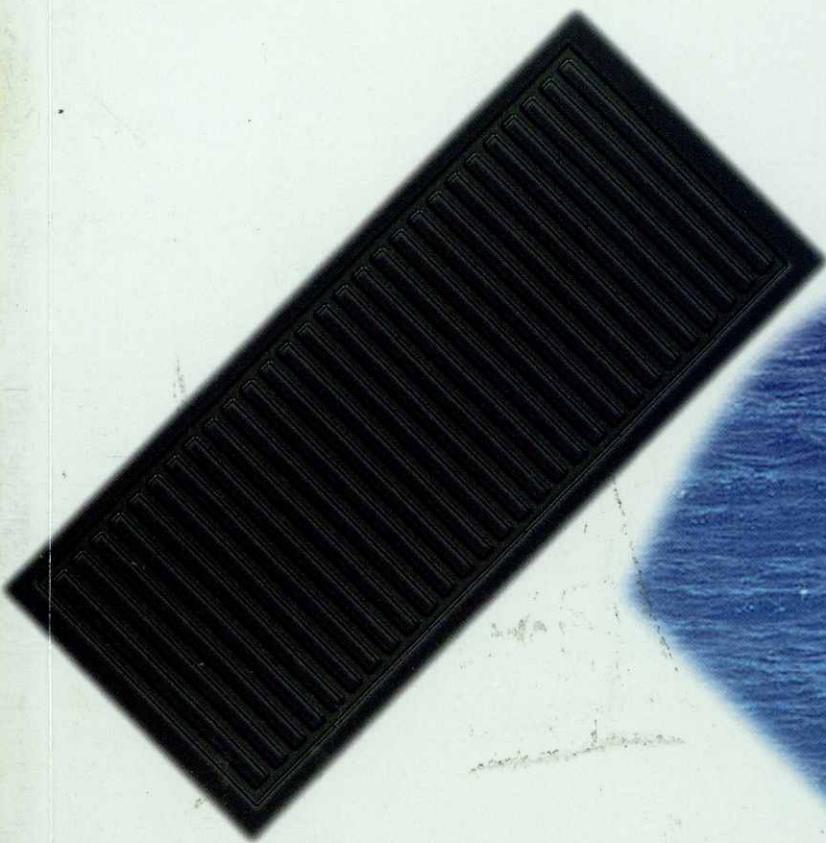


M e m o r i a
a n u a l

1997



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Composició del Consell d'Administració
de l'Autoritat Portuària de Barcelona

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

1997

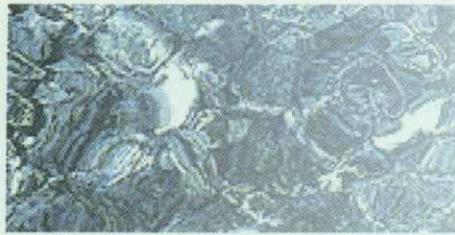


Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona



M. e. m. o. r. i. a. m. e. m. o. r. i. a. m. e. m. o. r. i. a. m.



Port de Barcelona

Barcelona, España

Composición del Consejo de Administración de la Autoritat Portuària de Barcelona

a 31 de diciembre de 1997

Presidente Joaquim Tosas Mir

Vicepresidente Juan Aguilar Ponce de León Romero

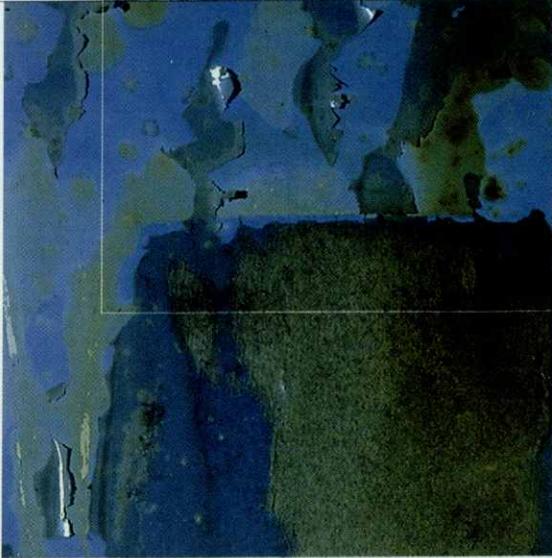
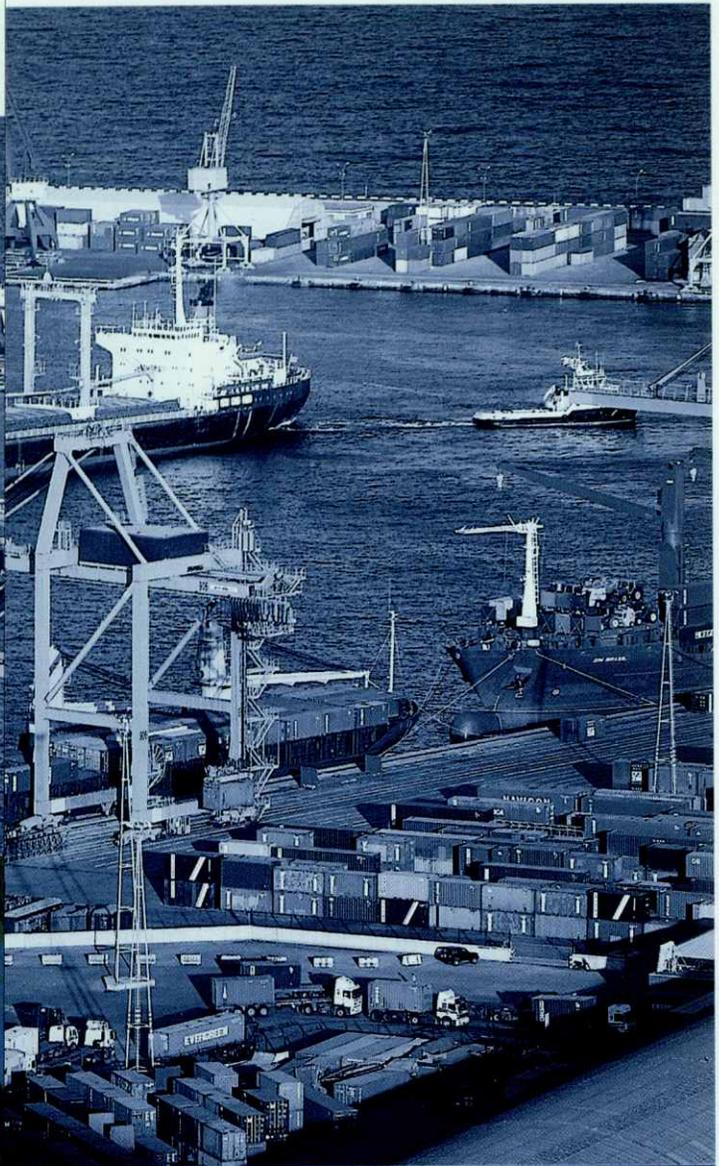
Director Luis Montero García

Vocales Pilar Fernández Bozal
Josep Costa Solá
Juan Echevarría Puig
Mariano Perapoch Valls
Arturo Aguinaga Mateos
Modest Batlle Girona
Ramón Pous Argila
Mariano Navas Gutiérrez
Maravillas Rojo Torrecilla
Alfredo Molinas Bellido
Josep M. Bordas Pallarés
Lluís Badía Chancho
Carles Güell de Sentmenat
Josep M. Álvarez Suárez
Antonio Tarrío Concejero
Francesc Adam Arniges
Joan Llonch Pañella
Joan Molins Amat

Secretario Albert Muixí Rosset

A lo largo de 1997 se han producido las modificaciones siguientes en la composición del Consejo de Administración de la APB: D. Albert Muixí Rosset ha sido nombrado Secretario, en sustitución de D. Pere Caralps Riera. Se han incorporado como vocales del Consejo Dña. Maravillas Rojo Torrecilla, D. Josep M. Bordas Pallarés y D. Arturo Aguinaga Mateos; y han dejado de ser vocales D. Joan Clos Matheu, D. Josep M. Bricall Masip y D. Francesc Santacana Martorell.

Compañía de Administración de Puertos de Chile



Presentación

1997 ha sido un año muy importante para el sector portuario español, gracias a la tramitación y aprobación de la Ley de Puertos del Estado. La nueva ley supone un paso adelante en la regulación del sector portuario estatal y permitirá una mayor autonomía de gestión de los puertos catalanes que abrirá la puerta a nuevas iniciativas y proyectos.

Este año ha sido especialmente importante para el Port de Barcelona. Se ha consolidado el cambio de orientación que se había venido anunciando a lo largo de 1995 y 1996, por el cual la atención del puerto se ha dirigido fundamentalmente hacia el aspecto más comercial del negocio portuario.

De acuerdo con esta nueva perspectiva, y ahora que gracias al Port Vell el acercamiento del puerto a la ciudad es ya una realidad absolutamente consolidada, el esfuerzo inversor del puerto se ha centrado durante este año en el puerto comercial y la Zona de Actividades Logísticas. Sin embargo, no nos hemos olvidado de las infraestructuras que quedan por ultimar en la zona del Port Vell, el World Trade Center Barcelona, la nueva bocana y el puente de enlace entre el Muelle Adossat y el de Ponent, cuyo desarrollo sigue avanzando de forma significativa. Asimismo, se ha inaugurado la nueva terminal de pasajeros de Trasmediterránea, que convierte a Barcelona en el principal centro de operaciones de esta compañía.

Este año se ha agilizado el procedimiento de ejecución de las infraestructuras pendientes en el puerto comercial. Se han adjudicado las obras de ampliación de la escollera del Muelle de Inflamables; y se ha aprobado el proyecto de ampliación de la primera fase del Muelle Adossat. Con la ejecución de estas obras, se agotará la capacidad de superficie actual del puerto comercial, que sólo podrá ampliarse mediante la ejecución del Plan Delta.

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) ha experimentado un incremento cualitativo importante durante el año 1997. Se han instalado clientes nuevos, con lo que se eleva a treinta el número de empresas presentes en la ZAL. El personal fijo supera las 900 personas, y el promedio de entradas y salidas es de unos 2.000 vehículos diarios. Gracias a este crecimiento se está consiguiendo rápidamente la plena ocupación y explotación de los terrenos disponibles en la primera fase de la ZAL. La segunda fase, que se llevará a cabo después del desvío del río Llobregat, es del todo indispensable para evitar el descenso del ritmo actual de crecimiento y de comercialización de la ZAL.

La afirmación discutida en el pasado de que el puerto necesita más espacio e infraestructuras ha

quedado confirmada al agotarse el espacio portuario disponible. Además, la creciente competencia interportuaria en el Mediterráneo Occidental y las tendencias modernas del transporte y la logística obligan al puerto a crecer, si no quiere correr el riesgo de quedar rezagado respecto a sus competidores. De eso depende que Barcelona pueda convertirse en el gran puerto logístico del sur de Europa y pueda seguir liderando el desarrollo del área económica que lo rodea.

Esta necesidad de desarrollo infraestructural del puerto comercial y la ZAL se ha puesto de relieve a lo largo de todo el proceso de reflexión realizado en el Port de Barcelona, que ha de culminar en 1998 con la elaboración del Plan Estratégico del puerto.

Este proceso de reflexión estratégica ha superado este año varias etapas muy significativas, entre las cuales cabe destacar la publicación del Libro Verde del Port de Barcelona. La Autoritat Portuària de Barcelona y el resto de la Comunidad Portuaria pretenden que el Libro Verde sirva de marco para el debate en torno al futuro del puerto, que ha de culminar con el Plan Estratégico que se presentará durante el próximo ejercicio.

Junto con el aumento de la superficie portuaria, el otro gran objetivo del puerto es la ampliación del **hinterland** mediante la extensión y mejora de las conexiones por carretera y ferrocarril, en consonancia con la política del resto de puertos de nuestro entorno europeo. En este ámbito, el puerto ha realizado y seguirá realizando grandes esfuerzos. Prueba de ello son las actuaciones llevadas a cabo a lo largo de este año: por una parte, la implantación de nuevos servicios ferroviarios que conectan el puerto con su **hinterland** y el resto de Europa, y por otra, el impulso definitivo que ha recibido la terminal ferroviaria para el tráfico de vehículos y el proyecto del ramal ferroviario entre Can Tunis y el Muelle Sud.

En otro orden de cosas, la globalización y la liberalización de la economía y los nuevos criterios de localización de las empresas hacen que los mercados sean cada vez más interdependientes. La cooperación internacional y la inversión y participación en proyectos de ámbito internacional constituyen una obligación más de todos los sectores económicos, incluido el portuario, para ampliar las oportunidades de negocio.

De acuerdo con este nuevo escenario, la actividad internacional del puerto experimentó, a lo largo de 1997, un nuevo impulso que se ha traducido en



Joaquim Tosas Mir
Presidente

la actuación a dos niveles diferentes. En primer lugar, la participación en nuevos proyectos e iniciativas de cooperación de ámbito internacional, entre las que cabe destacar la participación en diversos proyectos portuarios en Argentina. Estos proyectos permitirán estrechar los lazos del puerto con América del Sur, una de las regiones que actualmente registra un crecimiento mayor del tráfico marítimo y en la que existen grandes perspectivas de futuro. Y, en segundo lugar, a nivel regional ha aumentado la unión de intereses con los demás puertos del Mediterráneo, con los que, a pesar de ser competidores, compartimos una serie de intereses comunes, en especial en relación con la política comunitaria. La constitución de INTERMED, junto con los puertos de Génova y Marsella, es la actuación básica que permitirá que la voz de los puertos del sur de Europa se escuche en los foros internacionales y especialmente en las instituciones de la Unión Europea.

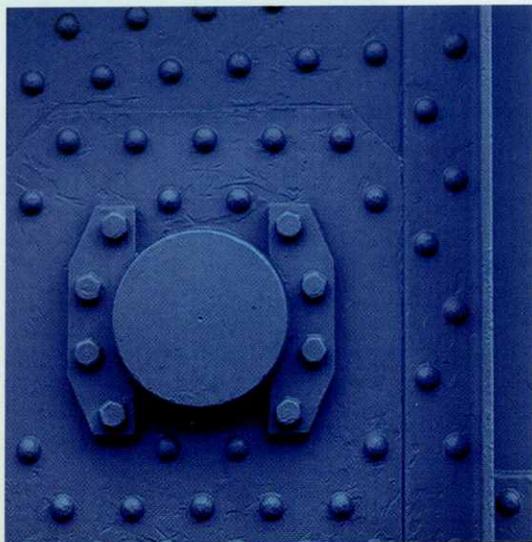
Los servicios de información del puerto experimentarán un nuevo cambio como consecuencia del establecimiento del sistema PortIC, que incluye servicios ya existentes y absolutamente consolidados, además de servicios en vías de implantación. El objetivo del servicio PortIC es facilitar el comercio y la logística en el área del Port de Barcelona. Este servicio permite la conexión con otros entornos logísticos e iniciativas de desarrollo del comercio internacional.

Todas estas actuaciones se han realizado gracias a un esfuerzo inversor importante, financiado mediante los recursos generados por la propia APB. La inversión a lo largo de este año ha sido de unos 2.800 millones de pesetas.

Finalmente, cabe mencionar el notable crecimiento de tráfico que se ha producido durante este año en el Port de Barcelona, que contrasta con el incremento mínimo del resto de puertos españoles. En efecto, mientras que en el conjunto de puertos españoles el tráfico ha crecido por debajo del 3%, en el Port de Barcelona ha habido un incremento cercano al 6% y se ha superado la cifra de los 25 millones de toneladas manipuladas. Ello ha supuesto la consolidación de nuestra posición en el Mediterráneo, donde la fuerte competencia interportuaria y la amplitud de la oferta hacen que aún sea más importante la consecución de esta cifra. En el tráfico de contenedores, el incremento ha sido aún más espectacular y se han alcanzado los 971.921 TEU manipulados, lo que nos coloca en el tercer lugar de los puertos del Mediterráneo. El tráfico de vehículos ha superado el medio millón de unidades, lo que nos permite seguir a la cabeza de este segmento de tráfico en el Mediterráneo. Nuestra posición líder en el tráfico de cruceros también se ha afianzado gracias a la consolidación de Barcelona como centro turístico internacional.

Por todo esto, podemos afirmar que 1997 ha sido un año de importantes logros y proyectos al que ponemos fin con un gran optimismo. Y es así, tanto en lo relativo a la evolución del negocio portuario, como por las perspectivas de futuras actuaciones que nos permiten las nuevas competencias en gestión portuaria asumidas por la Generalitat de Catalunya.

Joaquim Tosas Mir
Presidente



Introducción

La recuperación y estabilización económicas durante 1997, tanto en nuestro país como en el resto de la Europa Comunitaria, han permitido un auge en los intercambios comerciales, ya sean intracomunitarios o con países terceros, que han supuesto un aumento en el transporte marítimo y, como consecuencia, en el tráfico portuario. Es preciso señalar que este incremento se ha puesto de manifiesto especialmente en los productos manufacturados y bienes de consumo, esto es, en la denominada mercancía general. Los graneles, tanto líquidos como sólidos, han sufrido un cierto estancamiento por diversas razones, ya habituales, entre las que pueden citarse las climáticas estacionales o las de valor añadido en origen, que suponen una disminución de los volúmenes a transportar. Esta tendencia, ya observada en los últimos años, es posible que tenga carácter irreversible.

En general, continúa la fuerte competencia entre líneas marítimas por mantener su hegemonía o participación en las rutas principales y en las de nueva apertura. Todo ello está propiciando acuerdos, alianzas e incluso fusiones entre líneas, en orden a satisfacer las demandas cada vez más exigentes de los cargadores. Estas mismas líneas ya están abordando la cuestión de la conveniencia de participar en la gestión de las terminales portuarias, incluso en la recogida y distribución de la carga. Es decir, miran cada vez más a tierra, entendiendo que su participación en estas actividades contribuye a consolidar su negocio.

Estos aspectos y el cambio de filosofía que suponen deben tenerse muy en cuenta al fijar el plazo de determinadas concesiones, pues pudieran significar una hipoteca de futuro en puertos que, como el nuestro, padecen como enfermedad crónica, tanto la escasez de espacio como las dificultades para su posible ampliación.

Se está insistiendo desde 1989, fecha en que se redactó el Plan Director del Puerto, que se necesita con urgencia proveerlo de aguas abrigadas. Ello permitirá abordar el desarrollo del mismo de forma progresiva mediante la creación de nuevos espacios terrestres, que permitan ampliar nuestra oferta a nuevos servicios de valor añadido y a nuevos operadores, así como facilitar la expansión de los existentes, algunos de los cuales ya tienen verdaderos problemas de congestión.

Teniendo en cuenta la lentitud propia de la obra marítima exterior, la cuantiosa inversión requerida y los condicionantes medioambientales cada vez más estrictos, la ejecución del Plan Director del Puerto (supeditado además a la programación del denominado Plan Delta, del cual es parte integrante), llevará a unos plazos muy largos. Ello es difícilmente soportable o, como mínimo compatible, con la condición de plataforma logística, puerta sur de Europa, o puerto **hub** del Mediterráneo, títulos a los que legítimamente

aspiramos y con cuyo ropaje nos estamos presentando ya en el mercado.

Por otra parte, debe pensarse en los requerimientos que exigirá el **short-sea-shipping**, sistema modal que necesariamente, y en un plazo relativamente breve, irrumpirá en los puertos y que, en especial en el área mediterránea, tendrá un amplio desarrollo. En el próximo año comenzará a operar una línea de este tipo enlazando los puertos de Barcelona y Génova.

No obstante, si el desvío del río Llobregat, cuyo inicio está previsto en 1998, se lleva a cabo según lo programado, todavía será posible alcanzar los objetivos antes indicados.

En este sentido, la construcción, ya iniciada, de las obras del "Escollero en la zona de Inflamables" permitirán obtener 70 ha., y las del "Muelle Adossat al Dic de l'Est - 1ª Fase", de inmediato comienzo, nos otorgarán 12 ha. de superficie suplementarias. Estas obras, aunque suponen agotar prácticamente las posibilidades de obtener nuevos espacios, permitirán satisfacer nuevas demandas, abriendo así un pequeño paréntesis en espera de la solución definitiva, que tendrá lugar con el pleno desarrollo del Plan Director mencionado.

Durante el presente año se han emprendido dos obras muy importantes en cuanto a la facilitación del intercambio modal y que contribuyen a la potenciación de dos tráficos primordiales: la terminal ferroviaria del Muelle Sud, fundamental para el futuro del tráfico de contenedores y la terminal ferroviaria, enclavada en el área para vehículos. En el primer caso se ha conseguido duplicar el tráfico con este modo de transporte y un ahorro importante en los costes de operación. En el segundo caso su puesta en servicio se efectuará al comienzo del nuevo año.

Igualmente se halla en construcción un muelle adosado al Nou Contradic para posibilitar la llegada de los grandes buques metaneros, del orden de 125.000 m³, que permitan abaratar el transporte de este producto y mejorar las actuales condiciones de seguridad en el puerto. Este muelle tendrá su soporte en tierra, de 20 ha. de las 70 ha. en construcción antes indicadas.

El proyecto más emblemático, no obstante, corresponde al puente entre los muelles Adossat y Ponent, que facilitará el desarrollo integrado del área actual y futura del Dic de l'Est al conectarla directamente al resto de las áreas comerciales del puerto, lo que permitirá la realización de la vieja aspiración de apertura de una nueva bocana. Las obras del puente, ya contratadas, comenzarán en 1998 y las correspondientes a la bocana se substarán posiblemente en el primer trimestre del mismo. Se prevé el mínimo desfase entre ambas



Luis Montero
Director

obras para reducir al máximo las maniobras del puente.

En este apartado de obras cabe añadir la puesta en servicio de la estación marítima de Trasmediterránea, realizada por dicha compañía especialmente para atender su propio tráfico, incluyendo el generado por la nueva oferta de servicio que supone el **fast-ferry** Barcelona-Palma de Mallorca. Igualmente deben citarse las dos estaciones de cruceros en construcción en el Muelle de Barcelona integradas en el World Trade Center Barcelona y el proyecto para la modificación de la actual terminal de Baleares, para adaptarla a los nuevos tráficos previstos de servicios de pasajeros, que harán del Port de Barcelona un serio competidor del transporte aéreo en el tráfico con las islas Baleares y el puerto de cruceros más valorado del Mediterráneo.

En otro orden de cosas, se ha iniciado un proceso de ordenación y transparencia en las tarifas y servicios portuarios de prácticos, remolcadores y amarradores, así como estudios y concursos para solucionar problemas relacionados con temas medioambientales.

Por otra parte, debe destacarse el progreso en distintos frentes del Plan de Calidad, especialmente en el ámbito de la formación y la facilitación de nuevos servicios a la Comunidad Portuaria en el campo de la telemática, haciendo honor a sus características básicas de calidad concertada y continua.

Por lo que se refiere a la carga movida por nuestro puerto, los resultados consolidados han confirmado las previsiones positivas realizadas a lo largo del año.

A partir de 1993, el Port de Barcelona inició una etapa de expansión sostenida que le ha permitido ir escalando puestos en el ranking de los puertos europeos, tanto en volumen de carga como, especialmente, por su moderno y dinámico sistema de gestión. Todo ello le ha permitido consolidarse como puerto clave en el Mediterráneo.

El incremento de 1997 por encima del 5,5%, muy superior a la media del crecimiento de los puertos españoles en su conjunto, nos ha permitido alcanzar un volumen de carga de 24.887.326 millones de toneladas y superar los 25,4 millones de toneladas si sumamos los avituallamientos.

Por clase de navegación cabe destacar la recuperación del cabotaje con incrementos superiores al 5%, y por tipo de operación, el embarque que, con el 6,7%, supera el crecimiento del 4,9% del desembarque.

Como en años anteriores, el crecimiento mayor por tipos de tráfico corresponde a la mercancía general, con más del 16% de incremento,

alcanzándose un volumen de 11,7 millones de toneladas, con un grado de contenerización en torno al 77%, lo que supone situarnos en un crecimiento del 26%, y alcanzar la cifra de 971.921 TEU, a un paso por tanto de entrar en el club de los puertos que superan la barrera del millón de TEU.

En un análisis más pormenorizado del tráfico podemos añadir que en graneles líquidos se han superado los 8 millones de toneladas, al igual que el año pasado. Este estancamiento de los graneles líquidos se debe al fuerte descenso del tráfico de productos petrolíferos como el fuel-oil y la gasolina entre otros, compensado por un aceptable incremento del 1,7% del gas natural licuado, y el buen comportamiento de otros graneles líquidos, con un crecimiento del 9,3%, explicado en su mayor parte por los productos químicos y los aceites.

Asimismo, podemos considerar que los graneles sólidos mantienen un nivel similar al del ejercicio anterior, con una discreta reducción del 1%. Se han producido importantes aumentos en el tráfico de habas y harina de soja y carbón, 35% y 12% respectivamente, y ha decrecido el tráfico de cemento y clinker en un 11,6%, lo cual, debido a su significativo volumen, hace estancar el crecimiento global de este tipo de tráfico.

Con todo ello, la distribución final por tipos de tráfico, carga general, graneles líquidos y graneles sólidos, resulta aproximadamente del 47%, 33% y 20% respectivamente, siendo su contribución económica a los ingresos del puerto por tarifas, del 59%, 32% y 13%, en el referido orden.

Finalmente, debemos destacar el fuerte crecimiento del tráfico de pasajeros, tanto el de línea regular como el de cruceros turísticos. En el primer caso, con un incremento en torno al 12%, se superan los 509.000 pasajeros, y en el segundo caso, un crecimiento próximo al 29%, nos ha permitido superar los 358.000 pasajeros de cruceros, lo que nos sitúa a la cabeza de los puertos turísticos del Mediterráneo Occidental.

El número de buques arribados al puerto, con un incremento de aproximadamente el 2,5%, ha alcanzado la cifra de 7.385 unidades, con un volumen de 93,6 millones de G.T.

Resta señalar la excelente cooperación y participación de la Comunidad Portuaria en los éxitos del Port de Barcelona, del cual es parte integrante esencial.

Luis Montero García
Director

ÍNDICE

La Gestión

113

La evolución del
Tráfico

223

El ejercicio económico
financiero

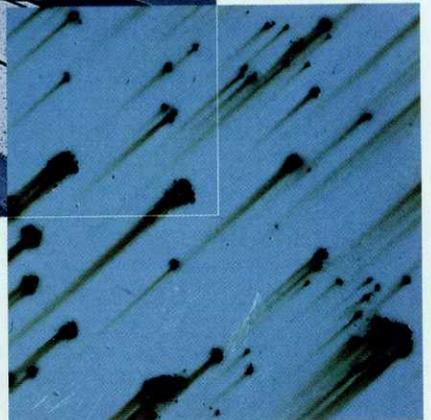
331

La Comunidad
Portuaria

439

Guía
del Port de Barcelona

541





Un proceso de reflexión estratégica dirigido a hacer frente a los retos del siglo XXI

El Port de Barcelona, consciente de la situación inestable y de la extrema competencia en que se mueven en la actualidad los puertos, especialmente los del Mediterráneo, se planteó a finales de 1996 la necesidad de poner en marcha un proceso de reflexión que culminaría con la elaboración del Plan Estratégico del Port de Barcelona.

A lo largo de 1997 se ha avanzado en este proceso de reflexión y se han conseguido una serie de metas muy importantes, entre las que cabría destacar la celebración de las Jornadas de Reflexión sobre el Puerto del Futuro, y la publicación del Libro Verde del Port de Barcelona, que analiza la situación actual del puerto, identifica una serie de aspectos críticos para su futuro y formula, para cada uno de ellos, una serie de propuestas de actuación.

El último paso de este proceso será el propio Plan Estratégico, que verá la luz en 1998. Posteriormente tendrán que ponerse en práctica de forma progresiva los planes de actuación definidos conforme a las directrices contenidas en el Plan.

Este proceso de reflexión estratégica se basa en la cooperación e integración permanente entre todos los agentes portuarios y en la orientación al cliente de todas las actividades que se desarrollan en el Port de Barcelona.

Aumentar la calidad y reducir los costes de los servicios. Objetivo permanente del Port de Barcelona

El éxito del Plan de Calidad nos ha servido de aliciente para dar un nuevo impulso al concepto de calidad y para intentar mejorar aún más la eficacia de las operaciones portuarias. Este nuevo enfoque de la calidad, coherente con las tendencias modernas de la logística y del transporte, ha supuesto la adopción de tres líneas de actuación básicas.

La extensión de la "calidad" a toda la cadena de transporte, puerta a puerta. El Plan de Baleares, pionero en todo el Estado, es un ejemplo de este tipo de actuaciones que pretende garantizar la calidad a nivel global, integrando en el proyecto a todos los sectores implicados en la cadena de prestación del servicio.

La extensión del Plan de Calidad a nuevas terminales en las que se ha activado el programa de garantías que comprende las garantías de seguridad total, de despacho aduanero, de tránsito inmediato y de posicionamiento único.

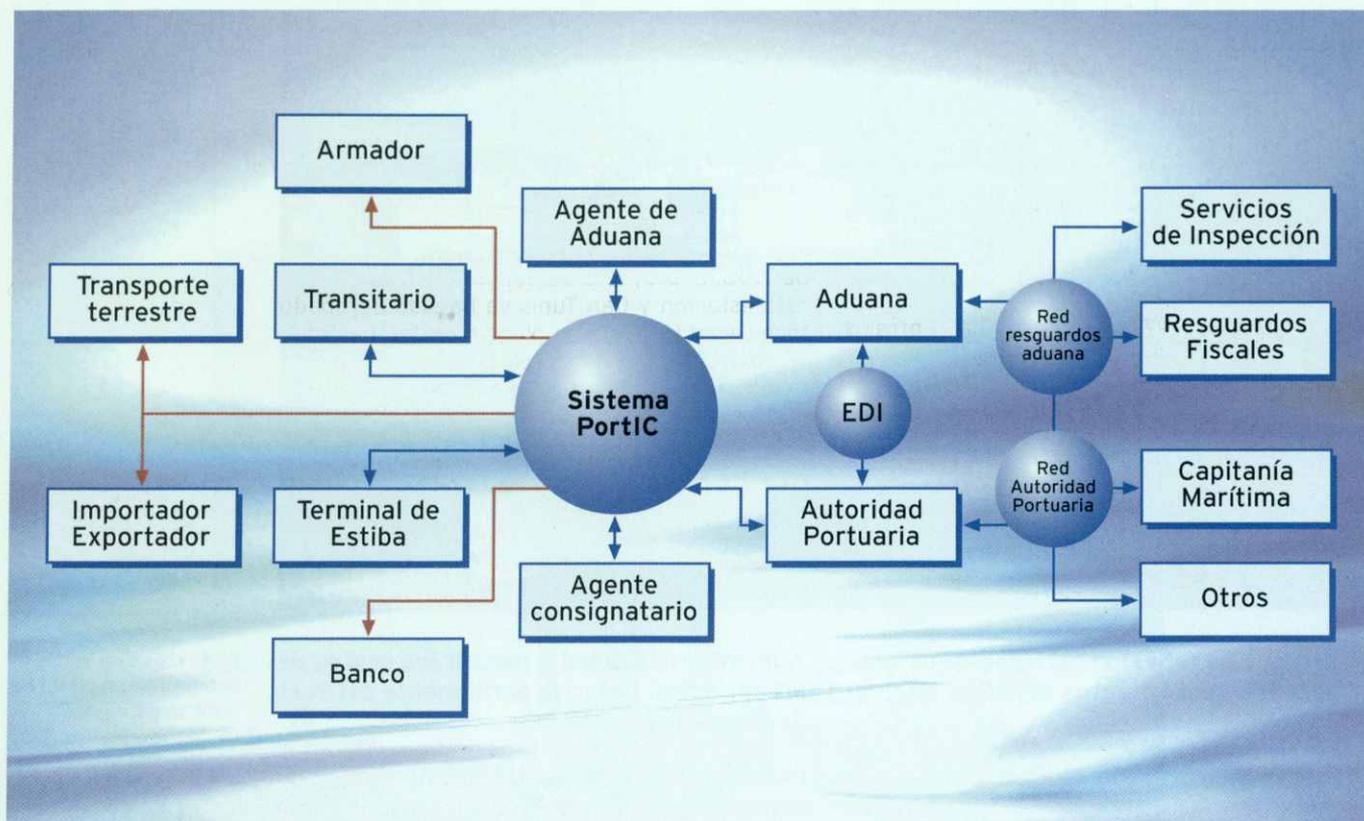
Por último, también se está extendiendo el Plan de Calidad a nuevos tráficos, como el tráfico de mercancía general no contenerizada y el tráfico de pasajeros de cruceros, del que se está realizando una auditoría de la situación actual.

La mayor parte de los operadores privados del sector ha obtenido la certificación ISO. La Sociedad de Estiba de Barcelona ha sido la primera en todo el Estado en obtener la ISO 9002, que certifica un alto nivel de calidad en la prestación de servicios por parte de la mano de obra portuaria.

Fruto del Libro Verde debe surgir un punto de vista ampliamente compartido por todos los miembros de la Comunidad Portuaria en relación a las futuras líneas de actuación que se han de llevar a cabo en el puerto y que servirán de base para el Plan Estratégico.

1997 ha sido el año de inicio de la extensión de la calidad a toda la cadena de transporte, puerta a puerta.

La Sociedad de Estiba de Barcelona ha obtenido la ISO 9002.



El sistema PortIC, un nuevo marco para las comunicaciones informáticas en el Port de Barcelona

El sistema PortIC, en proceso de implantación en el Port de Barcelona, nace de la voluntad de crear un puerto transparente y que inspire confianza entre sus clientes. Por eso es imprescindible la existencia de sistemas de información clásicos y avanzados y de canales de relación activos con los clientes, que les permitan la consulta y el seguimiento directo de los procesos y la operativa portuaria.

El PortIC incluye, por una parte, servicios ya existentes y absolutamente consolidados y, por otra, servicios en vías de implantación en el Port de Barcelona.

El concepto de servicio PortIC está orientado a facilitar el comercio y la logística en el área del Port de Barcelona, permitiendo la conexión con otros entornos logísticos e iniciativas de desarrollo del comercio internacional. En concreto, el sistema PortIC está desglosado en tres grandes áreas de trabajo:

Una primera gran área dedicada a facilitar el comercio en el Port de Barcelona mediante el intercambio electrónico de documentos de transporte y mercantiles en la Comunidad Portuaria, la transferencia electrónica de dinero y la conexión con compañías de seguros que actúan en la operativa del transporte internacional.

Una segunda gran área, dedicada a suministrar a los usuarios del puerto información cualitativa de tipo comercial, legal, etc., sobre la situación de la mercancía en cada momento.

Y una tercera gran área orientada directamente a la consecución del gran reto de futuro del Port de Barcelona: ser la puerta de entrada y salida para el comercio internacional y otras comunidades logísticas, mediante la integración en iniciativas internacionales diversas, como el Bolero Service para la transmisión electrónica del conocimiento de embarque, la conexión con colectivos de puertos, como Eurotransportnet, y la integración a los flujos monetarios internacionales.

El Fòrum Telemàtic, un instrumento para la agilización de los trámites documentales dentro de la Comunidad Portuaria

Fruto de este nuevo entorno comunicativo del Port de Barcelona, se ha creado el Fòrum Telemàtic. Se trata de un grupo de trabajo enmarcado en el Plan de Calidad, que ha nacido como continuación de la Comisión para la Garantía de la Información y al que se han asignado dos misiones fundamentales: asumir la reingeniería de todos los procesos de intercambio documental asociados con el tráfico de mercancías para agilizar su paso por el recinto

El Fòrum Telemàtic es un instrumento para la agilización de los trámites documentales dentro de la Comunidad Portuaria.

La Gestión

portuario y, conforme a este objetivo, definir los servicios que ha de ofrecer el sistema PortIC.

El Fòrum Telemàtic está compuesto por representantes de las administraciones y colectivos de empresas privadas que intervienen en el transporte marítimo. Actúa, pues, como portavoz de la Comunidad Portuaria para todo aquello relacionado con el intercambio de información entre sus miembros.

Durante el año 1997, su tarea se ha centrado prioritariamente en la definición de los servicios iniciales que ha de ofrecer el sistema PortIC y en la reingeniería de los procesos de "tramitación de solicitudes de inspección" y "contratación del transporte terrestre y salida de las mercancías de la terminal".

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) de la Autoritat Portuària de Barcelona: el proyecto de la ventanilla única hecho realidad

La idea de crear un servicio único para atender todas las demandas y consultas que se plantean a la Autoritat Portuària de Barcelona será una realidad a principios de 1998 gracias a la implantación del SAU, el Servicio de Acceso Unificado de la Autoritat Portuària de Barcelona.

La definición de la estructura y funcionamiento de este servicio se ha realizado en gran parte a lo largo de este año, y su implantación definitiva se producirá durante el primer trimestre de 1998.

El objetivo del proyecto es hacer que el proceso de obtención de información y servicios de la Autoritat Portuària de Barcelona, en una primera fase, y de todo el Port de Barcelona, en una segunda, sea accesible, sencillo y uniforme. Con este objetivo se está implantando un sistema de acceso unificado para obtener toda la información sobre servicios disponibles y sus condiciones de uso, iniciar las gestiones necesarias para utilizarlos, obtener información sobre el estado de tramitación de cualquier solicitud y sobre la operativa portuaria que afecte a un cliente o usuario.

El sistema contará con puntos de acceso físicos y virtuales situados en redes telefónicas y telemáticas, atendidos por personal cualificado.

El puerto se dota de nuevas infraestructuras intermodales para hacer frente a las exigencias del comercio internacional

Este año ha representado un paso adelante en el objetivo de transformar el Port de Barcelona en un centro intermodal eficaz al servicio de las necesidades de sus clientes. En el ámbito ferroviario, se han puesto en marcha una serie de

servicios, que conectan al Port de Barcelona con su *hinterland* y con el resto de Europa.

En este campo cabe destacar el servicio entre Barcelona, Perpiñán y Lyon que este año ha puesto en marcha CNC.

También está en pleno funcionamiento la estación ferroviaria del Muelle Sud, que se inauguró a finales de 1996. El proyecto del ramal ferroviario entre esta estación y Can Tunis ya ha sido aprobado técnicamente y está en plena tramitación. Estos servicios ferroviarios son el mejor complemento, tanto desde el punto de vista medioambiental como desde la perspectiva de la agilidad, para el transporte de mercancías por carretera y, por tanto, el Port de Barcelona seguirá apostando en el futuro de forma prioritaria por este tipo de transporte.

Por su parte, RENFE sacó a concurso las obras de ampliación de la terminal de transporte combinado del Morrot, que sigue siendo la primera terminal de transporte combinado en volumen de mercancías de todo el Estado. Las obras aumentarán la capacidad de la terminal en 6.500 metros cuadrados.

Este año se ha definido el servicio SAU, que a principios de 1998 atenderá todas las demandas y consultas que los usuarios planteen a la APB y que hasta ahora se repartían entre diversos departamentos.

A lo largo de este año CNC ha puesto en marcha un servicio ferroviario entre Barcelona, Perpiñán y Lyon.

La terminal ferroviaria del Morrot aumentará su superficie en 6.500 metros cuadrados.



Por otra parte, han comenzado las obras para la construcción de una terminal ferroviaria apta para el transporte de vehículos, que pondrá al puerto en vías de conseguir las conexiones intermodales necesarias para seguir a la cabeza del Mediterráneo en tráfico de vehículos, que en 1997 ascendió a 500.000 unidades.

Este año, el Port de Barcelona ha superado la cifra de medio millón de vehículos manipulados.

La ZAL es uno de los mayores atractivos que Barcelona ofrece como polo logístico y de distribución del sur de Europa.

La ZAL se consolida como gran centro logístico del Mediterráneo

La ZAL es un centro logístico y de distribución intermodal especializado en el tratamiento del tráfico marítimo manipulado en el Port de Barcelona. En esta zona, las empresas aprovechan el intercambio intermodal para desarrollar, en el momento de la ruptura de la cadena de transporte, una serie de operaciones que aumentan el valor añadido de la mercancía.

Desde su nacimiento la ZAL ha sido una de las grandes apuestas del Port de Barcelona, y su creciente éxito nos demuestra que una parte importante del futuro del puerto pasa por el desarrollo de esta zona.

Las empresas de la ZAL generan un movimiento de contenedores superior a los 40.000 TEU, un 40% de los cuales son manipulados en la propia ZAL.

Actualmente, la ZAL del Port de Barcelona es uno de los centros logísticos, portuarios y no portuarios, más completos (servicios de alto valor añadido, instalaciones,...) y modernos (diseño, gestión y telemática) de Europa.

Es un factor clave de modernización y mejora de la oferta logística global de Barcelona, y contribuye de manera significativa a su posición como puerta de entrada, salida y distribución de mercancías del sur de Europa.

El movimiento de contenedores generado por empresas de la ZAL supera con creces los 40.000 TEU anuales, de los cuales más del 40% se manipulan en sus almacenes.

Gracias a este crecimiento se está llegando rápidamente a la plena ocupación de los terrenos disponibles en la primera fase de la ZAL. La segunda fase, a desarrollar una vez desviado el río Llobregat, resulta imprescindible para evitar que se detenga el ritmo actual de crecimiento de la ZAL.

El Port de Barcelona presente en las principales economías emergentes del mundo

La globalización y liberalización de la economía y la deslocalización de las empresas, hace 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 es, hoy en día, una obligación más de cualquier empresa, especialmente en un sector como el portuario, tan sensible a los cambios económicos y políticos a escala internacional. Esta mayor presencia internacional en las principales economías emergentes del mundo es imprescindible para fidelizar clientes y ampliar la cuota de mercado del puerto en las regiones más



Durante el año 1997, la ZAL ha dado un importante salto cualitativo. Por una parte, la inversión ha sido de casi 2.000 millones de pesetas; por otra, sus nuevos clientes han hecho aumentar el número de empresas de la ZAL hasta treinta, con un personal fijo de más de 900 personas y un promedio de entradas y salidas de cerca de 2.000 vehículos diarios.

activas de nuestro foreland.

Conforme a este escenario, la actividad internacional del puerto ha experimentado un nuevo impulso durante 1997 que se ha traducido en la participación en nuevos proyectos e iniciativas de ámbito internacional.

La Gestión

Cabe destacar la participación en proyectos portuarios de desarrollo, asistencia técnica y privatización en Europa del Este y América Latina, gracias a los cuales el Port de Barcelona y su Comunidad Portuaria están presentes de forma directa en dos de los mercados con mayor índice de crecimiento de todo el mundo.

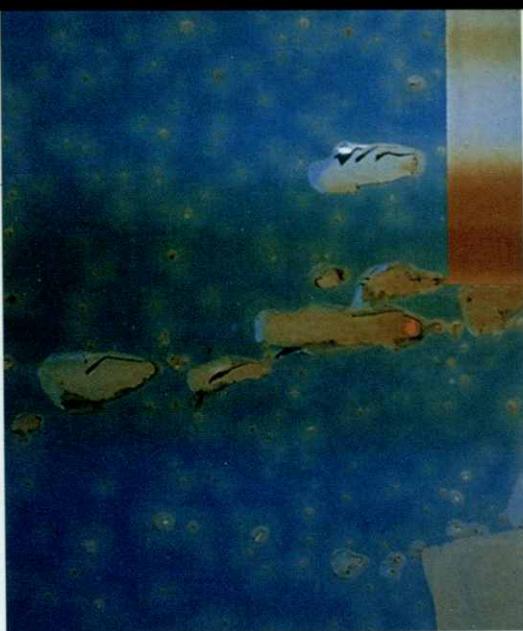
En este ámbito cabe destacar las actuaciones del Port de Barcelona liderando la implicación empresarial catalana y española en los proyectos de desarrollo y privatización de los puertos argentinos. Las principales actividades del puerto en este ámbito son la participación en los proyectos de desarrollo de los Puertos de Goya y Buenos Aires, la participación en el proceso de licitación de dos terminales multipropósito en Puerto Rosario, y la colaboración en el desarrollo de una estación marítima para pasajeros en el Puerto de Buenos Aires.

La Autoritat Portuària de Barcelona también ha participado de forma activa en la formación de Intermed (la asociación de puertos del Mediterráneo Occidental), cuyos fundadores han sido Barcelona, Génova y Marsella. Intermed pretende contrarrestar la fuerte influencia de los puertos del norte de Europa frente a las instancias comunitarias y equilibrar los tráficos marítimos entre el norte y el sur de Europa. Además, la APB sigue ostentando la presidencia del Comité de Facilitación del Comercio de la IAPH, cuyo principal objetivo es la simplificación y armonización de los flujos de información asociados al comercio internacional y al transporte marítimo, con herramientas como el comercio electrónico y el EDI.

El puerto también ha sido sede de reuniones internacionales que contribuyen a aumentar el prestigio mundial conseguido en los últimos años. En el mes de junio se celebró en Barcelona el Congreso TOC (Terminal Operations Conference) y el pasado mes de octubre el Comité de Facilitación del Comercio de la IAPH celebró una de sus reuniones en nuestro puerto.

La comercialización del puerto se extiende a toda la cadena de transporte

La política comercial del Port de Barcelona, en la línea de orientación al cliente, ha llevado a extender las actividades de comercialización a toda la cadena de transporte entendida globalmente: de puerta a puerta. Esto explica la presencia del puerto en toda su área de influencia, no sólo en su *hinterland* más próximo, sino ampliando e intensificando sus actividades de promoción en las regiones más activas de su *foreland*.



En nuestra área de influencia más próxima, la comercialización del puerto se lleva a cabo de forma personalizada, lo que permite el contacto directo con el cliente y la percepción real de sus necesidades. Esto no excluye la realización de numerosas presentaciones a colectivos identificados como de interés -presente o futuro- para la Comunidad Portuaria.

Las actividades desarrolladas se centran en las visitas a importadores y exportadores, la realización de cursos de formación sobre el papel del puerto en el comercio exterior, jornadas técnicas sobre procedimientos aduaneros y sobre logística y transporte, grupos de trabajo con empresas con despacho en factoría, además de presentaciones del puerto a ayuntamientos y delegaciones de la Cámara de Comercio de Barcelona. A todo esto hay que añadir la atención personalizada de reclamaciones, preguntas y solicitudes de información.

El Port de Barcelona participa en misiones comerciales en todo el mundo con el objetivo de promocionar Barcelona como principal centro logístico del sur de Europa.



En el *foreland*, además del contacto directo con grandes exportadores e importadores, también se participa en ferias y misiones comerciales diversas. Las actividades más destacables realizadas durante este año han sido la participación de las empresas de nuestra Comunidad Portuaria y la APB en la feria de cruceros SEA TRADE en Miami; la participación en la misión comercial del COPCA en Méjico; la presentación del Port de Barcelona en

la comunidad de negocios de Israel en Tel-Aviv; la misión comercial de Argentina a Barcelona y la participación en la feria EXPOSERVICIOS en Buenos Aires; la participación en la Semana Internacional del Transporte y la Logística de París; la participación en la CLASSE EXPORT de Lyon, junto con la CEOE; y la participación en el "Comité Mixto Empresarial Hispano-Marroquí" en Casablanca.

Junto a estas iniciativas, se trabaja estrechamente con las empresas navieras con el fin de fidelizar los tráficos existentes y captar otros nuevos.

Por último, cabe destacar también las numerosas actividades desarrolladas en el marco de la asociación Barcelona Centre Logístic, que continúa fomentando la plataforma logística de Barcelona en todo el mundo.

El puerto, factor clave para la consolidación de Barcelona como gran centro turístico del Mediterráneo

Barcelona ha conseguido una posición sólida y competitiva en el ámbito internacional como una de las ciudades más dinámicas y atractivas de la actualidad.

El Port de Barcelona ha sabido aprovechar la inmejorable proyección de la ciudad, su amplia oferta hotelera y la proximidad del aeropuerto para realizar simultáneamente las inversiones y promociones oportunas en el sector de cruceros turísticos.

En el último año, el Port de Barcelona se ha consolidado como el principal puerto del Mediterráneo en tráfico de cruceros. Durante la temporada 1997 se ha producido la llegada al puerto de los grandes cruceros de última generación, alcanzándose la cifra de 417 buques y 358.000 pasajeros.

Todo esto ha sido posible gracias a la excelente oferta intermodal del Port de Barcelona para el tráfico de pasajeros, que se concreta en la proximidad del aeropuerto, la existencia de instalaciones adecuadas y las facilidades aduaneras para este segmento de tráfico. A todo esto, hay que añadir las grandes posibilidades lúdicas, culturales y turísticas que ofrecen Barcelona y su entorno, además de la gran oferta hotelera de que dispone la ciudad.

Cabe destacar también que este año se ha realizado un gran esfuerzo para mejorar aspectos relativos a la señalización y la seguridad de las terminales de cruceros, de manera que las instalaciones del Port de Barcelona en este segmento de tráfico cumplen niveles de calidad muy elevados.

El mercado de cruceros es sin duda un mercado en alza, y con la creación de nuevas instalaciones dedicadas a este segmento de tráfico, como las estaciones marítimas del World Trade Center Barcelona, que se inaugurarán próximamente, se dará respuesta a sus necesidades de crecimiento previstas para los próximos años.

En el último año, el Port de Barcelona se ha consolidado como el principal puerto del Mediterráneo en tráfico de cruceros.



La Gestión



Este crecimiento viene acompañado de un cambio cualitativo en la naturaleza de las operaciones de cruceros turísticos que se realizan en Barcelona, dado que cada día es mayor el número de armadores que escogen el Port de Barcelona para sus operaciones de **turn-around** (aproximadamente un 35% de los casos), es decir, de llegada y salida de cruceros, lo que supone un importante elemento dinamizador para la ciudad.

El Port de Barcelona se preocupa por el medio ambiente y la seguridad de su entorno

Este año se ha seguido con la implantación y extensión de las medidas de control ambiental y de seguridad en el Port de Barcelona. Este proceso continuo de mejora y profesionalización es fruto de la preocupación del puerto por la seguridad de las personas y mercancías que transitan por el recinto portuario, y de la voluntad de ser respetuosos con nuestro medio ambiente y entorno social.

En materia de seguridad cabe destacar la renovación del parque móvil de la Policía Portuaria y la realización de cursos de formación de guardamuelles en la Escuela de Policía de la Generalitat de Catalunya, fruto de la firma del Convenio de Formación Permanente entre el Departament de Governació de la Generalitat de Catalunya y la APB. También durante este año los Bomberos de Barcelona han realizado cursos de formación en emergencias portuarias en el Centro Nacional de Seguridad Integral Marítima "Jovellanos" de Gijón.

Finalmente, dentro del plan de seguridad cabe destacar que se ha remodelado el Centro de Control de la APB y se han inaugurado las nuevas instalaciones del Centro de Coordinación Operativa para Emergencias (CECOPORT) que integra los centros de decisión.

En referencia al medioambiente, cabe destacar la firma del acuerdo marco de colaboración con el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya y las actuaciones conjuntas de control realizadas por las administraciones ambientales y la Autoridad Portuaria en las empresas concesionarias.

También se ha procedido a la instalación de analizadores de partículas y lluvia ácida que potencian la red de sensores meteorológicos y de partículas existente en el marco del vigente programa de seguridad, control y calidad del aire. Por último, en cuanto a las aguas portuarias, se ha seguido con el programa analítico sobre la calidad del agua y de los sedimentos, cuyos datos indican una mejora progresiva año tras año.

El Port Vell: una realidad absolutamente consolidada

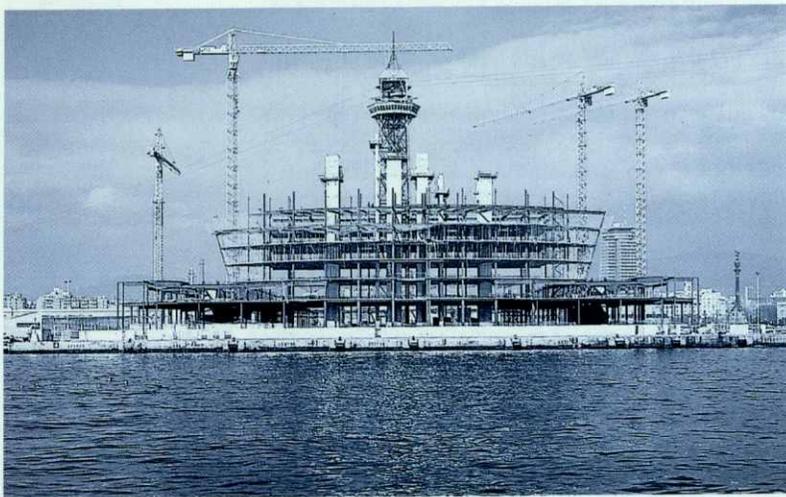
El Port Vell es, hoy en día, una realidad absolutamente consolidada, como lo demuestra el hecho de que este año las diversas instalaciones del Port Vell han sido visitadas por más de 15 millones de personas, con una media diaria de visitantes ligeramente superior a las 42.000 personas.

El aumento del número de visitantes respecto al año pasado, en que se superaron los 12 millones de personas, ha venido acompañado de ciertas nuevas características en la tipología de los visitantes del Port Vell, todas ellas muy positivas. Las estancias en el Port Vell suelen ser más largas, y se ha producido un aumento del gasto que efectúan los visitantes. También ha crecido el porcentaje de personas que provienen del exterior del ámbito metropolitano, especialmente turistas extranjeros, para los que el Port Vell es un lugar de paso obligado.



De las obras previstas en la zona del Port Vell queda por finalizar el World Trade Center Barcelona, cuya construcción ha avanzado a muy buen ritmo a lo largo de este año; tanto es así, que las previsiones de inauguración de la primera fase se han adelantado al tercer trimestre de 1998. Este año ha sido también especialmente importante la firma del contrato de financiación para el World Trade Center Barcelona, entre la sociedad gestora y el Banco Europeo de Inversiones (BEI), por un importe de 11.500 millones de pesetas.

Estado de las obras:
septiembre 1997



Las otras dos obras pendientes de la zona del Port Vell que se completarán muy pronto, son la nueva bocana y el puente entre el Muelle Adossat y el Muelle de Ponent, que permitirán separar la navegación deportiva de la comercial. Estas obras tendrán un efecto muy positivo sobre el entorno socioeconómico del Port de Barcelona. Efectivamente, una vez construido el puente de enlace del final del Dic Est con tierra firme, la circulación de vehículos con actividades en el puerto evitará el barrio de la Barceloneta. El tráfico con origen y destino en el puerto que actualmente circula por esta zona y que conlleva graves problemas de congestión en determinadas fechas, especialmente en los días festivos, se desviará por el nuevo puente y llegará directamente a la Ronda Litoral, que es la vía de salida directa de Barcelona hacia las principales autopistas catalanas evitando, por tanto, los tramos urbanos.

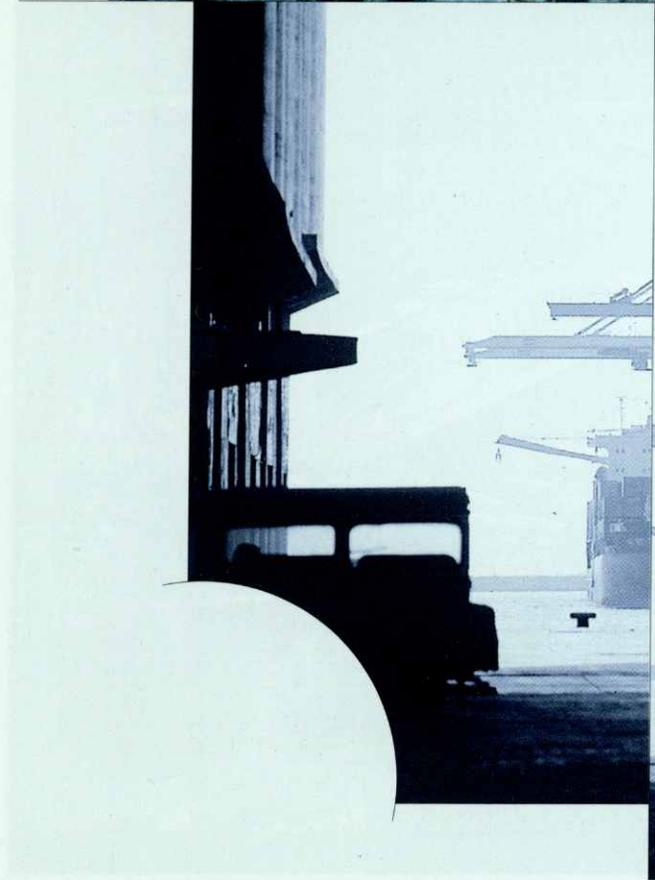
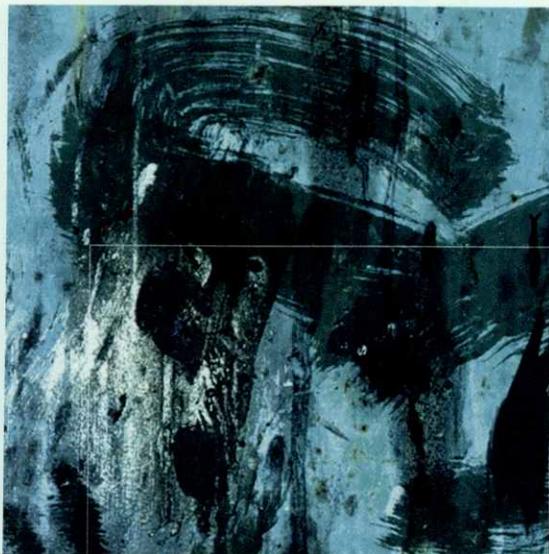
Por otra parte, este año se ha inaugurado también la nueva estación de Trasmediterránea para el tráfico de pasajeros con las islas Baleares. Esta nueva terminal es la prueba de que esta compañía ha escogido Barcelona como su principal centro de operaciones en la península.



Estado de las obras:
enero 1998







La evolución del tráfico

En 1997 el tráfico total del puerto ha alcanzado la cifra de los 25 millones de toneladas

En 1997 el Port de Barcelona ha conseguido un nuevo récord histórico de tráfico gracias a un importante crecimiento porcentual próximo al 6%. Esta cifra contrasta con el incremento moderado del conjunto portuario estatal que ha crecido por debajo del 3%. Este hecho es especialmente importante en un contexto como el Mediterráneo Occidental, en el que hay una competencia creciente debido a la sobrecapacidad, especialmente por la aparición y potenciación de los llamados puertos hub, cuyos máximos exponentes son Algeciras, Marsaxlokk y Gioia Tauro.

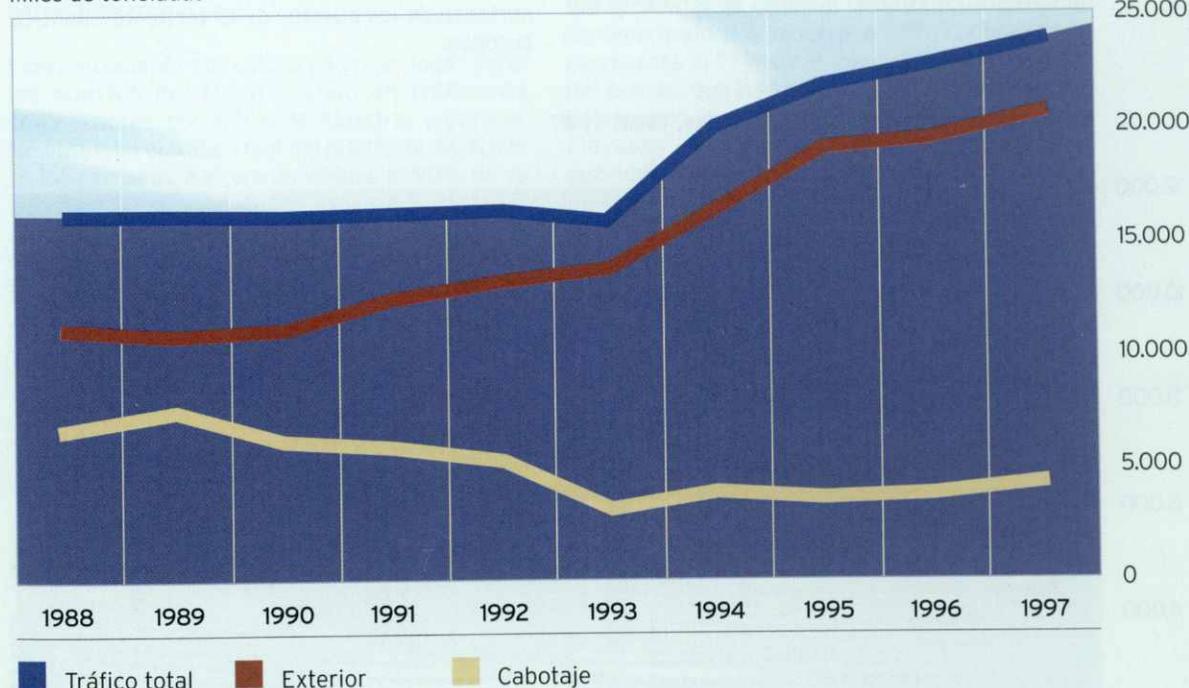
En este entorno competitivo, el Port de Barcelona destaca por encima de todos los demás puertos y es el que está consiguiendo un crecimiento de tráfico real más alto. Así, a lo largo de 1997, el Port de Barcelona ha batido su propio récord, alcanzando la cifra de 25.488.765 toneladas (cifra que incluye el avituallamiento y la pesca). Esta cantidad supone un aumento respecto al año pasado del 5,55%, porcentaje muy superior al de la media del sistema portuario español.

Este crecimiento del tráfico de mercancías ha ido acompañado de un aumento significativo del número de buques que han entrado en el puerto. Este año el número de buques que han hecho escala en el Port de Barcelona ha alcanzado los 7.385, lo que representa un incremento del 2,5% respecto a 1996. Por otra parte, su arqueo o tonelaje bruto ha aumentado un 3%.



Evolución del tráfico total de mercancías, exterior y cabotaje, 1988-1997 (No incluye avituallamiento)

Miles de toneladas



Evolución del tráfico de buques, 1988-1997

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Número de buques	6.495	6.555	6.378	6.311	6.191	6.176	6.421	6.854	7.200	7.385
Arqueo (miles de toneladas)	44.683	44.844	45.777	47.392	51.929	55.269	61.403	82.833	91.022	93.684

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

	Importaciones	Exportaciones	Total
África del Norte	3.980	618	4.597
Mediterr. Or./Oriente Próx.	1.052	1.119	2.171
Italia - Francia	1.919	313	2.232
América del Sur (Atlántica)	999	546	1.544
Extremo Oriente	849	421	1.270
África Occidental	157	1.051	1.208

Por tipos de navegación, tanto el cabotaje como el tráfico exterior han crecido significativamente. Así, en 1997, el cabotaje ha aumentado un 5,2%, alcanzando la cifra de 4.497.320 toneladas. El origen de este crecimiento se encuentra en el crecimiento espectacular del tráfico de mercancía general, que ha aumentado un 16%, y en particular de la carga general contenerizada, con un crecimiento superior al 19%.

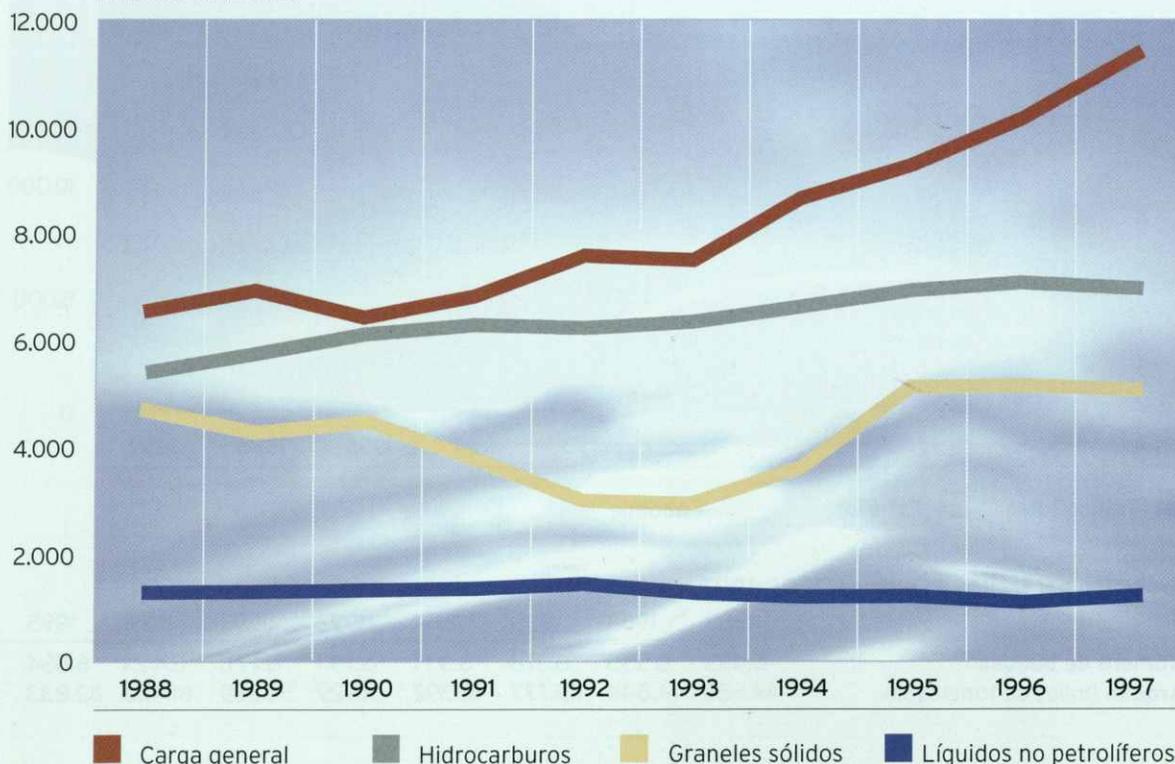
El tráfico exterior, por su parte, ha crecido un 5,6%, lo cual es especialmente significativo si tenemos en cuenta que en 1996 este tráfico creció sólo un 2%. Este crecimiento nos ha llevado en 1997 a alcanzar los 20.390.006 toneladas de tráfico exterior, cifra muy significativa en comparación con los poco más de 19 millones de toneladas del año pasado.

Barcelona se consolida como un puerto líder del Mediterráneo en tráfico de contenedores

El Port de Barcelona ha experimentado un crecimiento espectacular en el tráfico de contenedores durante 1997. Este incremento ha sido muy superior al del resto de puertos del Estado español y del Mediterráneo, con excepción del de Génova, que ha crecido a un nivel similar al del Port de Barcelona. El resto de puertos mediterráneos y del Estado español han tenido un crecimiento muy inferior y en algunos casos unas disminuciones significativas (La Spezia, por ejemplo, ha bajado un 29%). Por su parte, los puertos del norte de Europa también han crecido de forma mucho más moderada, lo que permite acercarnos a las cifras de tráfico contenerizado de los puertos de la vertiente atlántica europea.

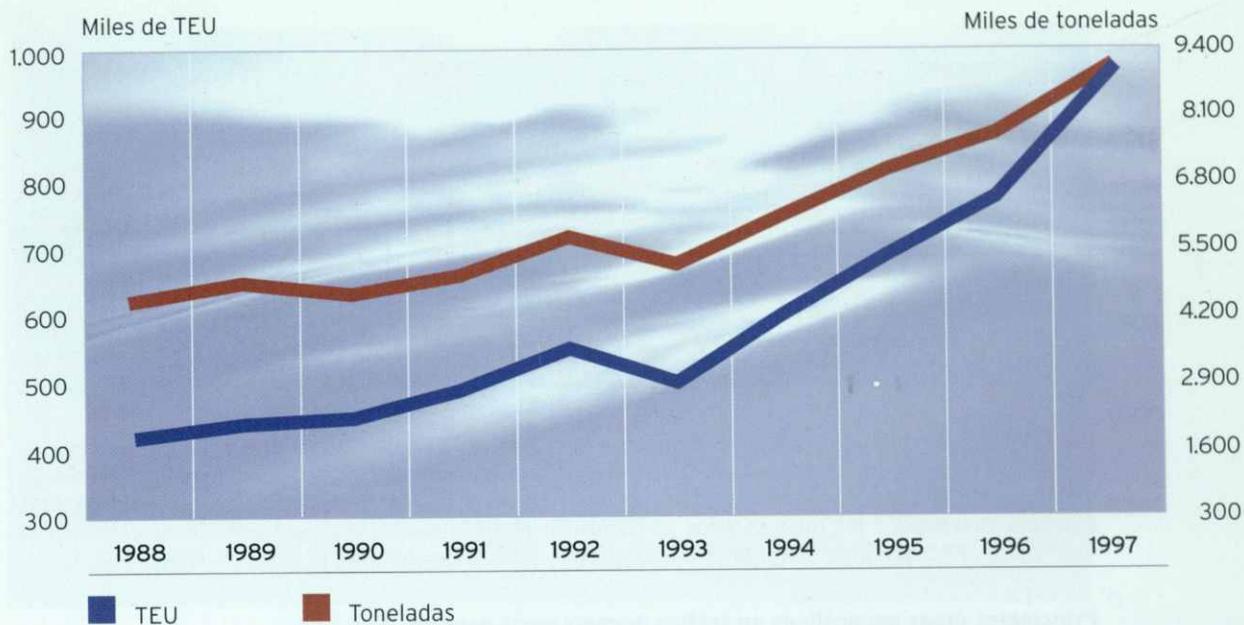
Estructura del tráfico de mercancías, 1988-1997

Miles de toneladas



La evolución del tráfico

Mercancías contenerizadas, 1988-1997 (miles de TEU / miles de toneladas)



El Port de Barcelona ha alcanzado la cifra de los 971.921 TEU, con un incremento del 26% respecto a 1996, lo que nos sitúa a un paso de superar la barrera del millón de TEU.

Este crecimiento nos coloca en tercer lugar entre los puertos del Mediterráneo en tráfico de contenedores, por detrás de Algeciras y Génova. No obstante, el tráfico real del puerto de Algeciras es inferior al de Barcelona, ya que, el 90% de su tráfico es de tránsito, por lo que cada contenedor se contabiliza dos veces al elaborar las estadísticas de tráfico. Así pues, podemos decir que Barcelona es el segundo puerto del Mediterráneo en tráfico

real de contenedores, y ya se encuentra entre los diez primeros de Europa.

Cabe destacar que la mercancía general contenerizada, que asciende a 9.071.327 toneladas, representa el 77% de la mercancía general total del puerto, que asciende a 11.765.322 toneladas. Este grado de contenerización es de los más elevados de Europa, lo que implica amplias oportunidades de negocio para todos los implicados en la cadena de transporte de esta mercancía, incluido el sector portuario, debido al alto valor añadido de la mercancía contenerizada.



Principales productos transportados en contenedor (miles de toneladas)

Mercancías	1996	1997	Variación
Productos químicos	1.166	1.266	8,5%
Maquinaria	509	607	19,3%
Materiales para la construcción	545	531	-2,6%
Papel y pasta	432	433	0,2%
Vinos, bebidas y licores	338	423	25,8%
Tabaco, café y cacao	298	341	14,4%
Minerales	164	201	22,5%
Productos siderúrgicos	160	196	22,5%
Frutas, legumbres y hortalizas	149	190	27,5%

Las principales regiones de origen y destino de la mercancía general, sin contar el cabotaje, siguen siendo el Mediterráneo, el Oriente Próximo y el Extremo Oriente. En los últimos años se ha ido diversificando progresivamente la procedencia y

destino de este tipo de mercancía, con lo que se ha intensificado la participación de otras regiones en este segmento de tráfico. En este sentido, cabe destacar que en 1997 se ha duplicado el tráfico de mercancía general con América del Sur y China.

Principales áreas geográficas en tráfico de mercancía general (toneladas)

	Exportaciones	Importaciones
Mediterr. Oriental / Oriente Próx.	1.015.000	537.000
Extremo Oriente	421.000	840.000
América del Sur	542.000	365.000
Italia / Francia	256.000	605.000
Europa Atlántica	249.000	355.000
África del Norte	472.000	73.000
Sudeste Asiático	165.000	300.000

El tráfico de graneles sólidos se mantiene estable

La evolución del tráfico de graneles sólidos se está manteniendo en unos parámetros muy similares durante los últimos años. Así, el tráfico de 1997 ha sido de 5.077.065 toneladas, cifra prácticamente idéntica a la de 1996, con un decremento del 1%. En este sector destaca la reducción del tráfico exterior, en especial de las exportaciones (15,9%), debido en gran parte al descenso de la exportación de cemento, potasas y abonos. Sin embargo, por otra parte, han aumentado las importaciones de haba de soja y de maíz. Los productos térreos (básicamente cemento y clinker) y el haba de soja siguen constituyendo más del 75% del tráfico total de graneles sólidos.

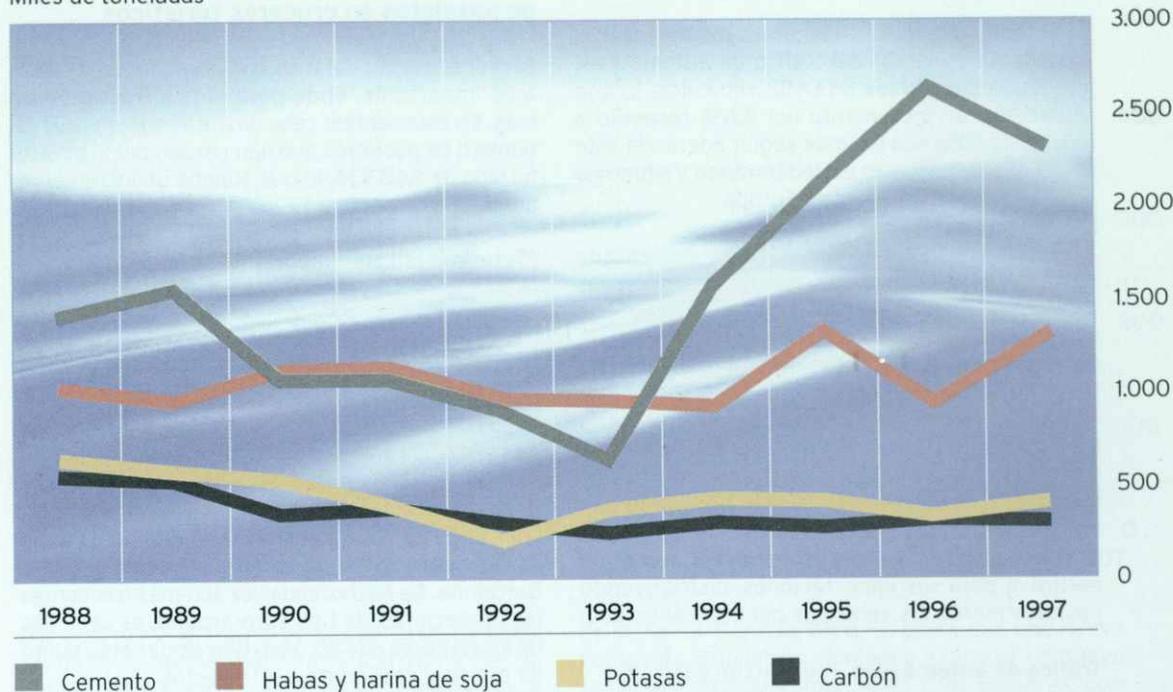
El tráfico de hidrocarburos disminuye debido al descenso del cabotaje

Este año se ha producido una reducción moderada en el tráfico de hidrocarburos debida a la disminución del cabotaje, y en especial de la descarga. Este descenso ha situado el tráfico de hidrocarburos del Port de Barcelona en 6.747.103 toneladas, lo que representa una disminución del 5,7% respecto a 1996. En este segmento de tráfico cabe destacar que el tráfico de gas natural ha crecido ligeramente por encima del 1,7%.

La evolución del tráfico

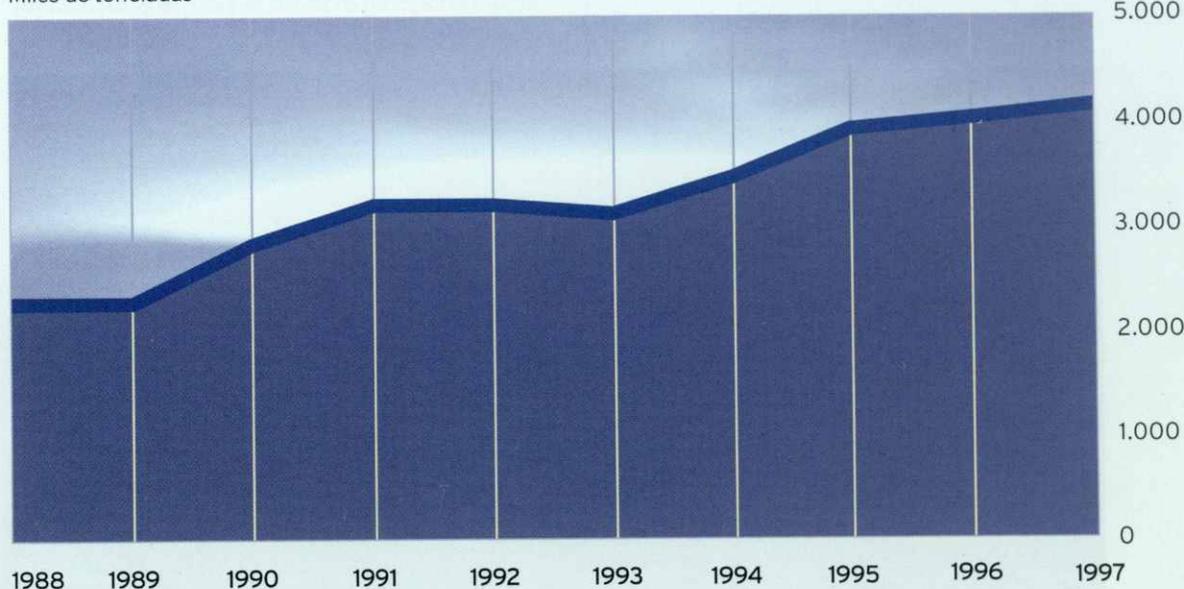
Principales graneles sólidos, 1988-1997

Miles de toneladas



Tráfico de gas natural

Miles de toneladas



Aumenta el tráfico de graneles líquidos

El resto de graneles líquidos ha experimentado un aumento del 9,3%, alcanzando la cifra de 1.297.836 toneladas manipuladas. Este crecimiento se explica por dos motivos. Por una parte, el fuerte incremento del cabotaje, un 32%, debido al aumento de las salidas de sosa cáustica. Por otra, el incremento

de las importaciones (un 6,1%), en especial las de aceite de palma y aceite de coco. Las exportaciones también han crecido, aunque de forma más moderada, gracias sobre todo al crecimiento del tráfico del aceite de soja.

El tráfico de automóviles supera la barrera de las 500.000 unidades

En el sector de la carga general cabe destacar el importante aumento del tráfico de automóviles, que ha alcanzado los 533.402 vehículos, lo que representa un incremento del 8,6% respecto a 1996. Esta cifra nos permite seguir liderando este segmento de tráfico en el Mediterráneo y situarnos en el segundo lugar de toda Europa.

A lo largo de los próximos años se espera que aumente esta tendencia como consecuencia de las excelentes perspectivas de futuro que tienen las plantas productoras de automóviles españolas, especialmente la de Seat en Martorell y la de General Motors en Figueruelas. Hay que tener en cuenta que en exportación, el puerto presta sus servicios principalmente a las plantas situadas en Catalunya (Nissan y Seat) y manipula una parte de la exportación de General Motors. En cuanto a la importación, el puerto es utilizado por varias marcas (Daewoo, Nissan y Fiat, entre otras) de forma exclusiva para sus importaciones, distribuyendo posteriormente los vehículos por todo el Estado.

Tráfico de automóviles (número de vehículos)

	1996	1997	%
Cabotaje	74.888	79.870	6,65%
Exterior	416.415	453.532	8,91%
TOTAL	491.303	533.402	8,57%

Incremento espectacular del tráfico de pasajeros gracias al importante aumento de pasajeros en cruceros turísticos

Si el crecimiento del tráfico de mercancías ha sido muy importante, el de pasajeros lo ha sido aún más. En este sentido cabe destacar que en 1997 el número de pasajeros que han pasado por el puerto ha sido de 868.934, lo que supone un incremento del 18,8% respecto a 1996.

El crecimiento más importante se ha producido en el tráfico de cruceros, que ha pasado de 278.035 pasajeros a 358.990, lo que supone un aumento del 29,1%. Este incremento ha ido acompañado de un aumento del número de cruceros llegados a Barcelona, que este año ha sido de 417, entre los que se encuentran los más modernos y de última generación con más de 300 metros de eslora.

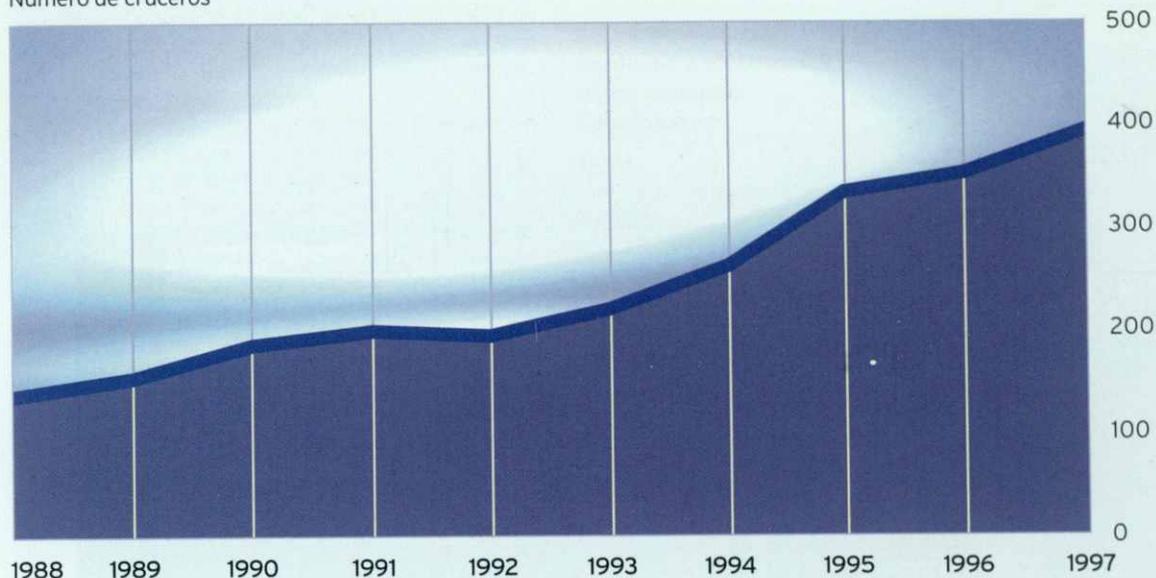
El aumento de este segmento de tráfico ha coincidido con una transformación en la tipología de las operaciones de los cruceros que llegan a Barcelona. De hecho, cada vez son más frecuentes las operaciones de tipo **turn-around**, es decir, las de los cruceros que escogen Barcelona como punto de origen y destino de sus trayectos.



La evolución del tráfico

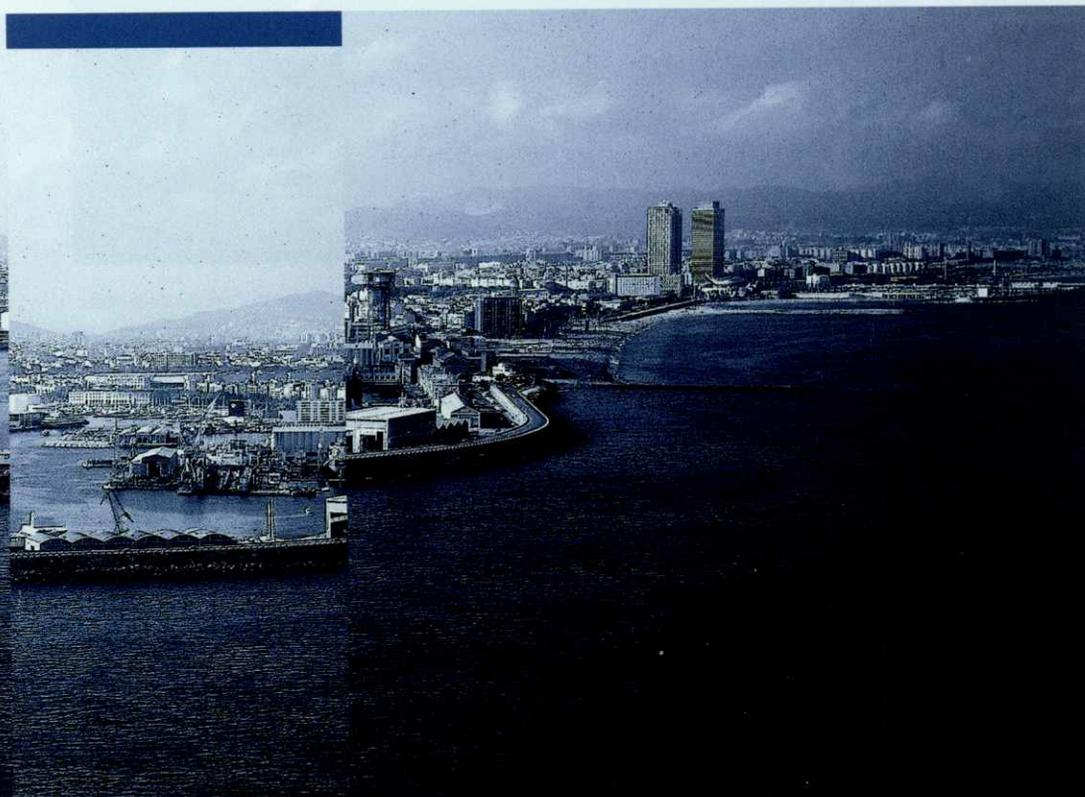
Tráfico de cruceros, 1988-1997

Número de cruceros



Por otra parte, el tráfico de pasajeros de cabotaje también ha aumentado significativamente, un 12,5%, hasta alcanzar los 509.944 pasajeros. Cabe destacar que durante este año se ha inaugurado la nueva estación de Trasmediterránea para este tráfico y ha seguido en funcionamiento el **fast-ferry** Almudaina, que cubre el trayecto Barcelona-Palma

de Mallorca. Durante 1998, se prevé que una nueva compañía, Buquebús, comience a ofrecer un nuevo servicio entre Barcelona y las islas Baleares, con buques muy rápidos que permitirán que el transporte marítimo pueda competir eficazmente en este segmento de tráfico con el transporte aéreo.



0311613 195



El ejercicio económico financiero

La Autoritat Portuària de Barcelona, según datos pendientes de auditar, ha obtenido durante el ejercicio económico de 1997 un beneficio neto de 1.278 millones de pesetas, un 15% menos del que se consiguió en 1996, que fue de 1.499 millones.

La reducción de los beneficios de 1997 respecto a los de 1996 se debe a varios hechos económicos relevantes que se produjeron, con carácter extraordinario y puntual, durante el ejercicio de 1996, y que evidentemente hay que tener en cuenta para analizar y comparar la evolución interanual de los resultados obtenidos.

Entre estos cabe destacar los siguientes:

- El exceso de provisiones para riesgos y gastos por un importe de 472 millones de pesetas, reflejado en la partida de otros ingresos de explotación, correspondiente a la diferencia económica positiva que se produjo entre los importes dotados en concepto de impuesto sobre bienes inmuebles (IBI) para los años 1993, 1994 y 1995, respecto a las liquidaciones que, con carácter de definitivas, giró el Ayuntamiento de Barcelona en 1996.

- El exceso de provisiones financieras, por un importe de 492 millones de pesetas, reflejado en el capítulo de gastos financieros de signo negativo, debido a la eliminación de la incertidumbre sobre el cobro de un crédito por venta de inmovilizado, al haberse formalizado el acuerdo de reconocimiento de la deuda y el calendario de pagos del mismo con el acreedor.

- La imputación a gastos extraordinarios de 234 millones de pesetas, con motivo del cambio de criterio contable aplicado durante el periodo 1993-1995, a las reversiones a la Autoridad Portuaria de las obras e instalaciones construidas por los titulares de las concesiones de dominio público portuario en el momento en que se producía la extinción de las mismas.

En función de lo anteriormente expuesto y, tomando en consideración que en el año 1997 no se produjo ningún hecho económico relevante, puntual o extraordinario, llegamos a la conclusión de que el resultado obtenido en 1997, en términos homogéneos, supone una notable mejora respecto al obtenido el año anterior.

Ingresos de explotación

Ingresos por prestación de servicios y concesiones

A lo largo de 1997, la Autoridad Portuaria ha conseguido unos ingresos por prestación de servicios y concesiones de 10.733 millones de pesetas, cifra ligeramente superior a la obtenida en 1996.

Ingresos por prestación de servicios y concesiones (millones de pesetas)

	1997	1996	Variación
Servicios a buques	1.911	1.921	-0,5%
Servicios a mercancías	5.283	5.250	0,6%
Otros servicios	807	860	-6%
Concesiones	2.732	2.569	6%
Total	10.733	10.600	1%

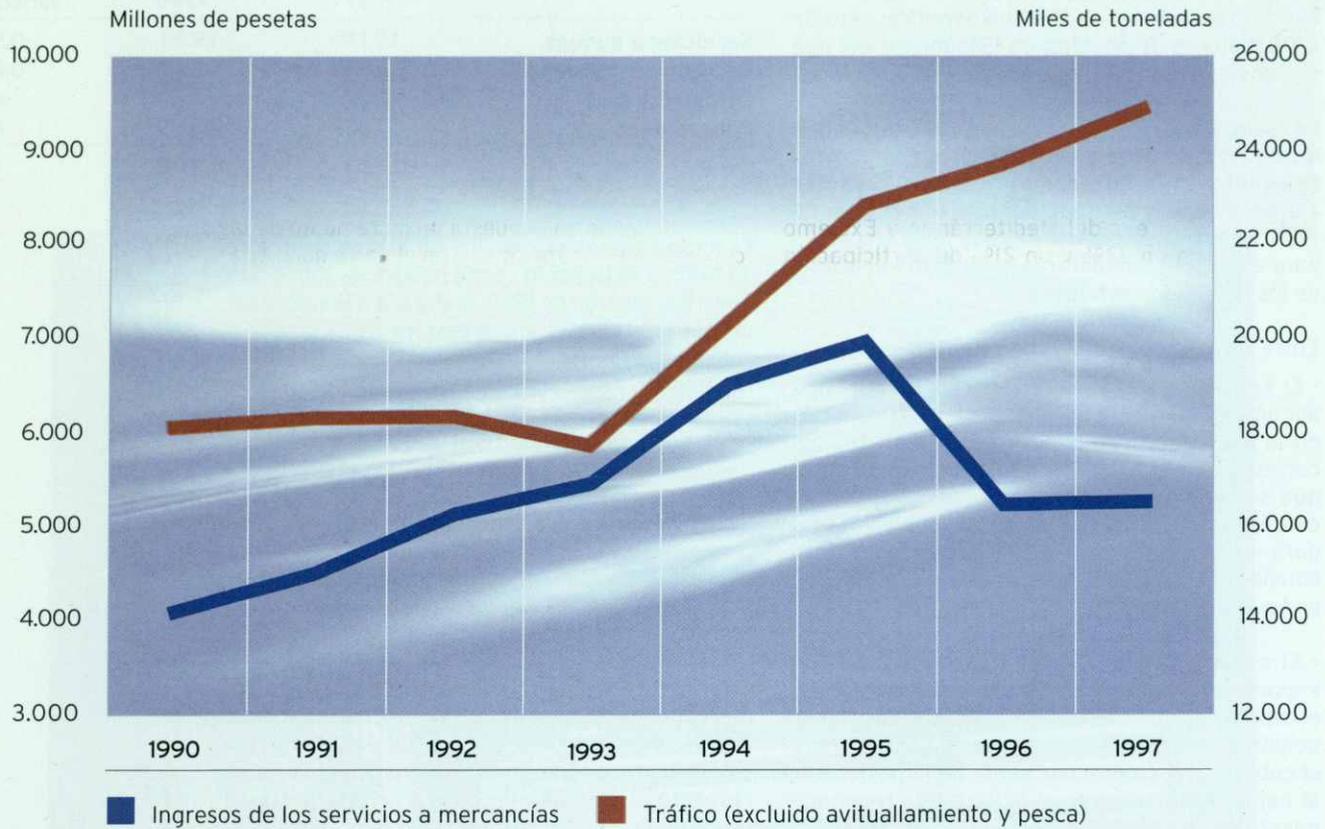
Es importante destacar que en el mes de marzo de 1996, y de acuerdo con la política de reducción de tarifas iniciada en 1995, orientada a la captación de nuevos tráficos y a la mejora de la posición competitiva del comercio marítimo respecto a otros medios de transporte, tuvo lugar una nueva reducción de la tarifa por prestación de servicios a mercancías, que ha repercutido en la totalidad de los servicios prestados durante el año 1997.

Sin embargo, el importante aumento de la actividad portuaria, tanto en el tráfico de mercancías como en el número de escalas de los buques, ha contribuido a mejorar los ingresos por prestaciones de servicios a mercancías respecto al año anterior.

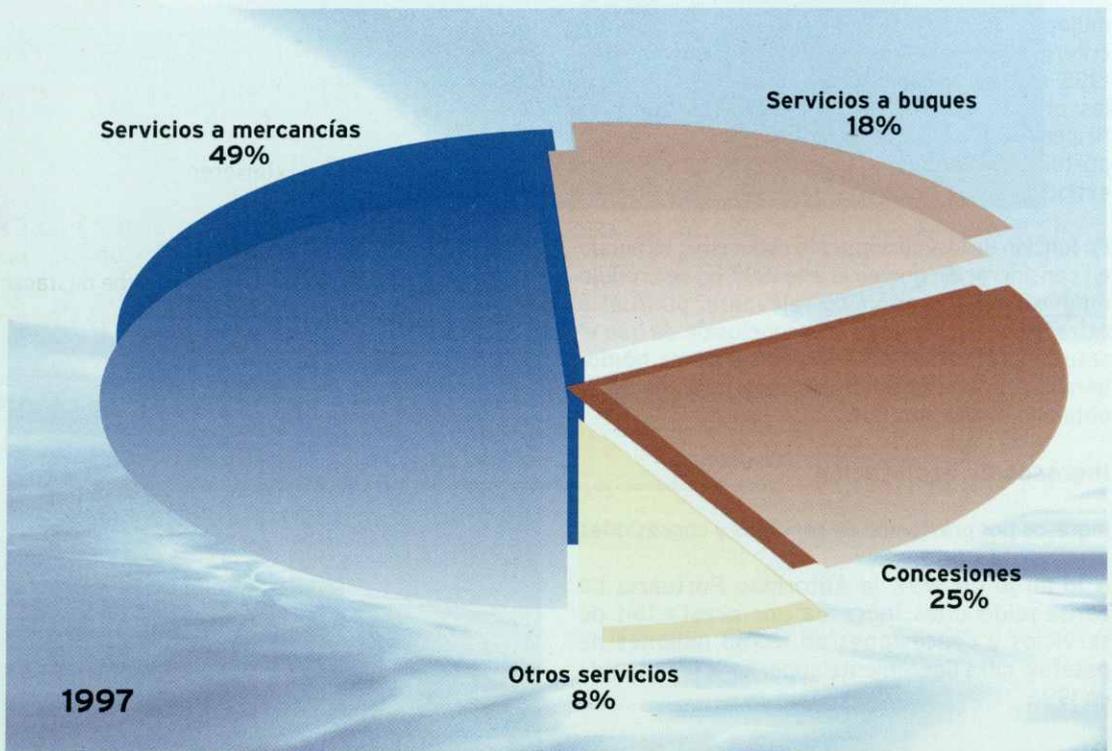
Cabe destacar que el volumen de tráfico de mercancías ha registrado un máximo histórico, 24,9 millones de toneladas (excluido avituallamiento y pesca), lo que representa un incremento del 5,6% respecto al obtenido en 1996. Por otra parte, el movimiento de TEU se ha situado muy cerca de la barrera del millón, alcanzando la cifra de 971.921 con un incremento del 27% respecto a 1996.



Evolución del tráfico y de los ingresos por servicios a mercancías 1990-1997



Participación en el total de ingresos por prestación de servicios y concesiones



El ejercicio económico financiero

En 1997 se ha mantenido la participación porcentual de los diferentes capítulos de ingresos en los que se estructura el negocio portuario.

Por tipos de navegación, la exterior (importaciones y exportaciones) sigue siendo la principal fuente de ingresos de los servicios a mercancías. En 1997 generó unos ingresos de 4.336 millones de pesetas.

Por mercados geográficos y en cuanto al comercio exterior, las áreas del Mediterráneo y Extremo Oriente, con un 23% y un 21% de participación respectivamente, siguen siendo las principales zonas de generación de ingresos.

En cuanto a los ingresos por cánones de concesiones y autorizaciones, cabe destacar el incremento de 163 millones de pesetas respecto al año anterior, que ha contribuido a paliar las reducciones sufridas en las partidas de servicios a buques y otros servicios. De esta forma, los ingresos por prestación de servicios y concesiones del año 1997 han sido superiores a los de 1996.

Otros ingresos de explotación

En 1997 se han contabilizado 165 millones de pesetas por otros ingresos de explotación, una cifra inferior en un 75% a la del año anterior.

Esta reducción se explica prácticamente en su totalidad, por el exceso de provisiones que se registró en 1996.

Gastos de explotación

En 1997 los gastos de explotación se han mantenido al mismo nivel que el año anterior, con un incremento inferior al 1%.

Gastos de explotación (millones de pesetas)

% Participación	1997	1996
Gastos de personal	33%	29%
Dotación a la amortización	39%	39%
Servicios exteriores	28%	29%
Otros gastos de explotación	0%	3%
Gastos de explotación	8.727	8.663

Gastos de personal

Los gastos de personal han sumado 2.883 millones de pesetas, lo que supone un importante aumento de 410 millones, un 17% más que en el año 1996.

Este incremento del gasto se debe a diversas razones, entre otras:

- El aumento de la plantilla media en 37 empleados, de los cuales 24 son de carácter temporal.
- Debido al aumento del número de cruceros turísticos que han hecho escala en nuestro puerto, ha sido necesario reforzar la plantilla de las estaciones marítimas y del cuerpo de guardamuelles, lo que ha supuesto un incremento de las contrataciones temporales con el fin de garantizar un buen nivel de servicio.
- La reestructuración y, en su caso, la creación de varios departamentos necesarios para asumir nuevas funciones y/o mejoras en la eficiencia de la gestión, ha supuesto otro aumento significativo de la plantilla.
- A lo largo de 1997, la Autoridad Portuaria ha promovido la creación de un Plan de Pensiones para sus empleados, que se formalizó en el mes de julio del mismo ejercicio.
- Por último, el aumento en la especialización y el desarrollo de tareas más técnicas por parte de los empleados ha supuesto un aumento tanto a nivel cualitativo como retributivo.

Dotación a la amortización del inmovilizado

En el ejercicio de 1997 se ha mantenido la cifra del año anterior en concepto de dotación a la amortización, que ha sido de 3.380 millones de pesetas.

Aunque se ha mantenido la cifra de amortización, su participación, con un 39%, no varía en el total de gastos de explotación.

Gastos por servicios exteriores

Los gastos por servicios exteriores han sido de 2.467 millones de pesetas, lo que supone una reducción del 2% respecto a 1996. Cabe destacar que la reducción de esta partida por segundo año consecutivo rompe el incremento registrado desde principios de los 90.

La reducción del importe de servicios exteriores ha sido posible por la minoración de los gastos de mantenimiento del inmovilizado y suministros. En este segundo apartado, la reducción del gasto se debe a que las empresas suministradoras abastecen de agua y electricidad directamente a las concesiones del puerto, con motivo del traspaso de esta función iniciado en 1995.

Otros gastos de explotación

En este capítulo se integran las partidas de variaciones de provisiones por insolvencias de tráfico, tributos y otros gastos de explotación, cuyos importes han registrado reducciones respecto al año anterior.

Si bien estas reducciones han sido generalizadas, cabe destacar la reducción de 214 millones en la provisión por insolvencias de tráfico, debida al cobro de una deuda de 256 millones que se encontraba en provisión en su totalidad.

Resultados financieros

El resultado financiero refleja una pérdida de 213 millones de pesetas, lo que supone un empeoramiento respecto al año anterior, que registró un saldo positivo de 162 millones de pesetas.

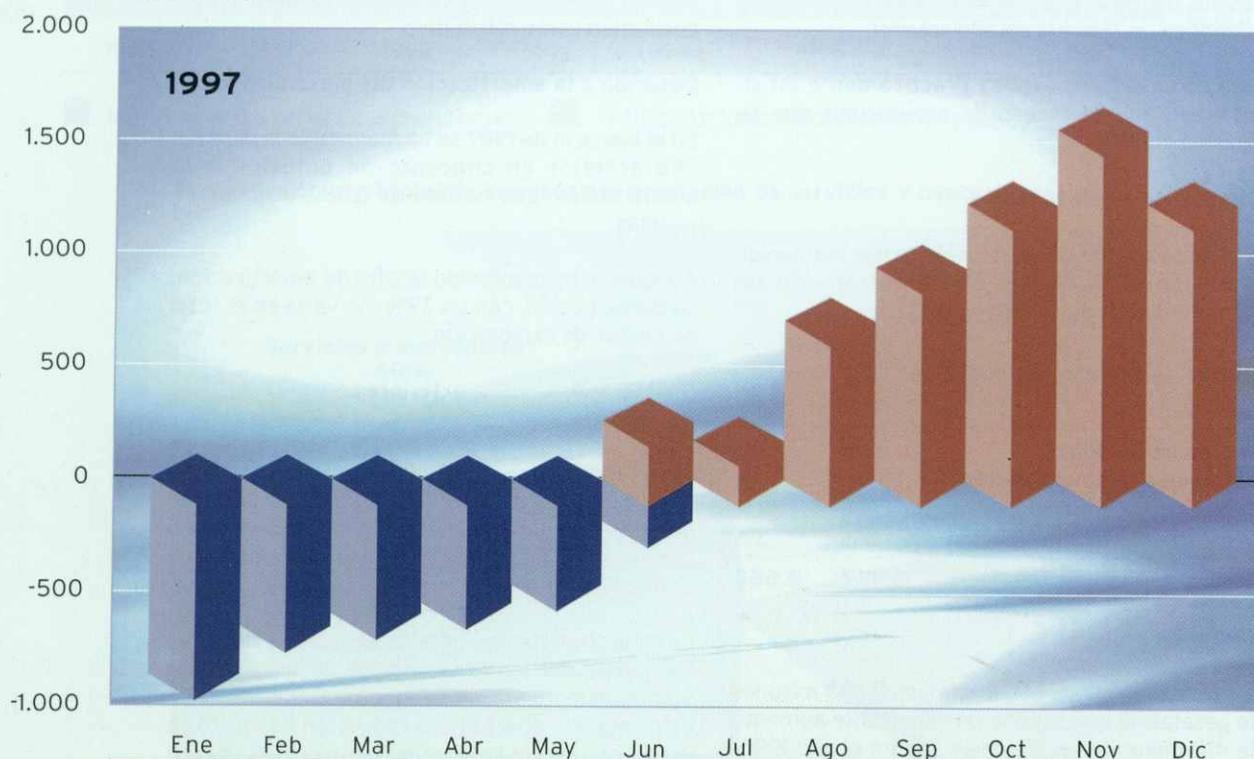
Tal y como se ha comentado anteriormente, la partida de variación de la provisión por inversiones financieras correspondiente al año 1996, incluía un exceso de provisión de 492 millones de pesetas como consecuencia del reconocimiento por parte del acreedor de su deuda por enajenación de inmovilizado. Por lo tanto, si se excluye esta partida del resultado financiero del año 1996, en 1997 se observa una significativa mejora del 40% en este capítulo.

Se deben apuntar dos factores de gran importancia dentro de este apartado: en primer lugar, el descenso continuo de los tipos de interés y, en segundo lugar, la evolución positiva de la tesorería como consecuencia de la reducción del volumen de inversiones respecto a años anteriores. Por otra parte, la ejecución de la inversión programada para 1997 se concentró en el segundo semestre del ejercicio.

De forma gráfica, se puede observar como la mejora de tesorería ha permitido, por una parte, reducir el volumen de endeudamiento (reducción de gastos financieros), y por otra, colocar los excedentes en inversiones financieras temporales (aumento de los ingresos financieros).

Inversiones financieras - Disposiciones de crédito sindicado

Millones de pesetas



	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Inv. financieras						240	150	680	900	1.207	1.569	1.202
Disp. crédito sindic.	-850	-700	-650	-600	-450	-200	0					

El ejercicio económico financiero

Resultados extraordinarios

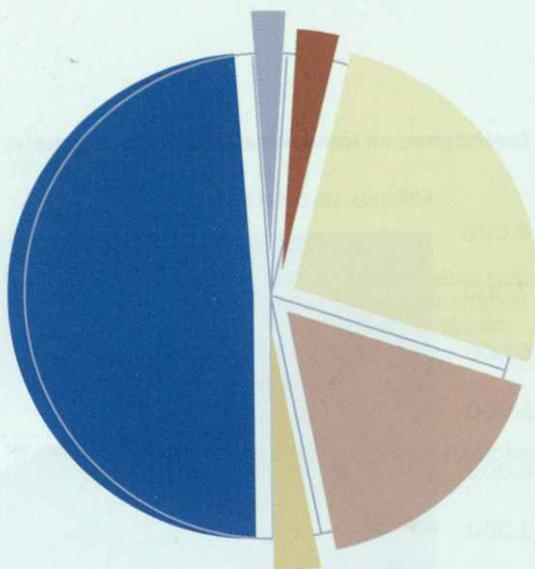
En 1997 se han obtenido unos resultados extraordinarios negativos de 180 millones de pesetas, que suponen una mejora de 574 millones de pesetas respecto al año anterior.

La mejora del resultado se debe a la reducción de los gastos extraordinarios, ya que en 1996 se realizó el ajuste derivado del nuevo tratamiento contable de las reversiones de inmovilizado construido por los concesionarios.

Por otra parte, la aportación neta de la Autoridad Portuaria al Fondo de Contribución Interportuario ha sido de 500 millones de pesetas, la misma cantidad que se aportó en el ejercicio anterior.

Recursos generados por las operaciones

El volumen de recursos generados por las operaciones a lo largo de 1997 asciende a 5.238 millones de pesetas y supone una reducción del 10% respecto a 1996. Estos recursos constituyen, con un 84%, la principal fuente de financiación de la Autoridad Portuaria.



Aplicaciones de recursos Año 1997

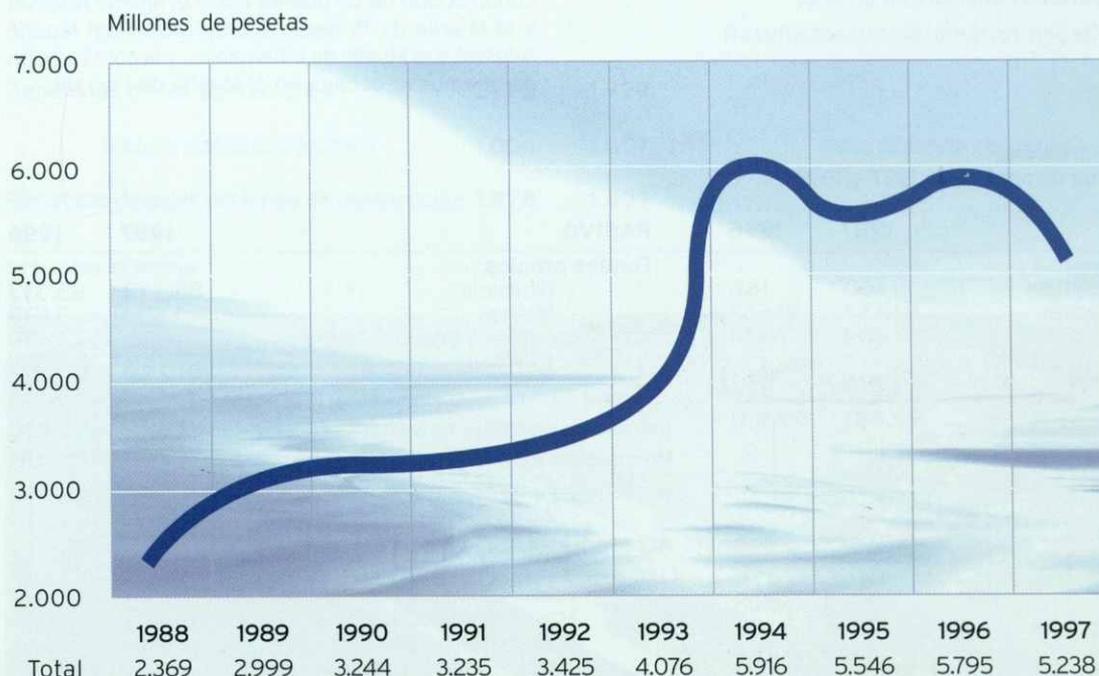
Total de aplicaciones: 6.071 millones de pesetas

- Adquis. de inmov. 49%
- Créditos comerciales l/t 2%
- Provisiones por riesgos y gastos 3%
- Cancel. o trapasos c/p deudas a l/t 26%
- Aport. F. Contribución Interportuario 17%
- Inmov. revertidas 3%

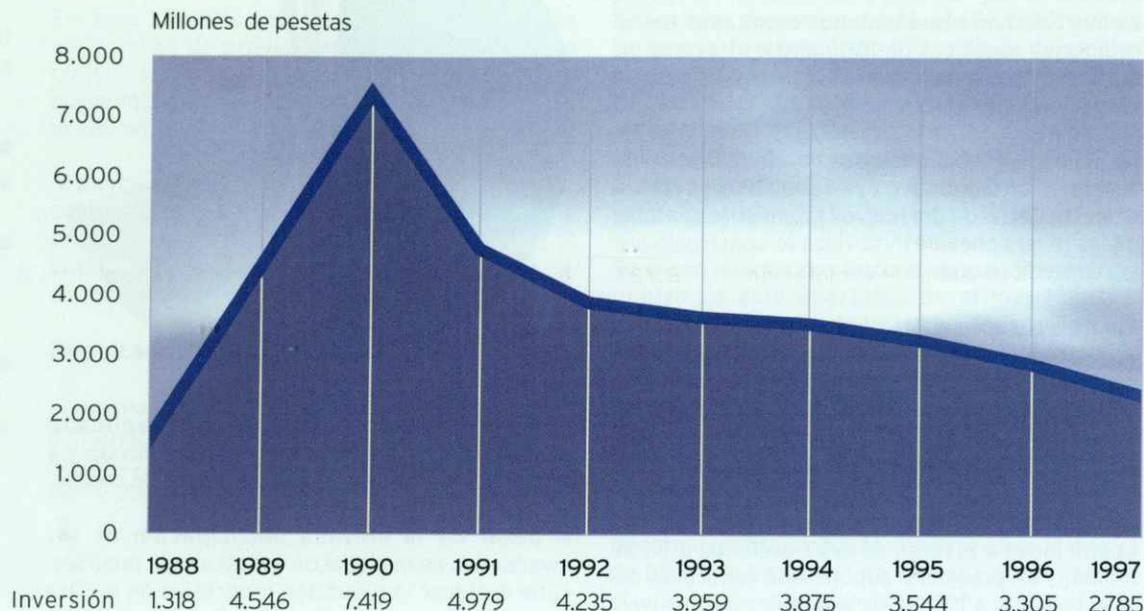
Los recursos obtenidos se han aplicado principalmente a inversiones en inmovilizado y a la cancelación de deudas con entidades de crédito.

A pesar de la elevada participación de las inversiones en el global de aplicación de recursos, cabe destacar la reducción progresiva de la cifra de inversiones en inmovilizado material e inmaterial, con motivo de la finalización progresiva de los tres grandes proyectos desarrollados en la década de los 90: Port Vell, Zona de Actividades Logísticas y Terminal de Contenedores.

Evolución de los recursos generados Período 1988 - 1997



Inversiones en Inmovilizado material e inmaterial Período 1988 - 1997



La principal inversión realizada en 1997 ha sido el inicio de las obras de construcción del Muelle Nou Contradic, con un presupuesto global de 1.800 millones de pesetas y un plazo de ejecución de 2 años. El resto de las obras realizadas tienen carácter puntual y de reposición y su ejecución requiere periodos inferiores a un año.

A partir del año 1998, se iniciará una nueva fase de expansión que se centrará en el desarrollo de los proyectos recogidos en el Plan Director del Port de Barcelona, que permitirán duplicar la superficie portuaria en un breve espacio de tiempo. Las primeras obras se iniciarán en 1998 con la construcción de un puente entre el Muelle Adossat y el Muelle de Ponent, la ampliación del Muelle Adossat y el Muelle de Inflamables, y la construcción de una nueva bocana en el Muelle de Llevant.

Autoritat Portuària de Barcelona

Balance de situación a 31 de diciembre de 1997 y 1996

ACTIVO	1997	1996	PASIVO	1997	1996
Inmovilizado:			Fondos propios:		
Inmovilizaciones inmateriales	160	166	Patrimonio	85.313	85.313
Inmovilizaciones materiales	91.134	91.662	Reservas	4.699	3.199
Inmovilizaciones financieras	7.871	7.851	Pérdidas y ganancias: beneficio	1.278	1.499
Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo	276	152		91.290	90.011
	99.441	99.831	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.655	1.570
Activo circulante:			Provisiones para a riesgos y gastos	2.438	2.416
Existencias	76	82	Acreeedores a largo plazo	4.329	5.918
Deudores	1.928	2.338	Acreeedores a corto plazo:		
Inversiones financieras temporales	1.387	179	Deudas con entidades de crédito	335	49
Tesorería	194	308	Deudas con empresas del grupo y asociadas	62	46
Ajustes por periodificaciones	27	56	Acreeedores comerciales	605	674
	3.612	2.963	Otras deudas no comerciales	2.339	2.110
				3.341	2.879
Total activo	103.053	102.794	Total pasivo	103.053	102.794

En millones de pesetas

Pendiente del informe de auditoría

El ejercicio económico financiero

Autoritat Portuària de Barcelona

Cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 1997 y 1996

DEBE	1997	1996	HABER	1997	1996
Gastos:			Ingresos:		
Gastos de personal	2.883	2.473	Por prestación de servicios portuarios	8.001	8.031
Dotaciones para amortiz. de inmovilizado	3.380	3.390	Por concesiones y autorizaciones	2.732	2.569
Variación de las provisiones de tráfico	-201	13	Otros ingresos de explotación	165	654
Otros gastos de explotación:					
Servicios exteriores	2.467	2.506			
Tributos	91	92			
Otros	107	189			
Total gastos de explotación	8.727	8.663	Total ingresos de explotación	10.898	11.254
Beneficios de explotación	2.171	2.591			
Gastos financieros y asimilados	351	524	Ingresos de otros valores negociables y de créditos del activo inmovilizado	80	101
Variación de las provisiones de inversiones financieras	4	-512	Otros intereses e ingresos asimilados	62	73
Total gastos financieros	355	12	Total ingresos financieros	142	174
Resultados financieros positivos	0	162	Resultados financieros negativos	213	0
Beneficios de las actividades ordinarias	1.958	2.753			
Variación de las provisiones de inmovilizado	-58	86	Beneficios por enajenación de inmovilizado	6	93
Pérdidas procedentes de inmovilizado	73	212	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	121	198
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	253	401	Subvenciones de capital	39	19
Otros gastos extraordinarios	146	478	Otros ingresos extraordinarios	68	113
Total gastos extraordinarios	414	1.177	Total ingresos extraordinarios	234	423
			Resultados extraordinarios negativos	180	754
Beneficios de las operaciones	1.778	1.999			
Fondo de contribución aportado	1.004	1.057	Fondo de contribución recibido	504	557
Resultado después del fondo de contribución	1.278	1.499			

En millones de pesetas

Pendiente del informe de auditoría



1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

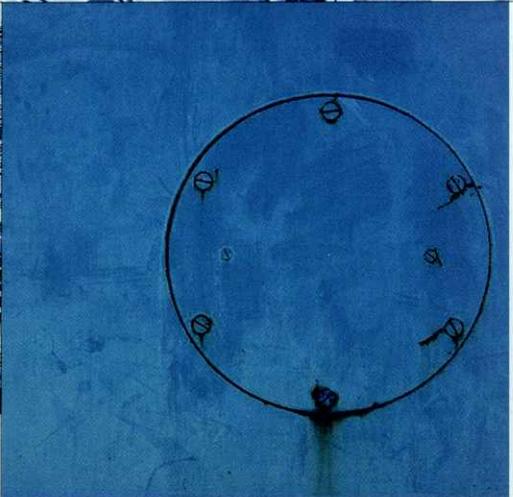
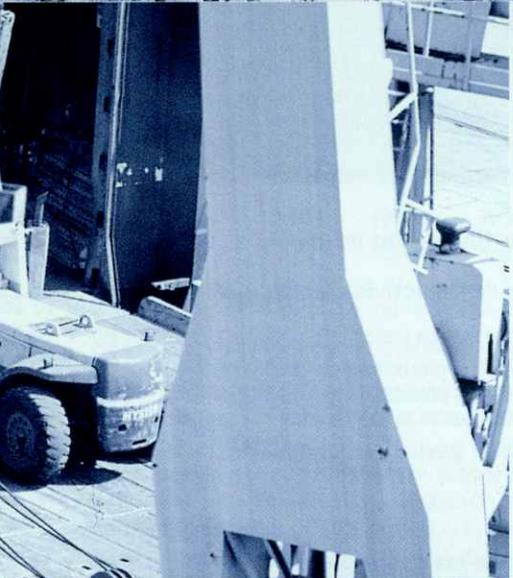
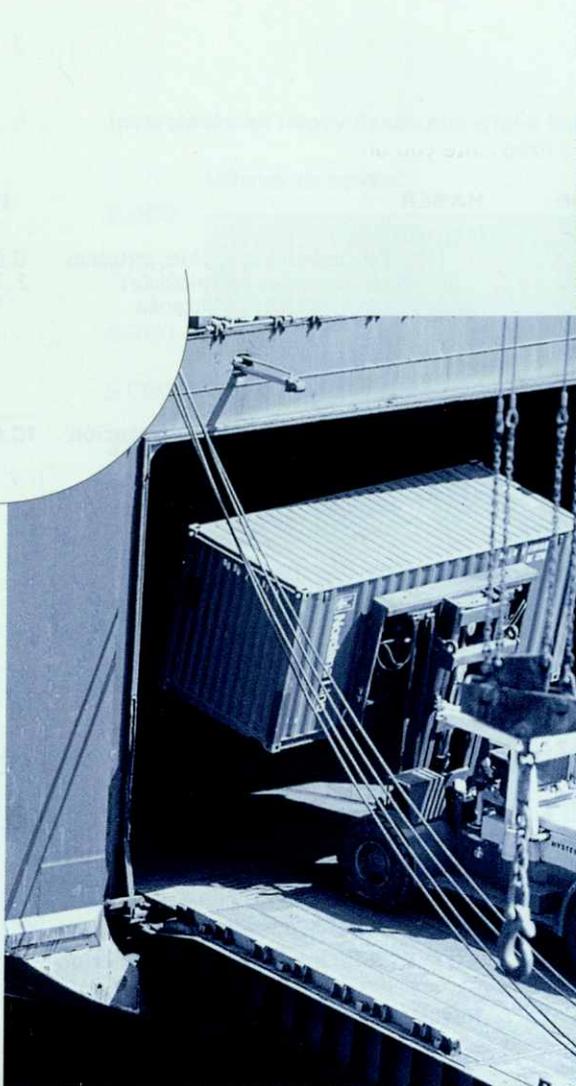
2020

2021

2022

2023

2024



La Comunidad Portuaria

Este año se ha caracterizado por el proceso de reflexión conjunta que se ha llevado a cabo en el Port de Barcelona, con el fin de estudiar la forma de hacer frente a las amenazas y de aprovechar las oportunidades que ofrece un entorno con cambios cada vez más profundos. Este proceso de reflexión conjunta ha completado varias etapas muy significativas a lo largo de este año, entre las que cabe destacar especialmente dos: la celebración de las Jornadas de Reflexión Portuarias y la elaboración del Libro Verde del Port de Barcelona. La culminación de este proceso será el Plan Estratégico del Port de Barcelona, que saldrá a la luz en 1998.

El punto de partida de todo este proceso de reflexión han sido los grandes cambios experimentados por el entorno económico en el que operan los puertos. Estos cambios obligan a un nuevo planteamiento de las actividades cotidianas y, en definitiva, de la gestión de un negocio colectivo como es el portuario.

La economía ha experimentado un proceso de mundialización: los países fomentan sus exportaciones en lugar de desarrollar políticas de sustitución de importaciones, y el aparato productivo se descentraliza.

Esto conlleva un aumento de la importancia del transporte y, a la vez, un cambio de su posición: el transporte pasa a formar parte de la cadena de producción y no es sólo el principio y el final de ésta.

El mundo de la distribución comercial obedece a un esquema similar al de la producción. El transporte forma parte indisoluble del nuevo concepto de producto-servicio que se vende al cliente final. La oferta de productos se amplía y los stocks se reducen al mínimo y se centralizan, con lo que el transporte adquiere una importancia aún mayor. No hay que olvidar que todos estos cambios en la producción y en el comercio se desarrollan sometidos a una creciente competencia derivada de la apertura económica mundial y, por tanto, sometidos a imperativos de economicidad. Éste es el motivo por el que la industria y el comercio han dado tanta importancia a la logística como mecanismo de control de este proceso de circulación física que tiene un alcance territorial cada vez mayor.

Nuestros cargadores son cada día más exigentes. Dado que nuestro negocio es un servicio y no un producto físico, debemos conseguir que el cliente tenga una garantía del resultado y, además, confianza en el proceso. Para conseguir esta confianza tenemos que desarrollar un nuevo esquema de gestión portuaria basado en una organización más racional y más transparente que favorezca su comprensión por parte del cliente. En este contexto, la producción de servicios conjuntos como los que se prestan en el puerto exige adoptar un nuevo modelo de gestión que combine dos aspectos básicos: la **producción** de servicios

conjuntos (hay que cooperar para producir un servicio eficiente con una relación coste/calidad competitiva), y la **comercialización** (nuestros productos/servicios se han de diferenciar -especialización- y hay que ganar renombre colectivo -imagen- en el mercado). Esto sólo es posible mediante una nueva articulación de los agentes que intervienen en las operaciones portuarias que rompa con el modelo antiguo de gestión portuaria y que implante un nuevo modelo de trabajo colectivo.

Para lograr este objetivo, es imprescindible trabajar con la Comunidad Portuaria para conseguir un puerto de futuro competitivo.

En la articulación de la Comunidad Portuaria se distinguen tres principios básicos:

- Una misión comercial compartida, puesto que el mundo portuario está sometido al mercado y, por lo tanto, éste es un imperativo común a todos los que actúan en el entorno portuario, de manera total o parcial.
- La integración de todos los actores de una forma abierta, con modos de articulación y funciones diferentes según el nivel de la tarea a realizar.
- El trabajo como Comunidad Portuaria obliga a crear organismos permanentes de cooperación. La positiva experiencia del Consejo Rector del Plan de Calidad es un buen ejemplo de ello.

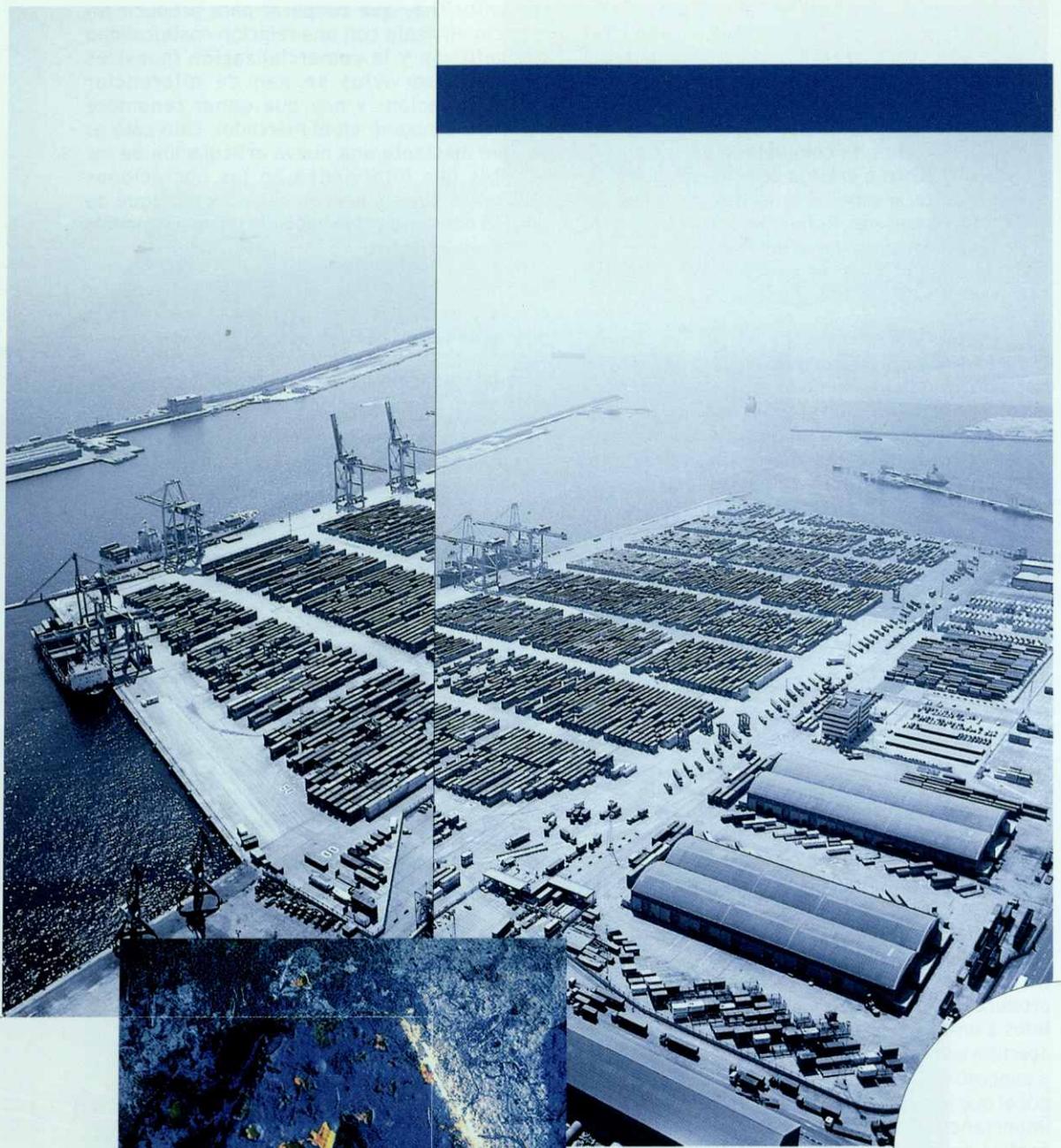
Partiendo de estas premisas y de las experiencias que se llevaron a cabo en el pasado, esta nueva Comunidad Portuaria ha trabajado intensamente a lo largo de este año, poniendo en práctica el proceso de reflexión estratégica antes mencionado, que ha de concluir el año próximo con la elaboración e implantación del Plan Estratégico del Port de Barcelona. El paso previo a este Plan Estratégico, que ha supuesto además un primer ejemplo de esta nueva forma de trabajar, fue la elaboración del Libro Verde del Port de Barcelona, fruto de las sesiones de trabajo conjunto realizadas en el marco de órganos de debate y de cooperación entre todos los miembros de la Comunidad Portuaria.

El fruto más importante de este Libro Verde ha sido la identificación de diez temas cruciales para el futuro sobre los que se han de centrar los esfuerzos de la Comunidad Portuaria a lo largo de los próximos años.

La preparación del Libro Verde no ha sido únicamente un debate de ideas o el inicio de un proceso de cooperación. De alguna manera también ha supuesto un cambio cultural de todos los actores portuarios, que nos conduce hacia una mayor corresponsabilización que será necesaria para definir, dentro del Plan Estratégico, nuestra misión como puerto, la visión compartida del futuro de nuestro negocio, y para llevar a la práctica la voluntad de emprender un plan de actuaciones común.



La Compañía
Portuaria

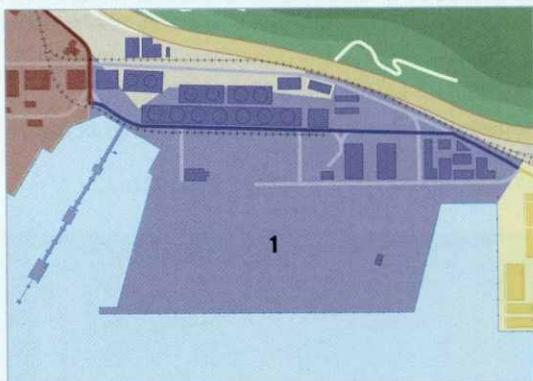




Datos técnicos

Situación: Latitud = 41°20' N Longitud = 2° 10' E
Mareas: No hay
Entrada: Orientación: S 1/4 S W Anchura: 370 m
 Calado: 16 m
Superficie terrestre: 827 Ha
Muelles y atraques: 20 km
Rampas Ro-Ro: 28
Calados: hasta 16 m

Remolcadores: 12 (1.650/3.600 HP)
Almacenamiento: Cubierto: 163.000 m²
 Descubierta: 2.031.000 m²
Grúas de muelle: 56 (de 6 a 50 Tm)
Dique Seco: Eslora: 215 m Manga: 35 m
Dique Flotante: Eslora: 113 m Manga: 18,7 m
 Capacidad de elevación:
 hasta 6.000 Tm



Terminal de Contenedores

1 TCB

Tel.: 934 410 066; Fax: 934 410 418

Situación: Muelle 24 Sud

Características:

Superficie: 50 Ha
 Línea de atraque: 1.366 m
 Calado: hasta 16 m
 Grúas: 7 (2 Post-panamax)
 Straddle Carriers: 31
 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 especializadas

Terminal Multipropósito

1 Terminal Catalunya

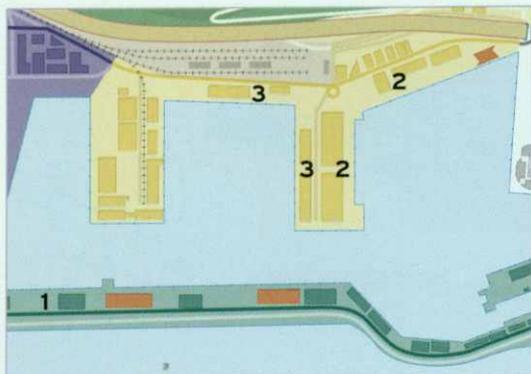
Tel.: 934 432 110; Fax: 934 428 417

Situación: Muelle 29 Príncipe d'Espanya

Características:

Superficie: 12,2 Ha
 Línea de atraque: 1.096 m
 Calado: 8,70 / 14
 Rampas Ro-Ro: 1
 Almacenes cubiertos: 3.500 m²

Terminales especializadas



Terminales Polivalentes de Mercancía General

1 Saport-Mapor

Tel.: 932 215 158; Fax: 932 215 860

2 Terminal Port Nou

Tel.: 934 431 282; Fax: 934 420 063

3 Terminal Catalunya

Tel.: 934 432 110; Fax: 934 428 417

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

Características:

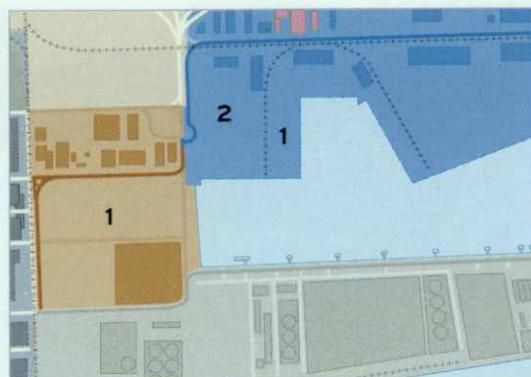
Superficie: 19,5 Ha

Línea de atraque: 3.300 m

Calado: hasta 11 m

Rampas Ro-Ro: 8

Almacenes cubiertos: 54.000 m²



Terminales de Automóviles

1 Autoterminal

Tel.: 932 234 833; Fax: 932 234 268

Situación: Muelles 30 Dàrsena Sud y 31 Dàrsena Interior

Características:

Superficie: 33,6 Ha de explanada y 12,7 de aparcamiento vertical

Línea de atraque: 540 m

Calado: hasta 12 m

Capacidad actual: 31.500 vehículos (21.500 plazas descubiertas y 10.000 cubiertas). Aparcamiento vertical de 127.000 m² y 10.000 plazas. Dispone de un centro de personalización de vehículos y dos túneles de desprotección

2 Setram

Tel.: 932 234 070; Fax: 932 234 201

Situación: Muelles 30 Dàrsena Sud, 29 Príncipe d'Espanya

Características: Superficie: 9 Ha

Línea de atraque: 540 m Calado: hasta 12 m



Terminales de Cabotaje

1 Estibadora de Ponent

Tel.: 932 233 744; Fax: 932 231 356

2 Cía. Trasmediterránea

Tel.: 932 959 100; Fax: 932 959 165

3 Trafisa

Tel.: 932 230 822; Fax: 932 233 708

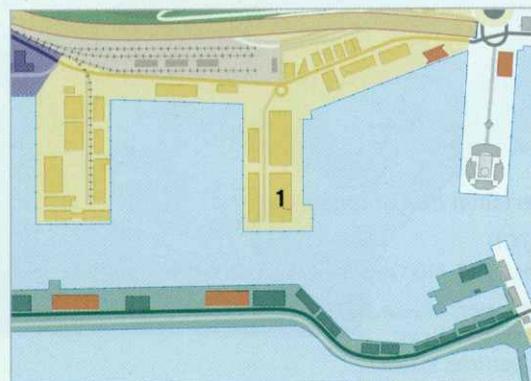
Situación: Muelle 26 Álvarez de la Campa

Características:

Superficie: 10,2 Ha

Línea de atraque: 1.020 m

Calado: hasta 12 m



Terminal de Fruta

1 Barcelona Fruit Terminal

Tel.: 934 433 355; Fax: 934 420 940

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.

Terminales especializadas



Terminal de Café y Cacao

1 Bitsa

Tel.: 932 233 314; Fax: 932 232 983

Situación: Muelle 26 Álvarez de la Campa

Características:

Superficie: 11.000 m²

Capacidad: 14.000 Tm

Silo de café (en proyecto)

En régimen de zona franca

Única terminal del Mediterráneo Occidental con la homologación del L.I.F.F.E. (London International Financial Future and Options Exchange).



Terminal de Metales no Férricos

1 Barcelona Metals

Tel.: 934 434 315; Fax: 934 430 380

Situación: Muelle 30 Dàrsena Sud.

Características:

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



Terminal de Productos Forestales

1 Terpacel

Tel.: 934 432 110; Fax: 934 428 417

Situación: Muelle 20D Ponent

Características:

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



Almacén Frigorífico

1 Interfrisa

Tel.: 934 436 820; Fax: 934 436 830

Situación: Muelle 19 Sant Bertran

Características:

Capacidad cámaras: 75.000 m³

Túnel de congelación

Homologada para el almacenaje intracomunitario.

Terminales especializadas



Terminales de Graneles Líquidos

- 1 Enagas (gas natural)**
Tel.: 932 235 009; Fax: 932 234 852
- 2 Relisa (líquidos oleosos)**
Tel.: 932 234 002; Fax: 932 234 610
- 3 Tepsa 1/ Tepsa 2 (químicos y refinados)**
Tel.: 932 235 025; Fax: 932 234 579
- 4 Terquimsa (químicos)**
Tel.: 932 234 880; Fax: 932 234 519
- 5 Capesa (refinados)**
Tel.: 932 238 740; Fax: 932 238 095
- 6 CLH (refinados)**
Tel.: 932 232 008; Fax: 932 232 059
- 7 Ecoimsa (residuos oleosos)**
Tel.: 932 234 343; Fax: 932 234 347
- 8 Sadesa (químicos)**
Tel.: 934 427 815; Fax: 934 422 339
- 9 Productos Asfálticos, SA (productos asfálticos)**
Tel.: 934 434 313; Fax: 934 421 230
- 10 Demagrisa (químicos)**
Tel.: 934 411 203; Fax: 934 427 748
- 11 Loiret & Haëntjens Esp. (melaza)**
Tel.: 934 431 060; Fax: 934 422 777

Situación: Muelles 32 Inflamables, 19 Sant Beltran, 22 Contradic y Tram IV

Características:

Superficie: 49,7 Ha (líquidos), 15,9 Ha (gases)
Línea de atraque: 1.190 m exclusivos
Calado: 12 m
Nº. depósitos: 509 (líquidos), 4 (gases)
Tipos: acero suave, inoxidable, isotérmicos, calentados, revestidos y de calidad alimentaria
Capacidad total (líquidos): 965.000 m³ (gases): 240.000 m³
Instalaciones de llenado de bidones
Instalaciones de llenado de contenedores C.I.G.
Terminales ferroviarias propias

Terminales de Graneles Sólidos

- Cemento:** Muelles 22C Contradic, 02A Llevant y 26B Álvarez de la Campa, Tramo VII.
1 terminal para exportación, 3 terminales para importación.
Silos con capacidad para 104.800 Tm
- 12 Hispasilos**
Tel.: 932 218 162; Fax: 932 219 344
- 13 Cía. Valenciana de Cementos**
Tel.: 932 231 541; Fax: 932 233 678
- 14 Portcemen**
Tel.: 934 430 514; Fax: 934 431 029
- 15 Transconsa**
Tel.: 933 016 189
- Grano:** Muelle 22B Contradic Est. 1 terminal
Silos multicelulares con capacidad para 145.000 Tm
Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 Tm/h
- 16 Ergransa**
Tel.: 934 433 716; Fax: 934 422 028
- 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
- 17 Cargill**
Tel.: 932 230 454; Fax: 932 233 271
- 18 Moyresa**
Tel.: 934 430 034; Fax: 934 410 516
- 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/h)
- 19 Tramer**
Tel.: 934 421 940; Fax: 934 432 073

Guía del Port de Barcelona



Terminales de Pasajeros

1 Estación Marítima Internacional

Tel.: 932 218 367

2 Estación Marítima Internacional

Tel.: 932 218 315

3 Trasmediterránea (Muelle de Sant Bertran)

Tel.: 932 959 100; Fax: 932 959 165

4 Estación Marítima Maremagnum

Tel.: 932 258 146

5 Estación Marítima Baleares (Muelle de Barcelona)

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 (ZAL)

Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

El Port de Barcelona cuenta con uno de los centros más modernos de distribución intermodal de Europa, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL).

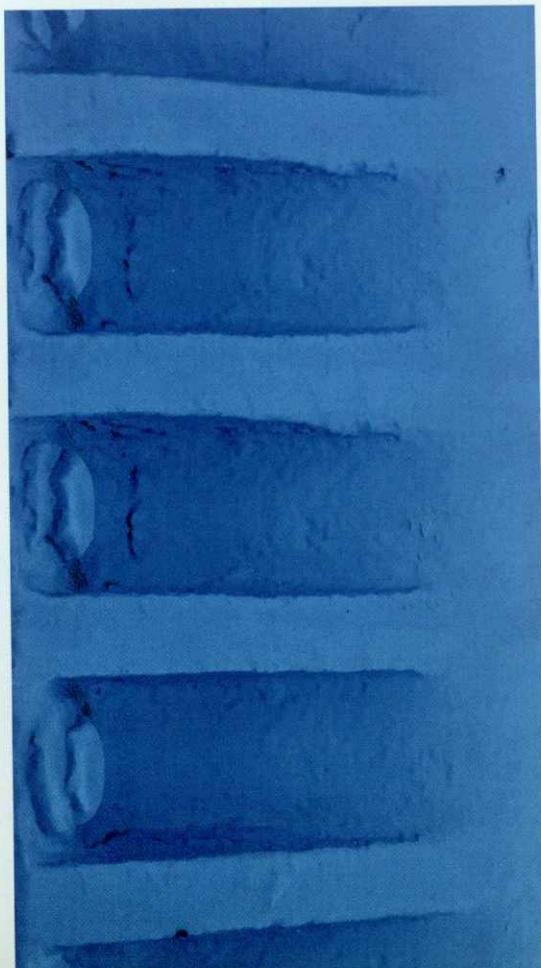
La ZAL del Port de Barcelona, especializada en el tratamiento logístico del tráfico con orígenes o destinos marítimos, se desarrolla en dos fases, la actual de 68 Ha y una segunda de 140 Ha.

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

- 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 es una infraestructura especializada de alta calidad que proporciona a sus clientes una serie de ventajas estratégicas y económicas:

- Inmejorable ubicación geográfica.
- Plena capacidad de conexión intermodal (terrestre, marítima y aérea) con la península y el resto de Europa.
- Mínimo transporte intermedio del contenedor, de terminal portuaria a almacén.
- Red de fibra óptica.
- Servicios de valor añadido: telecomunicaciones, vigilancia 24 horas, transporte público gratuito, acceso gratuito a Internet, restaurante, etc.



Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

Naves construidas por Cilsa 

Naves construidas por clientes 

Proyectos en curso 

1. Banc Sabadell
2. Andrea Merzario
3. Transhermes
4. Eurofrete
5. Lotrans
6. Lluch Internacional
7. Sereco
8. Msas
9. Kühne & Nagel
10. Daewoo Electronics
11. Embarmar
12. Decoexa
13. J. Gibert
14. P & O
15. Nippon Express
16. Lep International
17. Loacsa
18. Redcar
19. Aldeasa
20. Danzas
21. General Transport
22. Thyssen Haniel
23. Exel
24. Coepsa
25. Press Cargo
26. Lunimex
27. Lauson
28. Masterfrío
29. Wings Cargo
30. Transportes 88
31. Honda

Banco 

Control de accesos 

Parada Bus Port-ZAL 

Restaurante 

Teléfono 

Zona deportiva 

Nodo Planet 



Muelle de Espanya

Aquàrium

El acuario más grande de Europa y más importante del mundo en temática mediterránea. Ochenta metros de túnel transparente bajo el inmenso Oceanario y 20 peceras gigantes tematizadas 8.000 animales y plantas de más de 300 especies diferentes.

Superficie: 14.290 m²

Volúmen de agua: 5.500 m³

Número de visitantes en 1997: 1.513.790

Información sobre horarios y precios: 902 140 141
Teléfono MUNDO SUBMARINO, SA: 932 217 474

Cine Imax

La única sala en el mundo que combina tres sistemas de proyección de gran formato: Imax: pantalla plana de 7 pisos de altura; Omnimax: cúpula de 900 m² de superficie; y 3D: la proyección en tres dimensiones más perfecta de la historia del cine. Los tres sistemas cuentan con sonido digital: 27.000 vatios de potencia y ecualización controlada por ordenador.

Número de espectadores en 1997: 1.122.316

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

Teléfono IMAX Port Vell: 932 251 111

Cines Maremagnum

8 salas con capacidad total para 2.100 personas proyectan las últimas novedades cinematográficas y utilizan los sistemas más avanzados del mundo en imagen y sonido.

Número de espectadores en 1997: 1.031.201

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

Teléfono CINESA: 934 232 455



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: 934 842 300

Marina '92

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 de hasta 75 m, así como 50 puntos de hibernación 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.

Teléfono MARINA '92: 932 214 370

Muelle del Dipòsit

Palau de Mar

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:

Museo de Historia de Catalunya.

Número de visitantes: 145.213

Tel.: 932 254 700 / 932 254 726 / 932 254 732

Muelle Barcelona

World Trade Center Barcelona

El WTCB, actualmente en construcción, será un edificio de oficinas emblemático, dotado de los últimos medios tecnológicos en materia de informática y comunicación, que ofrecerá a las empresas instaladas en el mismo todos los servicios necesarios para su óptimo desarrollo, especialmente en el ámbito del comercio internacional. La inauguración de la primera fase del WTCB se producirá durante 1998.

El World Trade Center será el complemento perfecto del papel que el Port de Barcelona ya tiene en el transporte y el comercio como polo del sur de Europa.

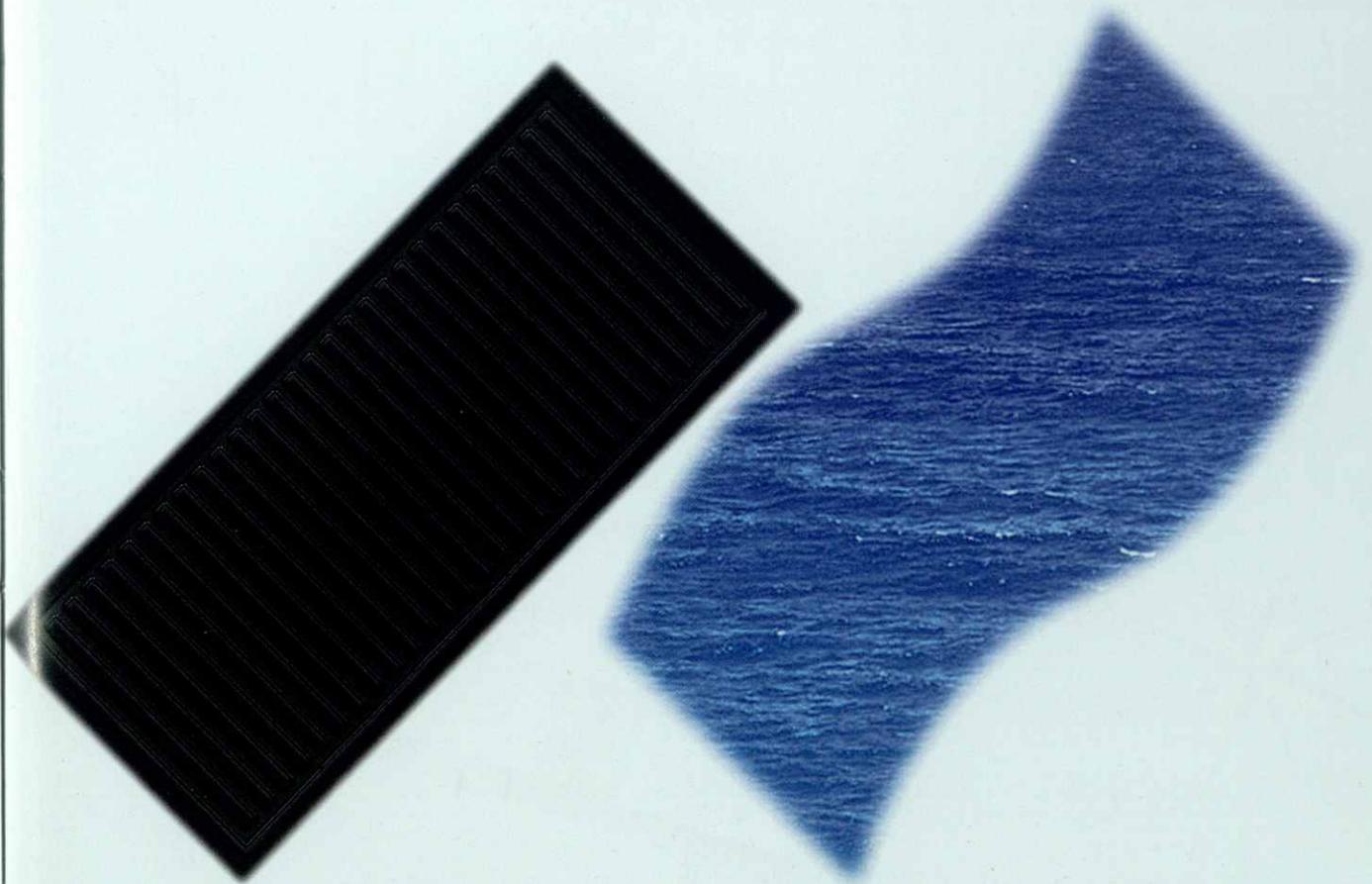
Superficie total: 119.000 m²

Superficie construida: 80.000 m²

Zona verde: 36.000 m²

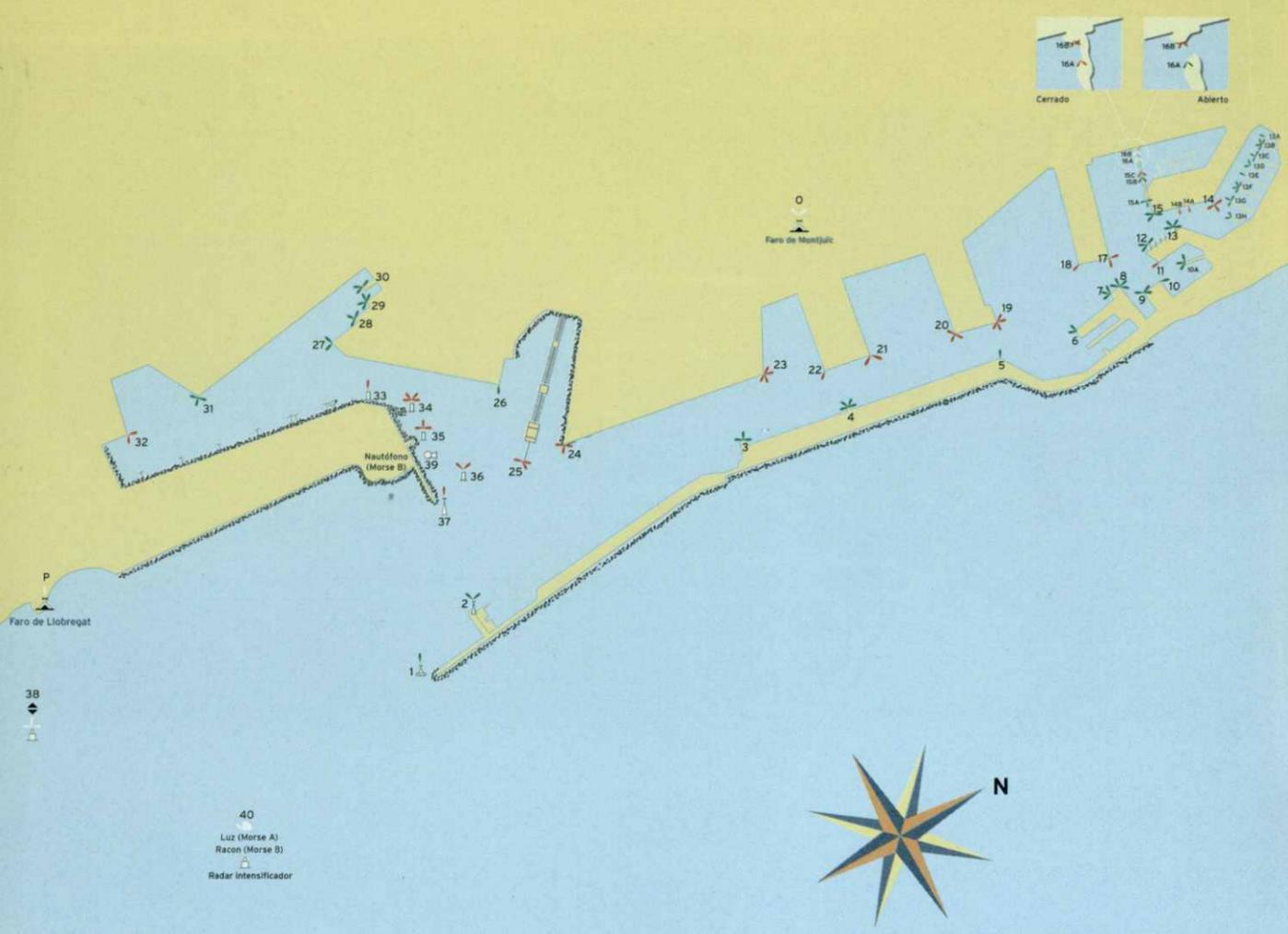
P l a n o
g e n e r a l

1997

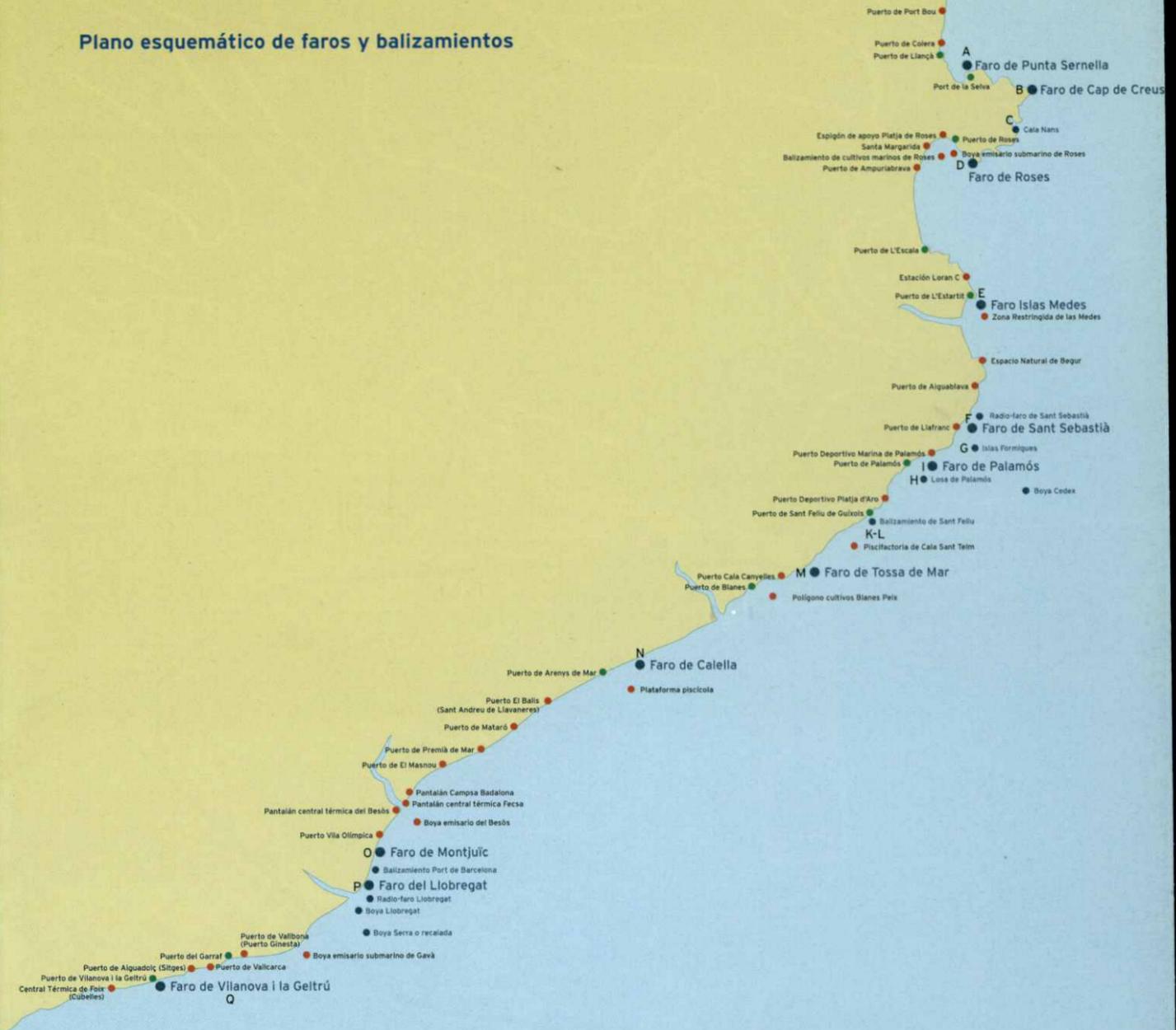


Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona



Plano esquemático de faros y balizamientos



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

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



Directorio del Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

EDIFICIO PORTAL DE LA PAU
Portal de la Pau, 6 08039 Barcelona
Tel.: 933 068 800 Fax: 933 068 811
Dirección Internet: www.apb.es

EDIFICIO TRAMO VI -ASTA-
Ctra. Circunvalación Tramo VI 08040 Barcelona
Tel.: 932 982 100 Fax: 932 982 118

Servicio de Acceso Unificado (SAU)

Ctra. Circunvalación Tramo VI 08040 Barcelona
Tel.: 932 986 000 Fax: 932 986 001
E-mail: sau@apb.es

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 Alasaka 1-Chome, Minato-ku Tokyo107, Japan
Tel.: (+81 3) 3584 1117 Fax: (+81 3) 3584 1119

Port Vell

Gerencia Urbanística Port 2000

Josep Anselm Clavé, 27 08002 Barcelona
Tel.: 933 176 135 Fax: 933 174 148

Zona de Actividades Logísticas

CILSA

Portal de la Pau, 6 08039 Barcelona
Tel.: 933 068 800 Fax: 933 068 816
Dirección Internet: www.zal.es E-mail: web@zal.es

ESTIBARNA

(Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba)

Ctra. Circunvalación Tramo V 08039 Barcelona
Tel.: 932 231 822 Fax: 932 231 733

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

Urgell, 240, 6º D 08036 Barcelona
Tel.: 934 394 534 Fax: 934 397 396
E-mail: wtc@mail.cinet.es

Capitanía Marítima

Ctra. Circunvalación Tramo VI 08040 Barcelona
Tel.: 932 235 473 Fax: 932 234 612

Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima

Ctra. Circunvalación Tramo VI 08040 Barcelona
Tel.: 932 234 733 Fax: 932 234 613

Aduana de Barcelona

Pº. Josep Carner, 27 08004 Barcelona
Tel.: 934 433 008 Fax: 934 431 983

Punto de Inspección Fronteriza

Edificio PIF
Ctra. Circunvalación Tramo IV 08039 Barcelona
• Sanidad Exterior: Tel.: 934 432 370 Fax: 934 431 632
• Sanidad Animal: Tel.: 934 417 379 Fax: 934 417 276

Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona

Pza. Duque de Medinaceli, 4, 1er piso. 08002 Barcelona
Tel.: 933 180 084 Fax: 933 174 694

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25, 9º 1a 08001 Barcelona
Tel.: 934 428 824 Fax: 934 429 062

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

Via Laietana, 32-34 08003 Barcelona
Tel.: 933 150 903 Fax: 933 106 247
E-mail: feteia@feteia.org

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25 08001 Barcelona
Tel.: 933 292 758 Fax: 934 415 108

FEDETRAMAR

(Federación de Asociaciones de Empresas de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria)

Pza. Duque de Medinaceli, 4, 1r piso. 08002 Barcelona
Tel.: 933 180 084 Fax: 933 174 694

Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

Av. Diagonal, 452 08006 Barcelona
Tel.: 934 169 300 Fax: 934 169 301
Dirección Internet: www.cambrescat.es
E-mail: admin@cambrescat.es

Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Barcelona

Av. Diagonal 452-454, 4a planta 08006 Barcelona
Tel.: 934 169 484 Fax: 934 169 301

Corporación de Prácticos del Puerto

Final Pº. Gabriel Roca. Edificio Porta Coeli, 3º
08039 Barcelona
Tel.: 932 218 990 Fax: 932 213 895

Remolcadores de Barcelona, SA

Pº. Joan de Borbó, 92, 2º 08039 Barcelona
Tel.: 932 211 441 Fax: 932 211 440

SA de Remolcadores

Pº. Joan de Borbó, 92, 2º 08039 Barcelona
Tel.: 932 214 411 Fax: 932 218 897

Renfe - Transporte Combinado

Estación Morrot.

Pº. Josep Carner, s/n 08038 Barcelona
Tel.: 934 963 149 Fax: 934 963 246 (Dept. Comercial)

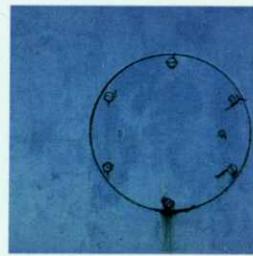
Renfe - Cargas

Estación Can Tunis.

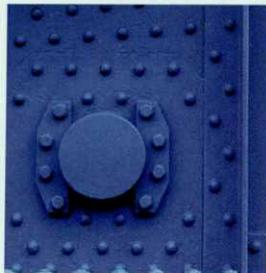
Motors s/n. 08004 Barcelona
Tel.: 932 633 636 Fax: 933 352 220 /933 359 677



6
Plancha de metal oxidado de la proa de un barco



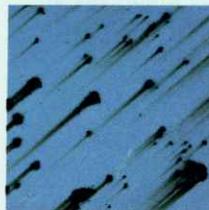
38
Toma de conducto de combustible



8
Remache del casco de un barco



39
Fragmento de una rueda de engranaje



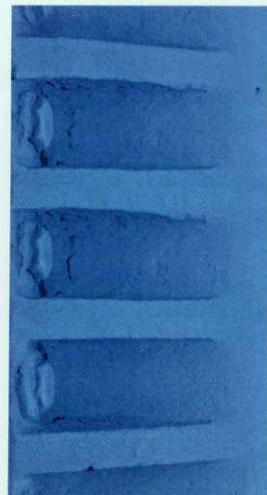
12
Fragmento de un contenedor



40
Detalle del casco de un petrolero



17
Detalle de la puerta de un almacén



45
Armazón metálico del dique flotante



22
Detalle de pintura de una grúa

© Bassat, Ogilvy & Mather Comunicació
para la Autoritat Portuària de Barcelona 1998

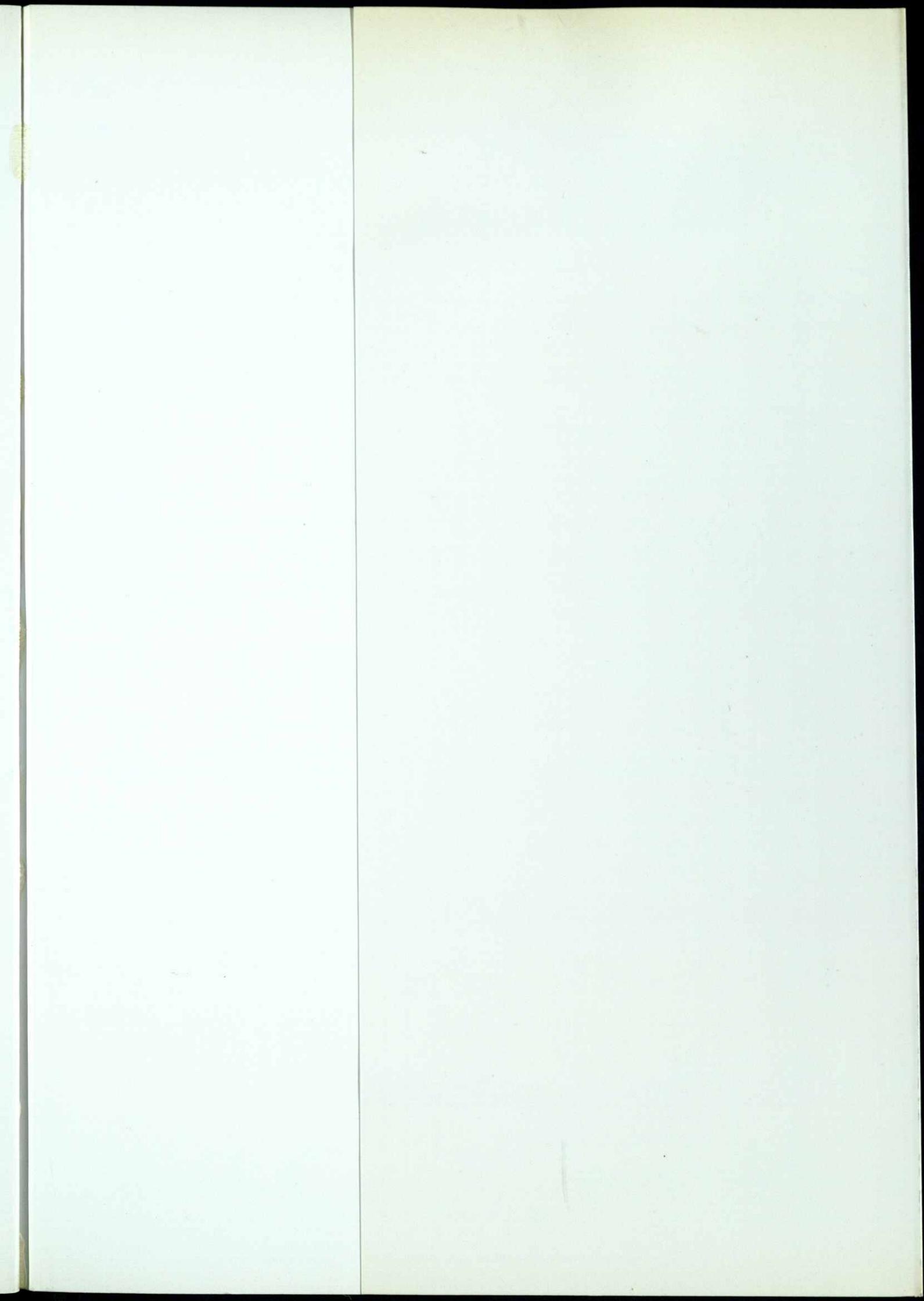
Direcció de Arte: Alfred Barrós y Francesc Talamino
Fotografías: Lluís Castellà Bel, Tracte Comunicació Global,
DELTA Fotografia Aèria, S.L., Impuls Producciones



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Portal de la Pau, 6 08039 Barcelona, España
Tel.: 933 068 800 / 932 982 100
Fax: 933 068 811 <http://www.apb.es>





Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Portal de la Pau, 6 08039 Barcelona, España
Tel.: 933 068 800 / 932 982 100
Fax: 933 068 811 <http://www.apb.es>