ingresos en la cuenta de explotación, aún teniendo en cuenta el incremento de tráfico que antes mencionamos.

Estimamos, por otra parte, que esta política ha tenido una incidencia escasa o nula en el mercado que, a nivel global, o nacional, es fuertemente inelástico.

El mantenimiento del cash-flow para satisfacer la demanda de inversiones exige por tanto una política de contención del gasto seria y eficaz por parte de las Autoridades Portuarias, pero también un análisis profundo y reflexivo previo a cualquier modificación tanto de la estructura como de la cuantía de las tarifas.

En este mismo sentido es preciso destacar tanto la ausencia de subvenciones a los puertos como la tendencia a la imposición de un régimen fiscal, cada vez más agresivo, especialmente por organismos locales, que pueden frenar o paralizar el desarrollo portuario.

La inversión programada se ha llevado a término en su totalidad. Debe destacarse por su importancia estratégica y económica, la terminación de las obras de "Habilitación del Muelle Sur", y de la "Terminal ferroviaria", también en dicho muelle, que permiten el desarrollo total de las actividades de la Terminal Pública de Contenedores en su emplazamiento definitivo, y la conexión directa de la misma con el ferrocarril, lo que facilitará la promoción de este modo de transporte en relación a los tráficos generados tanto por dicha terminal como por cualquier otra situada dentro del recinto portuario.

Igualmente ha de mencionarse las obras de "Sistemas de Seguridad y Protección de las Terminales de Cruceros", por su oportunidad cara a la captación de este tráfico, muy sensible a dichos condicionantes, especialmente el generado por el mercado norteamericano, el de mayor incidencia en este sector.

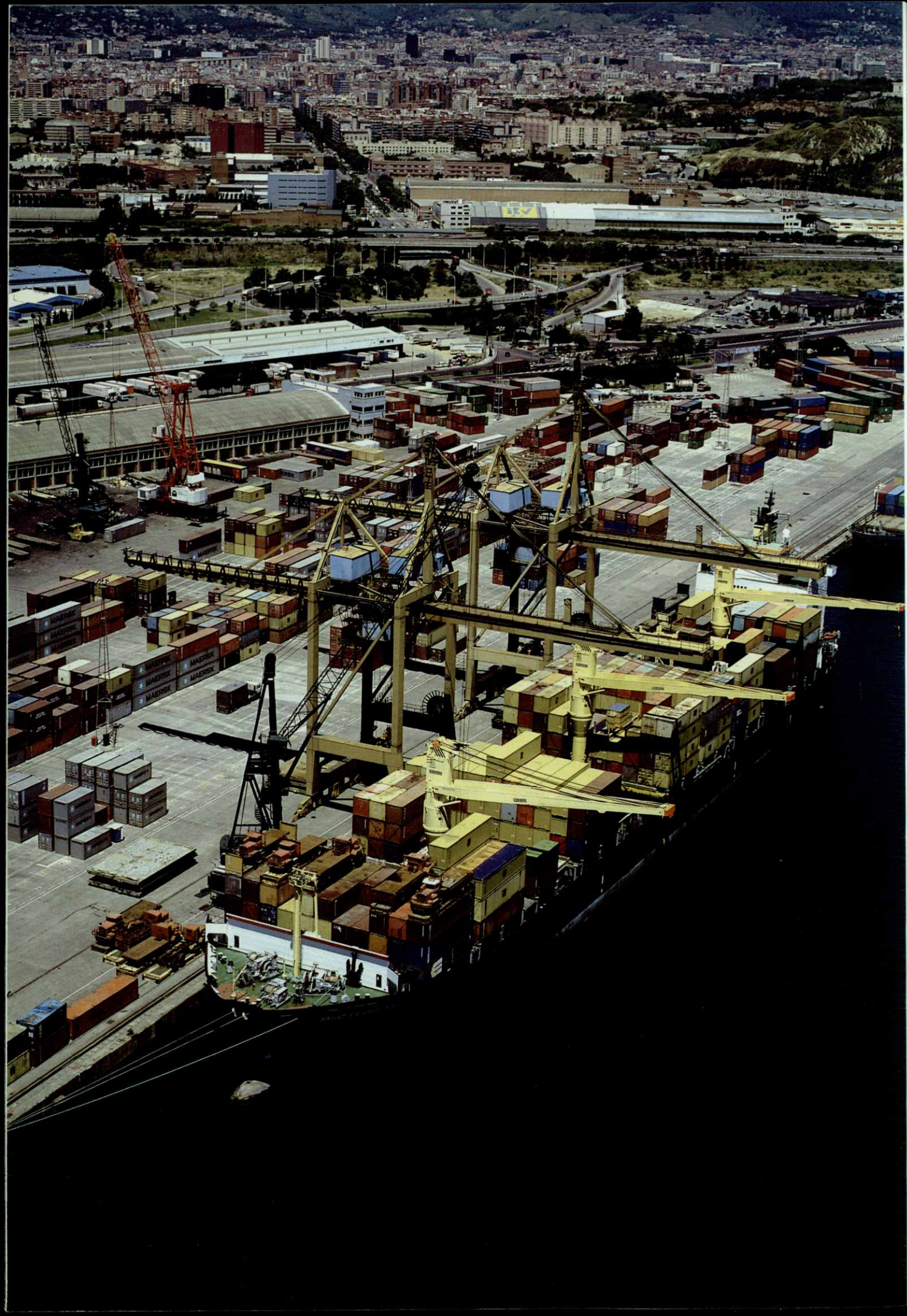
Cabe señalar también las obras de terminación del Port Vell, así como las inversiones financieras de apoyo a CILSA (Centro Intermodal y de Logística) y especialmente las correspondientes a I.T.C.B. (International Trade Center de Barcelona), que reinicia su construcción definitivamente.

Como nota final, es preciso poner énfasis, una vez más, en la urgente necesidad de crear nuevos espacios para la continuidad del desarrollo portuario, dado que los actuales se hallan prácticamente agotados. En este sentido es totalmente necesario un avance serio y decidido en el desarrollo del Plan Delta, único instrumento que despejará de brumas el horizonte marítimo de nuestro puerto.

LUIS MONTERO
Director Técnico

ÍNDICE

Evolución de la actividad comercial	11
Gestión	17
Ejercicio económico-financiero	31
Guía	39



Evolución de la actividad comercial, 1996

El entorno geográfico *-hinterland-* del Port de Barcelona ha mantenido, a lo largo de los últimos tres años, un crecimiento económico suave pero estable. En 1996, el incremento del PIB de Cataluña ha sido del 2,2%, una tasa igual a la del conjunto de la economía española y superior a la de la Unión Europea (1,6%). Uno de los hechos más destacados en la evolución económica española en este año ha sido la reducción del precio del dinero, posibilitada por el control de la inflación y la relativa estabilidad de la peseta. Aún así, la demanda interna se ha mostrado cauta presentando un aumento del 1,5%.

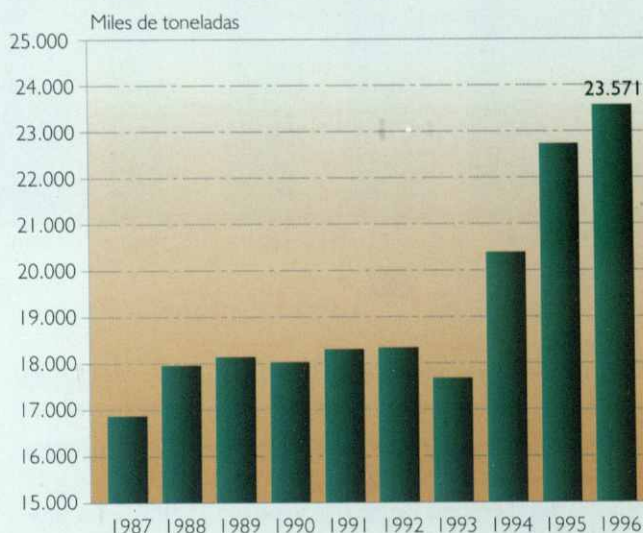
El comercio exterior español ha realizado una aportación positiva al crecimiento económico ya que las exportaciones han aumentado un 10,3%, superando a las importaciones (7,5%).

En volumen, el aumento del comercio exterior español ha sido del 3,2%. Ello contrasta con la evolución del comercio exterior marítimo, que ha aumentado un 0,3%. Las causas de esta evolución divergente podrían ser, por una parte, el aumento de la participación de los países europeos en los intercambios comerciales españoles y, por otra, una pérdida de cuota de mercado del transporte marítimo ante otras formas de transporte.

24,1 millones de toneladas hacen de Barcelona el tercer puerto español en tráfico de mercancías

La evolución de la actividad del Port de Barcelona en los últimos años ha sido más favorable que la del conjunto del comercio exterior marítimo español. Desde 1993, el tráfico del Port de Barcelona ha registrado incrementos continuados y 1996 no ha sido una excepción: se han alcanzado 24,1 millones de toneladas, un 3,7% más que el año anterior, lo que sitúa al Port de Barcelona en el tercer lugar del *ranking* de los puertos españoles. Aun siendo moderado, este incremento del tráfico es significativo, especialmente si se tiene en cuenta que el primer trimestre del año, en coincidencia con la evolución económica general, tan solo aumentó un 1,8%.

Evolución del tráfico total de mercancías, 1987-1996 (no incluye avituallamiento)

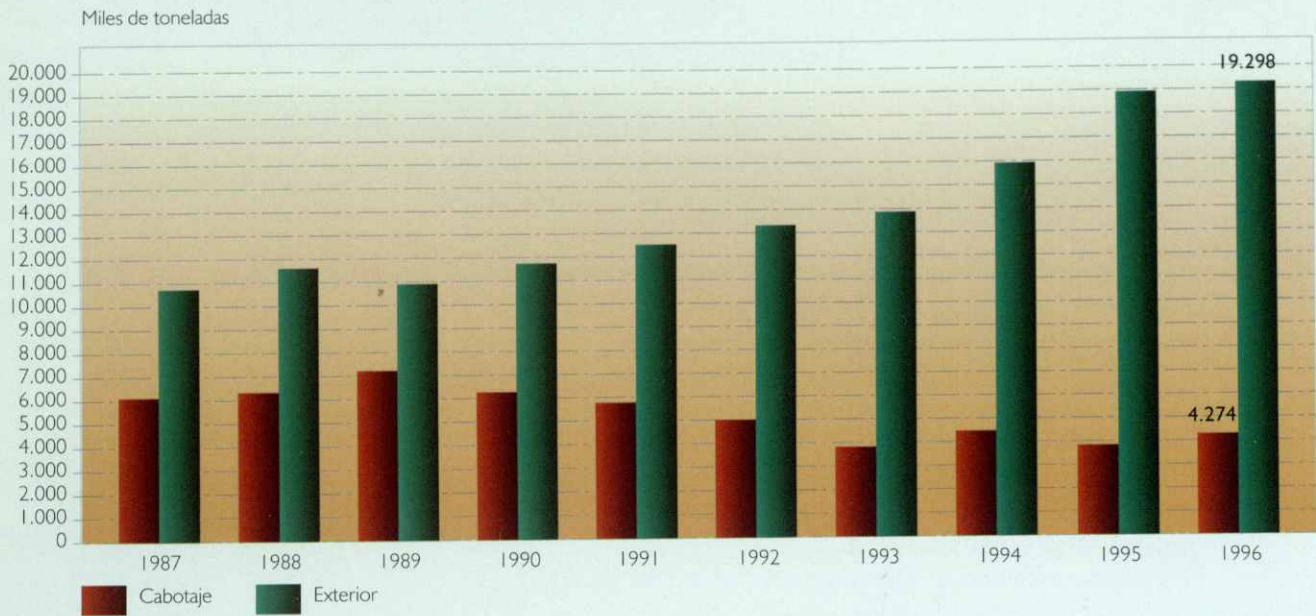


Los datos sobre los buques entrados en el Port reflejan la tendencia de los armadores a aumentar la capacidad de sus barcos: mientras el número de buques que han hecho escala a lo largo del año ha sido de 7.200 -lo que representa un incremento del 5,1%- su arqueo, o tonelaje bruto, ha aumentado en un 10%. De este modo el arqueo medio de los buques que hicieron escala en 1996 en el Port de Barcelona ha sido un 5% superior al de 1995.

Evolución del tráfico de buques, 1987-1996



Evolución del tráfico internacional y de cabotaje, 1987-1996



Por tipos de navegación, el tráfico de cabotaje es el que ha experimentado un incremento más elevado, del orden del 12%, hasta situarse en 4,3 millones de toneladas. Dicho incremento es en gran parte atribuible a la evolución del tráfico de hidrocarburos (+39%). La tendencia de disminución del tráfico de cabotaje, iniciada en 1989, se ha corregido a lo largo del último trienio, alcanzando cierta estabilización. En cuanto al tráfico exterior, su crecimiento se ha desacelerado respecto a años anteriores (+2%), alcanzando un volumen de 19,3 millones de toneladas. El incremento se basa en el aumento de las exportaciones en un 12,7%, ya que las importaciones incluso han disminuido un 3%, principalmente a consecuencia de la disminución del tráfico de oleaginosas, cereales e hidrocarburos.

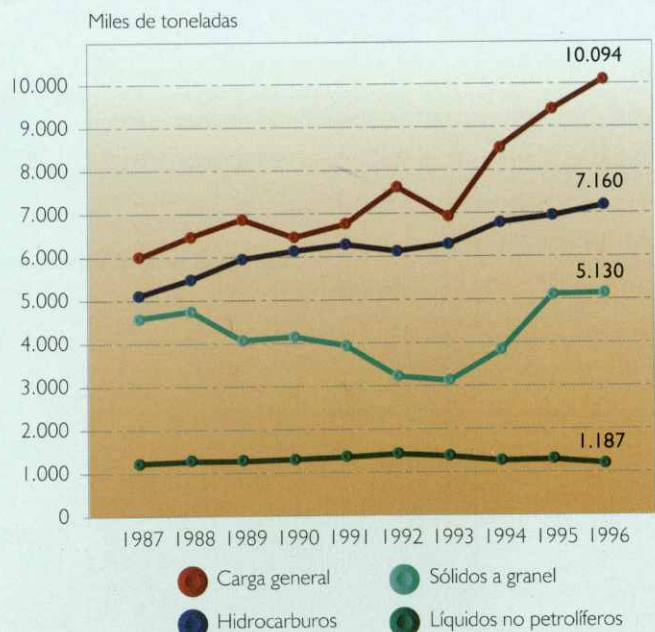
La carga general es el tráfico más dinámico del Port de Barcelona

El tráfico general supone ya para el Port de Barcelona el 43% del total de mercancías movidas; son 10,1 millones de toneladas, casi un 7,5% más que el año anterior. El aumento de este tipo de tráfico, superior a los demás, ha sido continuo a lo largo de la última década, periodo que también se ha caracterizado por el incremento del movimiento de hidrocarburos y la disminución de los demás graneles líquidos y sólidos.

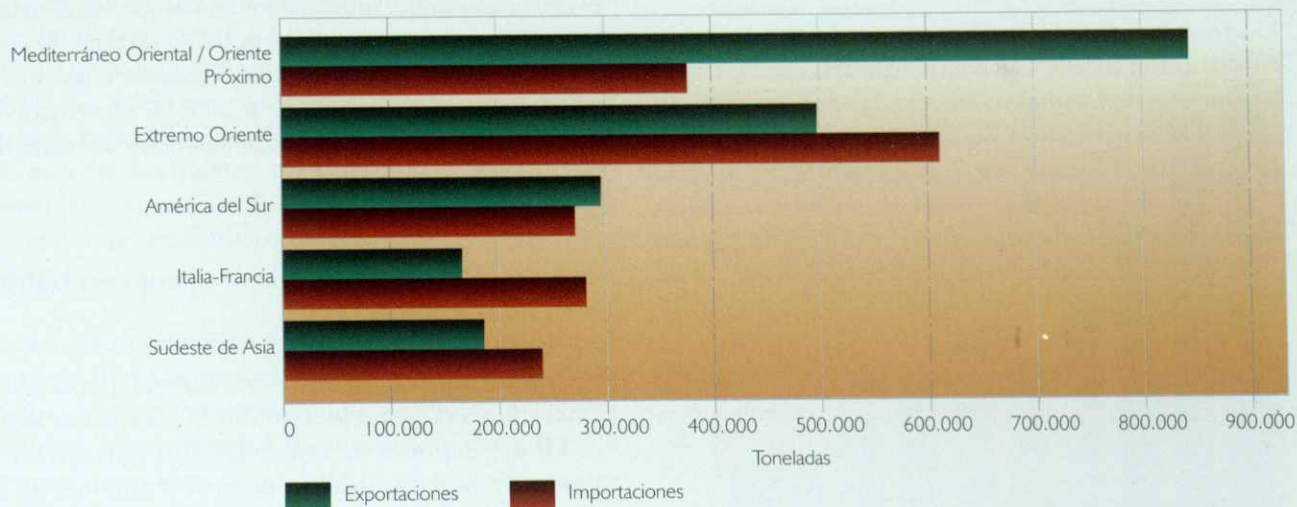
Tráfico exterior del Port de Barcelona. Principales áreas geográficas (miles de toneladas)

	Import.	Export.	Total
África del Norte	3.743	593	4.336
Med. Or./Oriente P.	1.249	1.169	2.419
Italia-Francia	1.802	278	2.080
África Occidental	114	1.247	1.361
Extremo Oriente	719	556	1.275

Estructura del tráfico de mercancías, 1987-1996



Principales áreas geográficas en el tráfico de mercancía general

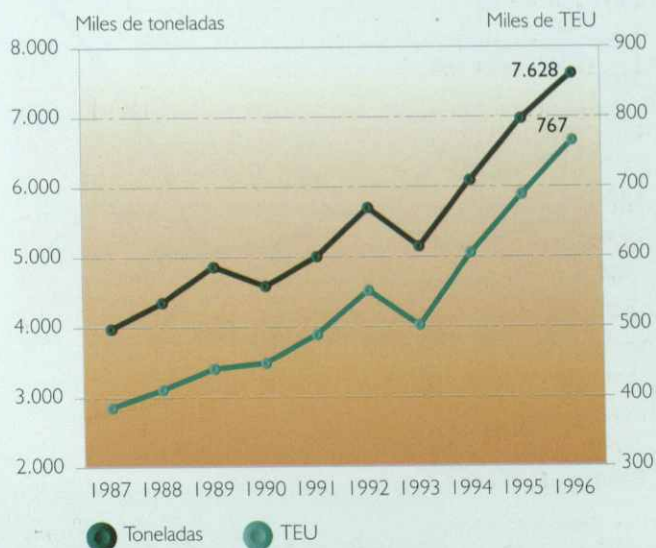


El *foreland* del Port de Barcelona por mercancía general presenta características específicas y diferenciadas respecto al conjunto del Port. Próximo Oriente y Lejano Oriente, dos importantes áreas de producción de manufacturas, son los principales mercados del Port.

El tráfico de mercancía general se transporta en un 75% mediante contenedor. El grado de penetración del contenedor en la carga general parece haber tocado techo, puesto que se mantiene en torno a este porcentaje desde 1992. Además, tan solo un reducido número de productos con pocas posibilidades de emplear contenedores -como los automóviles, la madera o determinadas frutas- constituye la mayor parte del tráfico de mercancía general no contenerizada. El tráfico de automóviles ha aumentado un 18% en 1996, hasta alcanzar 490.000 unidades.

A lo largo de 1996 en el Port de Barcelona se han manipulado 767.236 TEU, cifra que representa un aumento respecto al ejercicio anterior del 11,3%. Precisamente en este tráfico, un año más, se ha registrado un crecimiento superior en las exportaciones (12,3%) que en las importaciones (8,9%). El tráfico de cabotaje se ha incrementado en un 11,2%. Los principales productos transportados en contenedores son los químicos, alimentarios, maquinaria y papel.

Mercancías contenerizadas, 1987-1996



Principales productos transportados en contenedor (miles de toneladas)

Mercancías	1995	1996	Variación
Productos químicos	1.033	1.166	12,9%
Materiales para la construcción	592	545	-7,9%
Maquinaria	417	509	22,1%
Papel y pasta	433	432	-0,2%
Vinos, bebidas y licores	316	338	7,0%
Tabaco, café y cacao	264	298	12,9%
Frutas, hortalizas y legumbres	193	149	-22,8%

Los graneles sólidos confirman su carácter cíclico

El cemento es un tráfico muy vinculado al sector de la construcción local y a la competitividad exterior de la producción de Cataluña. Este año, la débil demanda interna y la depreciación de la peseta respecto al dólar (cerca de un 8% entre enero y diciembre), han favorecido nuevamente el incremento de las exportaciones. Así, el tráfico de cemento y *clinker* en el Port de Barcelona se ha incrementado un 23,6%, hasta alcanzar 2,6 millones de toneladas.

En cambio, el movimiento de cereales y oleaginosas (soja) ha disminuido un 30% y un 27% respectivamen-

te. La explicación de la reducción del tráfico de cereales, principalmente importaciones, hay que atribuirla al incremento de la producción agrícola interna. El comportamiento del tráfico de soja responde a las restricciones establecidas sobre este tráfico en prevención de riesgos. Ambos tráficos suman actualmente 1,4 millones de toneladas al año.

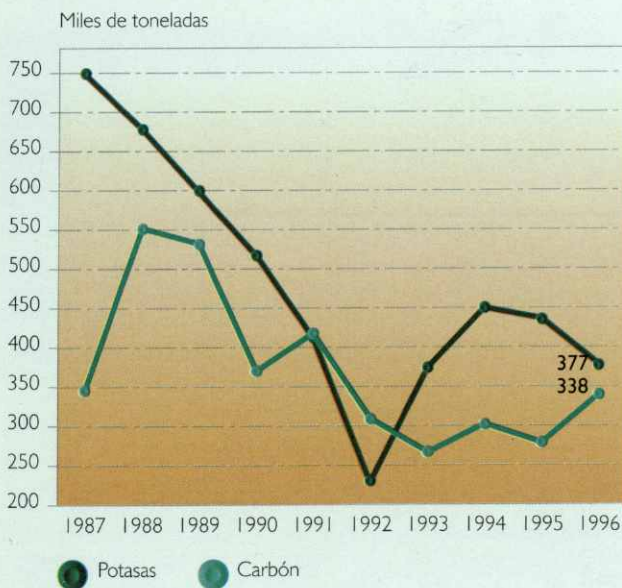
Los hidrocarburos, clave del incremento del tráfico de líquidos a granel

Durante el año 1996 se ha producido un ligero aumento del tráfico de graneles líquidos (1,4%), hasta alcanzar los 8,3 millones de toneladas. Los hidrocarburos aumentan un 3,2% alcanzando los 7,2 millones de toneladas. Dentro de este grupo, el gas natural es el producto más importante, con un tráfico de 4,3 millones de toneladas. Los productos químicos, siguiendo la tendencia de años anteriores, han experimentado un aumento del orden del 1,5% situándose en 1,8 millones

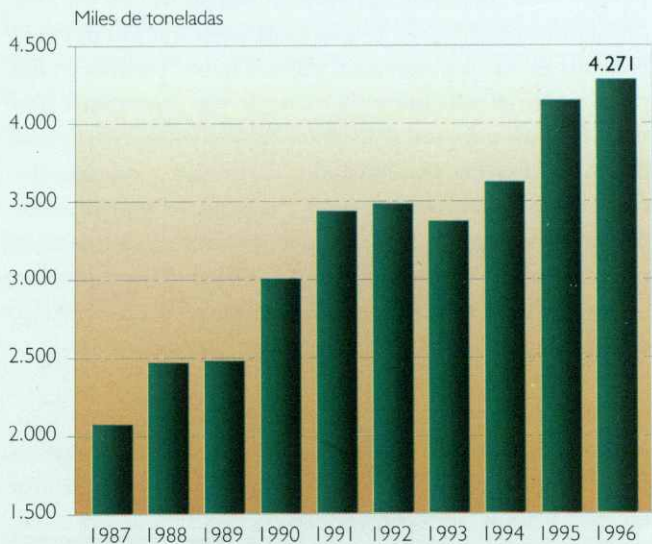
Principales sólidos a granel, 1987-1996



Principales sólidos a granel, 1987-1996



Evolución del tráfico de gas natural, 1987-1996



de toneladas (se incluye en esta cifra tráfico contenerizado y a granel de productos químicos).

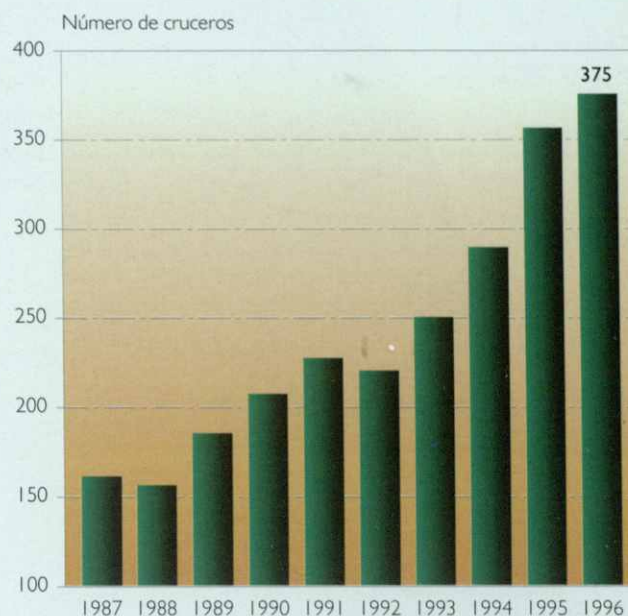
Aumenta un 22% el número de pasajeros de cruceros

El tráfico de cruceros sigue la tendencia creciente iniciada en el año 1986. Desde entonces, el número de cruceros que hacen escala en Barcelona se ha triplica-

do. En 1996 hicieron escala en el Port 375 cruceros, un 5% más que en 1995, y cada vez son más los armadores que optan por Barcelona como base en el Mediterráneo. La demanda experimenta, no obstante, un cambio cualitativo: dado que el Mediterráneo es un área cada vez más importante en el marco del mercado mundial de cruceros, los buques utilizados son cada vez de mayores dimensiones, siendo ésta la razón de que el tráfico aumente más en número de pasajeros -22% en 1996 que en escalas.

Por otra parte, el tráfico de pasajeros de cabotaje ha aumentado un 2,6%, hasta llegar a los 467.836 pasajeros. En los trayectos Barcelona-Palma de Mallorca hay que destacar, como novedad, la utilización por parte de Transmediterránea de un *fast-ferry*, el *Almudaina*, con capacidad para 450 pasajeros, que puede alcanzar una velocidad de 37 nudos. Para el primer semestre de 1997, Transmediterránea tiene prevista la inauguración de una terminal propia para líneas regulares de cabotaje y para cruceros en el Moll de Sant Bertran.

Tráfico de cruceros, 1987-1996





La gestión del Port en el año 1996

Calidad: agilidad y transparencia en la prestación de servicios portuarios

En el marco del comercio internacional moderno, los puertos se encuentran en un entorno cada vez más competitivo. La introducción de elementos de diferenciación en el servicio es vital para fidelizar los tráficos actuales y atraer otros nuevos. Con esta perspectiva, el Plan de Calidad del Port de Barcelona, basado en la filosofía de la mejora continua, se ha aplicado al tráfico de contenedores; su implantación se inició en 1994 en TCB, prosiguió en 1995 en Terminal Catalunya, y actualmente se ha procedido a su implantación en las restantes terminales. Los objetivos del Plan de Calidad son garantizar la seguridad de la carga a lo largo de su estancia en el

Port, agilizar el tránsito de las mercancías a través del mismo y avanzar en la línea de la transparencia y la comunicación con respecto al cliente final.

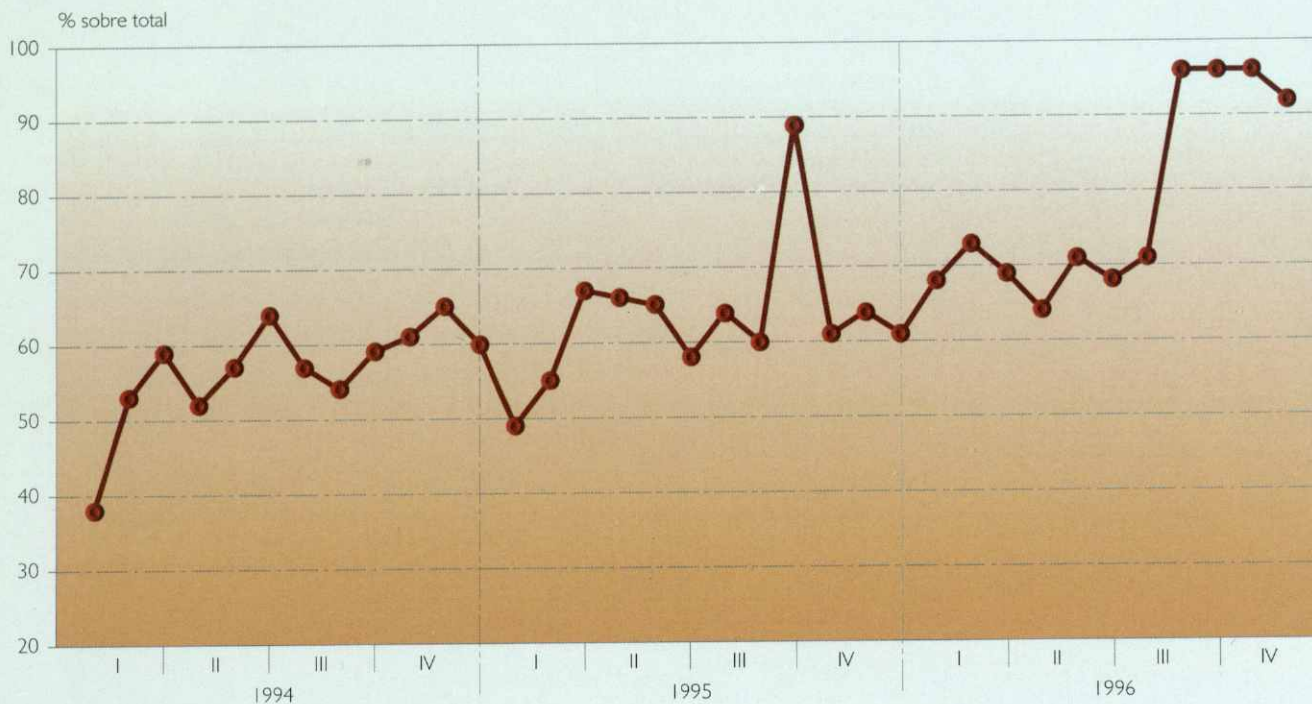
UN DISPOSITIVO DE CONSULTA PERMITIRÁ AL IMPORTADOR CONOCER EN QUÉ PUNTO DEL PROCESO SE ENCUENTRA SU MERCANCÍA, DESDE LA LLEGADA DEL BARCO HASTA LA SALIDA DE LA CARGA

La información sobre el estado de la carga a su paso por el Port es un parámetro básico de la calidad del servicio. En este sentido, se ha ultimado un dispositivo de consulta que permitirá al importador conocer, en tiempo real, en qué punto del proceso se encuentra su mercancía, desde la llegada del barco hasta la salida de la carga. Este servicio constituirá un valioso instrumento para la gestión logística de las empresas y para medir la eficacia de los operadores contratados. Por otra parte, la página que la A.P.B. ha abierto este año en Internet ofrece un nuevo servicio orientado al importador y a su agente de aduanas, en el que éstos pueden obtener la confirmación de la llegada del buque y de la activación del manifiesto de carga, así como extraer los datos necesarios para la confección de la declaración aduanera, lo que permite agilizar la presentación de la misma. Estas y otras medidas, como el intercambio electrónico de datos (EDI) y la informatización de los controles aduaneros a la salida de las terminales, pretenden, en conjunto, que sean las necesidades de los importadores y exportadores -y no ningún otro factor- lo que determine que la estancia en el puerto resulte más o menos larga.

LA PÁGINA QUE LA A.P.B. HA ABIERTO ESTE AÑO EN INTERNET OFRECE UN NUEVO SERVICIO ORIENTADO AL IMPORTADOR Y A SU AGENTE DE ADUANAS

Despacho de mercancías contenerizadas en menos de 24 horas.

Contenedores FCL despachados en la terminal internacional de contenedores de Barcelona 1994-1996



Por otra parte, en 1996 se ha iniciado el diseño y la puesta en práctica del Plan de Calidad para tráficos de carga general no contenerizada. Dado que las operaciones portuarias son específicas para cada tipo de carga, se ha tenido que adaptar el Plan de Calidad a las particularidades de la carga general no contenerizada. En este sentido, se ha conducido un estudio sobre la percepción del servicio por parte de los clientes finales y agentes portuarios, quienes han destacado el coste como un factor de elección de puerto tanto o más decisivo que la fiabilidad. Con estas orientaciones, el Plan de Calidad se ha implantado en fase piloto en Terminal Catalunya. Próximamente se procederá a su aplicación en Terminal Port Nou, Estibadora de Ponent y Saport Mapor.

El Plan de Formación de la Comunidad Portuaria, que contribuye a la integración profesional del sector, ha proseguido en 1996 con su tercer ciclo, en el que participan más de 800 personas y un centenar de empresas.

La dinámica de la calidad a la que se han incorporado la A.P.B. y la Comunidad Portuaria traspasa los límites del Port de Barcelona. Así, debe mencionarse la participación activa en fóruns internacionales, como *The Conference Board*, donde el Port coincide con grandes cargado-



res a nivel mundial, y la integración de la Comunidad Portuaria de Barcelona dentro de *Barcelona Xarxa de Qualitat*, una asociación de empresas privadas y entidades públicas que pretende impulsar la calidad de los servicios de la ciudad.

La comercialización del Port aproxima la A.P.B. a sus clientes

La A.P.B. está convencida de que la comercialización del Port es tanto un instrumento de captación de demanda como una forma de obtener del mercado información útil para mejorar el servicio.

En el *hinterland* más inmediato, los instrumentos de comercialización del Port, aprovechando la proximidad de los clientes, se orientan hacia la atención personalizada: visitas a importadores y exportadores, atención telefónica de reclamaciones o solicitudes de información, así como cursos sobre las relaciones entre el entorno portuario y el comercio. Estos cursos no sólo dan a conocer el complejo funcionamiento del Port sino que, al facilitar un encuentro informal entre el Port y sus clientes, ayudan a detectar carencias, problemas y nuevas necesidades del comercio.

En la línea de esfuerzo comercializador del Port en el mercado del sur de Francia, en 1996 se ha efectuado un gran avance. Una empresa de reconocido prestigio en el campo de la logística y la distribución en el sur de Fran-



BARCELONA CENTRE LOGISTIC
HA PRESENTADO LA OFERTA
LOGISTICA DEL ÁREA
BARCELONESA EN NUEVA YORK,
PARÍS, TOULOUSE Y TOKYO

cia se ha hecho cargo de la representación de los intereses de la A.P.B. y de diferentes operadores del entorno portuario en esta región.

A lo largo de 1996, el Port de Barcelona ha proseguido su actividad de promoción comercial en colaboración con Barcelona Centre Logístic (BCL), que ha presentado la oferta logística del área barcelonesa en Nueva York, París -Semana Internacional del Transporte y la Logística-, Toulouse y Tokyo, actividades que han permitido una comunicación directa con cerca de medio millar de empresas de aquellas áreas.

Por otra parte, la A.P.B. ha reducido, por tercer año consecutivo, las tarifas que aplica a sus clientes. Las tarifas aprobadas por el Ministerio a principios de año ya incorporan una reducción general del 18%. Adicionalmente, la A.P.B. ha establecido descuentos generales sobre las tarifas aplicadas al buque, para las líneas regulares, buques portavehículos y cruceros turísticos.

Nuevas infraestructuras potencian el tráfico de contenedores

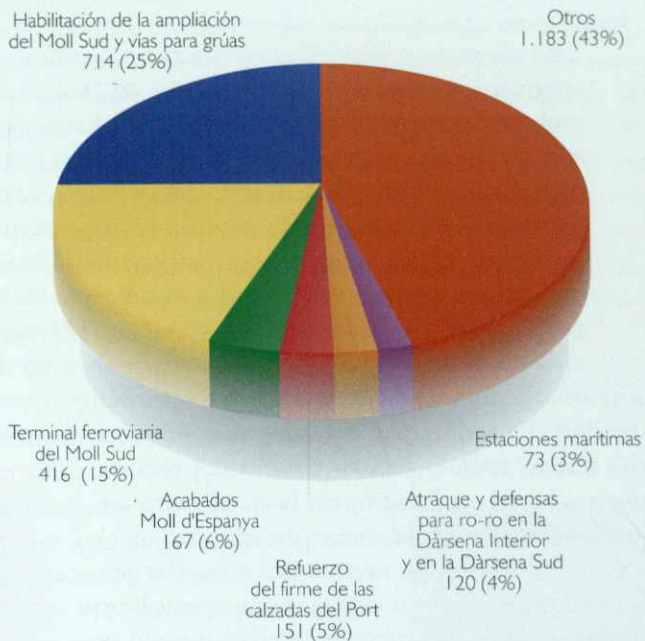
Las instalaciones disponibles para el tráfico de contenedores han mejorado considerablemente a lo largo de 1996. Han terminado las obras de habilitación de la ampliación del Moll Sud, donde se encuentra la terminal pública de contenedores, consistente en la pavimentación y canalización de servicios en una superficie de 25 Ha. Esta obra ha tenido un coste de cerca de 1.200 millones de pesetas, de los que una tercera parte se han ejecutado este año, si bien el conjunto de la ampliación de este muelle ha supuesto, durante los últimos años, una inversión próxima a los 4.000 millones.

La terminal ampliada tiene una superficie de 50 Ha, una línea de atraque total de 1.366 m y una capacidad anual de 800.000 TEU. TCB, el operador de la terminal, ha adquirido una nueva grúa *panamax* giratoria, es decir capaz de operar en dos alineaciones, a parte de distinta maquinaria para el trabajo en la explanada.

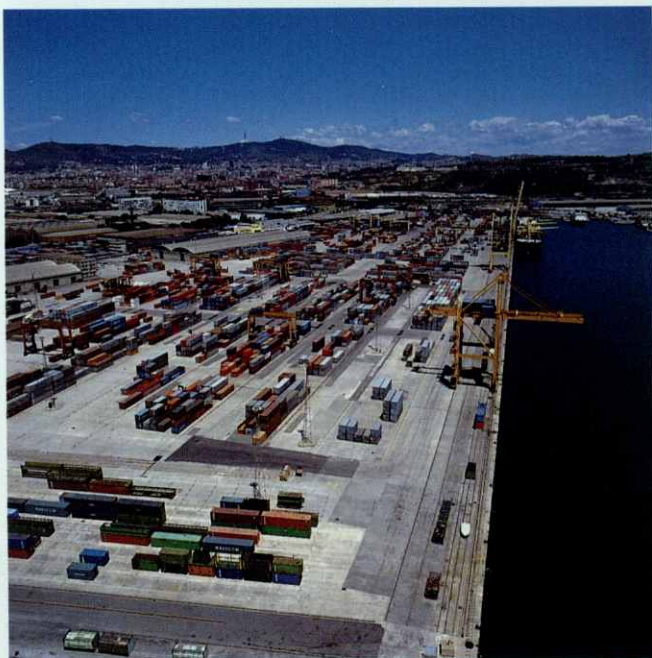
Fruto del esfuerzo comercial que ha realizado la A.P.B., se han cerrado operaciones que reafirman el papel de Barcelona como *hub* multimodal para el tráfico de contenedores en el sur de Europa. Son ejemplos de ello que la Shipping Corporation

LA TERMINAL DE
CONTENEDORES AMPLIADA
TIENE UNA SUPERFICIE DE 50
HA Y UNA CAPACIDAD ANUAL
DE 800.000 TEU.

Inversiones en obras, 1996
Millones de pesetas



of India y el servicio conjunto de Mediterranean Shipping Company (MSC), Norasia y Hyundai hayan decidido incluir una escala directa en Barcelona en la ruta que realizan sus buques oceánicos entre el Extremo Oriente y el norte de Europa. MSC, complementariamente, ha trasladado su centro de transbordo en el Mediterráneo de Génova a Barcelona.



Conexiones ferroviarias para dar servicio a un hinterland creciente

EL MOLL SUD CUENTA CON
UNA TERMINAL
FERROVIARIA CONECTADA
CON LA RED FERROVIARIA
NACIONAL

Este año se ha terminado la primera de las infraestructuras previstas en el Plan Delta. El Moll Sud cuenta desde el mes de diciembre con una terminal ferroviaria conectada con la red ferroviaria nacional, construida por la A.P.B. con una inversión superior a 400 millones de pesetas. Sobre una superficie de 5 Ha, la nueva terminal consta de cuatro vías de 500 m de longitud y tiene capacidad para cargar y descargar hasta 108.000 TEU por año, concentrando el tráfico ferroviario de origen marítimo, ahora disperso en distintas terminales fuera del Port. Ello repercutirá en una mayor fluidez del tráfico rodado dentro y fuera del recinto portuario. La explotación de la terminal se adjudicará de inmediato, teniendo en cuenta, entre otros criterios, las inversiones ofrecidas por los adjudicatarios y las tarifas máximas a aplicar a sus clientes. La existencia de esta terminal se estima necesaria para poder disponer de eficientes conexiones terrestres de media y larga distancia.

TCC SEA TRAIN HA PUESTO
EN MARCHA EL PRIMER
CORREDOR FERROVIARIO CON
TERMINALES Y GESTIÓN
PRIVADAS DEL PAÍS



Por otra parte, TCC Sea Train, empresa participada por la A.P.B., ha puesto en marcha el primer corredor ferroviario con terminales y gestión privadas del país. Desde 1996, un servicio de tren diario une Barcelona y Madrid, existiendo tres servicios semanales en sentido inverso.

TCC ofrecerá 15.000 *slots* al año en ambos sentidos. El servicio es integral: recogida de la mercancía en el Port o en el almacén del cliente, manipulación en la terminal, composición del convoy, transporte, depósito y control de contenedores en las terminales y entrega de la carga en su destino. El transporte es nocturno y tanto las salidas como las llegadas cumplen los horarios. TCC ha sido autorizada por la Dirección General de Aduanas para realizar tránsitos comunitarios en los tráfico de importación y exportación, de modo que el despacho aduanero se puede realizar cuando más conviene al propietario de la mercancía.

Iniciativa privada en el tráfico de vehículos

La empresa Autoterminal, concesionaria de una terminal de vehículos en el Port de Barcelona, ha inaugurado este año un almacén vertical de 127.000 m², distribuidos en tres plantas, con capacidad para 7.500 automóviles. Con esta inversión, de 1.300 millones de pesetas, Autoterminal consigue aumentar en un 40% su capacidad de almacenamiento. Setram, la otra empresa estibadora de automóviles, ha registrado un incremento de tráfico próximo al 50%.



El sector privado invierte en superestructura en la ZAL

La Zona de Actividades Logísticas del Port de Barcelona, un centro de distribución situado en una encrucijada de medios y vías de transporte, se encuentra ya próxima a la plena ocupación. En 1996, CILSA, gestora de la ZAL, ha invertido 440 millones de pesetas en la construcción de nuevas naves para alquilar. Aparte de la inversión de CILSA, debe destacarse también el establecimiento en la ZAL de tres empresas que han decidido invertir en la construcción de sus propios almacenes, lo que pone de manifiesto que la ZAL resulta atractiva no sólo como un producto inmobiliario cerrado, sino como un área preparada para la recepción de inversiones en su-

LA ZAL ES UN ÁREA PREPARADA PARA LA RECEPCIÓN DE
INVERSIONES EN SUPERESTRUCTURA Y DOTADA DE LOS
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS ADECUADOS PARA LAS
ACTIVIDADES DE TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN

LA SEGUNDA FASE DE LA ZAL, A DESARROLLAR UNA VEZ DESVIADO EL RÍO LLOBREGAT, RESULTA AHORA INAPLAZABLE PARA EVITAR LA INTERRUPCIÓN EN EL RITMO DE COMERCIALIZACIÓN.

perestructura y dotada de los servicios complementarios adecuados para las actividades de transporte y distribución.

La telemática constituye uno de estos servicios. Este año la Asociación de Centros de Transporte de España (ACTE), en la que CILSA tiene una activa participación, ha negociado con un proveedor de telecomunicaciones condiciones especiales para la prestación de servicios de teletransmisión de voz, datos e imágenes a los clientes de estos centros de transporte.

Las 26 empresas que se han instalado desde 1993 -incluidos transitarios, operadores logísticos, distribuidores y cargadores- ocupan un 60% de la superficie total de la ZAL. La segunda fase de la ZAL, a desarrollar una vez desviado el río Llobregat, resulta ahora inaplazable para evitar la interrupción en el ritmo de comercialización.

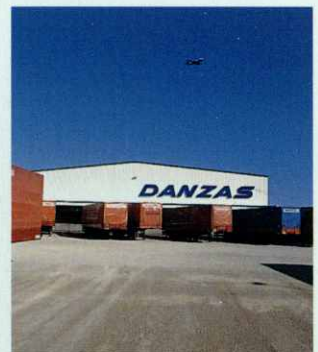
<http://www.apb.es>

En 1996, el Port de Barcelona ha entrado en la World Wide Web con la apertura de una página en Internet. A través de la dirección <http://www.apb.es> se puede visitar el archivo de fotografías de la A.P.B., consultar las salidas y llegadas de buques o, como se ha señalado anteriormente, confirmar la recepción de la mercancía antes de presentar el DUA.

Por otra parte, el empleo de sistemas de intercambio electrónico de datos (EDI) es prácticamente completo (92% de las partidas) para la transmisión de manifiestos de importación y está altamente consolidado en exportación (69%). La A.P.B. aplica un descuento a los consignatarios que presentan el manifiesto mediante EDI. Este año, la Aduana de Barcelona ha puesto en marcha un sistema para la recepción por teleproceso de los DUA de importación. En el caso de los DUA de exportación, este sistema ya funciona desde 1994.

Sensibilidad medioambiental de un puerto seguro

Este año, la A.P.B. ha reforzado los sistemas de prevención y control de agentes atmosféricos contaminantes. El Port cuenta con una red de sensores meteorológicos, cuya información se utiliza para la previsión de la dispersión de la contaminación del aire y el seguimiento de



la velocidad del viento, que en ocasiones puede afectar a la operativa portuaria.

Durante el año 1996 también se ha instalado una red de sensores de contaminación atmosférica por partículas, que informa sobre la calidad del aire en el entorno del Port. Dichos sensores pueden detectar condiciones de dispersión atmosférica desfavorables que aconsejen detener preventivamente las operaciones de descarga de determinados graneles, como la soja. Este año han continuado las acciones de retirada de residuos sólidos y líquidos de la superficie del agua; en este sentido, los controles sobre la calidad físico-química del agua que se realizan mensualmente muestran los primeros resultados positivos en su evolución.



DURANTE EL AÑO 1996 TAMBIÉN SE HA INSTALADO
UNA RED DE SENSORES DE CONTAMINACIÓN
ATMOSFÉRICA POR PARTÍCULAS, QUE INFORMA SOBRE LA
CALIDAD DEL AIRE EN EL ENTORNO DEL PORT

Por otra parte, ha proseguido la implantación del Plan de Emergencia del Port, aprobado en 1995. La puesta en práctica del Plan es un proceso de mejora continua, pero hay que señalar que dos accidentes ajenos a la operativa del Port, los de los buques Skanderborg y Vento di Scirocco, ya han puesto a prueba -con éxito- su eficacia. También hay que apuntar que este año la A.P.B. ha entregado al cuerpo de bomberos de Barcelona varios vehículos especiales para la actuación en emergencias ocasionadas por mercancías peligrosas.

Proyección internacional del Port de Barcelona

La A.P.B. y la Comunidad Portuaria disponen de un *know how* de alto valor que se tiene que rentabilizar y ampliar continuamente, ya que es fuente de algunas de las ventajas competitivas del Port de Barcelona. La internacionalización de este *know how* portuario facilita la promoción de la imagen del Port, la cooperación en el ámbito del desarrollo tecnológico y de prestación de servicios portuarios, la apertura de mercados por parte de las empresas del *hinterland* de Barcelona y, en general, la detección de oportunidades de negocio.

En 1996, el Port de Barcelona ha prestado asistencia técnica, entre otros, al puerto de Bourgas (Bulgaria) en



formación y desarrollo de sus recursos humanos; al puerto de Novorossiysk (Rusia) en la aplicación de un sistema EDI; y al puerto de Luanda (Angola) en un programa general de desarrollo. Algunos de estos servicios se prestan con el apoyo de instituciones multilaterales. Por otra parte, el Port de Barcelona ha participado, mediante varios proyectos, en el Programa de Investigación y Desarrollo en el Transporte de la Unión Europea.

*LA A.P.B. Y LA COMUNIDAD
PORTUARIA DISPONEN DE UN
KNOW HOW DE ALTO VALOR
QUE SE TIENE QUE RENTABILIZAR
Y AMPLIAR CONTINUAMENTE*

Este año, el Port de Barcelona ha accedido a la presidencia del Comité de Facilitación del Comercio de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH). El Comité de Facilitación del Comercio, integrado por 20 representantes de autoridades portuarias y asociaciones de éstas, analiza el intercambio de información vinculada al tránsito de mercancías de los puertos, a fin y efecto de encontrar soluciones que agilicen el comercio internacional. En este sentido, impulsa la introducción de nuevas tecnologías para la transmisión electrónica de documentos propios del comercio internacional y del transporte marítimo fomentando el diálogo entre el sector portuario y las administraciones aduaneras.

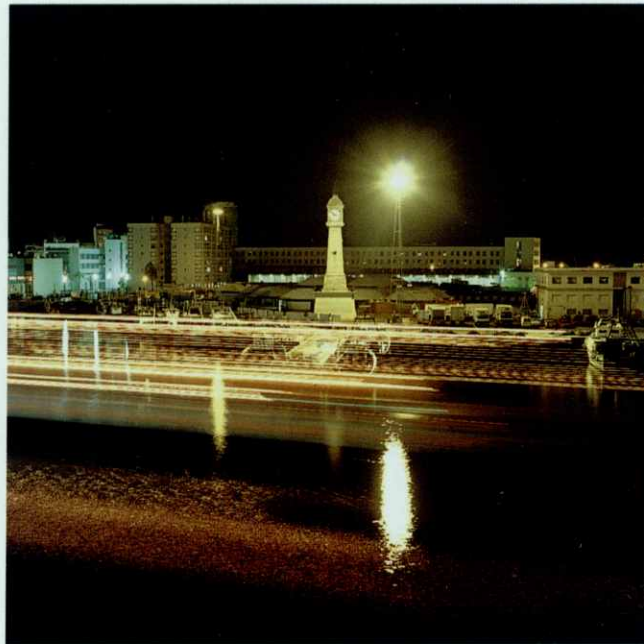


Barcelona también pasea y se divierte en el Port

El espacio urbano del Port de Barcelona, el Port Vell, uno de los principales focos de atracción turística y comercial de la ciudad, ha alcanzado los 12 millones de visitantes en el año 1996. El Moll d'Espanya, donde se sitúa el núcleo comercial del Port Vell, ofrece un amplio abanico de opciones -ir al cine, visitar un acuario, hacer compras o sencillamente pasear. Este espacio también se ha convertido en un punto de atención en la vida cívica y social de Barcelona, siendo sede de actos como el Festival de Verano de Barcelona, la Feria del Vino y el Cava de Cataluña, las Fiestas de la Mercè y las celebraciones navideñas, entre otros.

*EL PORT VELL SE HA
CONVERTIDO EN UN PUNTO DE
ATENCIÓN EN LA VIDA CÍVICA Y
SOCIAL DE BARCELONA*

El Acuario, el Imax y las ocho salas de cine se encuentran entre las instalaciones urbanas de pago que registran mayor afluencia. Por ejemplo, el Acuario recibió



1.700.000 visitantes, mientras que los cines Maremagnum contaron con 1.000.000 de espectadores. El visitante del Port Vell, que procede de la totalidad del área metropolitana de Barcelona, demuestra su satisfacción: más del 40% regresa regularmente.

LA NUEVA BOCANA QUE SE ABRIRÁ EN EL MOLL DE LLEVANT REDUCIRÁ EL TIEMPO ENTRE LA ENTRADA Y EL ATRAQUE DE LOS CRUCEROS Y LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE PESCA

Entre los proyectos para el futuro contemplados por la A.P.B., hay que mencionar la nueva bocana que se abrirá en el Moll de Llevant. Para facilitar esta antigua aspiración de los usuarios náuticos del Port Vell hay que construir un puente que conecte el Moll Adossat, que quedaría

aislado por la apertura de la bocana, con la tierra firme. La realización de este proyecto mejorará el tráfico marítimo en el resto del Port y reducirá el tiempo entre la entrada y el atraque de los cruceros y las embarcaciones deportivas y de pesca.

La Autoritat Portuària de Barcelona lidera el desarrollo de un centro internacional de negocios en el Port

El año 1996 ha sido decisivo para el proyecto World Trade Center Barcelona (WTCB). La ampliación de capital que se realizó en enero -por la que la Autoritat Portuària de Barcelona (A.P.B.) se convirtió en accionista ma-

EN EL VERANO DE 1998
ESTARÁN DISPONIBLES LAS
NUEVAS ESTACIONES MARÍTIMAS
DEL PORT DE BARCELONA

yoritario y COMYLSA y el Ayuntamiento de Barcelona se incorporaron a la sociedad- imprimió un impulso económico e institucional definitivo a un proyecto valorado en más de 22.000 millones de pesetas.



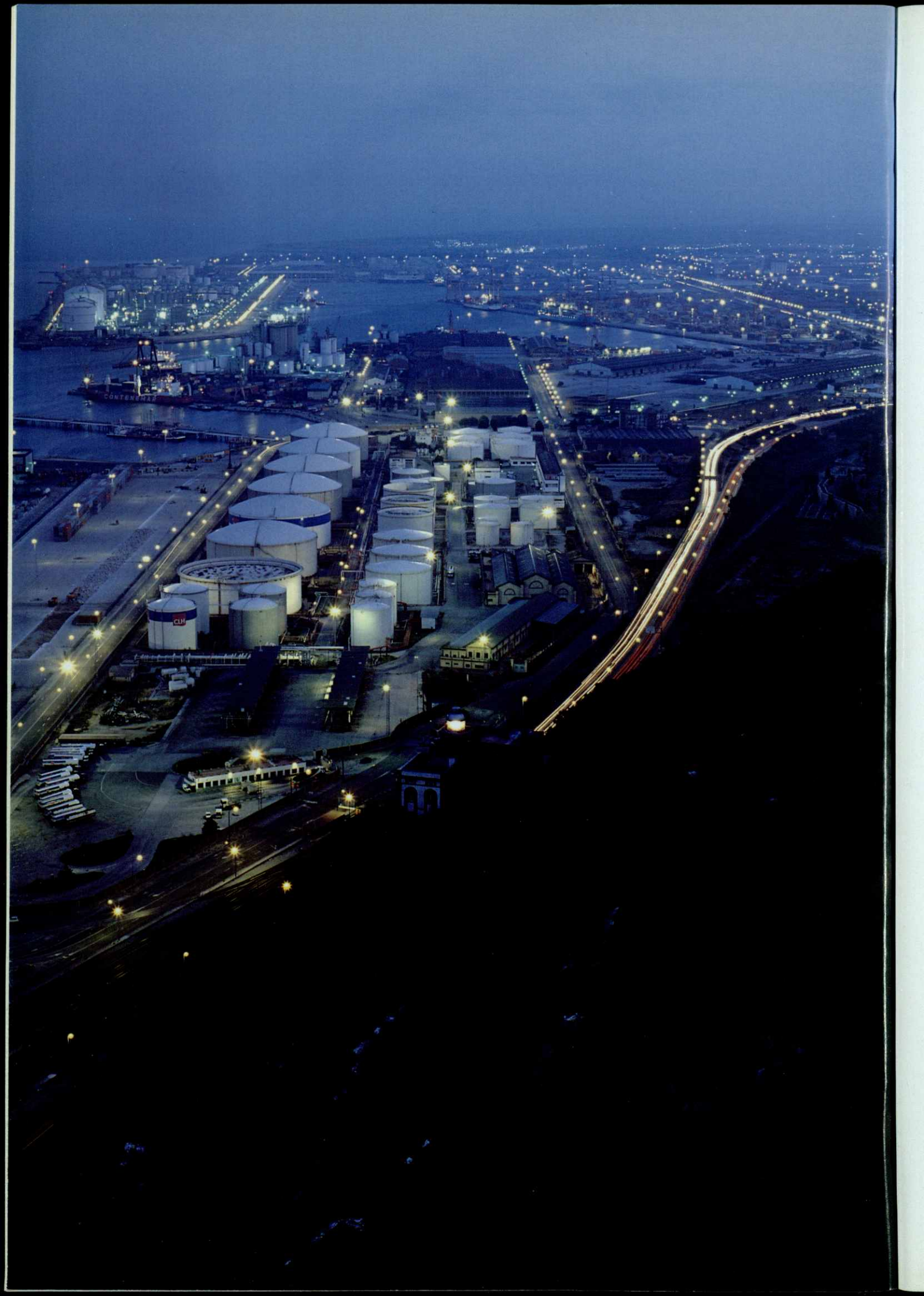
En octubre de 1996, tras cuatro años de estar paradas, se reemprendieron las obras. El proyecto World Trade Center Barcelona se ha estructurado en tres fases: la primera incluye el edificio del morro del muelle y todas las zonas comunes a los cuatro edificios, como los aparcamientos; la segunda completará los otros dos edificios del muelle; la tercera fase consistirá en la ejecución del cuarto edificio, una vez sea autorizado el uso del mismo como hotel. En el verano de 1998, con la puesta en funcionamiento de parte del complejo, estarán finalmente disponibles las nuevas estaciones marítimas del Port de Barcelona.

Con la finalización de las obras del WTCB se completará, antes del año 2000, el Plan Especial del Port Vell, que ha puesto al servicio de los ciudadanos la fachada portuaria de Barcelona.

Nuevas ideas para el futuro del Port

A lo largo de los últimos años, el Port de Barcelona ha acometido inversiones y mejoras en sus servicios especializados hasta llegar a ser un puerto altamente competitivo en el Mediterráneo Occidental. En 1996, no obstante, se ha iniciado la elaboración de un Plan Estratégico que definirá una nueva visión del Port de Barcelona para los próximos años. La planificación a largo plazo tiene un papel fundamental en la gestión portuaria, dado que el desarrollo de nuevas infraestructuras es un proceso que dura algunos años. Además, ahora, cuando se está revisando el marco legal en el que operan los puertos del Estado español, es todavía más necesario revisar la estrategia. El Plan Estratégico pretende unir los esfuerzos de la Comunidad Portuaria para mantener e incrementar las ventajas competitivas del Port de Barcelona.

EL PLAN ESTRATÉGICO PRETENDE UNIR LOS ESFUERZOS
DE LA COMUNIDAD PORTUARIA PARA MANTENER E
INCREMENTAR LAS VENTAJAS COMPETITIVAS DEL PORT
DE BARCELONA



Ejercicio económico-financiero de 1996

La Autoridad Portuaria, según datos provisionales pendientes de auditar, ha obtenido durante el año 1996 un beneficio neto total de 1.499 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 55% respecto al obtenido en el ejercicio anterior.

Como se puede observar en la cuenta de Pérdidas y Ganancias, el importante crecimiento experimentado, no tiene su origen en un aumento de los ingresos obtenidos por el desarrollo de la actividad portuaria, ni en una reducción significativa de los gastos ordinarios, sino que se produce, básicamente, por determinados ajustes contables de provisiones dotadas en ejercicios anteriores, las cuales serán explicadas con detalle a lo largo de este capítulo, conjuntamente con el resto de hechos económicos significativos y relevantes, que permitan una correcta comprensión del resultado económico obtenido y de su comparativa interanual.

LA FUERTE REDUCCIÓN EXPERIMENTADA POR LOS INGRESOS POR VENTA DE SERVICIOS HA GENERADO UN DECREMENTO DEL RESULTADO DE EXPLOTACIÓN, SITUÁNDOLO EN 2.591 MILLONES DE PESETAS, UN 18% MENOS QUE EL AÑO ANTERIOR.

INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

Ingresos por ventas

La política de reducción tarifaria, iniciada en el año 1995, al objeto de posibilitar la captación de nuevos tráficó para el conjunto del sistema portuario, mediante el abaratamiento del coste del paso de las mercancías por el puerto, todo ello encaminado a la mejora en la competitividad del comercio marítimo frente a otros medios de transporte alternativos, ha supuesto, en el año 1996, una reducción del 11% en la cifra de ingresos por ventas respecto a la obtenida en el año 1995.

No obstante lo anterior, la disminución producida se ha visto paliada por el aumento de la actividad portuaria, tanto en número de escalas como en tráfico de mercancías, ya que las previsiones al inicio del ejercicio situaban la reducción en torno al 15%.

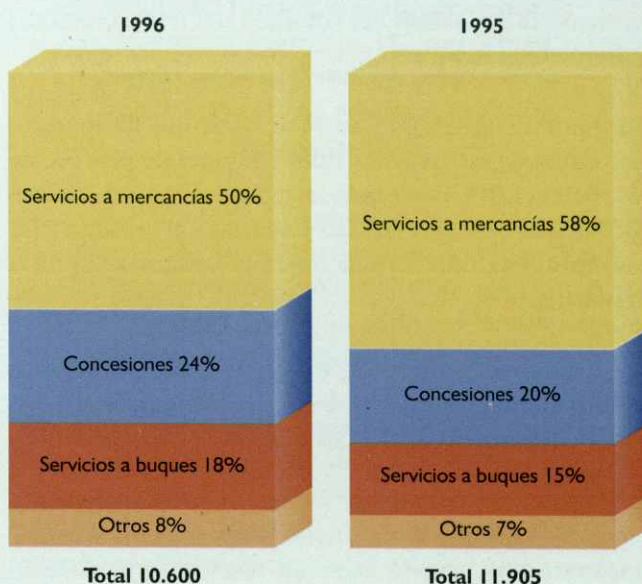
Ingresos por ventas			
	1996	1995	Variación
Servicios a buques	1.921	1.824	5%
Servicios a mercancías	5.250	6.917	-24%
Otros servicios	860	804	7%
Concesiones	2.569	2.360	9%
Total	10.600	11.905	-11%

Como se puede observar en el cuadro, la política de reducción tarifaria ha incidido especialmente en los Servicios a Mercancías, provocando un decremento de su peso específico en la cifra de negocio del Puerto, en favor de los Servicios a Buques y Concesiones.

El crecimiento ininterrumpido del tráfico de mercancías en los últimos tres años, ha permitido, una vez más, obtener resultados históricos, alcanzando la cifra de 23,6 millones de toneladas, un 3,7% superior a 1995.

Como resultado del tráfico de mercancías del ejercicio, se han generado unos ingresos de 5.250 millones de pesetas, cifra que supone una disminución de 1.667 millones respecto al año anterior. Cabe destacar, tal como se

Participación en el total de ingresos por ventas, 1995-1996



Evolución de ingresos i tráfico T-3, 1990-1996



ha mencionado en párrafos anteriores, que la reducción de ingresos ha sido inferior a la esperada debido al crecimiento de la actividad económica.

Por tipos de mercancías, la reducción tarifaria ha tenido una notable incidencia en la Carga General, provocando una disminución de ingresos del 22%, a pesar de que se ha experimentado un incremento en el tráfico manipulado del 9%. Cabe destacar que la Carga General representa casi la mitad del volumen del tráfico total del Puerto de Barcelona.

Por tipos de navegación, es de destacar que los ingresos por Cabotaje ascienden a 1.007 millones de pesetas, de los cuales el 49% corresponderían al tráfico con las Islas Baleares, el 24% con las Islas Canarias y el restante 27% quedaría repartido entre la zona del Levante y Sur de la Península.

Por mercados geográficos, y en cuanto al comercio exterior, mencionar que las Areas del Mediterráneo y Extremo Oriente continúan siendo las principales zonas generadoras de ingresos.

Por otro lado cabe destacar el aumento de la importancia de los ingresos por Concesiones respecto a la cifra de negocio del Puerto, incrementando su participación en 4% respecto al año 1995.

Otros ingresos de explotación

Durante el año 1996, el importe de otros ingresos de explotación se ha situado en 654 millones de pesetas, frente a los 84 millones obtenidos en el año anterior.

El incremento viene explicado, prácticamente en su totalidad, por el exceso de provisiones registrado en el año 1996, que ha ascendido a 488 millones de pesetas.

Del citado importe, 472 millones corresponden al ajuste contable que se ha debido efectuar, con motivo de que, durante el año 1996, el Ayuntamiento de Barcelona ha procedido a girar a la Autoridad Portuaria, con carácter de definitivas, las liquidaciones tributarias en concepto de Impuesto sobre Bienes Inmuebles, correspondientes a los años 1993, 94 y 95, cuyo importe total difiere, respecto a los importes dotados por dicho concepto en años anteriores, en la cantidad imputada como exceso.

GASTOS DE EXPLOTACIÓN

En relación a los gastos de explotación, se ha producido un decremento del 2% respecto al año anterior, situándose en el año 1996 en 8.663 millones de pesetas.

Gastos de explotación		
% de participación por conceptos		
Concepto	1996	1995
Gastos de personal	28%	28%
Dotación a la amortización	39%	35%
Servicios exteriores	29%	31%
Otros gastos de explotación	4%	6%
Total gastos de explotación (millones de pesetas)	8.663	8.834



Gastos de Personal

Los gastos de Personal ascienden a 2.449 millones de pesetas, reflejando un leve descenso del 2% respecto al año anterior.

Es importante resaltar que el decremento experimentado se produce por la finalización, en el año 1995, de la política de jubilaciones incentivadas, aplicada en aras a la consecución del dimensionamiento óptimo de la plantilla, lo que supuso la realización, en el citado año, de unos gastos de 238 millones de pesetas.

Dotación a la Amortización

La Dotación a la Amortización efectuada durante el ejercicio asciende a 3.390 millones de pesetas, por lo que se configura como la principal partida de gastos de explotación, con un peso del 39% respecto al total de gastos, siendo la única partida que incrementa el gasto respecto al año 1995, en un 8,5%.

El incremento en la dotación se explica por el importante volumen de inversiones que entraron en funcionamiento durante el último trimestre del año 1995 y a lo largo del año 1996.

Gastos por Servicios Exteriores

Los gastos por Servicios Exteriores ascienden a 2.530 millones de pesetas, lo que supone un decremento de 220 millones de pesetas respecto al ejercicio anterior.

Como hecho a destacar, habría que indicar el relativo a la supresión de los gastos de puesta a punto y promoción del Port Vell realizados durante el año anterior, lo que ha posibilitado un decremento de estos gastos en un 8% en comparación con los del año 1995.

A DIFERENCIA DEL AÑO ANTERIOR, EL RESULTADO FINANCIERO SE HA SALDADO CON UN IMPORTE POSITIVO DE 162 MILLONES DE PESETAS MOTIVADO, PRINCIPALMENTE, POR LA CANCELACIÓN DE UNA PROVISIÓN FINANCIERA DOTADA EN 1.995.

Durante el año 1996, la Autoridad Portuaria ha obtenido un Resultado Financiero positivo de 162 millones de pesetas, lo que supone una variación significativa respecto al año anterior, que se saldó con un importe negativo de 992 millones de pesetas.

Esta mejora se debe, principalmente, a la cancelación de una provisión financiera que se dotó en el año 1995, por la incertidumbre existente al cierre de ese ejercicio respecto al cobro efectivo de un crédito por enajenación de inmovilizado material. Dicha circunstancia se

soslayó en el año 1996, mediante la formalización de un acuerdo de reconocimiento de deuda y calendario de pagos de la misma, entre el creditor y la Autoridad Portuaria.

Otro hecho significativo en la disminución sustancial de los gastos financieros del año 1996, obedece a la reducción de 3.000 millones de pesetas de endeudamiento bancario que se produjo en el mes de abril de 1995, y cuyo reembolso conllevó la asunción, en dicho año, de unos gastos financieros adicionales, derivados de la cancelación anticipada del préstamo, de 131 millones de pesetas.

Además, hay que destacar como elemento de mejora del resultado financiero, la bajada generalizada de los tipos de interés, que ha supuesto un ahorro notable de gastos financieros, ya que el endeudamiento bancario a largo plazo de la Autoridad Portuaria está referenciado a tipos de interés variable, con revisión trimestral.

EL RESULTADO DE ACTIVIDADES ORDINARIAS SE HA SITUADO EN 2.753 MILLONES DE PESETAS.

La mejora en el Resultado Financiero ha permitido contrarrestar la reducción del Resultado de Explotación, habiéndose incrementado el Resultado de Actividades Ordinarias en un 27% respecto al obtenido en el ejercicio anterior.

LOS GASTOS EXTRAORDINARIOS SUPERAN A LOS INGRESOS COMO CONSECUENCIA DEL NUEVO TRATAMIENTO CONTABLE DE LOS INMOVILIZADOS REVERTIDOS EN CONCESIONES, LO QUE HA SUPUESTO UN RESULTADO EXTRAORDINARIO NEGATIVO DE 754 MILLONES DE PESETAS.

El aumento de las pérdidas de carácter extraordinario soportadas durante el año 1996, respecto a las del año 1995, asciende a 265 millones de pesetas, que representan un incremento porcentual del 54%.

Como hechos relevantes reflejados en la cuenta de Otros gastos extraordinarios, cabría citar los siguientes:

La dotación para la provisión de determinados litigios y reclamaciones interpuestos contra la Autoridad Portuaria, que han supuesto un gasto de 184 millones de pesetas.



La aplicación, en este año, de un nuevo tratamiento contable de los inmovilizados construidos por concesionarios y que revierten a la Autoridad Portuaria, con carácter ordinario, a la finalización del plazo concesional otorgado en su día.

El ajuste contable derivado del nuevo tratamiento se ha debido efectuar a todas las inmovilizaciones revertidas desde el año 1993, lo que ha supuesto imputar a gastos extraordinarios la cantidad de 234 millones de pesetas.

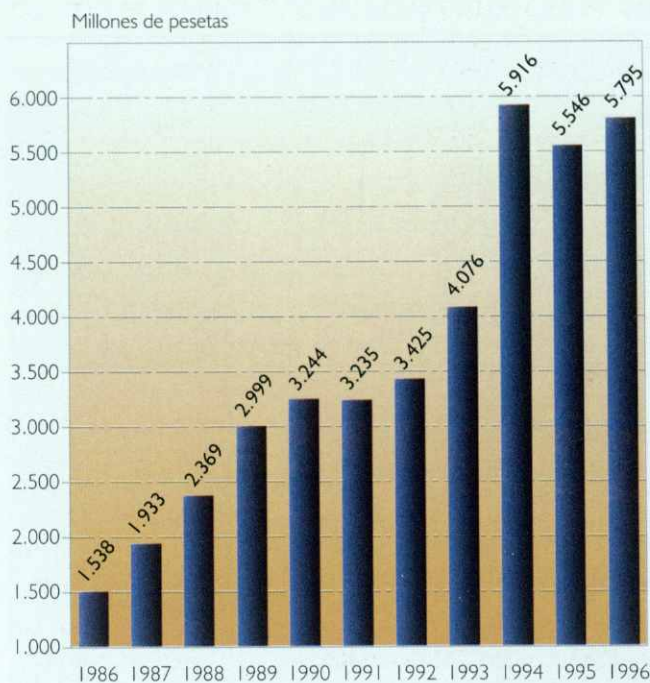
LA MENOR APORTACIÓN NETA AL FONDO DE CONTRIBUCIÓN INTERPORTUARIO INCIDE POSITIVAMENTE EN EL RESULTADO DEL EJERCICIO, QUE SE SALDA CON UN IMPORTE DE 1.499 MILLONES DE PESETAS, UN 55% SUPERIOR AL DE 1.995.

Otro hecho significativo que ha contribuido al incremento del Beneficio del año, ha sido la disminución de la aportación neta al Fondo de Contribución Interportuario (F.C.I.) en 205 millones de pesetas, respecto al aportado en el ejercicio anterior.

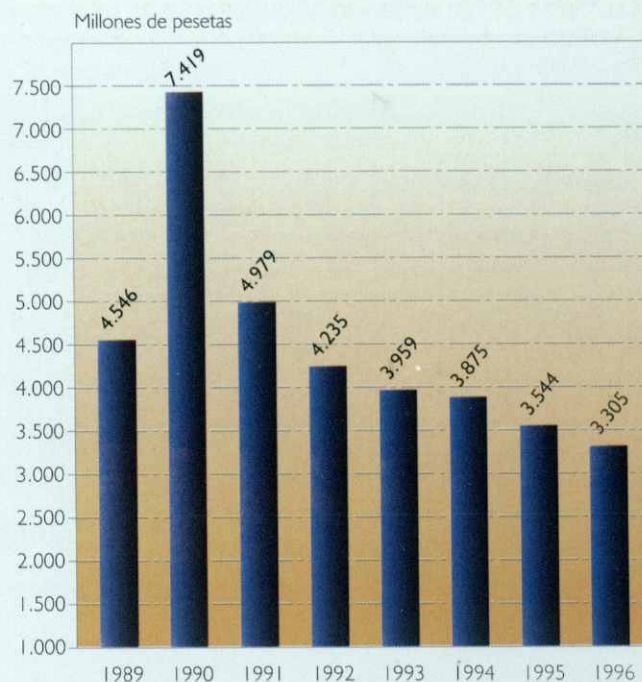
LOS RECURSOS GENERADOS POR LA OPERACIONES CONSTITUYEN LA PRINCIPAL FUENTE DE FINANCIACIÓN DE LA EMPRESA Y HAN ASCENDIDO DURANTE 1.996 A 5.795 MILLONES DE PESETAS.

El volumen de recursos generados por las operaciones durante el año 1996 ha ascendido a 5.795 millones de pesetas.

Evolución de los recursos generados, 1986-1996



Inversión en inmovilizado material e inmaterial, 1989-1996



El descenso de ingresos provocado por la reducción tarifaria se ha compensado por la mejora del resultado financiero, permitiendo el aumento de los recursos generados en un 4% respecto al año anterior.

Es importante resaltar que los Recursos Generados constituyen la principal fuente de financiación de la estructura económica de la Autoridad Portuaria.

Concretamente, las aplicaciones de recursos se han destinado, primordialmente, a inversiones en inmovilizados materiales y financieros, que durante el año 1996 han ascendido a 7.686 millones de pesetas, de las cuales, 3.305 millones corresponden a inversiones en inmovilizado material e inmaterial y 4.381 millones a inmovilizaciones financieras.

Entre las inversiones en inmovilizado material realizadas cabe destacar las destinadas a finalizar y poner en funcionamiento la terminal de contenedores, así como la construcción de la terminal ferroviaria que será otorgada en concesión durante el presente año 1997.

Hay que resaltar que la Autoridad Portuaria está finalizando la fase de expansión del puerto, iniciada a finales de la década de los 80, la cual se centró en tres grandes proyectos: Terminal de Contenedores, Port Vell y Zona de Actividades Logísticas, y que a partir del año 2.000, se iniciará una nueva fase de expansión que se centrará en los proyectos del Plan de Infraestructuras del Delta del Llobregat, que entre otras actuaciones, contempla las relativas al desvío del río Llobregat y la ampliación de la Zona de Actividades Logísticas y el Puerto Comercial.

Del importe destinado a inmovilizaciones financieras, hay que destacar, por su especial relevancia, la inversión financiera que, por un importe de 3.473 millones de pesetas, ha efectuado la Autoridad Portuaria en la sociedad Internacional Trade Center Barcelona, S.A., empresa que posee la concesión administrativa para la construcción, gestión y explotación de las edificaciones, obras e instalaciones que se realicen en el muelle Barcelona (World Trade Center), habiendo alcanzado tras dicha inversión, una participación accionarial del 51,09% en el capital de dicha sociedad.

AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

BALANCES DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996 Y 1995

	<i>Millones de pesetas</i>			<i>Millones de pesetas</i>	
ACTIVO	1996	1995	PASIVO	1996	1995
INMOVILIZADO			FONDOS PROPIOS		
Inmovilizaciones inmateriales	166	206	Patrimonio	85.313	85.297
Inmovilizaciones materiales	91.662	91.921	Reservas	3.199	2.231
Inmovilizaciones financieras	7.851	4.146	Pérdidas y ganancias: beneficio	1.499	969
Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo	152	74		90.011	88.497
	99.831	96.347	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	1.570	921
ACTIVO CIRCULANTE:			PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	2.416	2.566
Existencias	82	85	ACREEDORES A LARGO PLAZO	5.918	5.243
Deudores	2.338	2.564	ACREEDORES A CORTO PLAZO		
Inversiones financieras temporales	179	1.222	Deudas con entidades de crédito	49	43
Tesorería	308	216	Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	46	-
Ajustes por periodificación	56	15	Acreeedores comerciales	674	783
	2.963	4.102	Otras deudas no comerciales	2.110	2.396
				2.879	3.222
TOTAL ACTIVO	102.794	100.449	TOTAL PASIVO	102.794	100.449

Pendiente de informe de auditoría

AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

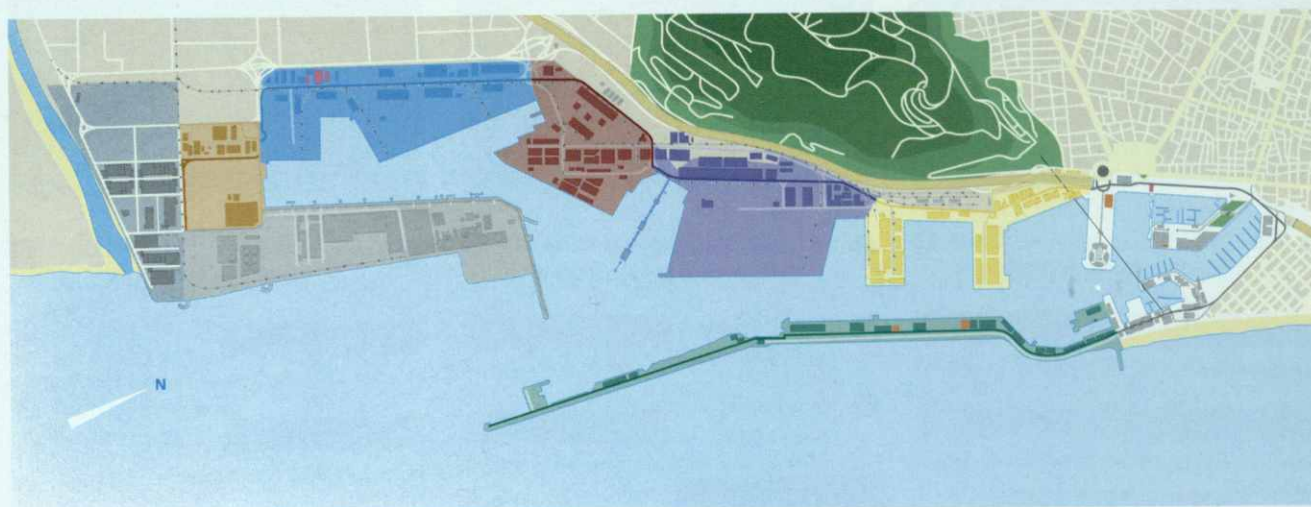
CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS EJERCICIOS ANUALES AL 31 DE DICIEMBRE DE 1996 Y 1995

	<i>Millones de pesetas</i>			<i>Millones de pesetas</i>	
DEBE	1996	1995	HABER	1996	1995
GASTOS			INGRESOS		
Gastos de personal	2.449	2.474	Por prestación de servicios portuarios	8.031	9.545
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	3.390	3.125	Por concesiones y autorizaciones	2.569	2.360
Variación de las provisiones de tráfico y pérdidas de créditos incobrables	13	115	Otros ingresos de explotación	654	84
Otros gastos de gestión:					
Servicios exteriores	2.530	2.750			
Tributos	92	256			
Otros	189	114			
Total gastos de explotación	8.663	8.834	Total ingresos de explotación	11.254	11.989
BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN	2.591	3.155			
Gastos financieros asimilados	524	753	Ingresos de otros valores negociables y de créditos del activo inmovilizado	101	187
Variación de las provisiones de inversiones financieras	-512	477	Otros intereses e ingresos asimilados	73	51
Total gastos financieros	12	1.230	Total ingresos financieros	174	238
RESULTADOS FINANCIEROS POSIT.	162	0	RESULTADOS FINANCIEROS NEG.	0	992
BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	2.753	2.163			
Variación de las provisiones de inmovilizado	86	60	Beneficios en enajenación de inmovilizado	93	2
Pérdidas procedentes del inmovilizado	212	67	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	199	220
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	401	729	Subvenciones de capital	26	5
Otros gastos extraordinarios	478	152	Otros ingresos extraordinarios	105	292
Total gastos extraordinarios	1.177	1.008	Total ingresos extraordinarios	423	519
BENEFICIOS DE LAS OPERACIONES	1.999	1.674	RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS	754	489
Fondo de contribución aportado	1.057	1.006	Fondo de contribución recibido	557	301
RESULTADO DESPUÉS DEL FONDO DE CONTRIBUCIÓN	1.499	969			

Pendiente de informe de auditoría



Guía



Datos técnicos

Situación	Latitud 41° 20' N Longitud 2° 10' E	Remolcadores	10 (1.650/2.750 HP)
Mareas	No hay	Almacenamiento	Cubierto: 163.000 m ² Descubierto: 2.031.000 m ²
Entrada	Orientación: SI/4SW Anchura: 370 m Calado: 16 m	Grúas de muelle	60 (de 6 a 50 Tm)
Superficie terrestre	807 Ha	Dique seco	Eslora: 215 m Manga: 35 m Capacidad: hasta 50.000 TRB
Muelles y atraques	20 Km	Dique flotante	Eslora: 113 m Manga: 18'7 m Capacidad de elevación: hasta 6.000 Tm
Rampas Ro - Ro	28 (+ 2 en construcción)		
Calados	hasta 16 m		

Terminal Internacional de Contenedores



1 TCB
Tel: 441 00 66 Fax: 441 04 18

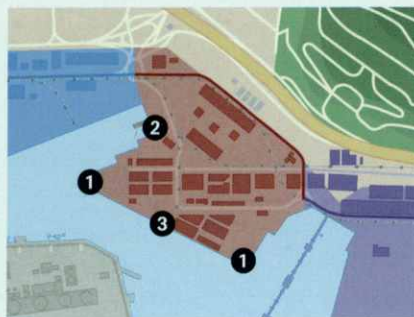
Situación

Muelle 24 Sud

Características

Superficie: 50 Ha
Línea de atraque: 1.366 m
Calado: hasta 16 m
Grúas: 7 (2 Post-panamax)
Straddle Carrier: 28
Terminal ferroviaria (5 Ha), Aduana marítima y P.I.F. integrados en la terminal.
Conexiones frigoríficas: 256
Container freight station: 13.800 m²
Capacidad: 800.000 TEU/año

Terminales de Contenedores de Cabotaje



1 Estibadora de Ponent
Tel: 223 37 44 Fax: 223 13 56

2 Cia. Trasmediterránea
Tel: 223 08 18 Fax: 223 14 24

3 Trans Balear
Tel: 223 08 22 Fax: 223 37 08

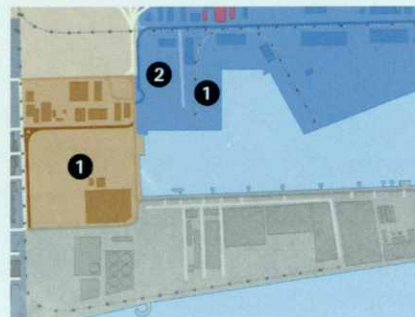
Situación

Muelle 26 Álvarez de la Campa

Características

Superficie: 31.118 m²
Línea de atraque: 870 m
Calado: hasta 12 m

Terminales de Automóviles



1 Autoterminal
Tel: 223 48 33; Fax: 223 42 68

Situación

Muelles 30 Dàrsena Sud, 31 Dàrsena Interior

Características

Superficie: 33,6 Ha explanada y 12,7 de aparcamiento vertical.
Línea de atraque: 540 m
Calado: hasta 12 m
Capacidad actual: 29.000 vehículos (21.500 plazas descubiertas y 7.500 cubiertas).
Aparcamiento vertical de 127.000 m² y 7.500 plazas.
Cuenta con un centro de personalización de vehículos y dos túneles de desprotección.

2 Setram
Tel: 223 40 70; Fax: 223 42 01

Situación

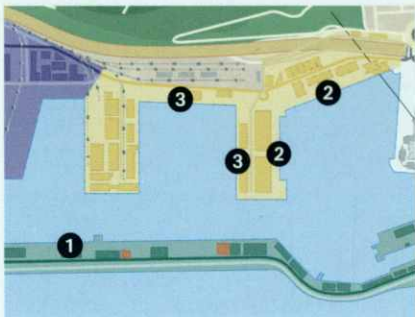
Muelles 30 Dàrsena Sud, 31 Dàrsena Interior

Características

Superficie: 16,5 Ha
Línea de atraque: 540 m
Calado: hasta 12 m



Terminales Polivalentes de Mercancía General



- 1 Saport-Maport**
Tel: 221 51 58; Fax: 223 58 60
- 2 Terminal Port-Nou**
Tel: 443 12 82; Fax: 442 00 63
- 3 Terminal Catalunya**
Tel: 443 21 10; Fax: 442 84 17

Situación

Muelles 29 Príncipe d'Espanya, 01 Adossat, 20 Ponent, 19 Sant Bertran y 21 Costa.

Características

Superficie total: 17,5 Ha
Línea de atraque: 2.530 m
Calado: hasta 11 m
Rampas ro-ro: 7
Almacenes cubiertos: 54.000 m²

Terminal de Fruta



- 1 Barcelona Fruit Terminal**
Tel: 443 33 55 Fax: 442 09 40

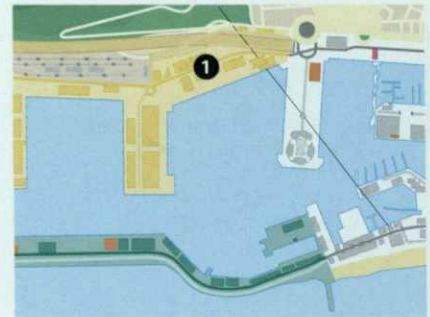
Situación

Muelle 20 Ponent

Características

6.000 m² de almacén frigorífico, en tres cámaras de temperatura independiente.
Almacenaje simultáneo de hasta 6.000 palets
Sistema informatizado de control por código de barras.
Plataforma de carga con capacidad de hasta 150 camiones diarios.

Terminal de Productos Perecederos



- 1 Interfrisa**
Tel: 443 07 34; Fax: 442 80 56

Situación

Muelle 19 Sant Bertran

Características

Capacidad cámaras: 72.000 m³
Túnel de congelación
Homologada para el almacenaje intracomunitario.



Terminal de Café y Cacao



1 Bitsa

Tel: 223 33 14 Fax: 223 29 83

Situación

Muelle 26 Álvarez de la Campa

Características

Superficie: 13.000 m²
 Capacidad: 12.000 Tm
 Silo de café (en construcción)
 Bajo régimen de Zona Franca
 Única terminal del Mediterráneo con la homologación del *London Commodities Exchange* (L.C.E.), necesaria para la entrega y subasta del café.



Terminales de Líquidos a Granel



1 Enagas (gas natural)

Tel: 223 50 09 Fax: 223 48 52

2 Relisa (líquidos)

Tel: 223 40 02 Fax: 223 46 10

3 Proquímica (líquidos)

Tel: 223 50 25 Fax: 223 42 10

4 Tepsa (líquidos)

Tel: 223 50 25 Fax: 223 45 79

5 Van Ommeren (líquidos)

Tel: 223 48 80 Fax: 223 45 19

6 Capesa (refinados)

Tel: 223 44 82 Fax: 223 41 15

7 CLH (refinados)

Tel: 223 20 08 Fax: 223 37 48

8 Ecoimsa (residuos)

Tel: 223 43 43 Fax: 223 43 47

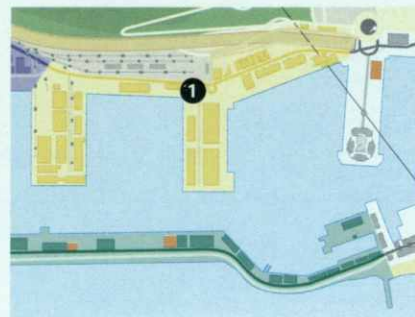
Situación

Muelle 32 Inflamables

Características

Superficie: 80 Ha
 Línea de atraque: 1.190 m exclusivos
 Calado: 12 m
 Nº depósitos: 300
 Tipos: acero suave, inoxidable, isotérmicos, calentados, revestidos y de calidad alimentaria.
 Capacidad total: 200.000 m³
 Instalaciones de llenado de bidones
 Instalaciones de llenado de contenedores CIG
 Terminal ferroviaria propia en cada terminal

Terminal de Productos Forestales



1 Terpacel

Tel: 443 21 10 Fax: 442 84 17

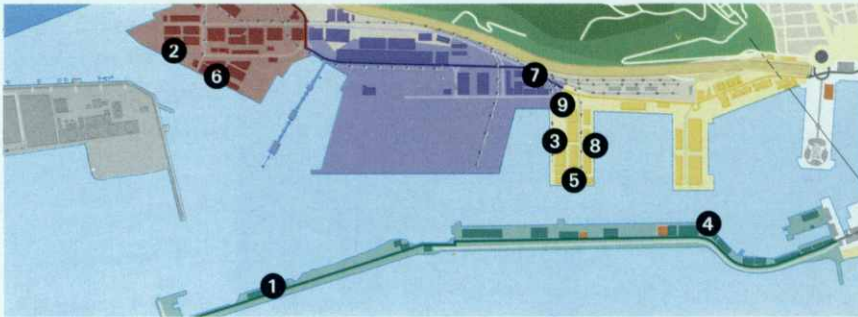
Situación

Muelle 20D Ponent.

Características

Manipulación y almacenaje de rollos y pasta de papel, celulosa, cartón, troncos y madera en general.

Terminales de Sólidos a Granel



1 Hispasilos

Tel: 221 81 62 Fax: 221 93 44

2 Valenciana de Cementos

Tel: 223 15 41 Fax: 223 36 78

3 Portcemen

Tel: 443 05 14 Fax: 443 10 29

4 Laxport

Tel: 221 66 20

Cemento

Muelles 22C Contradic Sud, 02A Llevant y 26B Álvarez de la Campa.

1 terminal para exportación

3 terminales para importación

Silos con capacidad para 104.800 Tm

5 Ergansa

Tel: 443 37 16 Fax: 442 20 28

Grano

Muelle 22B Contradic Est

1 terminal

Silos multicelulares con capacidad para 145.000 Tm.

Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 t/h.

6 Cargill

Tel: 223 04 54 Fax: 223 14 04

7 Moyresa

Tel: 443 00 34 Fax: 441 05 16

Haba de Soja

Muelles 26B Álvarez de la Campa y 22B Contradic Sud.

2 terminales

Con industria para la producción de harinas y aceite crudo.

Plantas de molienda con capacidad para 1.000.000 Tm/año.

8 Tramer

Tel: 442 19 40 Fax: 443 20 73

Potasa

Muelle 22A Contradic Nord

1 terminal

Capacidad máxima de almacenamiento de 80.000 Tm.

Equipo: dos pórticos de carga (rendimientos de 400 a 700 Tm/hora).

9 Loiret & Haëntjens Esp.

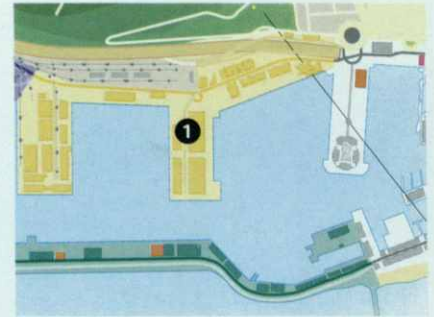
Tel: 443 10 60 Fax: 442 27 77

Melaza

Muelle 22C Contradic

1 terminal

Terminal de Productos no Férricos



1 Barcelona Metals

Tel: 443 43 15 Fax: 443 03 80

Situación

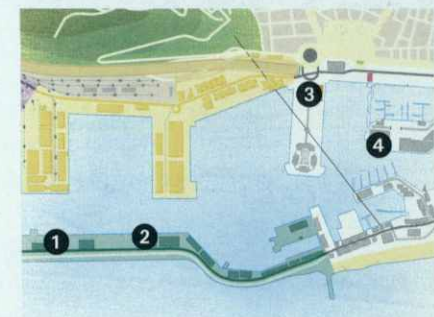
Muelle 20A Ponent

Características

Manipulación, almacenaje y distribución de aluminio y sus aleaciones, cobre níquel, plomo estaño y zinc.

Homologada por el "London Metals Exchange" (LME).

Terminales de Pasajeros



1 Estación Marítima Internacional

Tel: 221 83 67

2 Estación Marítima Internacional

Tel: 221 83 15

3 Trasmediterránea

Tel: 443 25 32 Fax: 442 63 45

4 Estación Marítima Maremagnum

Tel: 225 81 46

Situación

Tráfico nacional en los Muelles 18 Barcelona y 19 Sant Bertran.

Tráfico Internacional en los Muelles 01E Adossat, 19 Sant Bertran y 15B Espanya.



Zona de Actividades Logísticas



EL PORT DE BARCELONA CUENTA CON UNO DE LOS MÁS MODERNOS CENTROS DE DISTRIBUCIÓN INTERMODAL DEL SUR DE EUROPA, SU ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS. LA ZAL DEL PORT DE BARCELONA, ESPECIALIZADA EN EL TRATAMIENTO LOGÍSTICO DEL TRÁFICO CON ORIGEN O DESTINO MARÍTIMOS, SE HA DESARROLLADO EN DOS FASES, LA ACTUAL DE 68 HA Y UNA SEGUNDA DE 140 HA

El potencial cliente, al que se le ofrece la posibilidad de alquilar naves ya construidas o terreno para construirlas por sí mismo, pertenece a dos grandes grupos de empresas, principalmente:

- Empresas productoras, importadoras o exportadoras, que transportan sus mercancías a través de Barcelona y su puerto.
- Empresas prestatarias de servicios logísticos, entre las cuales destacan: transitarios, empresas de transporte, armadores, consignatarios y operadores logísticos.

La ZAL, por tratarse de una infraestructura especializada de alta calidad, proporciona a sus clientes una serie de ventajas estratégicas y económicas:

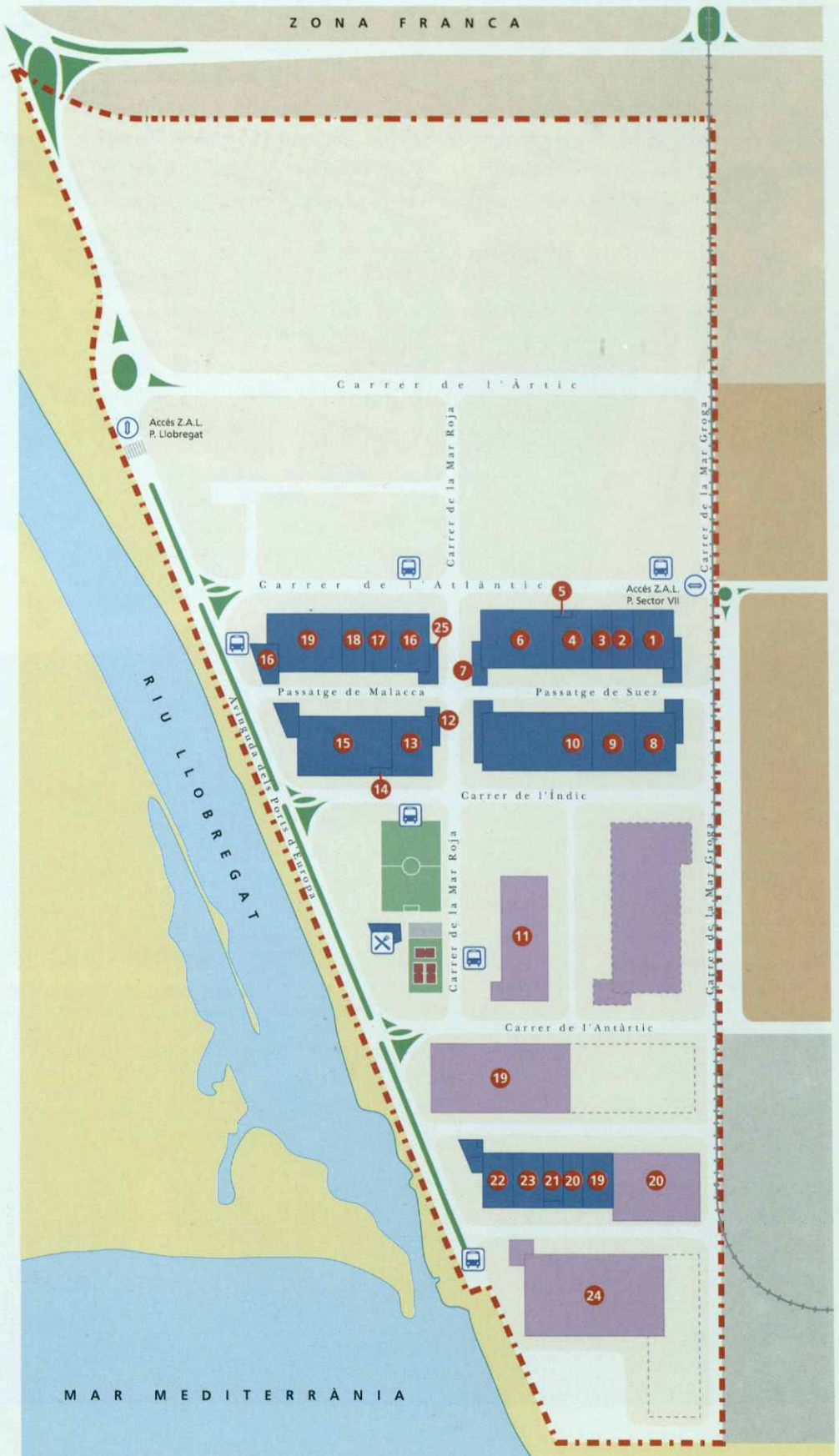
- Inmejorable ubicación geográfica
- Plena capacidad de conexión intermodal (terrestre, marítima y aérea).

- Mínimo transporte intermedio del contenedor de terminal portuaria a almacén.
- Depósito aduanero propio.
- Red de fibra óptica.
- Posibilidad de penetración en mercados interiores peninsulares con la apertura del Puerto Seco en Madrid.

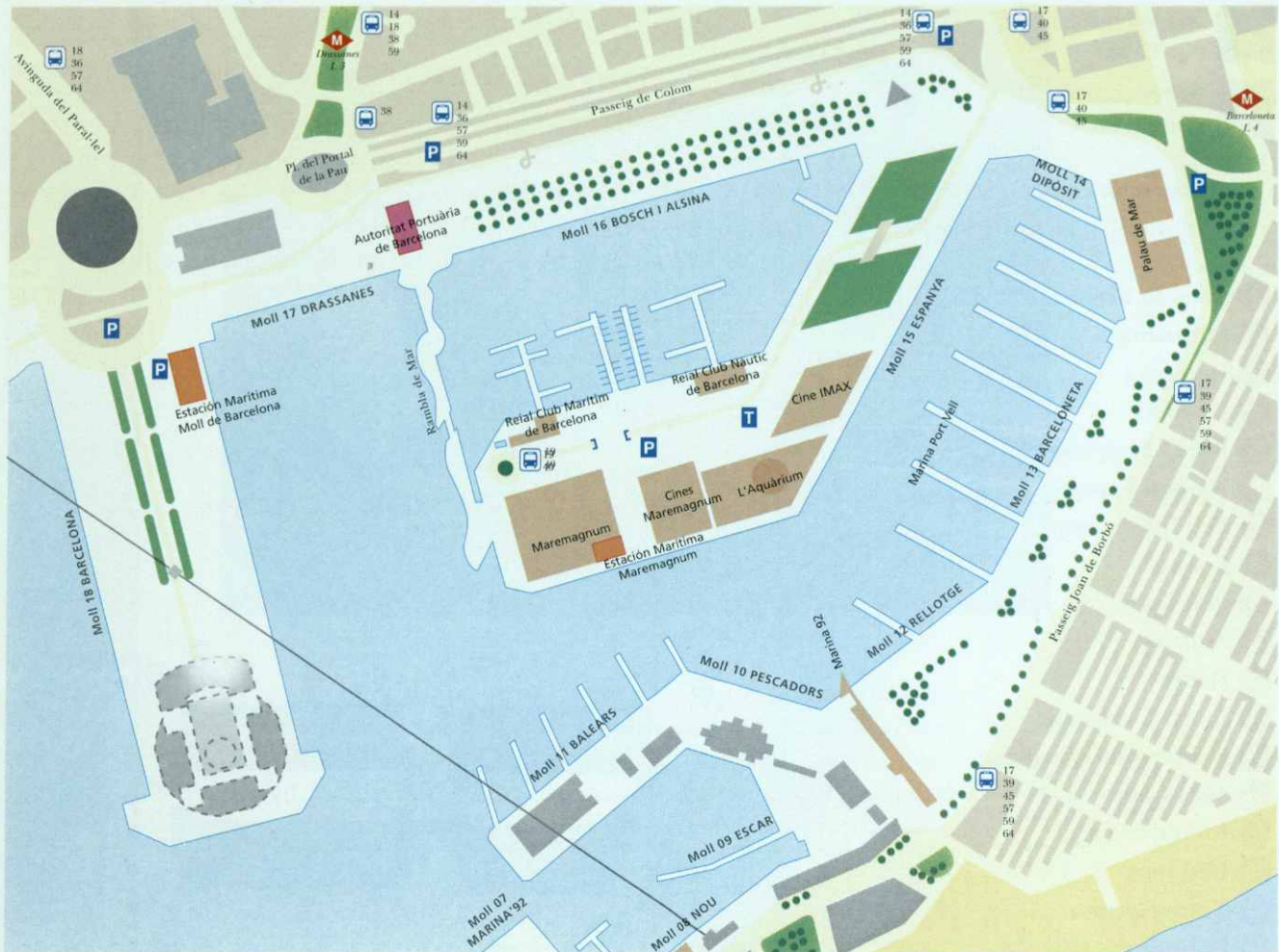
CILSA participa en el capital de TCC Sea Train, empresa que ha puesto en marcha el primer corredor ferroviario con terminales y gestión privadas del país. Desde 1996 un tren diario conecta el puerto de Barcelona y su hinterland inmediato con el Puerto Seco de Azuquena de Henares, gestionado por su filial TCC Puerto Seco. Además de las ventajas propias de un servicio de este tipo, TCC ofrece servicios de tránsito comunitario y despacho aduanero, así como todo tipo de servicios logísticos auxiliares y alquiler de material intermodal.

- Naves construïdes por Cilsa
- Naves construïdes por clients
- Projectes en cursu

- 1 Daewoo Electronics
- 2 Embarmar
- 3 Decoexsa
- 4 J. Gibert
- 5 P & O Ferrymaster
- 6 Nippon Express
- 7 Lep International
- 8 Loacsa
- 9 Red Car
- 10 Aldeasa
- 11 Danzas
- 12 Lluch Transportir
- 13 Mediterrània Logística
- 14 Msas Cargo
- 15 Kühne & Nagel
- 16 Lo-Trans
- 17 Trans-Hermes
- 18 Eurofrete
- 19 Exel Logistics
- 20 Coepsa
- 21 Lauson
- 22 Wings Cargo
- 23 Masterfrío
- 24 Honda
- 25 Andrea Merzario



Port Vell



1996 HA SIDO EL AÑO DE LA CONSOLIDACIÓN DEL PORT VELL COMO UNA DE LAS PRINCIPALES ZONAS DE OCIO, LÚDICAS Y COMERCIALES DE BARCELONA, CONVIRTIÉNDOSE EN UNO DE LOS MEJORES ATRACTIVOS DE LA CIUDAD. GRANDES ESPACIOS PÚBLICOS DE PASEO, OFINAS, LOCALES COMERCIALES, UN ACUARIO, UN CINE IMAX, UN COMPLEJO DE MULTICINES, MILES DE PLAZAS DE APARCAMIENTO Y DIVERSAS ZONAS DESTINADAS A DEPORTES NÁUTICOS PERMITEN AL VISITANTE PASEAR, HACER DEPORTE, RELAJARSE, COMER, ASISTIR A ESPECTÁCULOS Y DIVERTIRSE CON MULTITUD DE ATRACCIONES.

Maremagnum

MUELLE DE ESPANYA

Centro de carácter lúdico, complementado con establecimientos comerciales, donde se agrupan gran número de pequeños comercios y boutiques alrededor de amplias superficies destinadas al ocio y a la restauración (bares, cafeterías, restaurantes).

Completan la oferta una sala de convenciones, dos bancos y una estación marítima.

Datos

Superficie total: 39.000 m²

Número de visitantes en 1996: 11.600.000

Teléfono MAREMAGNUM: 225 81 00

L'Aquàrium

MUELLE DE ESPANYA

Las modernas instalaciones de este acuario, destinadas a la observación de diversos fondos marinos distribuidos en 21 peceras, lo han convertido en el más grande de Europa e importante del mundo en temática mediterránea.

Datos

Superficie: 14.290 m²

Volumen de agua: 5.500 m³

Ejemplares: 5.000 ejemplares de 250 especies mediterráneas y 1.500 de 150 especies tropicales.

Número de visitantes en 1.996: 1.700.000

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

Información horarios y precios: 902 14 01 41

Teléfono MUNDO SUBMARINO, SA: 221 74 74

Cine Imax

MUELLE DE ESPANYA

Lo último en cine. Mediante dos pantallas distintas del tamaño de un edificio de 7 plantas se pueden combinar de manera única en el mundo los tres sistemas de proyección: Imax, Omnimax (180°) y 3D.

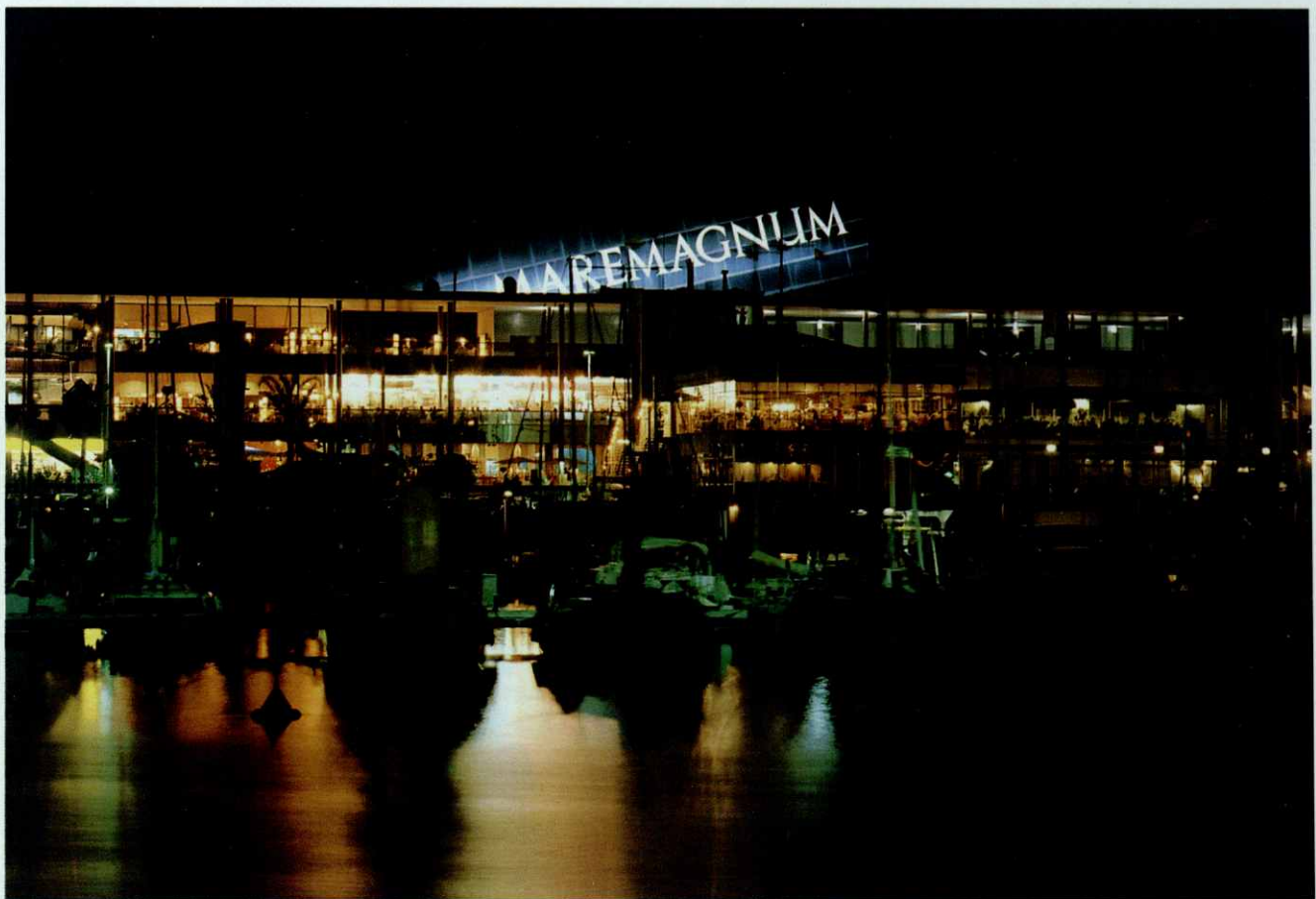
Datos

Número de espectadores en 1.996: 700.000

Compra de entradas en taquillas, por teléfono o sucursales de La Caixa con terminal Servicaixa.

Información horarios, precios y venta de entradas: 902 33 22

Teléfono IMAX Port Vell: 215 11 11/05.



Cines Maremagnum

MUELLE DE ESPANYA

8 salas con los sistemas más avanzados del mundo en imagen y sonido y una capacidad total de 2.500 personas configuran uno de los complejos multicine más importantes de la ciudad.

Datos

Número de espectadores en 1.996: 1.000.000
Compra de entradas en taquillas, por teléfono o sucursales de La Caixa con terminal Servicaixa.
Información horarios, precios y venta de entradas: 902 33 32 31.
Teléfono CINESA: 423 24 55.

Palau de Mar

MUELLE DEL DIPÒSIT

Viejo almacén portuario convertido en un moderno edificio de oficinas con tiendas, restaurantes, bares y otros muchos servicios destinados a sus ocupantes y visitantes.

Destaca entre sus ocupantes el Museo de Historia de Catalunya.

Marina Port Vell

MUELLE DE LA BARCELONETA

Puerto deportivo con 410 amarres para embarcaciones de hasta 70 m de eslora, con las más completas prestaciones (agua potable, electricidad, teléfono, suministro 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.

Datos

Teléfono MARINA PORT VELL: 484 23 00

Marina '92

MUELLE DE LA BARCELONETA

Junto a Marina Port Vell, constituye uno de los principales complejos del Mediterráneo dedicados íntegramente a la náutica.

Un servicio de mantenimiento y reparación con varadero de 400 Tm, Travel-lift de 150 Tm, grúas de hasta 8 Tm, dique flotante hasta 4.000 Tm, nave de pintura a flote hasta 75 m, así como 50 puntos de invernaje a cubierto para embarcaciones de motor de hasta 16 m de eslora, permiten la asistencia técnica a todo tipo de embarcaciones ya sean de recreo o profesionales.

Datos

Teléfono MARINA'92: 221 43 70



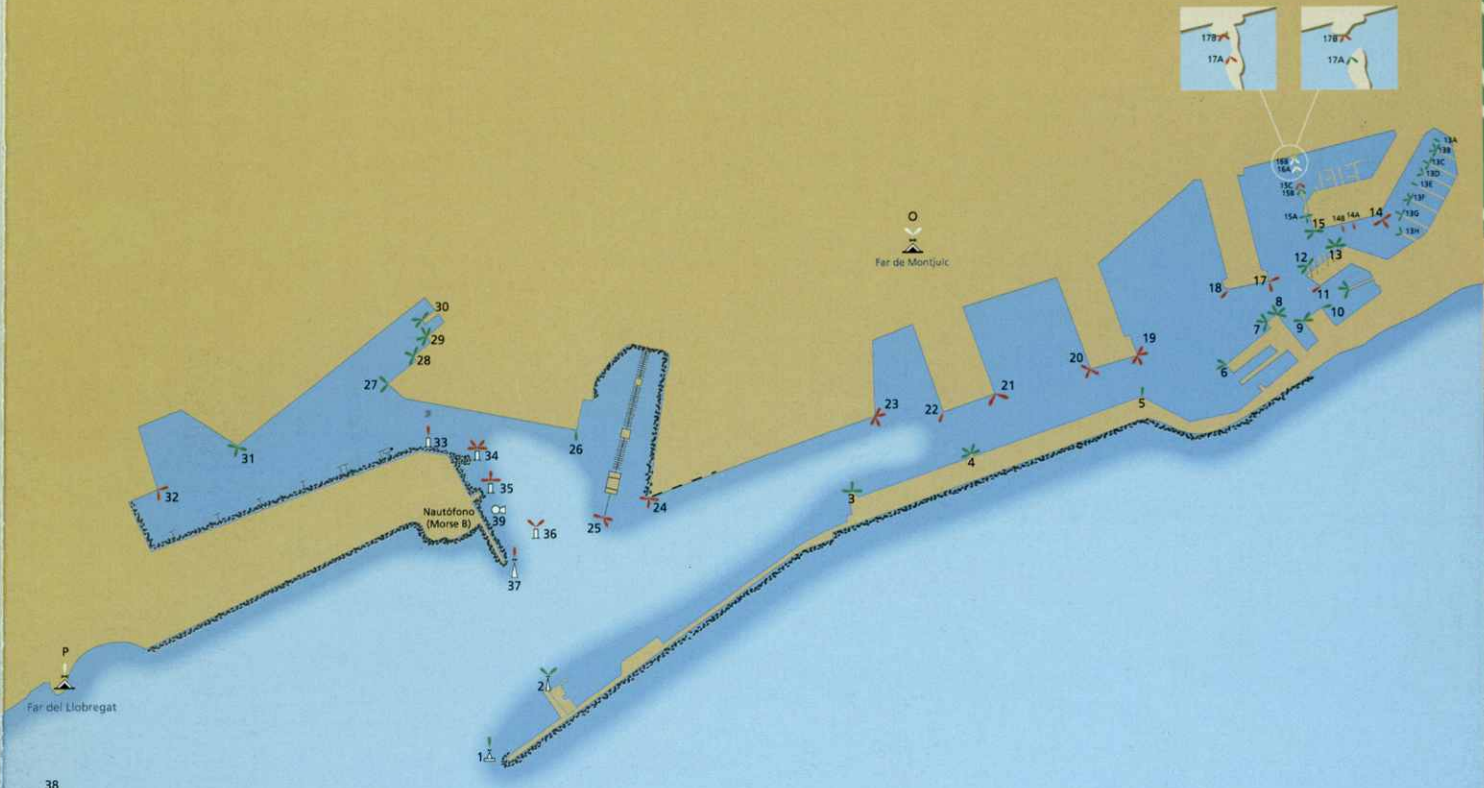
Plano general I

1996



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona



Plano esquemático de faros y balizamientos

- Faros, balizas y boyas competencia de la A.P.B.
- Balizas de puertos competencia de la Comissió de Ports de Catalunya
- Balizamientos en concesión



Signos convencionales

Luces

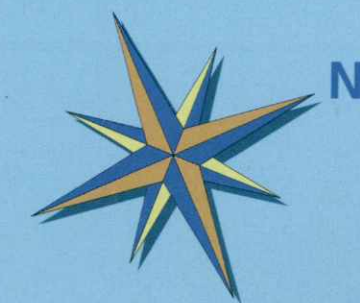
- ▲ Faro habitado
- ▲ Faro automático
- ▲ Torre - Baliza automática
- Boya de espeque
- Boya de castillete
- ☞ Sirena
- Boya de toma de datos oceánicos

Rojas Verdes Blancas

- | | | | |
|---|---|---|--------------------------------|
| ● | ● | | Fija |
| ○ | ○ | | Una ocultación |
| ! | ! | ! | Un destello |
| ∨ | ∨ | ∨ | Grupos de dos destellos |
| ∨ | ∨ | ∨ | Grupo de tres destellos |
| ∨ | ∨ | ∨ | Grupo de cuatro destellos |
| ∨ | ∨ | ∨ | Grupo de dos destellos más uno |
| ∨ | ∨ | ∨ | Grupo de un destello más dos |



- Sector 1
- Sector 2 - Port Vell
- Sector 3
- Sector 4
- Sector 5
- Sector 6
- Sector 7
- Sector 8
- Z.A.L.
- Estaciones Marítimas



Terminales para tráficos específicos:

Nombre	Función	Sector	Nombre	Función	Sector	Nombre	Función	Sector
Autoterminal	Automóviles	7	Egransa	Grano	3	Terminal Catalunya	Polivalente	3
Barcelona Fruit Terminal	Frutas	7	Estibadora de Ponent	Polivalente	5	Terminal Port Nou	Polivalente	3
Barcelona Metalls	Metales	1	Hispasilos	Petroleo	8	Tramer	Potasa	3
Capesa	Petroleo	3	Interfrisa	Frigorifico	3	Trans-Baleares	Contenedores	5
Cargill España	Soja	1	Laxport	Cemento	1	Cia. Trasmediterránea	Ro-Ro / contenedores	5
C.L.H.	Petroleo	3	Loiret & Haëntjens Esp.	Melaza	3	Valenciana de Cementos	Cemento	5
Demagrisa	Aceite y grasas	3	Moyresa	Soja	3	Van Ommeren Tank	Líquidos	8
Enagas	Gas Natural	3	Portcemen	Cemento	3			

ESCALA: 1/ 10.000

ella
Cap de Creus

Medes

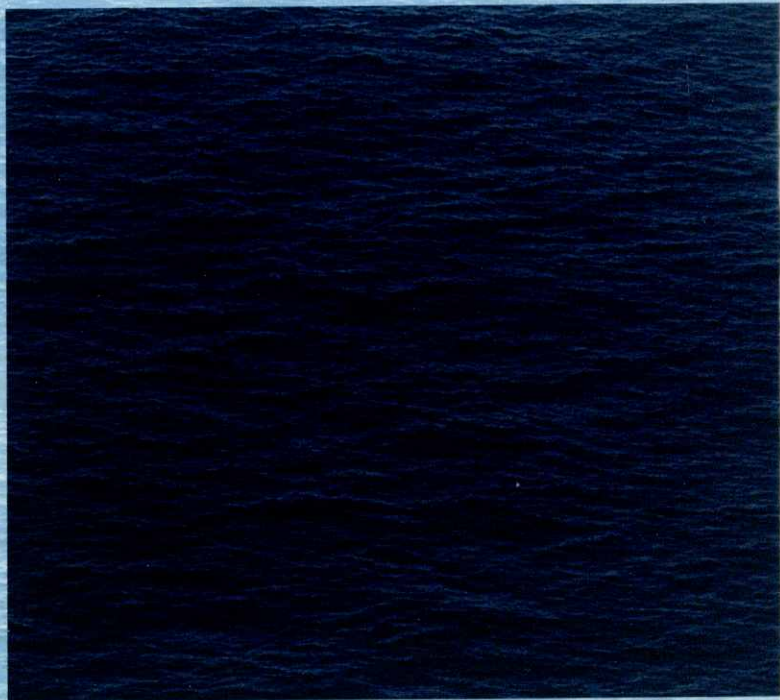
tià



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona, Spain
Tel. (34) (3) 306 88 00
Fax. (34) (3) 306 88 11
Telex 54000 APB-E



DIRECTORIO

Autoritat Portuària de Barcelona

EDIFICIO PORTAL DE LA PAU
Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona
Tel.: 306 88 00
Fax: 306 88 11

EDIFICIO TRAMO VI
Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 298 21 00
Fax: 298 21 18

Servicio de Atención al Cliente:

Tel.: 900 210 938
Dirección Internet: www.apb.es
E-mail: postmaster@apb.es

Representación del Port de Barcelona en Japón

DE TOK LTD. Mr. Takeshi Suzuki
11-3 Akasaka 1-Chome, Minato-ku
Tokio 107, Japan
Tel.: (+81-3) 3584 1117
Fax: (+81-3) 3584 1119

Port Vell Gerencia Urbanística Port 2000

Josep Anselm Clavé, 27
08002 Barcelona
Tel.: 317 61 35
Fax: 317 41 48

Zona de Actividades Logísticas CILSA

Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona
Tel.: 306 88 00
Fax: 306 88 16
Dirección Internet: www.zal.es
E-mail: web@zal.es

World Trade Center Barcelona, SA (I.T.C.B.)

Urgell, 240, 6º. A
08036 Barcelona
Tel.: 439 45 34
Fax: 439 73 96
E-mail: wtc@cinet.fcr.es

TCC Sea Train

Zona Franca, Sector A, calle 60, nº 25-27,
Pl.1ª
08040 Barcelona
Reservas y Atención al Cliente: 901 30 40 40
Tel.: 223 40 50
Fax: 223 42 50

Aduana de Barcelona

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

Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona

Pza. Duque de Medinaceli, 4
08002 Barcelona
Tel.: 318 00 84
Fax: 317 46 94

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Pza. Duque de Medinaceli, 4
08002 Barcelona
Tel.: 318 00 84
Fax: 317 46 94

Asociación de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados de Barcelona (A.T.E.I.A.)

Vía Layetana, 32-34
08003 Barcelona
Tel.: 315 09 03
Fax: 310 62 47
E-mail: feteia@adv.es

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: 416 93 00
Fax: 416 93 01
Dirección Internet: www.cambrescat.es
E-mail: admin@cambrescat.es

Capitanía Marítima

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

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25
08001 Barcelona
Tel.: 329 27 58
Fax: 441 51 08

Comandancia de Marina

Portal de la Pau s/n
08039 Barcelona
Tel.: 318 02 28
Fax: 302 14 78

Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Barcelona

Av. Diagonal, 452-454, 3ª planta
08006 Barcelona
Tel.: 416 94 84
Fax: 416 93 01

Corporación de Prácticos del Puerto

Final Pº Gabriel Roca. Edificio Porta Coeli 3º
08039 Barcelona
Tel.: 221 89 90
Fax: 221 38 95

ESTIBARNA (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba)

Ctra. Circunvalación Tramo V
08039 Barcelona
Tel.: 223 18 22
Fax: 223 17 33

Remolcadores de Barcelona, SA

Pº Joan de Borbó, 92, 2ª
08039 Barcelona
Tel.: 221 14 41
Fax: 221 14 40

SA de Remolcadores

Pº Joan de Borbó, 92, 2ª
08039 Barcelona
Tel.: 221 44 11
Fax: 221 88 97

FEDETRAMAR

(Federación de Asociaciones de
Empresas de Tráfico Marítimo y
Manipulación Portuaria)
Plaza Duque de Medinaceli, 4
08002 Barcelona
Tel.: 318 00 84
Fax: 317 46 94

A.E.T.C.

(Asociación de Empresas de
Transporte de Contenedores)
Pº Joan de Borbó, 76-C, 1ª planta, Oficina 6
08039 Barcelona
Tel.: 225 41 34
Fax: 225 41 35

Renfe – Transporte Combinado

Estación Morrot. Pº Josep Carner, s/n.
08038 Barcelona
Tel.: 496 31 49
Fax: 496 32 46

Renfe – Cargas

Estación Can Tunis. Motors, s/n.
08004 Barcelona
Tel.: 263 36 36
Fax: 335 22 20 / 335 96 77



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona. Espanya
Tel.: (34) (3) 306 88 00 / 298 21 00
Fax: (34) (3) 306 88 11
Telex 54000 APB-E

