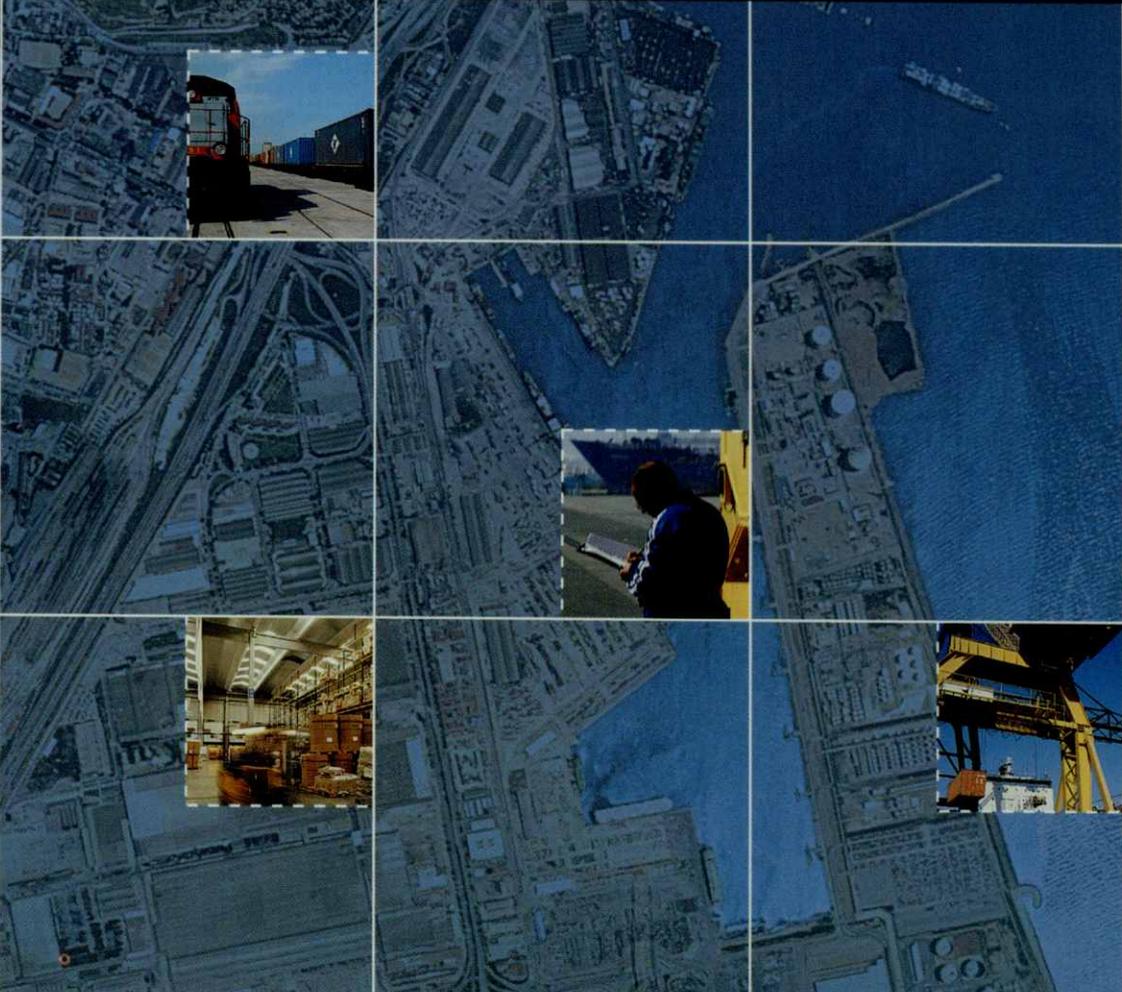
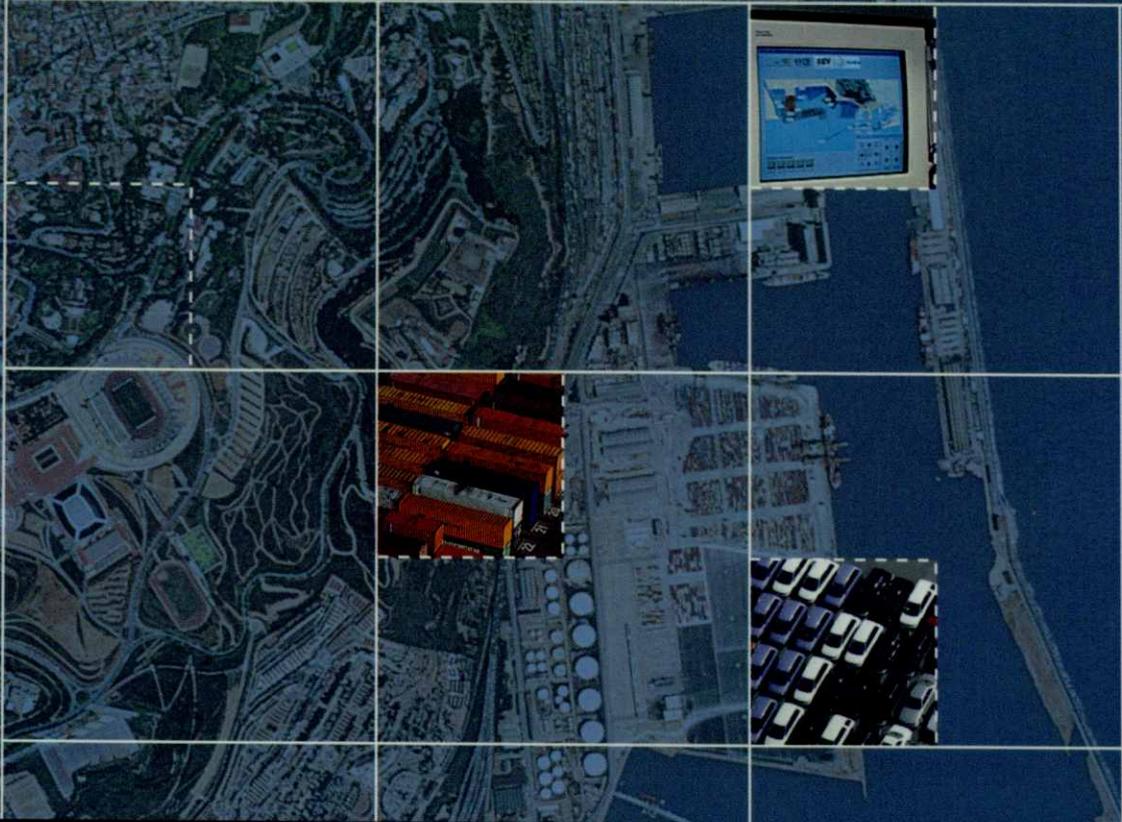


Port de Barcelona Memoria anual 1998



Port de Barcelona Memoria anual 1998

Departament d'Administració
de l'Autoritat Portuària de Barcelona

1998



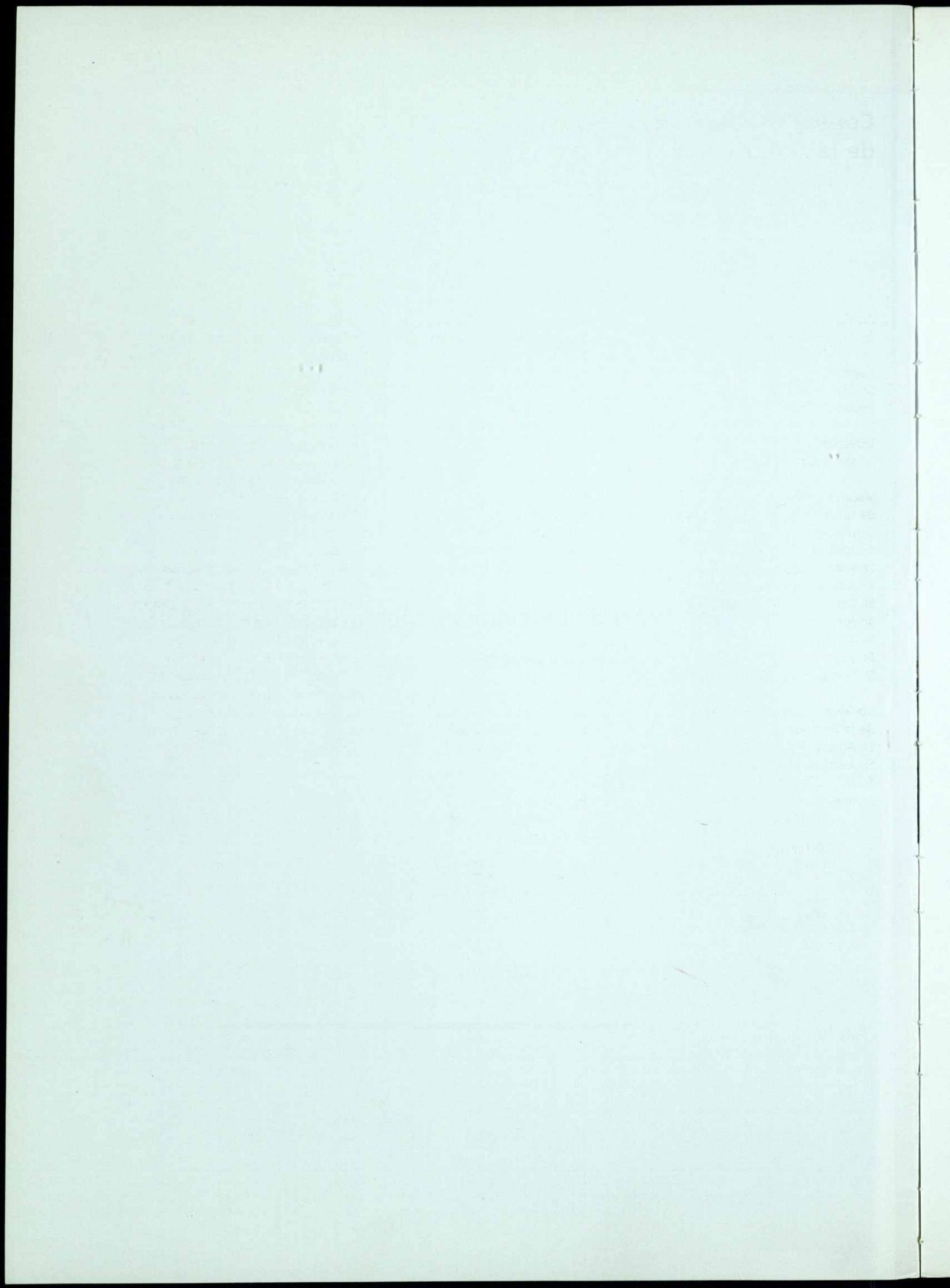
Port de Barcelona Memoria anual 1998

Autoritat Portuària de Barcelona

El Departament d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona, en el marc de la seva funció de gestió i desenvolupament del port de Barcelona, ha elaborat aquesta Memoria Anual 1998. En ella es recullen les dades i informació més rellevantes sobre el port de Barcelona i el seu desenvolupament durant l'any 1998. Aquesta Memoria Anual és un document de referència per a tots els interessats en el port de Barcelona i el seu desenvolupament. La seva elaboració és una tasca conjunta de l'Autoritat Portuària de Barcelona i el Departament d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

La Memoria Anual 1998 de l'Autoritat Portuària de Barcelona és un document de referència per a tots els interessats en el port de Barcelona i el seu desenvolupament. La seva elaboració és una tasca conjunta de l'Autoritat Portuària de Barcelona i el Departament d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

11



Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre de 1998

Presidente

Sr. Joaquim Tosas Mir

Capitán Marítimo y Vicepresidente

Sr. Juan Aguilar Ponce de León
Romero

Director

Sr. Josep Oriol Carreras

Vocales en representación de la Generalitat de Catalunya

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

Vocales en representación de la Administración del Estado

Sr. Arturo Aguinaga Mateos
Sr. Josep Costa Solà
Sr. Miquel Herranz Díaz
Sr. Mariano Navas Gutiérrez

Vocales en representación del Ayuntamiento de Barcelona

Sr. Xavier Casas Masjoan
Sr. Maravillas Rojo Torrecilla

Vocal en representación del Ayuntamiento del Prat del Llobregat

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

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

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

Vocal en representación de la Asociación de Empresas Estibadoras de Barcelona

Sr. Xavier M. Vidal Niebla

Vocal en representación de la Asociación de Empresas Consignatarias de Barcelona

Sr. Enric Forcano Royo

Vocales en representación sindical (UGT y CCOO)

Sr. Joan J. García Cañadas
Sr. José Pérez Domínguez

Secretario (no consejero)

Sr. Albert Muixí Rosset

Incidencias a lo largo del año

En la sesión de 22 de abril de 1998, tomaron posesión ante el Consejo de Política Territorial y Obras Públicas los miembros designados por acuerdo del gobierno de la Generalitat de Catalunya, de fecha 15 de abril de 1998. Con esta fecha causaron baja como miembros del Consejo los señores: Lluís Montero García, Pilar Fernández Bozal, Mariano Perapoch Valls, Ramón Pous Argila, Alfredo Molinas Bellido, Lluís Badia Chancho, Josep M. Álvarez Suárez, Antoni Tarríño Concejero, Francesc Adam Arniges, Joan Llonch Pañella y Joan Molins Amat. Y con fecha posterior han causado baja los señores: Antoni Negre Villavecchia y Enric Crous Millet, ambos de la Cámara de Comercio, que han sido sustituidos por los señores Basáñez y Llonch, también de la Cámara de Comercio.

Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

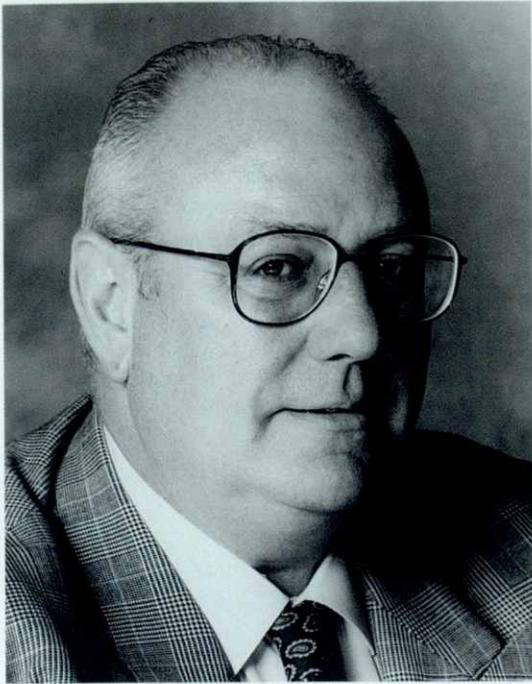
1 de mayo de 1988

Materia	Exposición	Observaciones
1. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.
2. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.
3. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.
4. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.
5. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.
6. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.
7. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.
8. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.
9. Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Informe de la Comisión de Estudios de Factores Económicos y Sociales	Se acuerda aprobar el informe en su totalidad.

El Presidente del Consejo de Administración
de la Autoridad Portuaria de Barcelona



Presentación



Joaquim Tosas Mir
Presidente

Si tuviera que describir el ejercicio de 1998 en pocas palabras, diría que éste ha sido el año de la consolidación definitiva del inicio de las tareas que han de asegurar el mantenimiento de nuestra capacidad competitiva en el futuro.

En primer lugar, cabe destacar la aprobación del Plan Estratégico, resultado de un largo proceso de estudio, de reflexión y de debate, en el que se han visto implicados todos los profesionales que integran la Comunidad Portuaria de Barcelona. Es precisamente en este proceso donde radica la verdadera importancia de este documento. Por primera vez se desarrolla una visión de futuro global e integradora de la Autoridad Portuaria de Barcelona y de los principales colectivos que prestan servicio en el Puerto, para adoptar unos objetivos comunes, consensuados y compartidos por todos, y poner en marcha acciones coordinadas que permitan su consecución. Todo esto, a fin de llegar con éxito al Puerto del futuro en el que todos confiamos. Y cabe decir que hemos apostado fuerte por el Puerto, un puerto que ha de convertirse en el primer *hub* logístico euromediterráneo.

El Plan Estratégico supone un cambio en la mentalidad colectiva de todos los agentes de la comunidad portuaria de Barcelona, una comunidad que ha querido plasmar en este documento su voluntad de asumir los retos de las profundas transformaciones de su entorno. Me estoy refiriendo al contexto ineludible de la globalización. El mundo del transporte y la logística ha entrado en una nueva era, que no ha hecho más que empezar. Hasta hace bien poco hablábamos de mover mercancías puerto a puerto. Ahora hablamos de transportarlas puerta a puerta. Esto comporta una nueva concepción del rol portuario. Esta vez como una pieza básica de un entramado logístico complejo, en el que el Puerto no es sólo el punto indispensable de la relación tierra-mar, sino que, además, pretende aproximarse al usuario final.

Somos conscientes de que el Plan Estratégico es un documento voluntarista, no normativo, del que todavía nos queda mucho camino por recorrer. No obstante, el Plan es una expresión formal de nuestra voluntad de cambio, y una herramienta para afrontar los desafíos del futuro, un futuro, que, con estas premisas, encaramos con optimismo, porque estamos avanzando en la dirección correcta.

En segundo lugar, el otro gran hito conseguido en 1998 ha sido la superación de todos los trámites necesarios para poder llevar a cabo el desvío del río Llobregat. Con la Declaración de Impacto Ambiental se ha llegado al final de un largo proceso que permitirá el inicio de los trabajos de cara a la construcción del Puerto que necesitamos para el siglo XXI. La gran labor que nos corresponde emprender a partir de este momento es la de asegurar la financiación de las importantes obras portuarias que se podrán

desarrollar gracias al desvío del río Llobregat. Tanto la iniciativa privada como el sector público tendrán que contribuir necesariamente en la financiación de lo que nos atreveríamos a denominar como la obra pública más importante que hemos de acometer en Cataluña a lo largo de los próximos años. Tal y como se afirma en el Plan Estratégico, la misión del Puerto es "contribuir a la competitividad de nuestros clientes a través de la prestación de servicios eficientes que respondan a sus necesidades de transporte marítimo, distribución terrestre y servicios logísticos". Por lo tanto, y dada la actual falta de espacio que permita el desarrollo de una mayor actividad portuaria, si no se actúa con rapidez en la ampliación del Puerto, se pondrá en peligro la competitividad del comercio de Cataluña cuyos efectos negativos repercutirían en toda la economía del país.

El director presenta en esta Memoria sus comentarios acerca de los hechos más destacables del ejercicio en lo que respecta al tráfico de pasajeros y de mercancías, así como de las importantes obras iniciadas durante este año de 1998. Por mi parte, yo quisiera solamente añadir que el Puerto de Barcelona se ha consolidado como primer puerto europeo en el tráfico de cruceros, y esto antes de contar con las magníficas nuevas terminales de que dispondremos una vez esté finalizado el World Trade Center. Esta contribución del Puerto de Barcelona a la economía de su ciudad y de su país, pasando incluso por encima de sus propios intereses económicos, nos llena de satisfacción, al comprobar como nuestra dedicación y esfuerzo se han visto recompensados con este éxito extraordinario del Puerto



Presentación

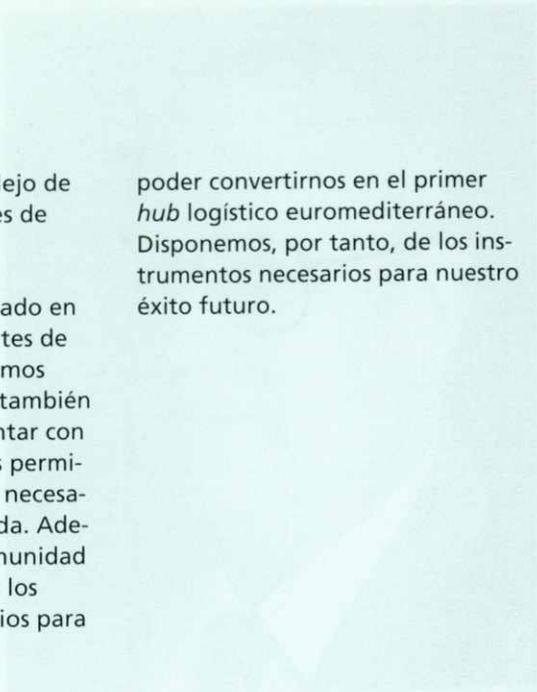
de Barcelona en el tráfico de cruceros.

Con relación al tráfico de mercancías, quisiera destacar que continúa la especialización del Puerto de Barcelona como puerto de carga general, que ya representa más del 50% de nuestro tráfico. Los resultados de 1998, razonablemente buenos dentro del contexto de las crisis económicas del Far East y de los países del Este europeo, son básicamente una consecuencia de las vicisitudes del comercio catalán, y el

tráfico del Puerto es un reflejo de los intercambios comerciales de nuestros clientes.

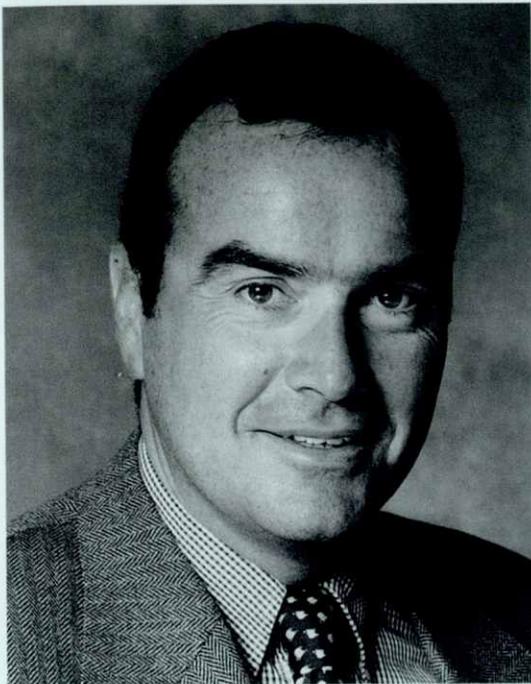
Durante 1998 hemos avanzado en dos aspectos muy importantes de cara a nuestro futuro. Sabemos hacia dónde queremos ir y también sabemos que podremos contar con las infraestructuras que nos permitirán actuar con los medios necesarios y en la dirección deseada. Además contamos con una Comunidad Portuaria dispuesta a hacer los esfuerzos que sean necesarios para

poder convertirnos en el primer *hub* logístico euromediterráneo. Disponemos, por tanto, de los instrumentos necesarios para nuestro éxito futuro.





Introducción



Josep Oriol Carreras
Director

El negocio portuario se está volviendo cada vez más competitivo. Los puertos, las infraestructuras, antes estáticas y enclavadas en la geografía, se han visto obligadas a despertarse de su letargo para iniciar una carrera en la que el mantenimiento del tráfico, antes cautivo, y la consecución de nuevos tráficos han transformado su tarea diaria.

Actualmente, las instalaciones del Puerto de Barcelona están casi saturadas. El crecimiento constante del tráfico marítimo y la espera de la ampliación están provocando que el espacio sea un bien muy escaso, lo cual convierte esta ampliación en una necesidad imperiosa. El Puerto ha movido más de 25 millones de toneladas en unas instalaciones que tienen la misma configuración que a principios de los años ochenta, cuando el volumen era tan sólo de 18 millones. Así pues, en el capítulo de inversiones, a la espera de que se materialice el desvío del río Llobregat que nos ha de permitir llegar a la deseada configuración del puerto, estamos ampliando y racionalizando al máximo nuestros espacios. En este sentido, puedo decir que las obras de ampliación del muelle de Inflammables, por lo que respecta a su desdoblamiento, están llevando un

buen ritmo. El puente móvil que enlazará los muelles Adossat y Ponent permitirá separar el puerto comercial del puerto ciudadano. El inicio de estas obras nos ha obligado a reordenar las zonas afectadas en el ámbito concesional y a iniciar los estudios sobre la gestión del tráfico rodado que generará la entrada en servicio del puente y que cuenta con el incremento que supondrá la utilización de los nuevos muelles que se están construyendo actualmente en el muelle Adossat. La nueva bocana permitirá el acceso y la salida de los "ferries", de la mayor parte de los cruceros y de las embarcaciones de pesca y de ocio del puerto que actualmente consumen un tiempo excesivo para alcanzar el mar abierto y, a la vez, permitirá reordenar los espacios destinados a la actividad de pesca y facilitará la creación de nuevas zonas dedicadas a la ciudad.

Por otro lado, la ZAL ha ocupado prácticamente la totalidad del espacio disponible, y espera que se materialice el desvío del río Llobregat, que permitirá la ampliación en 167 hectáreas para el establecimiento de nuevas empresas y ofrecerá inmejorables comunicaciones y estándares de calidad muy elevados. En este escenario, son muchas las empresas especializadas que han confiado en esta idea. Así pues, la lista de espera actual es importante.

El Port Vell, con más de 18 millones de visitantes al año, ha permitido aproximar el puerto a los ciudadanos, y ha eliminado aquellos recelos que los distanciaban de su mar. Esta afluencia de visitantes ha permitido materializar la venta de las acciones que el Puerto tenía invertidas en Odisea 2000.

La construcción del World Trade Center ha evolucionado favorablemente, y está prevista la entrada en

servicio de la primera fase, así como de las estaciones marítimas, para el verano de 1999. Aun así, el primer acto público e internacional ya tuvo lugar en la gran sala de conferencias del edificio con motivo de la celebración del Seminario internacional de comercio electrónico organizado por la IAPH.

Cuando se habla de infraestructuras, un período de diez años es algo más que un corto plazo, pero cuando se habla de gestión, los diez años se transforman en un horizonte. En nuestro negocio no es fácil intentar proyectar en este plazo todos los esfuerzos que deben realizarse y es mucho más complejo cuando esta reflexión se realiza en el seno de toda la Comunidad Portuaria y con su consenso. Éste ha sido, sin duda, el hecho más importante de 1998 como resultado de un trabajo que se inició el año pasado y que se ha consolidado con la creación del Consejo Rector del Plan Estratégico y del Plan de Calidad que ha recogido el testimonio del Plan de Calidad, que tan buenos resultados ha aportado al Puerto de Barcelona desde 1994.

La misión del Puerto de Barcelona es contribuir a la competitividad de nuestros clientes mediante la prestación de servicios eficientes que respondan a sus necesidades. Además, debe ofrecerse un valor añadido al buen servicio que prestamos, un valor que dependerá de nuestra capacidad de innovación. En esta línea, el Fórum Telemático analizó durante este año, entre otros temas, la aplicación de las nuevas tecnologías en el sector del transporte y consiguió el consenso de la Comunidad Portuaria en materias como el documento de salida informático y el albarán de transporte unificado. Ahora queda, pues, la aplicación de la reingeniería establecida.

Por otra parte, y avanzándonos al futuro con la utilización del PortIC, daremos un paso adelante hacia su desarrollo y podremos trabajar de forma más eficaz que nuestros puertos competidores. La sociedad PortIC ha quedado prácticamente configurada y está prevista su plena constitución a partir de mayo de 1999. Así pues, de nuevo nos encontramos ante una iniciativa de la Comunidad Portuaria que toma forma y se consolida.

En el ámbito de la calidad, el Puerto inició su camino con la elaboración de un Plan de Calidad para la Comunidad Portuaria. Esta actuación ha dado muy buenos resultados hasta el día de hoy, ya que se ha conseguido cambiar la percepción de los clientes sobre el Puerto y la actividad portuaria. Durante este tiempo muchas de las empresas de la Comunidad Portuaria se han certificado en calidad y creemos que ha llegado el momento de plantearnos, como Puerto, nuestra posición en el tema de la calidad interna en un escenario global.

Por lo que respecta a la gestión interna, el SAU, la ventanilla única de la APB, ha demostrado, desde su inicio, la conveniencia de su creación y ha contribuido a agilizar y simplificar las relaciones de la Comunidad Portuaria y los clientes con el Puerto.

El año 1998 ha sido razonablemente bueno para el Puerto de Barcelona en términos de tráfico, si consideramos que la crisis asiática ha provocado inestabilidad en todos los mercados y ha hecho disminuir las exportaciones de forma notable. El resultado de la crisis financiera internacional se ha hecho notar. Las exportaciones españolas a los otros países se han visto claramente afectadas. El caso más patente ha sido, sin duda, el de Asia, donde las ventas españolas

han caído un 38,04% en comparación con el 16% que aumentaron en 1997. Durante el año en curso se ha producido una disminución generalizada de los tráficos de mercancías a granel cuantificada en aproximadamente 1,4 millones de toneladas. El descenso más significativo lo han acusado los hidrocarburos y el fuel, en parte a causa de la bonanza del invierno 1997-1998 y a la decisión de Gas Natural de establecer nuevas plantas de recepción y desgasificación en otros puertos españoles, como es el caso de Cartagena. Entiendo, entonces, que estos descensos son totalmente coyunturales y recuperables a corto plazo con la entrada en servicio del muelle Nou Contradic.

En el caso de los graneles sólidos el descenso más significativo lo acusa el cemento y el clínker. En el tráfico de importación la cotización del dólar ha restado competitividad al producto importado y el crecimiento sostenido del mercado interno ha hecho que las empresas productoras se decanten por dar prioridad al mercado nacional.

Conviene resaltar que los tráficos que generan un valor añadido más elevado, tanto para el Puerto como para su Comunidad Portuaria, como es el caso de los automóviles, la carga general y los contenedores, presentan unos crecimientos muy importantes del orden del 17, el 11 y el 13% respectivamente. Sin embargo, todo el mundo sabe que los retornos de los contenedores vacíos, aunque incrementan nuestras estadísticas, también suponen un coste para nuestros consignatarios, y al mismo tiempo ocupan espacios que son muy escasos en las empresas estibadoras y en los depósitos de contenedores.

A pesar de todo, hemos conseguido alcanzar en esta coyuntura, por un lado, la cifra histórica del millón de

TEU, por lo cual el Puerto entra con pleno derecho en el exclusivo grupo de los puertos que manipulan esta mítica cifra y, por otro, el millón de pasajeros, en que se destaca el crecimiento del 33% en el tráfico de pasajeros en cruceros, que consolida nuestra ciudad dentro de las rutas de cruceros.

En términos económicos, los ingresos generados por la tarifa de servicios a mercancías (T3) se han situado en 5.762 millones de pesetas, un 9% superior en relación con el ejercicio anterior. Este incremento de los ingresos, frente a la estabilidad en el volumen de tráfico, se explica por el aumento del 11% del volumen de tráfico de la carga general.

Así pues, en cuanto a resultados económicos, el año 1998 se ha cerrado de forma bastante positiva. Los 12.186 millones de pesetas que ha ingresado la Autoridad Portuaria de Barcelona la han llevado a alcanzar un resultado de explotación de 3.009 millones de pesetas, un 39% superior al año anterior. Asimismo, el Puerto ha generado un flujo de caja (*cash-flow*) de 6.271 millones de pesetas, lo que representa un incremento del 20% respecto a 1997.

El balance del ejercicio ha sido, sin duda, satisfactorio. La implicación en el modelo de gestión del resto de los operadores con una política común dirigida a los clientes ha ayudado a la consecución de estos resultados, y ha reafirmado el compromiso de los sectores que conforman el Puerto para convertir Barcelona en un *hub* logístico euromediterráneo. A las puertas del siglo XXI, el esfuerzo del Puerto de Barcelona, junto con el de toda la Comunidad Portuaria, se unen una vez más para alcanzar una posición puntera y convertirse en un Puerto de referencia en el contexto internacional.



Índice

La gestión

11

Evolución del tráfico

25

**La Comunidad
Portuaria**

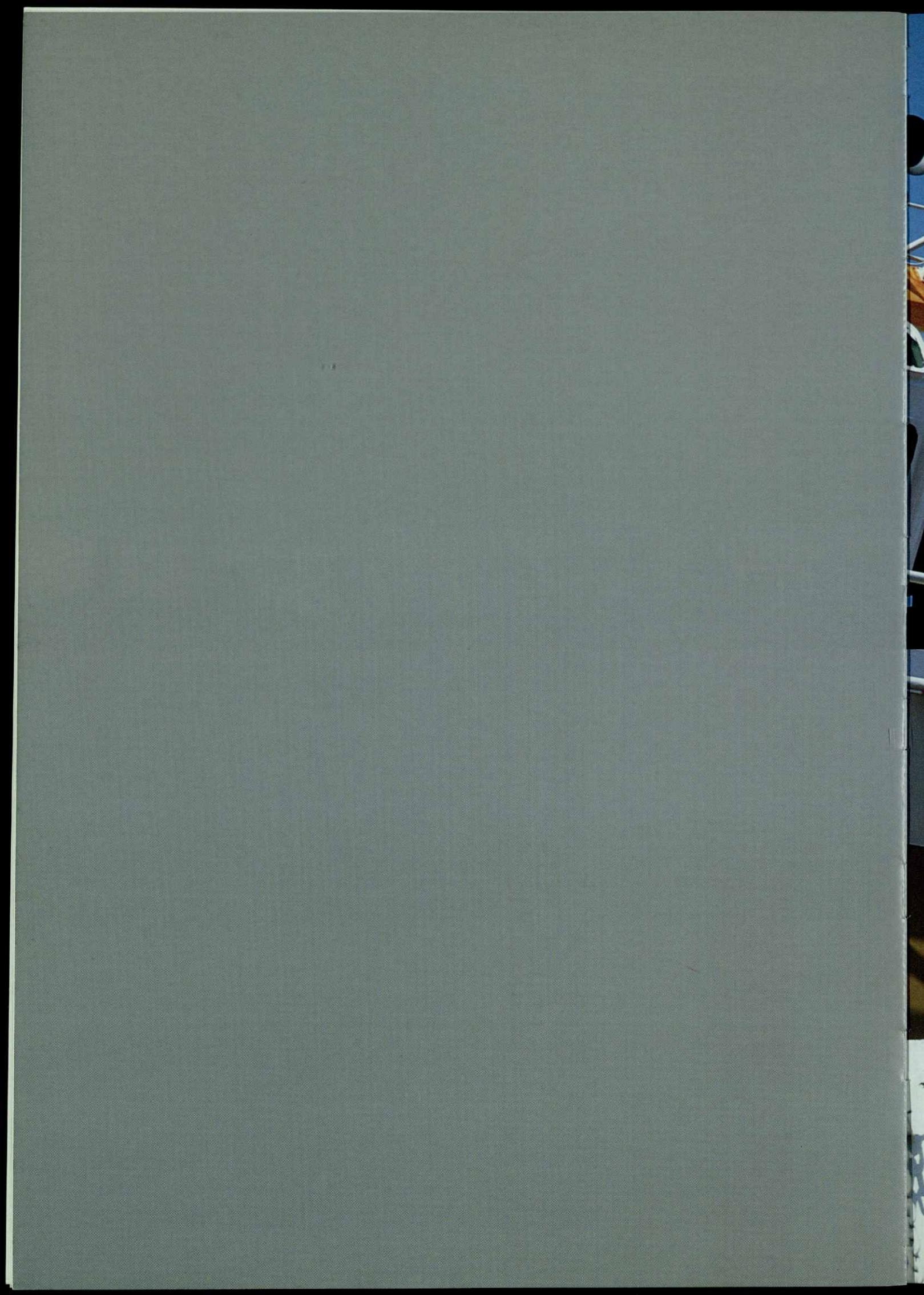
37

**Ejercicio económico
financiero**

43

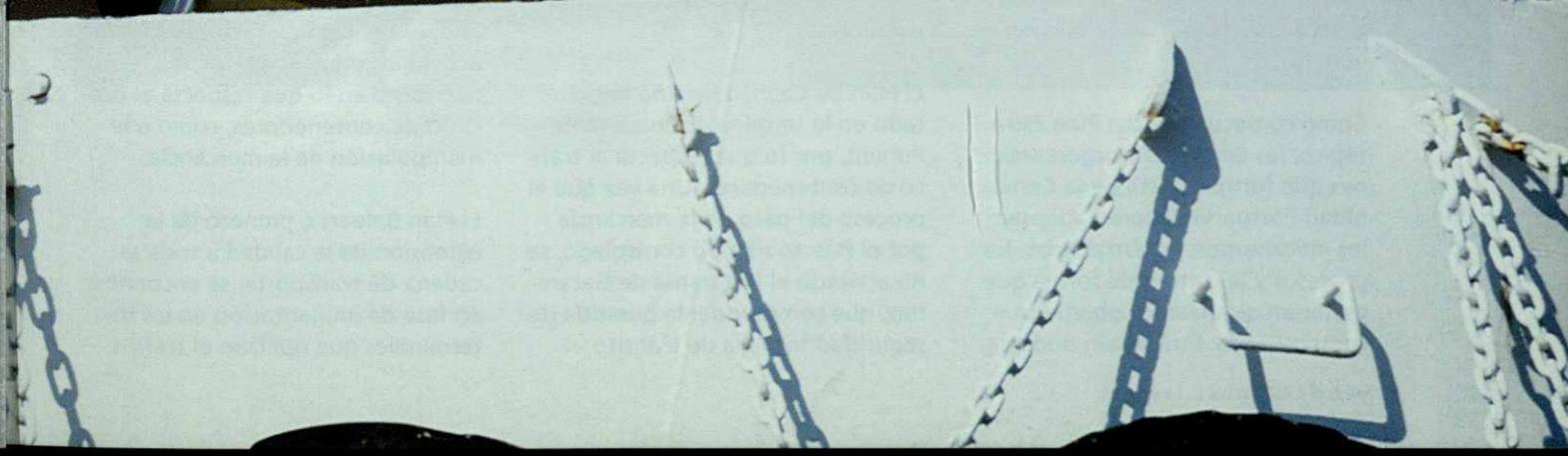
**Guía del Puerto
de Barcelona**

53





La gestión



La gestión

El Plan Estratégico del Puerto de Barcelona y la articulación de la Comunidad Portuaria

El Plan Estratégico cataliza el esfuerzo de cohesión de la Comunidad Portuaria de Barcelona

El Puerto de Barcelona ha elaborado su Plan Estratégico desde el diálogo con todos los actores que integran su Comunidad Portuaria.

La elaboración del Plan Estratégico culmina un largo trabajo de reflexión y de debate conjunto, en el que se han visto involucrados todos los actores portuarios, que han plasmado en este Plan su voluntad colectiva de cambio y el inicio de un nuevo proceso en el Puerto.

El Plan Estratégico comporta una decisión colectiva sobre el papel que quiere tener el Puerto de Barcelona en el próximo milenio y sobre el camino que hay que seguir para conseguirlo. El documento fija los principales puntos sobre los cuales se debe incidir y mejorar; y todo ello para llevar a cabo el ambicioso compromiso conjunto de la APB y de la Comunidad Portuaria de convertir el Puerto de Barcelona en el primer *hub* logístico euromediterráneo.

La voluntad del Plan es unir los esfuerzos de todas las empresas vinculadas al Puerto de Barcelona, y orientar sus actividades hacia el cliente, que es el principal referente de los servicios que se prestan en el Puerto.

Como consecuencia del Plan Estratégico, las empresas y organizaciones que forman parte de la Comunidad Portuaria deberán adaptar los mecanismos, las estrategias, los procesos y la cultura de forma que permitan alcanzar los objetivos consensuados. Ésta es, sin duda, la

parte más difícil, y a la vez, la base de sustentación del Plan Estratégico. Es por este motivo que los aspectos organizativos y de gestión para llevar adelante el Plan adquieren un protagonismo ciertamente importante en la medida que el Plan constituye un marco para la acción individual y colectiva de las empresas, así como un marco de referencia para que éstas desarrollen planes de actuación internos que avancen hacia la consecución de un objetivo común.

A fin de garantizar el éxito en la ejecución del Plan Estratégico se ha creado una estructura organizativa con proyectos, responsables y plazos de ejecución específicos, siguiendo las pautas del Consejo Rector del Plan Estratégico y del Plan de Calidad, órgano donde se encuentran representadas todas las instituciones, grupos profesionales y empresariales vinculados al Puerto de Barcelona.

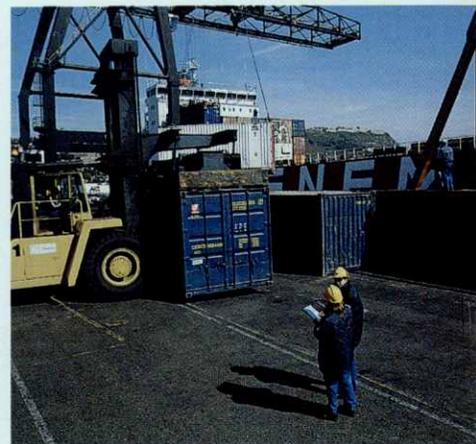
La ampliación del Plan de Calidad, objetivo permanente del Puerto de Barcelona

La calidad, como elemento diferenciador del Puerto de Barcelona, ha continuado dando sus frutos a lo largo de 1998, dentro de la línea marcada de ampliar el Plan de Calidad a nuevas terminales y a nuevos proyectos que se planifican más allá de nuestro espacio y ámbito portuario.

El Plan de Calidad ha sido implantado en la terminal Estibadora de Ponent, por lo que respecta al tráfico de contenedores. Una vez que el proceso del paso de la mercancía por el Puerto ha sido controlado, se ha activado el Programa de Garantías, que comprende: la garantía de seguridad total, la de tránsito

inmediato, la de despacho de mercancía FCL de importación y la de posicionamiento único. Esto permite, no sólo ofrecer el máximo nivel de eficiencia posible en el servicio, sino también, y bajo el concepto de calidad integral, la aplicación de unas garantías de forma que el usuario reciba compensaciones por los retrasos o desperfectos que puedan sufrir sus mercancías.

El balance de este ejercicio de las terminales sometidas al Plan de Calidad del Puerto confirma, un



año más, la validez de este Plan para garantizar la integridad de la mercancía. Las incidencias internas

en las terminales de contenedores del Puerto de

El Puerto de Barcelona desarrolla planes comunes con otros puertos a fin de mejorar la calidad del servicio

Barcelona detectadas por los equipos de calidad no superaron, este año, el 1% del volumen total de la actividad registrada por cada terminal, tanto en lo que respecta al precinto de contenedores, como a la manipulación de la mercancía.

El Plan Baleares, pionero de la extensión de la calidad a toda la cadena de transporte, se encuentra en fase de implantación en las tres terminales que realizan el tráfico



El Plan de Calidad garantiza la integridad de la mercancía en el Puerto de Barcelona

con Palma de Mallorca: Trasmediterránea, Estibadora de Ponent y Trafisa. El objetivo es garantizar el servicio que prestan todos los integrantes de la cadena de transporte, desde que la mercancía sale de origen hasta que llega al cliente.

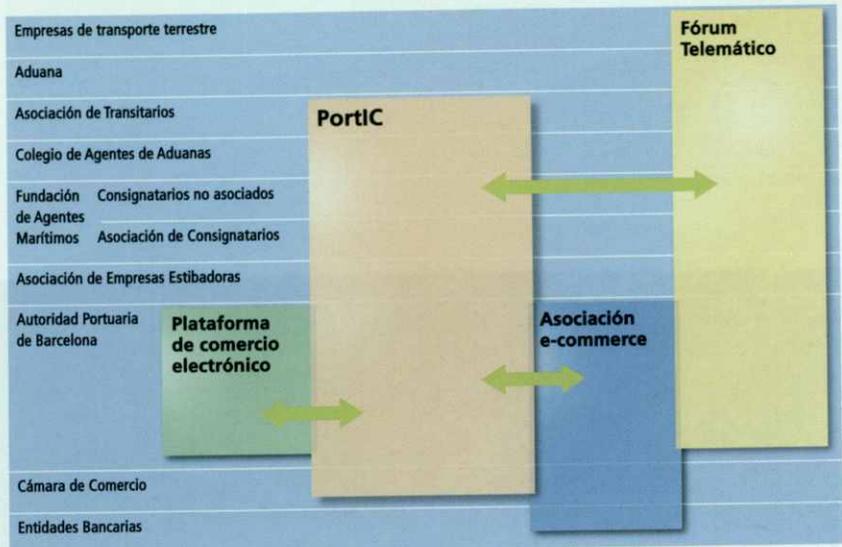
El Plan Canarias es un ejemplo más de la ampliación del Plan de Calidad de acuerdo con el modelo de planes conjuntos que pretende garantizar la calidad a escala global. Este proyecto se encuentra actualmente en fase de diseño. Existe el compromiso, por parte del Puerto de Barcelona y del Puerto de Las Palmas, de trabajar con objetivos comunes orientados a las cargas que necesitan este encaminamiento a fin de mejorar la calidad de los servicios, que supone, flexibilidad, agilidad, disminución del tiempo de tránsito de las mercancías por el Puerto, seguridad, formación e información al cliente y que, en definitiva, viene a significar una mejora en los costes de las operaciones. El valor añadido en este Plan es la posibilidad de que los Puertos de Canarias actúen como plataformas logísticas, hacia los puertos del norte de África y de Sudamérica, con el valor comercial y económico que ello puede representar para ambas Comunidades Portuarias.

Con la misma filosofía, pero con diferentes encaminamientos, se está trabajando en el proyecto del Plan Lyon. Una vez superada la fase preliminar de diagnóstico y viabilidad del proyecto y mantenidos los primeros contactos con el Puerto de Lyon, se ha iniciado la fase de diseño.

Finalmente, el Plan de Calidad también se extenderá a las terminales de cruceros. Después de haberse realizado durante 1998 el informe de auditoría sobre el estado actual de las terminales se procederá a su diseño e implantación en 1999-2000.

Y todo ello con el objetivo común de garantizar la calidad del servicio prestado en el Puerto de Barcelona.

El comercio electrónico en el Puerto de Barcelona



El comercio electrónico en el Puerto de Barcelona

En 1998 se han puesto los cimientos para hacer del Puerto de Barcelona un entorno donde todas las transacciones comerciales entre los diferentes actores que intervienen en el flujo documental de la mercancía se puedan llevar a cabo por medios electrónicos.

- PortIC empieza a ser una realidad

PortIC (Puerto, Información y Comunicación), la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona, es un proyecto concebido para acercar a los diferentes agentes públicos y privados de la comunidad logística las herramientas de comercio electrónico necesarias para simplificar, agilizar y abaratar los intercambios de documentos, facturas y dinero asociados al transporte de mercancías, todo ello con la finalidad de incrementar la competitividad del entorno logístico del Puerto de Barcelona.

Este año se ha completado y aprobado el Plan Director de PortIC, que, entre otros aspectos, determina la modalidad tecnológica y de gestión de esta iniciativa. La Autoridad Portuaria de Barcelona invertirá en el *hardware* y el *software* necesarios para poder dar estos servicios y, finalmente, la empresa PortIC se hará cargo de la gestión, comercialización y explotación de los servicios.

A mediados de 1998 salió a concurso público la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona, cuya adjudicación se realizó en otoño. A finales de 1998 ya se habían empezado los trabajos de instalación del *hardware*, *software* y montaje de la plataforma, que durarían seis meses.

La empresa PortIC, que comercializará y explotará los servicios de la plataforma del Puerto de Barcelona, tiene un accionariado en el que están representadas las asociaciones profesionales de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

El sistema de comercio electrónico en el Puerto de Barcelona se explotará bajo la denominación de PortIC

- El Fórum Telemático, un instrumento al servicio de la agilidad y la fiabilidad de los trámites documentales dentro de la Comunidad Portuaria

El Fórum Telemático, donde se encuentran representados de forma permanente los principales actores de la Comunidad Portuaria y en el que, cuando es necesario, también participan otros organismos y agentes de la Comunidad Portuaria, se ha convertido en el grupo de trabajo donde se lleva a cabo la reingeniería de todos los procedimientos documentales que afectan al paso de la mercancía por el Puerto y se realiza la tarea de



Las más de 41.000 consultas y trámites que el SAU ha resuelto desde su puesta en marcha demuestran la buena acogida y la necesidad de crear un servicio de este tipo

preocupaciones informáticas de la mayoría de las empresas europeas, y la Autoridad Portuaria de Barcelona, que no ha sido una excepción, también le ha dedicado recursos. En este sentido, a finales de año ya se había adaptado todo el software para el año 2000 y toda la contabilidad estaba preparada para trabajar en euros y poder, a partir de enero de 1999, realizar la facturación en esta moneda.

Primer aniversario del Servicio de Acceso Unificado (SAU), la ventanilla única del Puerto de Barcelona, un punto de información y ayuda a los usuarios

La creación del SAU forma parte de la estrategia de mejora competitiva que se formula en el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona. Este servicio ha hecho más accesibles y transparentes los servicios de la Autoridad Portuaria, en tanto que se ha convertido en una herramienta útil para agilizar los procesos y gestiones, ayudando de esta manera a dinamizar la relación entre los diferentes agentes que intervienen en el entorno portuario y la APB.

En el SAU se pueden realizar trámites y

gestiones, presentar quejas y sugerencias y obtener información, tanto de carácter general como de seguimiento de las gestiones en curso. A lo largo de su primer año de existencia, el SAU ha iniciado más de 35.000 procesos, entre los que destacan las solicitudes de acceso al recinto portuario de mercancías peligrosas, las recepciones de declaraciones sumarias, las solicitudes de pases para acceder al Puerto y el pago de facturas por los servicios que la APB ofrece a sus usuarios.

Algunos de los servicios que ofrece "SAU-Oficina de Servicios" también son accesibles por teléfono, fax y correo electrónico. Las innovacio-

normalización y definición de nuevos procedimientos. El Fórum Telemático contará con PortIC para hacer posible que este trabajo llegue a todos los agentes portuarios con el mínimo coste. Y, por extensión, los trabajos del Fórum Telemático tendrán en cuenta las necesidades del transporte terrestre, hecho que se verá reflejado en los servicios que ofrecerá PortIC.

• La Asociación e-commerce

La Asociación e-commerce constituida por la Autoridad Portuaria de Barcelona, el Banc de Sabadell, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona y "la Caixa" se forma a partir del interés

mutuo de estas entidades de tener presencia en foros internacionales donde se trate de comercio electrónico, de participar activamente en iniciativas de comercio internacional por medios electrónicos y de poder difundir y promover el comercio internacional entre las empresas.

La Autoridad Portuaria y las otras entidades, creando esta asociación, reafirman su voluntad de ser pioneras en todo lo que hace referencia a las nuevas tecnologías aplicadas al comercio.

• El euro y el efecto 2000

El euro y el efecto 2000 han sido a lo largo de este año las principales



nes tecnológicas implantadas mejoran la calidad de los procesos administrativos de la APB. Este departamento, que se está consolidando como ventanilla única, ha hecho posible la ampliación del horario de atención al usuario (de 8,15 H a las 19,00 H de lunes a viernes), y cuenta con personal formado específicamente para esta misión.

La aparición del SAU ha significado una centralización de las relaciones externas de la APB con sus clientes y usuarios, pero también debe destacarse el papel de este departamento como vehículo de transmisión y procesador de información. La misión principal es facilitar el trabajo, tanto de los clientes de la APB como de los mismos compañeros de la Autoridad Portuaria,

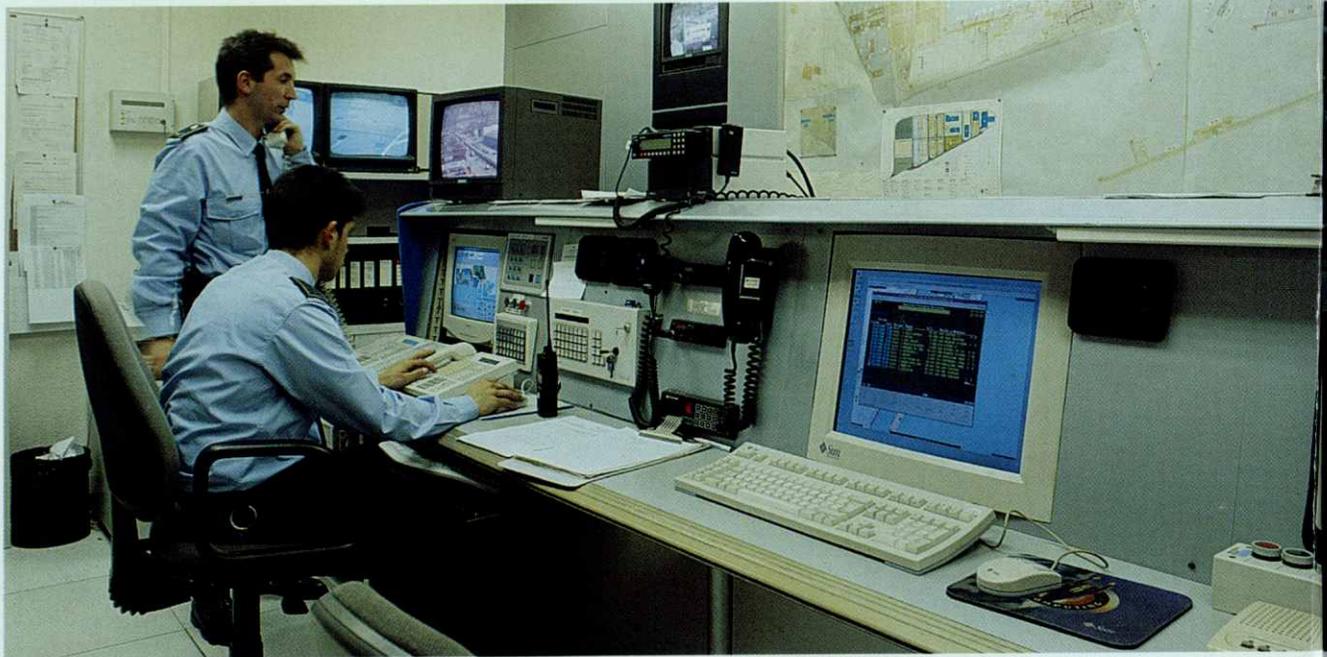
organizaciones del entorno portuario, como la Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona, la Asociación de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados de Barcelona (ATEIA) y el Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas.

Esta ventanilla única ha permitido mejorar la calidad de los servicios y la organización de la APB, ya que centralizar los recursos de atención al público ha permitido captar de primera mano información del sistema portuario y de sus usuarios. Reconocer las necesidades de los usuarios y clientes e identificar nuevas oportunidades de servicio se convierte de esta forma, no sólo en el objetivo, sino también en la razón de ser del SAU.

mento 145/89 de admisión, manipulación y almacenaje de mercancías peligrosas en los puertos.

Se ha finalizado el proyecto de remodelación y actualización de la red de hidrantes contra incendios del Puerto, según los requerimientos establecidos en el contrato de cesión de la red de agua a la Sociedad General de Aguas de Barcelona y por la División de Prevención del SPEIS (Cuerpo de Bomberos) del Ayuntamiento de Barcelona. También se han remodelado y actualizado los sistemas contra incendios de los edificios principales de la APB con la recepción de alarmas en el Centro de Control de la APB.

Cabe destacar la puesta en marcha de un servicio de reserva de plazas



haciendo más fluida y simplificada esta relación, además de servir como puente de comunicación entre ellos. Como Registro General de la APB, ha recibido alrededor de 14.000 documentos.

Desde su entrada en funcionamiento, el servicio "SAU-Teléfono de Información" ha atendido más de 6.300 consultas, circunstancia que ha hecho necesaria la constante ampliación y actualización de la base de datos. Su vocación de servicio público ha hecho que el SAU establezca acuerdos de colaboración con el servicio de información municipal 010 del Ayuntamiento de Barcelona. También se han desarrollado acciones de colaboración con

El Puerto de Barcelona, un puerto seguro y respetuoso con el medio ambiente

La importancia de la seguridad y de la preservación del medio ambiente no sólo para reducir el impacto de las actividades económicas en el entorno, sino también como pieza esencial de una estrategia basada en la calidad del servicio, continúa siendo una de las principales preocupaciones del Puerto de Barcelona.

En materia de seguridad, se ha implantado el procedimiento de tramitación automática de las autorizaciones de mercancías peligrosas vía EDI de acuerdo con el Regla-

en el aparcamiento de camiones de la Zona Sur para aquellos camiones no despachados por las terminales y que transporten carga clasificada como peligrosa.

Dentro del marco del convenio de colaboración sobre prevención, extinción y salvamento entre el Ayuntamiento de Barcelona y la APB, se ha continuado con el programa de formación iniciado el año anterior dirigido a Bomberos de Barcelona en los aspectos de seguridad portuaria de instalaciones y buques.

Finalmente, se ha puesto en servicio el vehículo de mando del Grupo de Prevención de Riesgo, equipado



con medios para el control de emergencias marítimo-terrestres. Este vehículo está a disposición del Parque de Bomberos de Puerto-Zona Franca.

En lo que se refiere a medio ambiente se han seguido las actuaciones iniciadas en años anteriores, encaminadas a llevar a cabo un control exhaustivo de los parámetros de calidad del medio, como son la calidad del aire y la calidad de las aguas marinas.

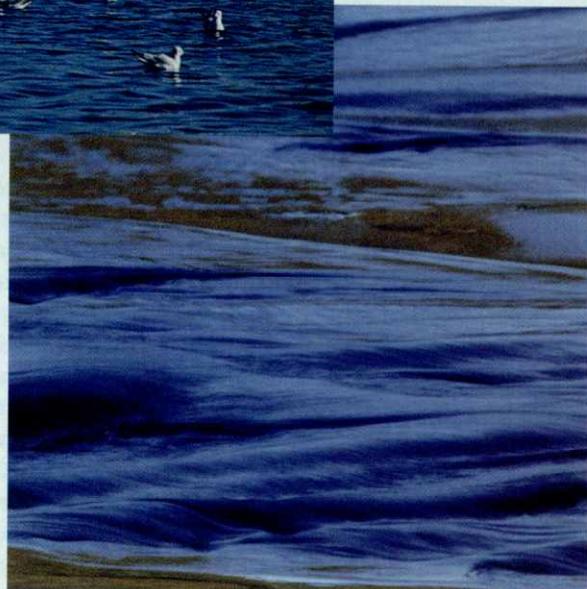
Como complemento a los equipos de medición de la calidad del aire se ha instalado un analizador de ozono troposférico, que orientará sobre la importancia de la fuente marina en la entrada de este contaminante secundario al puerto y a la

reforzado con la incorporación de dos nuevas embarcaciones especialmente diseñadas para la limpieza de pequeños flotantes. También este año se ha puesto en marcha una campaña de seguimiento y control de las poblaciones de fitoplancton marino y del bentos que vive en la capa de sedimentos del fondo. Estas actuaciones dejan la puerta abierta a realizar un seguimiento de las aguas de forma indirecta a partir de indicadores biológicos.

En lo que respecta a la lucha contra la contaminación del medio marino por el efecto de los vertidos de hidrocarburos en las aguas portuarias, el Puerto ha incorporado importantes equipamientos, como son dos unidades de barreras

flotantes situadas en dos puntos fijos del muelle y que han de permitir, en caso de un vertido de gran extensión, segmentar y aislar parte de las dársenas para evitar su extensión. En total se han computado 17 intervenciones de control de vertidos en un trabajo conjunto con la Capitanía Marítima y el Centro Regional de Salvamento Marítimo.

También, y dentro de las actuaciones dirigidas a la mejora de la calidad de las aguas, la APB ha adjudicado por concurso el servicio de recogida de residuos de hidrocarburos y aceites de los buques, en cumplimiento del convenio MARPOL, obteniendo unas condiciones de prestación del servicio muy favorables para los buques usuarios.



ciudad, además de conocer si ejerce o no influencia en los procesos corrosivos de los metales.

En este sentido, se ha finalizado una primera etapa del estudio de los procesos de corrosión que tienen lugar en el Puerto de Barcelona iniciado el año pasado. Las conclusiones parciales del estudio apuntan que la agresividad corrosiva sobre los metales en el Puerto no es significativamente superior a la que se pueda dar en otras áreas próximas al mar.

La calidad de las aguas portuarias sigue la tendencia de mejora de los últimos años. La limpieza superficial de las aguas portuarias se ha



El año 1998 ha significado el inicio del proyecto básico de remodelación del alcantarillado del Puerto, con el objetivo de evitar los vertidos directos de las aguas residuales al mar. Los próximos tres años deberán servir para construir esta infraestructura de saneamiento tan importante para el Puerto.

Todas las obras de ampliación que se han llevado a cabo han contado con los pertinentes estudios de impacto medioambiental y su ejecución ha ido estrechamente ligada a los respectivos planes de vigilancia medioambiental.

Durante 1998 la APB ha gestionado un total de 3.000 toneladas de residuos, de las que 2.200 son de procedencia asimilable a urbanos. Entre el resto, destacan 50 toneladas de recogida selectiva de papel y vidrio. Además, la APB gestiona de forma selectiva las siguientes fracciones de residuos: tóner, pilas y baterías, fluorescentes y aceites minerales, entre otros.

El Puerto de Barcelona junto a sus clientes finales

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) de la APB, como vínculo entre el mercado y el Puerto, tiene la misión de hacer transparente el

paso de la mercancía por su entorno, aplicar el programa de garantías, promocionar los servicios de la comunidad portuaria de Barcelona ante empresas importadoras y exportadoras, así como orientar y ayudar a estas empresas en su utilización del Puerto.

El SAC dispone de un programa de divulgación y formación que permite acercar la realidad portuaria a los clientes finales. En el marco de este programa, las acciones que se han llevado a cabo este año han seguido poniendo el acento en los clientes, las opiniones y sugerencias de los cuales son trasladadas a los diferentes programas de actuación a fin de corregir y potenciar acciones que den respuesta a sus necesidades.

En línea con la nueva filosofía del Puerto, que considera al propietario de la mercancía como el principal cliente, la experiencia acumulada por el SAC desde su puesta en marcha, hace ya cuatro años, demuestra que una de las piezas básicas para conocer las necesidades de los clientes son los diferentes cursos formativos y jornadas técnicas que se han organizado y donde, entre otras, se tratan cuestiones relacionadas con los servicios existentes en el Puerto, los procedimientos aduaneros, los sistemas de

contratación del transporte, el crédito documentario, la logística, etc.

En estos cursos, que este año han contado con un total de 227 asistentes, los cuales han valorado la experiencia como muy positiva, no sólo se pretende difundir el potencial del Puerto de Barcelona y sus servicios, sino que es una forma de facilitar el contacto directo de los agentes de la Comunidad Portuaria con los clientes finales. Se rompe así con el tradicional aislamiento entre el Puerto y el tejido industrial, a fin de pulsar y confrontar



opiniones, detectar carencias y problemas y encontrar soluciones que conduzcan hacia una mejora de la competitividad de los servicios.

Por otra parte, este año el SAC ha atendido y gestionado 183 reclamaciones de sus clientes y ha hecho efectivas un total de seis garantías, asumiendo la responsabilidad del Programa de Garantías del Plan de Calidad.

En el *hinterland* más próximo, las acciones orientadas a la promoción comercial del Puerto de Barcelona



se han centrado en el contacto personal e individualizado con el potencial cliente para dar a conocer la diversidad de servicios que el conjunto de la Comunidad Portuaria de Barcelona ofrece y hacer que estos posibles clientes se percaten de que el Puerto de Barcelona es la puerta más eficiente de entrada y salida de sus mercancías. En esta línea, se enmarcan las jornadas técnicas de aproximación del Puerto que se realizaron en Lérida y en Andorra con el objetivo de acercar el Puerto de Barcelona al tejido empresarial de estas áreas.

Puerto, que resulta imprescindible para fidelizar los tráficos y buscar nuevas oportunidades de negocio.

El Puerto de Barcelona ha depositado una enorme confianza en los mercados de los países sudamericanos que forman el Mercosur, básicamente porque se trata de mercados emergentes que están llevando a cabo un proceso de apertura comercial y paulatinamente están consolidando sus sistemas económicos, y donde el Puerto de Barcelona tiene un importante papel a jugar como puerta de entrada de mercancías destinadas a la Unión Europea. Es por este motivo que, durante 1998, el Puerto de Barcelona ha llevado a cabo una serie de iniciativas y actuaciones de carácter comercial

y empresarial, de entre las que destaca la

El Puerto de Barcelona continúa apostando para estrechar lazos con los países de América del Sur y el Sudeste Asiático

misión empresarial a Buenos Aires, enmarcada dentro del proyecto ECIP-Argentina, que está cofinanciado por la Unión Europea. Esta iniciativa, al objeto de facilitar los contactos del entorno empresarial de Barcelona, tanto de empresas del sector marítimo y portuario, como de empresas exportadoras e importadoras, con empresarios argentinos pretende reforzar las relaciones comerciales con Argentina, unas relaciones que, cabe decir, han experimentado un espectacular crecimiento a raíz del acuerdo de colaboración firmado con este país el año pasado. Esto confirma que el camino que se ha iniciado es el correcto y que se debe continuar en la misma línea. En este sentido, ya se están planificando para el año próximo nuevas misiones empresariales a otros países sudamericanos que en la actualidad se encuentran en una fase de privatización de sus puertos.

Dentro de la estrategia de promoción del Puerto de Barcelona también se ha puesto una atención especial en los mercados del Sudeste Asiático, y concretamente en China, donde la APB también ha encabezado una misión comercial para potenciar los intercambios con este país, que se está constituyendo como una de las economías con más potencial de crecimiento a escala mundial.

Otro mercado en el que el Puerto de Barcelona aspira ganar influencia son los países del Magreb. La necesidad de promocionar todo tipo de acciones a fin de fomentar los intercambios comerciales intramediterráneos ha quedado reflejada en el primer Fórum de Cargadores del Mediterráneo, que este año se ha celebrado en Barcelona con la colaboración del Puerto de Barcelona y el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Cataluña. En esta línea se enmarca el convenio de cooperación marítima y portuaria que la APB ha firmado con la OMMP (Oficina de la Marina Mercante y de Puertos) de Túnez.

La inquietud de promocionar el comercio internacional y potenciar la economía ha llevado al Puerto de Barcelona a participar en otros proyectos e iniciativas internacionales. El Puerto de Barcelona ha asistido a

la Asamblea de l'ASCAME en Tánger (Marruecos); a las Jornadas sobre las Plataformas Logísticas entre España y Marruecos, también en la ciudad de Tánger; a la misión de la CEOE sobre "Oportunidades de colaboración entre España y Canadá", realizada en Montreal y Toronto, y a un *benchmarking* en los puertos de Boston y Nueva York-Nueva Jersey de Estados Unidos de América

El año 1998 ha supuesto también la consolidación de los proyectos de cooperación del Puerto de Barcelona con América Latina a través de la exportación del *know how* del Puerto mediante los diferentes proyectos de formación de directivos del sector marítimo de esta área geográfica.

La amplitud de miras internacional del Puerto de Barcelona ha hecho que, durante 1998, éste haya continuado su destacada presencia en organismos internacionales de ámbito portuario, como es el caso de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) y, dentro de esta organización, presidiendo el Comité de Facilitación del Comercio con el principal objetivo de liderar la simplificación y armonización del comercio internacional. Además, la presidencia de este Comité ha ofrecido la posibilidad de convertirnos



La promoción del Puerto de Barcelona en su *foreland*

La actividad de promoción del Puerto de Barcelona va mucho más allá de su área de influencia más próxima y llega hasta las regiones más activas de su *foreland*. El fenómeno de globalización y liberalización económica ha creado un clima favorable para que se produzca un mayor dinamismo del comercio mundial: el impulso mostrado por los intercambios transatlánticos y mediterráneos dan un nuevo relevo a la presencia internacional del

en el enlace de la IAPH y la World Customs Organization y obtener la vicepresidencia del Organismo de Naciones Unidas UN/CEFACT (United Nations Center for the Facilitation of Procedures and Practices for Administration, Commerce and Transport).

Fruto de esta presencia internacional y al objeto de optimizarla al máximo, nace la Asociación e-commerce, constituida por la Autoridad Portuaria de Barcelona, el Banc de Sabadell, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelo-

venientes de 21 países. En este seminario, pionero dentro del mundo portuario internacional, se expusieron y discutieron los nuevos retos del sector portuario frente al desarrollo del comercio electrónico, así como los proyectos pioneros en este campo, haciéndose hincapié en la necesidad por parte de los puertos de adaptarse a esta nueva era electrónica.

La APB también ostenta la representación española del Comité Técnico de Transporte de la ESPO (European Sea Ports Organisation), con la

puertos mediterráneos. Las propuestas de Intermed se han centrado en la necesidad de equilibrar los tráficos entre el norte y el sur de Europa, una necesidad que debe pasar por una reformulación de la política de la UE respecto a les TENT-T (Trans European Network de Transport), que, a juicio de los tres puertos mediterráneos, continúa favoreciendo al norte, reforzando todavía más el desequilibrio existente.

El Puerto de Barcelona inicia las obras que agotarán la disponibilidad de superficie portuaria en dos años

Después de años de crecimiento continuado, la capacidad física del Puerto de Barcelona para acoger nuevos tráficos está prácticamente saturada, de forma que nos encontramos en un período de consolidación de posiciones. Durante 1998 se ha revisado el Plan de Reordenación de los Espacios Concesionales de las Terminales de Estiba del Puerto de Barcelona, que define una propuesta de ubicación física de las terminales de estiba en función de sus necesidades, de forma que éstas puedan conseguir la máxima competitividad dada la escasez de espacio que presenta en estos momentos el Puerto.

Debe señalarse que este año el Puerto de Barcelona ha traspasado la barrera del millón de TEU consiguiendo la cifra de 1.095.113 TEU, lo que representa un incremento del 12,7% respecto al año anterior y, al mismo tiempo, alerta sobre la necesidad de grandes explanadas para su almacenamiento y manipulación. De igual manera, el crecimiento del tráfico de vehículos, que ha llegado a las 622.162 unidades, ha comportado la necesidad de construir aparcamientos verticales para gestionar el espacio disponible de la manera más eficiente posible.

La consecución del gran objetivo estratégico del Puerto en la próxima década, convertirse en el gran *hub* logístico del sur de Europa y del Mediterráneo occidental, se encuentra limitado por la falta de espacio disponible.

Este año ha sido clave para el avance de la expansión futura del Puerto gracias a la aprobación, por



na y "la Caixa" para llevar a cabo pruebas piloto de algunas de las iniciativas internacionales punteras en el campo del comercio electrónico, como son Bolero y Trade Card.

Asimismo, con el apoyo de la Asociación e-commerce, de Naciones Unidas y de la IAPH, el Puerto de Barcelona organizó el seminario "Los puertos en el nuevo entorno del comercio electrónico" el 5 y el 6 de noviembre de este año en las nuevas instalaciones del World Trade Center, contando con la asistencia de más de 130 delegados pro-

misión de guiar y hacer sentir la voz de los puertos europeos con relación a las políticas de la Unión Europea (UE) que afectan a la eficiencia y actividad de estos puertos.

En el marco de la Asociación Intermed, sus integrantes, los puertos de Barcelona, Marsella y Génova, han continuado haciendo valer su posición ante la Comisión Europea (CE) con el objetivo de resaltar el potencial que los puertos del Mediterráneo representan para la UE y valorar la actuación en materia de política portuaria comunitaria frente a los



parte del Ministerio de Medio Ambiente, del proyecto técnico del desvío del río Llobregat, que abre las puertas a la ampliación del Puerto hacia el sur. A la espera del inicio de estas obras, el Puerto de Barcelona ha llevado a cabo durante 1998 todas las actuaciones posibles dentro del actual recinto portuario. Se han iniciado las obras del puente móvil entre los muelles Ponent y

La aprobación del desvío del río Llobregat da un impulso a la ampliación del Puerto

Adossat, que facilitará la explotación, tanto del actual muelle Adossat como de su futura ampliación, ya que contará con un acceso directo a la ronda del Litoral, evitándose así el tráfico a través del barrio de la Barceloneta. También se han inaugurado las obras de la segunda bocana, que agilizará el tráfico de pasajeros y dará más seguridad al de mercancías.

Se encuentran en fase de ejecución avanzada las obras de desdoblamiento del muelle de Inflamables, que han significado una novedosa fórmula de financiación en el ámbito portuario: la de compartir por la vía concesional el grueso de la inversión con la iniciativa privada. Las obras de ampliación del actual muelle de Inflamables, que suponen ganar 69 hectáreas de espacio portuario en tierra, están promovidas conjuntamente por la propia APB –la cual dispondrá de una fracción de 20 hectáreas– y por la sociedad Muelles y Espacios Portuarios, que constituye y promueve el Parque de Terminales Portuarias Delta 1 con una extensión de 49 hectáreas en la zona objeto de concesión por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Estos nuevos espacios portuarios estarán disponibles respectivamente a finales de 1999 –los de la APB– y progresivamente y, hasta principios del año 2001, el resto que ha de constituir el mencionado Parque de Terminales, el cual podrá acoger todo tipo de instalaciones portuarias sin restricción alguna.

Igualmente, se han avanzado las obras de ampliación del muelle Adossat (primera fase) con el que se facilitará el tráfico de contenedores en el Puerto, ya que se dispondrá de 700 metros de línea de

atraque y de dos atracadores ro-ro, además de generarse una explanada de 12,5 hectáreas.

Se ha iniciado la construcción de dos tinglados en la Dársena Sur para facilitar la explotación del tráfico de productos siderúrgicos, así como la construcción de una explanada al lado del pantalán de CAMPSA con la que se generan 12.500 m² de superficie destinada a depósitos de contenedores.

Este año se han finalizado obras importantes: el muelle junto al Nou Contradic, que ha permitido disponer de una línea de atraque de 150 metros para buques metaneros de hasta 250 metros de eslora para la concesión de ENAGAS; la prolongación del muelle Dársena Interior, que facilitará la explotación de las terminales de vehículos que se encuentran en la Zona Sur del Puerto, y que juntamente con la también finalizada terminal ferroviaria de vehículos de la Zona Sur se facilitará su transporte fuera del recinto portuario.

También han concluido otras obras, entre las que sobresalen la rehabilitación de la estación marítima en el muelle de Barcelona, que ha permitido habilitar 1.645 m² para el tráfico de pasajeros con Mallorca; la restauración de las fachadas del edificio del Portal de la Pau de la APB, y la pasarela de conexión entre las estaciones marítimas del muelle Barcelona, que con 307 metros de longitud unirá la actual estación marítima de Trasmediterránea con las futuras estaciones marítimas que se construirán en el edificio World Trade Center.

El Puerto de Barcelona, pese a que con la nueva bocana y las ampliaciones de los muelles de Inflamables y Adossat ganará 90 hectáreas de terreno para atender las necesidades crecientes del tráfico, habrá agota-

La logística exige más espacio en tierra

do su capacidad dentro de su actual configuración. El Puerto necesita más superficie, no sólo para tratar nuevos tráficos, sino también para tratar los tráficos actuales y futuros de acuerdo con



las exigencias logísticas. El Puerto de Barcelona, como gran puerto del Mediterráneo y del sur de Europa, está obligado a resituarse dentro del contexto de la concurrencia mundial de puertos. Y esto lo enfrenta al reto de transformarse en un gran puerto logístico con capacidad de dar el máximo de servicios de valor añadido tanto a la unidad de transporte como a la unidad de producto. Es decir, debe ofrecer una intermodalidad muy eficiente, a la vez que servicios logísticos amplios a la mercancía.

El éxito de la ZAL confirma la apuesta del Puerto de Barcelona por la logística

La logística necesita mucho más espacio del que dispone la actual Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Barcelona. Las 67 hectáreas de superficie de que dispone la primera fase de la ZAL se han quedado pequeñas, y es que este año la ZAL ha cumplido desde el punto de vista comercial con todos los objetivos planteados para la primera fase. Aunque hay instalaciones en proceso de construcción, la superficie disponible está comercializada en un 95%. Sólo queda por desarrollar y comercializar la parte del área central de servicios prevista para finales de 1999, con el objetivo de ofrecer una serie de servicios complementarios para que empresas instaladas en la ZAL disfruten de ventajas competitivas.

Ya se ha comenzado a trabajar en la planificación de la segunda fase, que contará con una superficie de 167 hectáreas, y que, a la espera de la aprobación del Plan Especial, está previsto poder iniciar durante



1999 las obras de urbanización, para en el año 2000 llevar a cabo las edificaciones de almacenes y oficinas. Esta segunda fase prevé mantener la dualidad en la construcción iniciada en la primera fase. En este sentido cabe mencionar que una de las políticas que ha perseguido CILSA durante 1998, y que continuará llevando a cabo, es la fomentar la participación privada en las inversiones.

Durante 1998 la inversión de CILSA en la ZAL ha sido de cerca de 1.300 millones de pesetas.

La ZAL del Puerto de Barcelona, dada su ubicación cerca del entorno urbano y como centro en el que confluyen sistemas de transporte marítimo, aéreo, de carretera y ferroviario, es uno de los modelos de plataforma logística que más desarrolla el concepto integral de multimodalidad, lo cual le confiere la posibilidad de convertirse en la principal plataforma de entrada y distribución de mercancías para el sur de Europa y el Mediterráneo.

Ello explica que actualmente haya treinta y nueve empresas instaladas en la ZAL, y que ya figuren en cartera proyectos, tanto de clientes nuevos como de clientes que quieren ampliar las instalaciones de que ya disponen en la ZAL. El desarrollo de la segunda fase de la ZAL, una vez desviado el río Llobregat, resulta hoy por hoy algo inaplazable.

Nuevas infraestructuras para mejorar la conectividad del Puerto con el *hinterland*

Convertirse en el primer Puerto euromediterráneo exige, además de desarrollar las funciones logísticas de prestación de servicios de

distribución y aprovisionamiento y de servicios de valor añadido post-industriales y precomerciales, desarrollar las funciones intermodales de transporte que conecten el Puerto de Barcelona con su *hinterland* y con el resto de Europa.

Respecto a la intermodalidad ferroviaria, la terminal del Muelle Sur dispone de servicios ferroviarios regulares que unen el Puerto con la península Ibérica. Cabe destacar que el movimiento de contenedores en esta terminal ferroviaria durante 1998 ha sido de 34.771 TEU, lo que representa un incremento del 66% respecto al año anterior.

A través de la terminal de transporte combinado de Morrot se cubre todo el mercado español y el servicio Barcelona-Perpiñá-Lyo que el año pasado puso en marcha la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC).

Conviene remarcar que este año se han finalizado las obras de ampliación de esta terminal que han permitido aumentar su capacidad en 6.500 m².

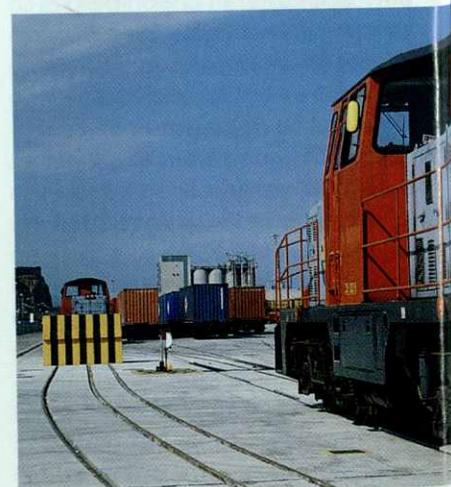
La intermodalidad marítima-ferroviaria en el Puerto de Barcelona se verá favorecida por la construcción de un ramal ferroviario que enlazará la terminal del Muelle Sud con Can Tunis evitando el recorrido a través de la Zona Franca, reduciéndose así en 6 kilómetros el trazado actual. Este proyecto, adjudicado en diciembre de 1998 y que está previsto que finalice durante 1999, permitirá mejorar el transporte ferroviario de contenedores del Puerto con su *hinterland*, a la vez que potenciará la intermodalidad, una de las bases para garantizar la competitividad del Puerto del Barcelona.

Este año también se ha finalizado la terminal ferroviaria de vehículos de la Zona Sur, que, sin duda, ayudará a consolidar el liderazgo que el Puerto de Barcelona tiene en este segmento de tráfico en el Mediterráneo. El movimiento de vehículos ha continuado siendo durante 1998 uno de los principales tráficos del Puerto de Barcelona, totalizando 622.162 unidades, lo que representa un incremento

del 16,64% en relación con las 533.402 unidades que se movieron en 1997.

En relación con la intermodalidad marítima-carretera, cabe señalar que el transporte por carretera es el modo predominante en la conexión del Puerto con su *hinterland* y afecta aproximadamente al 70% del tráfico. La construcción del puente entre los muelles Adossat y Ponent, al enlazar directamente con la Ronda Litoral, contribuirá a aligerar una parte del problema de congestión que presenta el Puerto.

Por otra parte, la nueva línea de *short sea shipping* que Grandi Navi Veloci, del Grupo Grimaldi, ha puesto en funcionamiento entre los Puertos de Barcelona y Génova se presenta como una clara alternativa al transporte de mercancías por carretera. Una alternativa más ecológica y económica, que permitirá ir descongestionando progresivamente el tráfico terrestre de la red de carreteras europeas. El objetivo es captar entre un 20 y 30% del volumen de mercancías que actualmente circula por las carreteras europeas entre ambos destinos. Este servicio de *short sea shipping* es el primer paso de cara a la consecución de una red de líneas de transporte marítimo europeo de corta distancia, que en otros puertos del norte de Europa ya viene funcionando desde hace tiempo, y que se ajusta a la política portuaria que se promueve desde la UE, así como desde la Asociación Intermed.





El Port Vell: un puerto abierto a todos

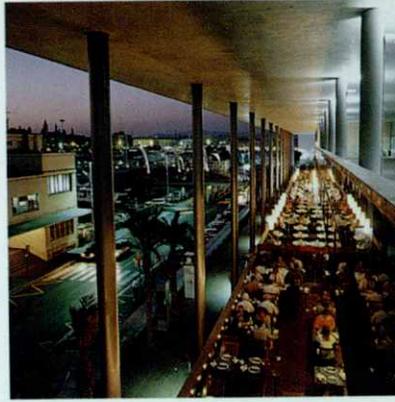
Si 1998 ha sido un gran año en el ámbito macroeconómico, para el Port Vell ha supuesto una auténtica explosión, constituyendo el más importante y diversificado centro de ocio de Cataluña. La ciudad de Barcelona ha recuperado con este gran proyecto urbanístico el escenario del mar, un escenario hasta hace pocos años desconocido para la mayoría de barceloneses y que se ha convertido en uno de los puntos neurálgicos más importantes de la vida ciudadana y en uno de los reclamos turísticos por excelencia. Así lo confirman las cifras de frecuentación, que este año han superado los 18 millones de personas, lo que supone un incremento de más del 20% respecto al año anterior. Paralelamente, es importante destacar otros factores importantes que denotan la tipología del visitante y consolidan su interés por el Port Vell, como son el aumento del nivel de gasto y del tiempo de duración de la visita, que además acostumbra a repetirse.

El Maremàgnum, el Imax, el Aquàrium, el Museo Marítimo y el Museo de Historia de Cataluña han superado las cifras de frecuentación del año anterior, así como mejorado sus cuentas de resultados.

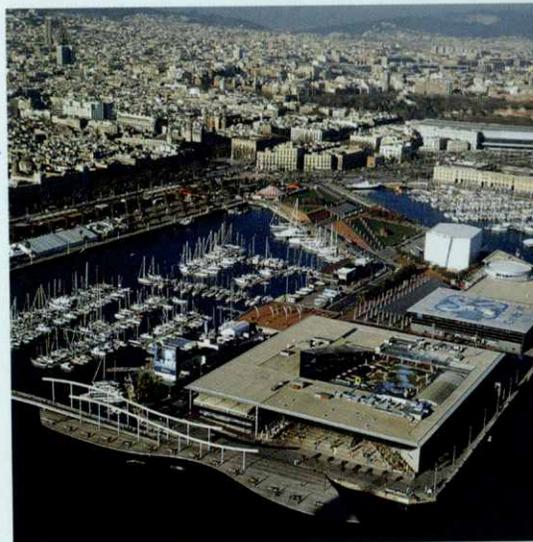
Otros centros de no tan masiva afluencia están consiguiendo hitos importantes: el Club Natación Barcelona ha empezado las obras de ampliación y de construcción de una piscina olímpica cubierta; el Club Natación Atlético San Sebastián presenta lista de espera para nuevos socios; el Real Club Náutico y el Real Club Marítimo representan el centro de actividad náutica catalana; la Marina Port Vell ha pasado de una ocupación media del 60 al 75%, y Marina 92 ha iniciado el proyecto de construcción de un *sincrolift*, que será el primero en Europa y lo dotará del mejor medio de varada del continente.

El World Trade Center ya ha mostrado su fachada a la ciudad de Barcelona

El World Trade Center es un exponente de la arquitectura actual, y ya ha abierto sus puertas al mundo



empresarial, ofreciendo una amplia gama de servicios relacionados con la empresa y el negocio internacional. Este edificio inteligente aportará los beneficios de las economías de escala, ya que dispondrá de toda la infraestructura necesaria y de la oferta integral de servicios óptima para desarrollar las gestio-



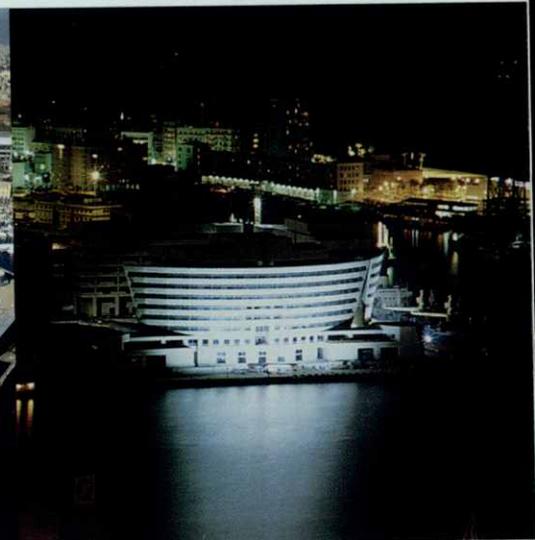
nes propias del mundo empresarial marítimo y portuario dentro del mismo complejo, con la tecnología más puntera, en combinación con una arquitectura vanguardista.

El World Trade Center estará formado por cuatro torres, tres de las cuales serán idénticas con un espacio disponible de 40.000 m² por edificio, y estarán destinadas a oficinas. La cuarta torre, orientada a la ciudad, albergará un hotel de 225 habitaciones. En la planta baja y en la primera se distribuirán las actividades comerciales y los usos y servicios comunes del edificio: centro de congresos y exposiciones, *business centre*, salas de reunión y formación, auditorio con capacidad para 436 personas, dos salas de videoconferencias y una zona comercial. Además el WTC dispondrá de un

páking con capacidad para 1.200 vehículos y de dos estaciones marítimas internacionales, de más de 6.000 m² cada una, que, sin duda, contribuirán a consolidar el Puerto de Barcelona como base de cruceros del Mediterráneo.

En la actualidad la torre este del WTC ha sido comercializada en su totalidad, y existen nueve empresas internacionales y nacionales operando. Se prevé que en el verano de 1999 se entregue la torre sur y, a finales de año, la norte.

Las otras obras pendientes en la zona del Port Vell son la nueva boca y el puente entre los muelles Adossat y Ponent, que permitirán la separación de la navegación de recreo de la comercial. Este nuevo puente, además, evitará colapsos de



circulación en el barrio de la Barceloneta, ya que conectará directamente con las vías rápidas de la ciudad.

Barcelona se consolida como centro de cruceros del Mediterráneo occidental

El tráfico de pasajeros en el Puerto de Barcelona presenta dos vertientes claramente diferenciadas y con suficiente importancia para ser tratadas por separado: los cruceros turísticos y las líneas regulares con las islas Baleares y otros destinos en el Mediterráneo. Cabe destacar que este año el número de pasajeros que ha utilizado las instalaciones del Puerto de Barcelona ha ascendido a 1.065.422, con un crecimiento del 22,61% respecto a la cifra registrada el año anterior.

El tráfico de pasajeros con las islas Baleares, para el cual el Puerto de Barcelona representa el primer puerto tanto por importancia en el tráfico de pasajeros como de mercancías, había sufrido un estancamiento durante los últimos años, debido a la proliferación de compañías aéreas que realizan vuelos a las Islas. La aparición de nuevos buques rápidos –los llamados *fast ferrys*– ha posibilitado que estas rutas marítimas hayan recuperado mercado, gracias a la ampliación de la oferta y la mejora de la agilidad y los precios, lo que ha invertido la

pasaría de los 19.140 a los 22.350 pasajeros semanales. Por su parte, la nueva línea de cabotaje –Buquebús– incorporará un nuevo buque similar al ya existente, el Catalonia, en su servicio diario con las Baleares, lo que significará doblar la oferta actual de esta compañía.

Además, se ha recuperado un servicio que había desaparecido quince años atrás: el que unía regularmente Barcelona con Génova. La compañía Grimaldi ha reanudado este servicio con el buque *Fantastic*, el

como centro de cruceros del Mediterráneo occidental. Así lo confirman los más de 476.000 cruceristas que este año han pasado por las instalaciones del Puerto de Barcelona, lo que supone un incremento del 33% respecto al año anterior y ha hecho necesario la apertura de dos terminales provisionales (las terminales C y D en el muelle Adosat) para atender este incremento.

Cabe destacar que el tráfico de pasajeros que más ha crecido ha sido el que ha utilizado el Puerto de Barcelona como puerto de embarque o desembarque, que ha ascendido a 237.000, con un incremento del 84% respecto a 1997. Éste es precisamente el tráfico que quiere captar el Puerto de Barcelona, dados los elevados beneficios que reporta al sector turístico y de servicios de la ciudad y del país. Asimismo, permite que la APB obtenga unas importantes economías de escala para mantener los elevados estándares de calidad que se requieren.

Este buen comportamiento del tráfico de cruceros no ha sido fruto de la casualidad. La elevada calidad de servicio que ofrecen las empresas que trabajan en este sector responde perfectamente a las expectativas que los mejores clientes tienen de Barcelona. Estos servicios serán redimensionados cuando entren en funcionamiento, en el verano de 1999, las dos nuevas terminales marítimas internacionales del World Trade Center Barcelona.

En 1998, los barceloneses han podido disfrutar de la espectacular visión del Grand Princess, el crucero más grande del mundo, que este año ha puesto a prueba las instalaciones del Puerto de Barcelona, así como las infraestructuras de nuestra ciudad.

Después de haber culminado con éxito las temporadas precedentes de Royal Caribbean Cruise Line y Princess Cruises en el Mediterráneo con Barcelona como puerto base de cruceros, el objetivo es que el Puerto de Barcelona continúe consolidando posiciones y se prepare para atender el desembarque en el Mediterráneo de otras compañías.



situación. En este sentido, 1998 ha sido especialmente favorable, ya que ha confirmado el final de la tendencia histórica decreciente en el cabotaje, que a lo largo del año se ha incrementado un 15% respecto al año anterior.

Las previsiones realizadas por la APB apuntan a que este crecimiento se mantendrá durante 1999, por lo que se incrementarán las líneas regulares de pasajeros. Concretamente, la compañía Trasmediterránea prevé incorporar un nuevo *ferry* e incrementar los servicios de *fast ferry*, con una capacidad que

cual combina el transporte de pasajeros, –que disponen de las comodidades de cualquier crucero– con el de camiones. El éxito de este nuevo servicio ha comportado que Grimaldi ya haya programado incorporar un nuevo buque de características similares que una Barcelona y el norte de Italia el cual entrará en servicio durante 1999.

El otro gran tráfico de pasajeros del Puerto de Barcelona corresponde al de cruceros turísticos, un sector que no ha dejado de crecer en los últimos años y que un año más ha consolidado el Puerto de Barcelona



Gran-Dana Lines

Evolución del tráfico



SEAWING

SEAWING

Evolución del tráfico

El tráfico total del Puerto de Barcelona ha ascendido a 25 millones de toneladas

Durante 1998, el tráfico total del Puerto de Barcelona se ha caracterizado por una marcada tendencia a la estabilidad y ha alcanzado, incluyendo la pesca fresca y el avituallamiento, la cifra de 25.339.136 toneladas, lo que representa un ligero descenso del 0,59% con respecto al ejercicio anterior.

No obstante esta estabilidad en la cifra total, los tráficos que tienen mayor valor añadido y son, por lo tanto, de importancia estratégica para el futuro del Puerto de Barcelona, tales como los contenedores, los automóviles y los pasajeros de crucero turístico, han presentado elevadas tasas de crecimiento, en todos los casos superiores al 10%, tal y como se analiza posteriormente.

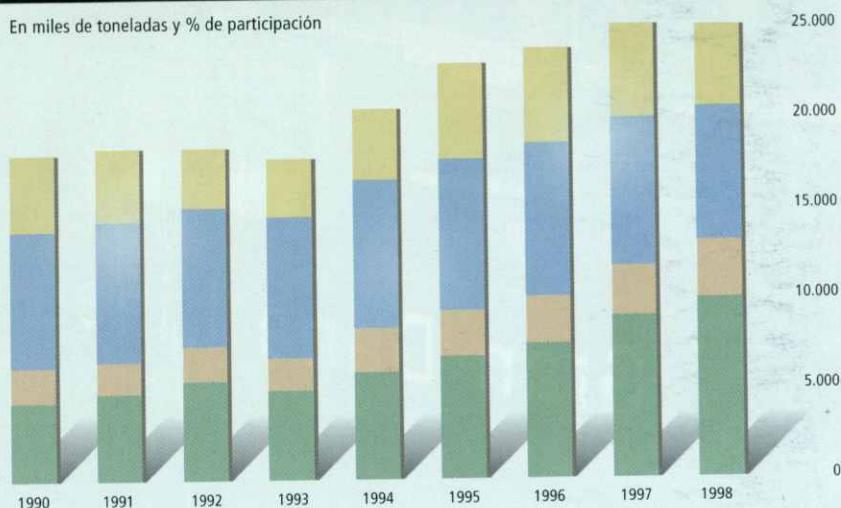
Respecto a la estructura del tráfico, los saldos positivos registrados en los tráficos de contenedores y de carga convencional elevan su grado de participación respecto al tráfico total hasta alcanzar el 40,45 y 12,45% respectivamente, con un incremento de 4 y 2 puntos en relación al año anterior. En compensación, ha mermado en la misma proporción la participación de los tráficos de graneles líquidos y sólidos, que representan respectivamente el 29,28 y 17,82% del tráfico total del puerto y disminuyen en 3 puntos cada uno su participación en el total respecto al año anterior.

El número de buques que en 1998 han hecho escala en el Puerto de Barcelona ha sido de 7.712, con un incremento del 4,43% sobre el año anterior, aunque probablemente sea más significativo destacar el hecho de que su registro bruto

Estructura del tráfico de mercancías

1990-1998

En miles de toneladas y % de participación



Carga contenerizada

En miles de toneladas y % de participación

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998									
4.577	25,39	5.001	27,31	5.701	31,09	5.144	29,09	6.096	29,90	6.981	30,71	7.628	32,36	9.071	36,45	10.002	40,45

Carga convencional

En miles de toneladas y % de participación

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998									
1.866	10,35	1.749	9,55	1.899	10,36	1.772	10,02	2.442	11,97	2.420	10,65	2.466	10,46	2.694	10,82	3.078	12,45

Graneles líquidos

En miles de toneladas y % de participación

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998									
7.438	41,26	7.626	41,65	7.528	41,06	7.658	43,31	8.035	39,41	8.215	36,14	8.347	35,41	8.045	32,32	7.238	29,28

Graneles sólidos

En miles de toneladas y % de participación

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998									
4.148	23,00	3.937	21,50	3.209	17,50	3.108	17,58	3.816	18,72	5.115	22,50	5.130	21,76	5.077	20,40	4.407	17,82

Total

En miles de toneladas

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
18.029	18.313	18.337	17.682	20.389	22.731	23.571	24.887	24.725

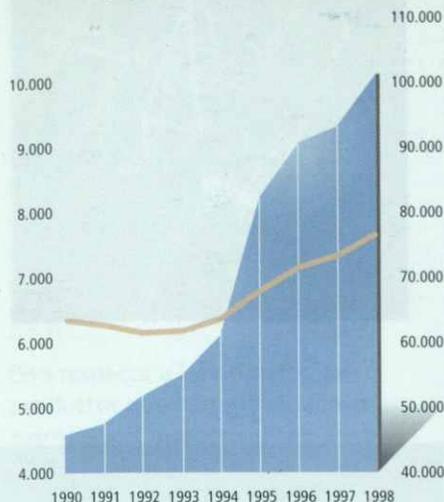
(gross tonnage) haya experimentado un crecimiento del 8,58%, confirmando que el tamaño promedio de los barcos que escalan en Barcelona mantiene, desde hace varios años, un crecimiento continuo.

Este crecimiento tiene importantes repercusiones sobre la cantidad y la naturaleza de las infraestructuras portuarias necesarias para atender el tráfico y obliga a abrir una reflexión.



Evolución del tráfico de buques 1990-1998

En número y registro bruto -miles-



Número de buques

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
6.378	6.311	6.191	6.176	6.421	6.854	7.200	7.385	7.712

Registro bruto

En miles

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
45.777	47.392	51.929	55.269	61.403	82.833	91.022	93.684	101.713



Análisis por tipo de navegación

El tráfico de cabotaje ha alcanzado la cifra total de 4.944.674 toneladas, con un incremento significativo del 9,95%, que rompe por cuarto año consecutivo la tendencia a la disminución iniciada en 1990.

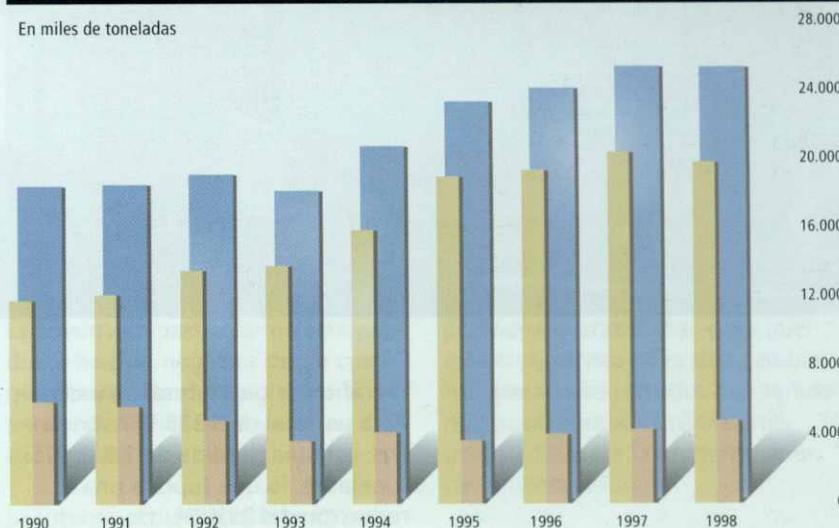
Este crecimiento se debe, fundamentalmente, a la mercancía general, que se ha situado en un total de 3.156.813 toneladas (+15,32%).

El progreso de este tipo de tráfico es un reflejo del buen comportamiento del año turístico, así como de la decisión tomada por algunos fabricantes en el sentido de cerrar unidades de producción en las islas Baleares y suministrar dichos mercados desde la Península.

Mientras tanto, el tráfico exterior, con 19.780.444 toneladas, ha experimentado un retroceso de 609.562 toneladas (-2,99%), lo cual se explica en buena medida por el descenso de las importaciones de hidrocarburos que han perdido 807.942 toneladas, con un retroceso del 13,99% y de las exportaciones de graneles sólidos, que han cedido

Evolución del tráfico de mercancías por tipo de navegación 1990-1998

En miles de toneladas



Exterior

En miles de toneladas

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
11.753	12.524	13.329	13.871	15.925	18.912	19.297	20.390	19.780

Cabotaje

En miles de toneladas

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
6.276	5.789	5.008	3.810	4.464	3.820	4.274	4.497	4.945

Total

En miles de toneladas

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
18.030	18.313	18.338	17.682	20.390	22.732	23.571	24.887	24.725

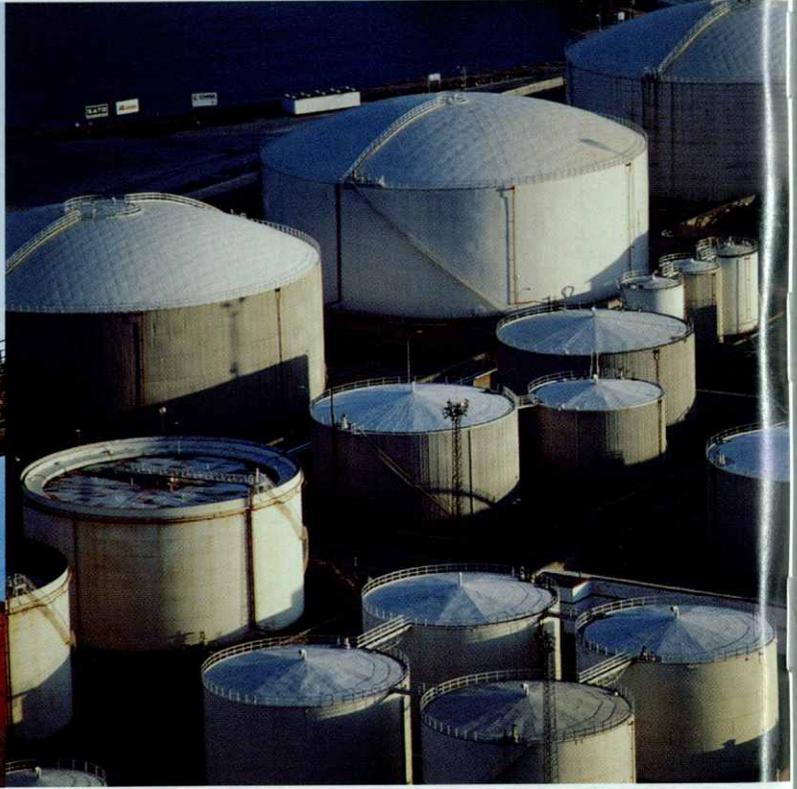
734.168 toneladas, con una merma del 38,72%.

En 1998, el tráfico internacional ha representado el 80% del tráfico total manipulado en el Puerto de Barcelona.

Retroceso del tráfico de hidrocarburos

El tráfico de productos derivados del petróleo, que durante el ejercicio de 1998 ha alcanzado un total de 5.999.327 toneladas, ha experimentado un retroceso con una pérdida de 747.776 toneladas (-11,08%).

Esta caída se explica, en buena medida, por la disminución en la descarga de dos productos: gas natural y fuel-oil.



El tráfico de gas natural ha ascendido a un total de 3.328.577 toneladas, con una pérdida de 1.017.015 toneladas, lo que supone una reducción del 23,40%.

La causa de esta caída hay que buscarla en la decisión de la compañía importadora de poner en servicio nuevas plantas de regasificación en otros puertos españoles.

A pesar de este retroceso, el gas natural sigue siendo el producto con mayor volumen de tráfico en el Puerto de Barcelona, a gran distancia de cualquier otro.

El tráfico de fuel-oil pierde 89.671 toneladas (-22,15%), que se explica por la tendencia a la sustitución de este producto por el gasoil.

Cabe destacar el comportamiento positivo de la gasolina, cuyo tráfico ha ascendido a 718.526 toneladas (24,83%) y del gasoil, que se ha situado en 1.600.017 toneladas (15,95%).



Otros líquidos a granel

El tráfico de otros productos líquidos a granel ha ascendido a 1.239.096 toneladas, con un retroceso del 4,53%.

Este retroceso se explica, sobre todo, por el descenso de las operaciones de carga en el tráfico de cabotaje y por la disminución de las operaciones de importación en el tráfico internacional.

Con respecto a las primeras, los productos que han sufrido mayores mermas con respecto al año anterior han sido la sosa cáustica y el aceite de soja.

Por lo que se refiere a las importaciones, el descenso ha afectado, sobre todo a la melaza, a los aceites de palma y de coco, a los productos químicos aglutinados y a la sosa cáustica.

En el lado positivo hay que destacar el crecimiento del tráfico de exportación internacional, que ha ascendido a 228.070 toneladas (+19,18%), crecimiento motivado, fundamentalmente, por el tráfico de aceites de soja, de girasol y de palma, y por el tráfico de productos químicos halogenados.

Este crecimiento de las exportaciones, sin embargo, no ha sido suficiente para compensar la pérdida de tráfico experimentada por las importaciones, que han cedido 67.228 toneladas (-7,42%), por lo que el tráfico internacional de este tipo de productos presenta una disminución final de 30.524 toneladas (-2,78%).

Graneles sólidos

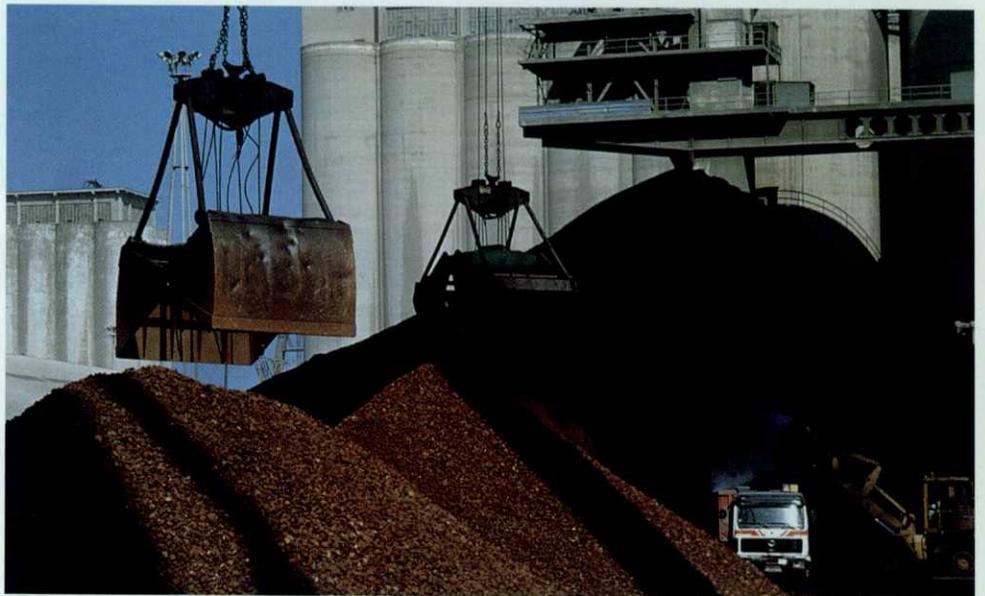
El tráfico de graneles sólidos, que en 1998 ha alcanzado la cifra de 4.406.605 toneladas, ha presentado un retroceso de 670.460 toneladas (-13,31%).

Los principales retrocesos, en cifras absolutas, corresponden al cemento y clínker, potasa y carbón.

El cemento y el clínker, cuyo tráfico total ha ascendido a 1.760.216 toneladas, presentan un retroceso de 576.697 toneladas (-24,68%) que afecta tanto a las importaciones como a las exportaciones.

La potasa, con un tráfico total de 162.608 toneladas, ha presentado una pérdida de 241.868 toneladas (-59,80%). Esta pérdida es consecuencia del proceso de privatización y reorganización industrial de la empresa extractora, y se espera que durante 1999 las exportaciones de este producto empiecen a recuperarse.

En el lado positivo, el tráfico de haba y harina de soja ha alcanzado la cifra de 1.560.811, con un importante crecimiento de 289.004 toneladas (+22,72%), superando de esta forma las circunstancias que lo afectaron negativamente durante 1997.



La coyuntura particular de este producto ha sido negativa desde cualquier punto de vista y merece la pena extenderse un poco en su explicación.

La intensa actividad constructora en nuestro país ha provocado una fuerte demanda de cemento en el mercado nacional y ha incidido negativamente sobre la disponibilidad de producto para la exportación.

Cabría pensar que en estas circunstancias, el tráfico de importación debería haber mostrado algún tipo de crecimiento, pero lo cierto es que la fortaleza del dólar frente a la peseta ha laminado la competitividad de las importaciones y ha reducido su volumen.

Conviene destacar que, para que este crecimiento haya sido posible, los operadores privados han tenido que hacer frente a importantes inversiones para la modernización de sus instalaciones.

Otro producto que ha presentado una tendencia positiva ha sido la chatarra, que ha alcanzado la cifra de 127.200 toneladas, con un crecimiento de 51.216 toneladas (+67,40%). Las importaciones de este producto están ligadas a la fabricación de productos siderúrgicos para la construcción, por lo que su crecimiento debe enmarcarse en el buen comportamiento de dicho sector a lo largo del año que examinamos.

Importante crecimiento de la carga general, que ya supone más del 50% del tráfico total

La carga general ha ascendido a 13.080.089 toneladas, con un importante crecimiento absoluto de 1.314.767 toneladas (+11,17%).

A este crecimiento contribuyen tanto el tráfico de cabotaje como el tráfico exterior, aunque en cantidades y proporciones diferentes.

Con respecto al tráfico de cabotaje, ha registrado un crecimiento de 419.414 toneladas (+15,32%), en el que han participado con porcentajes relativamente similares las operaciones de carga (+16,05%) y de descarga (+13,16%).



Principales áreas geográficas en tráfico de mercancía general (toneladas)

	Exportaciones	Importaciones	Total
Extremo Oriente	409.985	1.196.746	1.606.731
Mediterráneo Oriental / Próximo Oriente	1.042.891	544.539	1.587.431
Italia / Francia	321.738	601.726	923.465
América del Sur (Atlántico y Pacífico)	481.319	426.736	908.055
Sudeste Asiático	146.137	509.854	655.992
Europa Atlántica	243.455	362.999	606.454
África del Norte	481.214	75.097	556.311

En relación con el tráfico internacional, que presenta un crecimiento de 895.353 toneladas (+9,92%), han sido las importaciones, con un incremento de 810.621 toneladas (+18,61%), las que han contribuido decisivamente a este buen comportamiento.

Las exportaciones, por contra, han tenido un crecimiento moderado de tan sólo 84.733 toneladas (+1,81%).

Esta diferente evolución de las importaciones y las exportaciones de mercancía general no ha sido más que el fiel reflejo de la situación creada por la crisis económica y financiera de algunos países de Extremo Oriente y del Sudeste Asiático.

Estos países han sufrido una fuerte reducción de su capacidad de compra en los mercados internacionales y al mismo tiempo, debido a las sucesivas devaluaciones de las diferentes monedas locales, se han visto favorecidos por un importante incremento de la competitividad de sus exportaciones.

Atendiendo al *foreland* de la mercancía general del Puerto, las principales áreas de origen y destino han continuado siendo el Extremo Oriente y el Mediterráneo y Próximo Oriente. Cabe destacar el crecimiento experimentado por el tráfico con el área de Extremo Oriente, que durante 1998 se ha incrementado en un 27% con relación al año anterior, situándose por encima del área del Mediterráneo, que durante años consecutivos había sido el principal mercado del Puerto de Barcelona para el tráfico de mercancía general. Este crecimiento ha estado motivado por el

tráfico de importación, que ha aumentado 356.500 toneladas (42%), especialmente en lo que respecta a las importaciones procedentes de China, Japón y Corea del Sur, que concentran el 89% de este aumento.

Merece especial atención el área del Sudeste Asiático, que con un volumen de tráfico de 655.992 toneladas experimentó un crecimiento del 41% con relación al año anterior, gracias al fuerte incremento de las importaciones, que superó con creces el descenso de las exportaciones.

Por primera vez en la historia del Puerto de Barcelona, la carga general, que es la que genera mayor valor añadido para la Comunidad Portuaria y para la economía productiva de nuestro país, ha representado más de la mitad (52,90%) del total de las mercancías manipuladas.

Finalmente, cabe destacar que el excelente comportamiento de la carga general ha permitido absorber, prácticamente en su totalidad, los retrocesos experimentados por los otros tipos de tráfico



La carga convencional crece un 14,27%

El tráfico de mercancía general no contenerizada (convencional o *break bulk*) ha alcanzado la cifra de 3.078.454 toneladas, con un crecimiento absoluto de 384.459 toneladas (+14,27%).

A este crecimiento han contribuido tanto las operaciones de carga (+5,75%) como las de descarga (+23,84%) y también las de tránsito (+39,86%).

Atendiendo al tipo de navegación, la contribución decisiva la ha prestado el tráfico exterior, que ha alcanzado la cifra de 1.681.459 toneladas, con un crecimiento de 255.401 toneladas (+17,91%), y especialmente las operaciones de importación, que han aumentado en 261.229 toneladas (+30,81%), gracias a las descargas de automóviles nuevos y de productos siderúrgicos.

El tráfico de cabotaje, por su parte, ha ascendido a 1.396.995 toneladas, contribuyendo con un aumento de 129.058 toneladas (+10,18%), y ha presentado porcentajes de crecimiento muy similares en las operaciones de carga (+10,40%) y de descarga (+9,59%).



Tráfico de carga convencional

	1997	1998	Toneladas %
Entradas	1.194.398	1.488.858	24,65
Salidas	1.499.596	1.589.596	6,00
Total	2.693.994	3.078.454	14,27

El tráfico de contenedores ha superado holgadamente la cifra de 1.000.000 de TEU

Durante 1998, el tráfico de contenedores ha alcanzado la cifra de 1.095.113 TEU, lo que representa un incremento del 12,68% respecto a 1997. Ha superado así, por primera vez, la barrera del millón de TEU, que es el umbral de entrada en la liga de los grandes puertos de contenedores.

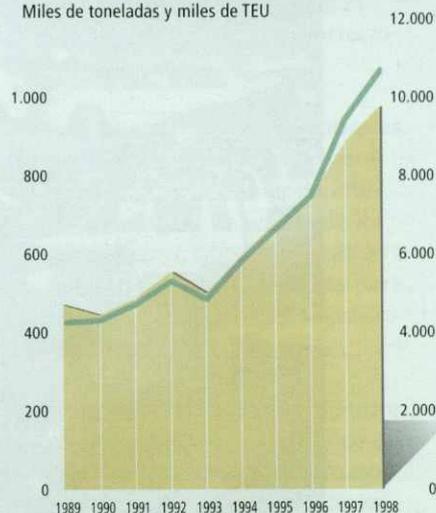
El crecimiento del tráfico de contenedores se ha producido por la contribución del cabotaje, que ha ascendido a 253.016 TEU (+20,58%) y del tráfico internacional, que ha alcanzado la cifra de 842.097 TEU (+10,50%) y ha experimentado un crecimiento de 80.000 TEU.

El tonelaje contenerizado ha ascendido a 10.001.635 toneladas (+10,26%), con un crecimiento de 930.308 toneladas.

Evolución del tráfico de carga contenerizada

1989-1998

Miles de toneladas y miles de TEU



Toneladas										En miles	
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998			
4.577	5.001	5.701	5.144	6.097	6.981	7.628	9.071	10.002			

TEU										En miles	
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998			
448	489	552	501	605	689	767	972	1.095			

Cabe destacar el importante crecimiento del tráfico de contenedores vacíos, que asciende a 293.981 TEU (+19,46%)

El tráfico de cabotaje ha contribuido a este incremento del movimiento de contenedores vacíos con 102.861 TEU (18,50%), lo que refleja los desequilibrios esenciales del tráfico comercial con las islas Baleares.

En el caso del tráfico exterior, la manipulación de contenedores vacíos ha ascendido a 191.120 TEU (+19,98%), lo cual no es más que un reflejo de la importante caída de las exportaciones de nuestro país hacia los países de Extremo Oriente y el Sudeste Asiático.

Este importante crecimiento del tráfico de contenedores vacíos se ha producido en prácticamente todos los puertos europeos, pero no deja de ser una peligrosa amenaza para los intereses de nuestra Comunidad Portuaria.

En cuanto al tráfico de contenedores en tránsito, aportado básicamente por el cliente más importante del Puerto de Barcelona en este tipo de tráfico, el armador Zim Israeli Navigation Co., ha alcanzado la cifra de 180.375 TEU, que consolidan el interés y dedicación del Puerto de Barcelona en mantenerse como *hub* mediterráneo de ZIM.

El grado de contenerización de la mercancía general, uno de los más elevados de Europa, ha sido del 76,46%, con un ligero retroceso del 0,83%.

Al acabar 1998, el Puerto de Barcelona se han consolidado como el segundo puerto de contenedores de España y el cuarto del Mediterráneo.

Finalmente, hay que hacer referencia al comportamiento de nuestros más directos competidores en el tráfico de contenedores, que han tenido crecimientos inferiores al experimentado por el Puerto de Barcelona.

Marsella, que ha alcanzado la cifra de 663.559 TEU, ha tenido un crecimiento del 6,80% y Génova, con un tráfico de 1.266.000 TEU, ha registrado un crecimiento del 7,29%.

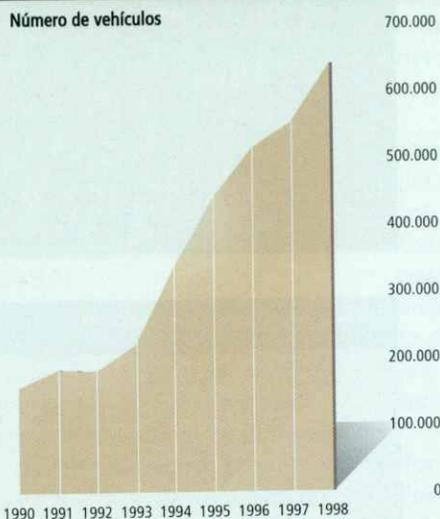
El tráfico de automóviles en el Puerto de Barcelona es el más importante del Mediterráneo

El tráfico de automóviles nuevos ha ascendido a 622.162 unidades, con un crecimiento del 16,64% con respecto al año anterior.

Estos resultados nos permiten continuar liderando este tipo de tráfico en el Mediterráneo.

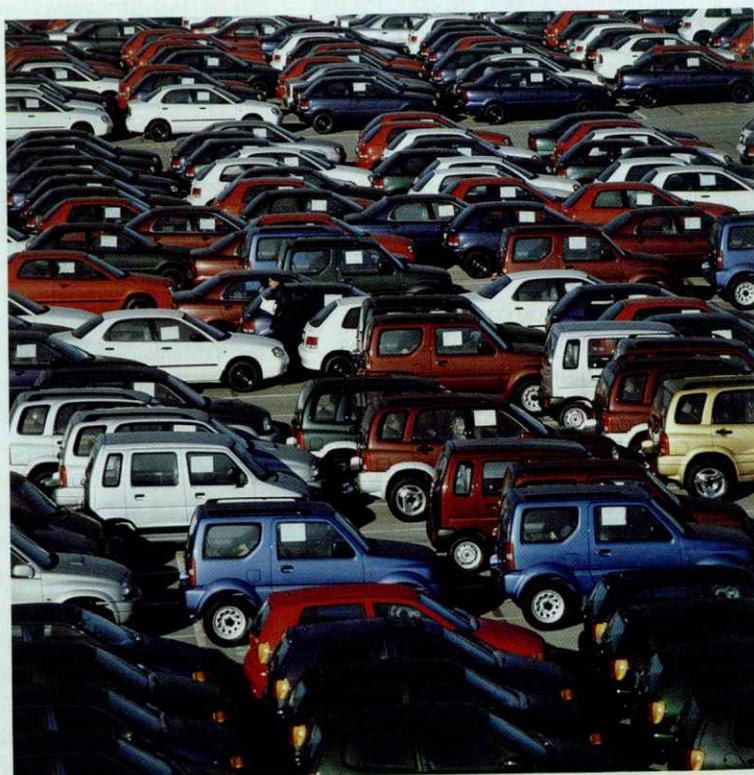
Evolución del tráfico de automóviles

1990-1998



Tráfico de automóviles

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
158.421	173.548	170.610	219.552	339.052	420.120	491.303	533.402	622.162





Tráfico de automóviles por navegación

Número de vehículos

	1997	1998	% variación
Cabotaje	79.870	94.101	17,82
Internacional	453.532	528.061	16,43

Como puede apreciarse, los crecimientos porcentuales del tráfico de cabotaje y del tráfico internacional son bastante similares.

Un análisis más detallado del tráfico internacional, que en cifras absolutas es claramente el de mayor importancia, presenta la siguiente evolución:

Tráfico internacional de automóviles

Número de vehículos

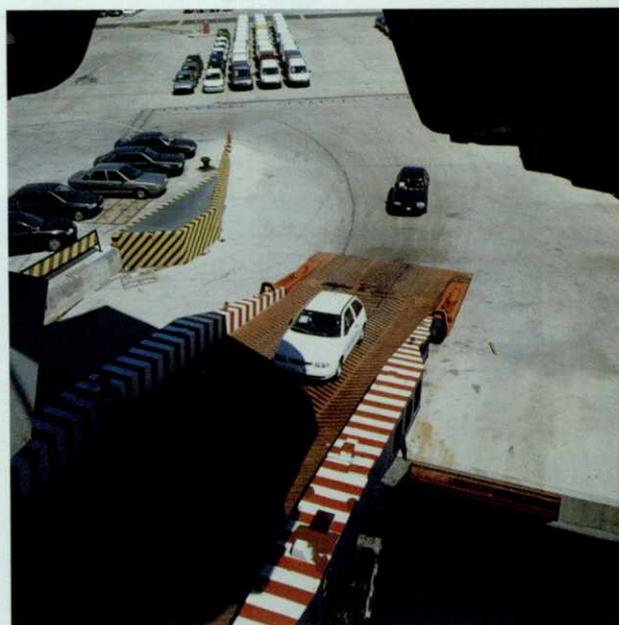
	1997	1998	% variación
Importación	128.633	176.194	36,97
Exportación	297.023	294.376	-0,90
Tránsito	27.876	57.491	106,23

Mientras que el tráfico de exportación ha experimentado una pérdida mínima (-0,90%), los tráficos de importación (+36,97%) y de tránsito (+106,23%) han presentado elevadas tasas de crecimiento.

Con respecto a la exportación, el pequeño retroceso experimentado ha sido consecuencia de la caída de la demanda interior en los mercados del Sudeste Asiático y Extremo Oriente y de la decisión tomada por el grupo Volkswagen en el sentido de sustituir parcialmente el barco por el tren en las exportaciones hacia Alemania.

El crecimiento de las importaciones hay que buscarlo en el buen comportamiento de la demanda interior española y en la rebaja de los tipos de interés, que ha permitido a las familias solicitar préstamos para la compra de un coche en condiciones cada vez más ventajosas.

Finalmente, cabe destacar el impresionante crecimiento del tráfico de tránsito internacional, consecuencia del creciente número de líneas



regulares de *car carriers* que escalan en Barcelona, así como de una política incentivadora de este tipo de operaciones, para las que como en cualquier otra operación de tránsito o transbordo internacional, los costes adquieren una importancia decisiva.

El desarrollo del tráfico de tránsito internacional de automóviles es una prueba más de la importancia que tiene en este negocio la obtención de masa crítica.





El tráfico de cruceristas
en el Puerto de Barcelona
es el más importante del
País.

El tráfico de cruceristas en el Puerto de Barcelona es el más importante del País.





Más de 1.000.000 de pasajeros han utilizado las instalaciones del Puerto de Barcelona

El número total de pasajeros que ha utilizado las instalaciones del Puerto de Barcelona durante el ejercicio de 1998 ha ascendido a 1.065.422, con un crecimiento del 22,61% con respecto al año anterior.

Al crecimiento de este tráfico han contribuido tanto los pasajeros de cabotaje como los de crucero turístico, si bien la contribución de estos últimos ha sido mayor, tanto en cifras absolutas como en términos relativos.

Por lo que se refiere al cabotaje con las islas Baleares, el número de pasajeros ha pasado de 509.944 en 1997 a 588.946 en 1998, con un crecimiento del 15,49%.

Es importante destacar que, después de un largo periodo de descenso, el tráfico de pasajeros de cabotaje ha crecido por segundo año consecutivo.

Las causas de este crecimiento hay que buscarlas tanto en los buenos resultados de la temporada turística como en la puesta en servicio de barcos más cómodos y veloces y en la entrada en servicio de un nuevo operador.

En junio empezó a operar en la línea de Barcelona a Palma de Mallorca el armador Buquebús, rompiendo así con la exclusividad que hasta ese momento ostentaba la Compañía Trasmediterránea. Buquebús presta su servicio con un moderno transbordador rápido (*fast ferry*), con el que la travesía se realiza en tres horas y media.

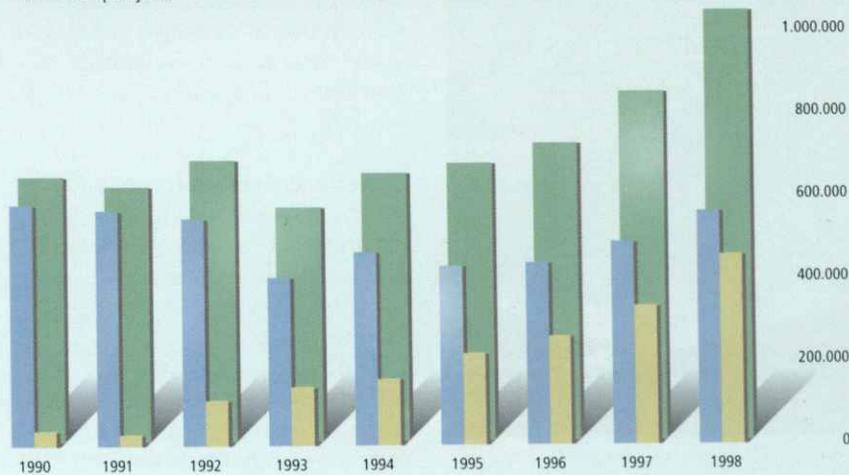
La comodidad y velocidad de los modernos *fast ferries* permiten vislumbrar un futuro inmediato en el que la competencia no se planteará únicamente entre diferentes operadores, sino, sobre todo, entre el barco y el avión.

De esta circunstancia se derivará, sin duda, un crecimiento del tráfico de pasajeros de cabotaje, que el Puerto de Barcelona está en condiciones de capitalizar a su favor.

Evolución del tráfico de pasajeros

1990-1998

Número de pasajeros



Pasajeros cabotaje

Número de pasajeros									
Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Pasajeros cabotaje	617.395	595.298	556.197	425.025	490.843	448.170	453.126	509.944	588.946

Pasajeros crucero turístico

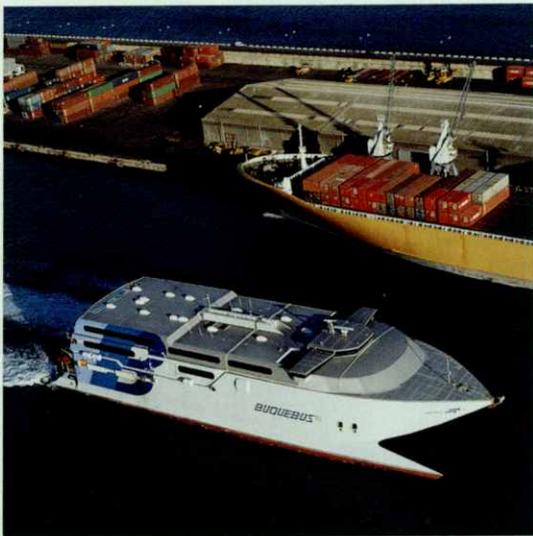
Número de pasajeros									
Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Pasajeros crucero turístico	48.110	32.869	132.807	152.082	174.008	233.389	277.324	358.990	476.476

Total

Número de pasajeros									
Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Total	665.505	628.167	689.004	577.107	664.851	681.559	730.450	868.934	1.065.422

En cuanto al tráfico de cruceros turísticos, durante 1998 el Puerto de Barcelona ha consolidado su papel como primer puerto español de este tipo de tráfico. También se ha convertido en el Puerto preferido por los operadores internacionales más importantes para establecer su puerto base en el Mediterráneo.



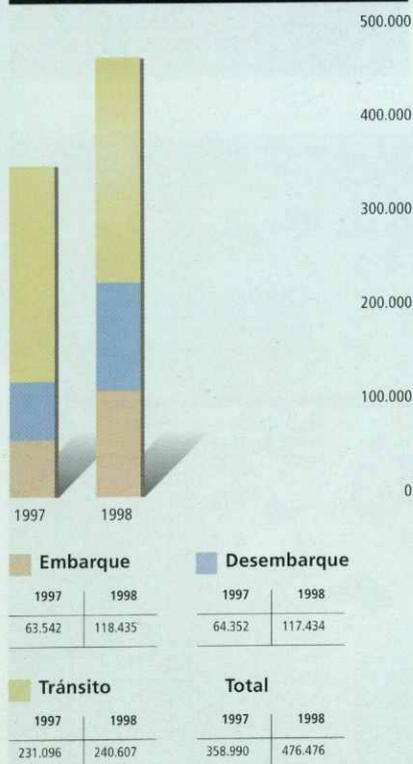


Durante el año que examinamos, el número total de pasajeros de crucero que ha utilizado las instalaciones del Puerto de Barcelona ha ascendido a 476.476, con un crecimiento del 32,73% sobre el tráfico de 1997. Conviene destacar que el crecimiento acumulado de este tráfico durante los dos últimos años se ha incrementado en un 71,37%.

El número de escalas de barcos de crucero ha pasado de 417 en 1997 a 447 en 1998, con un crecimiento del 7,19%.

Como puede apreciarse, el número de pasajeros ha crecido notablemente más deprisa que el número

Estructura del tráfico de pasajeros en cruceros



de escalas. La explicación de esta aparente disparidad hay que buscarla, por una parte, en la utilización de barcos de mayor capacidad y, por otra, en la consolidación de Barcelona como puerto base (*turn around*).

Durante 1998 se ha consolidado significativamente la tendencia de los grandes operadores internacionales a utilizar el Puerto de Barcelona como puerto base en el Mediterráneo.

Así, el número total de pasajeros de crucero turístico que ha embarcado o desembarcado en Barcelona ha ascendido a 235.869, con un crecimiento del 84,42% con respecto a 1997.

El porcentaje de pasajeros que ha utilizado el Puerto de Barcelona como puerto de embarque o desembarque (49,50%) es prácticamente el mismo que el de pasajeros que ha utilizado nuestras instalaciones como puerto de tránsito (50,50%).

Las repercusiones de este hecho son de gran importancia, dado que los pasajeros que utilizan Barcelona como puerto de embarque o desembarque son los que generan mayor riqueza y valor añadido, tanto para la Comunidad Portuaria como para la ciudad de Barcelona y toda Cataluña.

Como consecuencia de este incremento de las operaciones de *turn around*, los días más críticos de la temporada alta ha sido necesario dar servicio a más de 12.000 pasajeros en el muelle Adossat, circunstancia que ha puesto a prueba el diseño de las instalaciones y la eficacia de la gestión.

Gracias, entre otras cosas, a la auditoría de calidad llevada a cabo antes de que empezara la temporada y al entusiasmo, dedicación y capacidad organizativa y de gestión tanto del Puerto de Barcelona como de todos los miembros de la comunidad portuaria, la prueba se ha superado satisfactoriamente.

En este apartado, cabe resaltar que durante la temporada de 1998 el mayor crucero actualmente en servicio, el *Grand Princess*, ha elegido

Barcelona como puerto base de sus operaciones en el Mediterráneo.

Este análisis del tráfico de pasajeros de crucero turístico sería incompleto si omitiéramos una referencia a los dos principales peligros que amenazan su futuro.

Por una parte, la capacidad del aeropuerto, que resulta ya a todas luces insuficiente, y que es un elemento imprescindible para consolidar y desarrollar las operaciones de *turn around*. Por otra, la escasez de plazas hoteleras, que ha provocado un importante aumento de los precios.

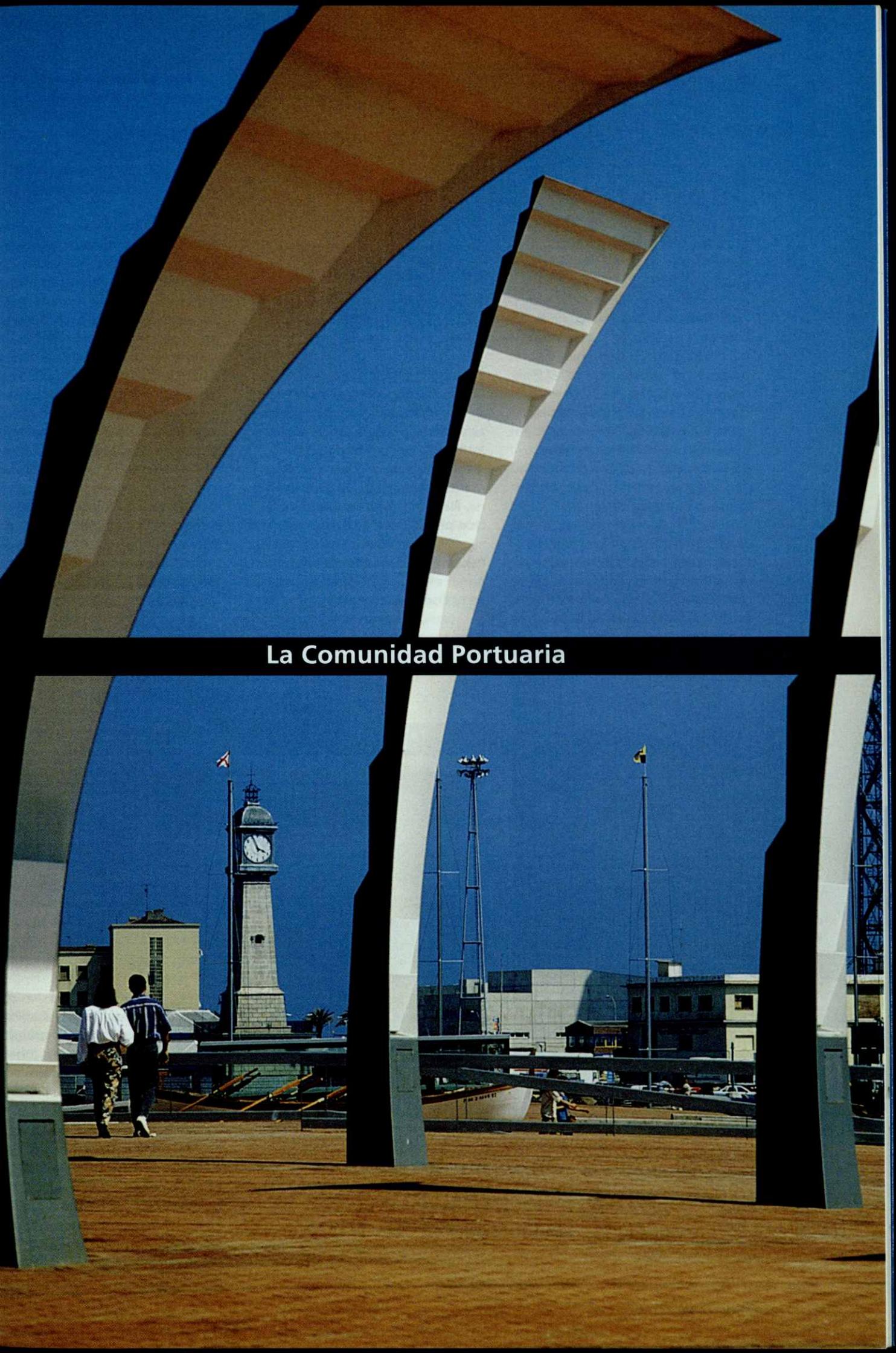
El futuro del Puerto de Barcelona como principal puerto de cruceros del Mediterráneo exige la urgente solución de ambos problemas.

Barcelona se convierte en el puerto base de la primera línea de cabotaje mediterráneo entre España e Italia

Y para concluir este análisis del tráfico a lo largo del ejercicio, hay que destacar que 1998 ha visto la tan ansiada recuperación de una línea mixta de pasaje y carga (*cruise-ferry*) de cabotaje mediterráneo entre los puertos de Génova y Barcelona.

El Puerto de Barcelona está plenamente convencido de que esta nueva línea es de gran importancia para convertir en una realidad tangible el desarrollo del *short sea shipping*, una modalidad del transporte marítimo que debe contribuir de forma decisiva a descongestionar las carreteras, frenar el deterioro medioambiental y consolidar el papel de los puertos del Mediterráneo occidental como centros de transporte intermodal y como plataformas para la distribución de mercancías.

Durante los tres primeros meses de operación, en los que ha realizado un total de 42 escalas, esta nueva línea ha aportado un tráfico total de 11.032 pasajeros y 7.036 vehículos.

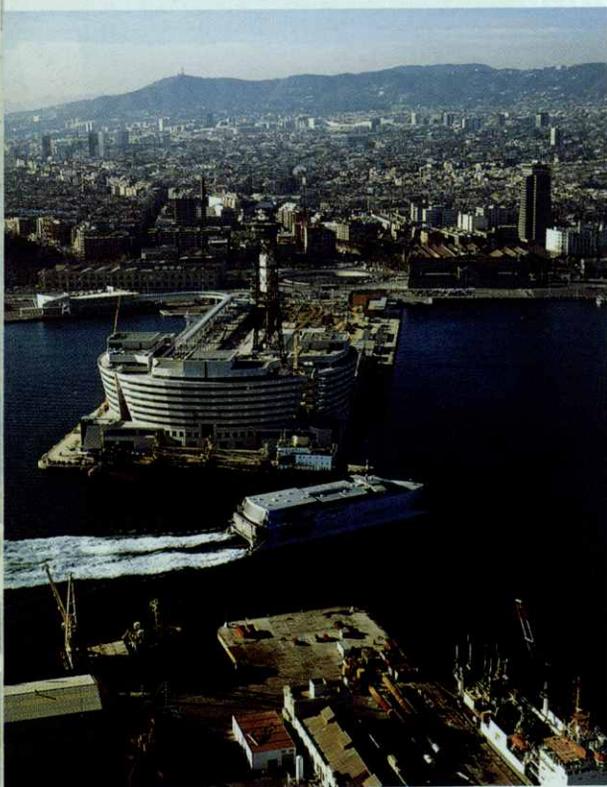


La Comunidad Portuaria

La Comunidad Portuaria

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona aprobó, el 8 de julio de 1998, el Plan Estratégico 1998-2010 del Puerto de Barcelona como documento base para establecer la actuación del conjunto de la Comunidad Portuaria en los próximos años. El Plan comporta la adopción de un marco estratégico común por parte de toda la Comunidad Portuaria y una nueva forma de actuar del Puerto de Barcelona, que tiene como objetivo convertirse en el primer *hub* logístico euromediterráneo.

El 22 de julio se expuso el citado Plan ante el Consejo Rector del Plan de Calidad y, en la misma reunión, se constituyó el Consejo Rector del Plan Estratégico y del Plan de Calidad.



El Plan Estratégico del Puerto y la gestión comprometida de toda la Comunidad Portuaria

El factor determinante del proceso de cambio ha sido que los procesos de mundialización económica, de centralización de la logística y de internacionalización de la concurrencia portuaria impactan globalmente sobre el Puerto de Barcelona. Ninguna empresa u organización portuaria, en solitario, tiene la capacidad de afrontarlos con éxito. Por este motivo se ha decidido poner el futuro colectivo en manos de la Comunidad Portuaria.

Pero la Comunidad Portuaria es algo más que un conjunto de empresas y organismos. Se trata, finalmente, de una fórmula organizativa al servicio de un propósito preciso, que no es otro que la mejora continua de la competitividad del Puerto. Se pretende disponer de un instrumento capaz de mantener una situación de cambio permanente del Puerto, que necesita una herramienta para su desarrollo sostenible.

Naturalmente, esta articulación organizativa no es un subterfugio para eludir las responsabilidades individualizadas del servicio portuario ante los clientes, sino más bien al contrario, el desarrollo de



De entrada, la Comunidad Portuaria es sobre todo un concepto, una idea. En una formulación simple se considera que abarca el conjunto de actores que intervienen en la actividad portuaria: desde la Autoridad Portuaria, la Aduana y las administraciones en general hasta los profesionales privados, los consignatarios, las empresas estibadoras, los transitarios y agentes de aduana, así como los transportistas de los diversos modos y otro tipo de operadores de transporte y logísticos.

este concepto de Comunidad Portuaria comportará más responsabilidades y cambios de todos los actores, desde los operadores privados hasta las diversas administraciones, incluyendo la Autoridad Portuaria.

El elemento para concretar este deseo de cambio y dar cuerpo a esta idea de Comunidad Portuaria ha sido el lanzamiento del primer Plan Estratégico. Es decir, por primera vez se sitúan los problemas del negocio portuario y de la operativa logística y de transporte por



encima de las infraestructuras, sin olvidar éstas, porque resultan esenciales, sino todo lo contrario, para exigir que se realicen lo más pronto posible y con unos requerimientos operativos que muchas veces se escapan a los planificadores.

En relación con esto, la primera pregunta es clara: ¿qué supone el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona?

Fundamentalmente, supone una triple coincidencia de toda la Comunidad Portuaria.

En primer lugar, una coincidencia en el punto de partida, acerca de lo que es el Puerto de Barcelona y dónde está

Para determinar este diagnóstico inicial, se llevó a cabo un proceso de discusión abierta durante varios meses entre profesionales portuarios privados y públicos. Este proceso culminó con la redacción del llamado Libro Verde del Puerto de Barcelona, que describe los factores esenciales de la situación actual, tanto interna como del entorno portuario internacional. Pero por encima de todo, el mérito esencial de este documento reside en que destaca una decena de temas considerados críticos para el futuro.

Estos temas críticos abarcan los campos de la actividad portuaria claves para la competitividad y que necesitan no únicamente de mejoras parciales, sino también de replanteamientos de fondo. En primer lugar, la intermodalidad, especialmente en la vertiente ferroviaria, pero también en la interfase marítima-carretera y marítima-marítima, es decir, la que se da entre los servicios marítimos oceánicos y los de corto recorrido (los llamados *short sea shipping services*). Para conseguir las metas que se ha fijado, el Puerto debe ser una gran plataforma donde la transición entre los diferentes modos (sin olvidar el aéreo) pueda realizarse con fiabilidad, rapidez y eficiencia.

La mejora de los sistemas de información es otro aspecto primordial, dado que constituyen la base de la calidad de los servicios logísticos y de transporte. Se podría afirmar

que, cada vez más, la materia de trabajo no son los contenedores o las mercancías, sino la información.

La eficacia y el coste de los servicios portuarios, la transparencia hacia al cliente y la promoción comercial del Puerto también han sido factores considerados decisivos, junto con temas más novedosos, como la innovación de servicios para ampliar los mercados, la orientación de las empresas del Puerto hacia el cliente y la cohesión y la articulación de la Comunidad Portuaria.

Finalmente no se pueden dejar de lado los aspectos materiales y financieros, como las necesidades de espacio y la capacidad de inversión, que se deberá completar con recursos del sector privado.

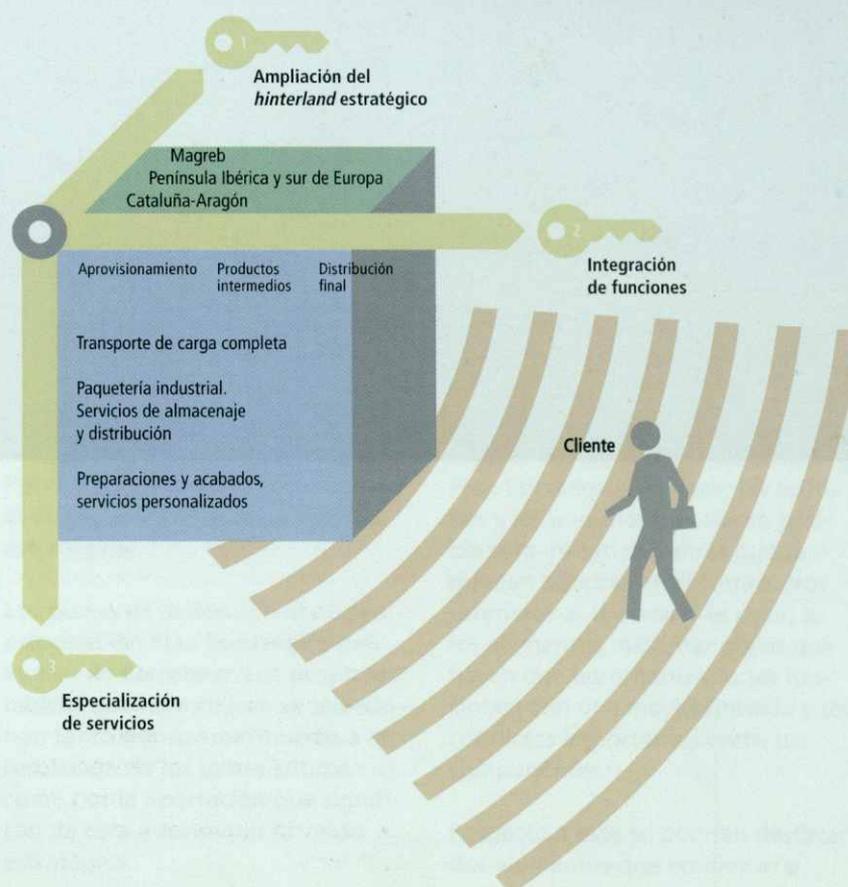
La preparación del Libro Verde no fue únicamente un debate de ideas y valoraciones, sino que también comportó iniciativas en el ámbito organizativo. De esta forma, se creó la llamada Comisión de las Asociaciones de Agentes Portuarios para el seguimiento del Plan Estratégico. Este foro permitió agrupar

Correlación entre polarización/Tipos de servicio/Radio de servicio

Valor añadido			
Logística			
Transporte			
Servicios			
Número centros			

Más transporte → Logística + Valor añadido

Las tres dimensiones de la estrategia del Puerto de Barcelona





La Coruña





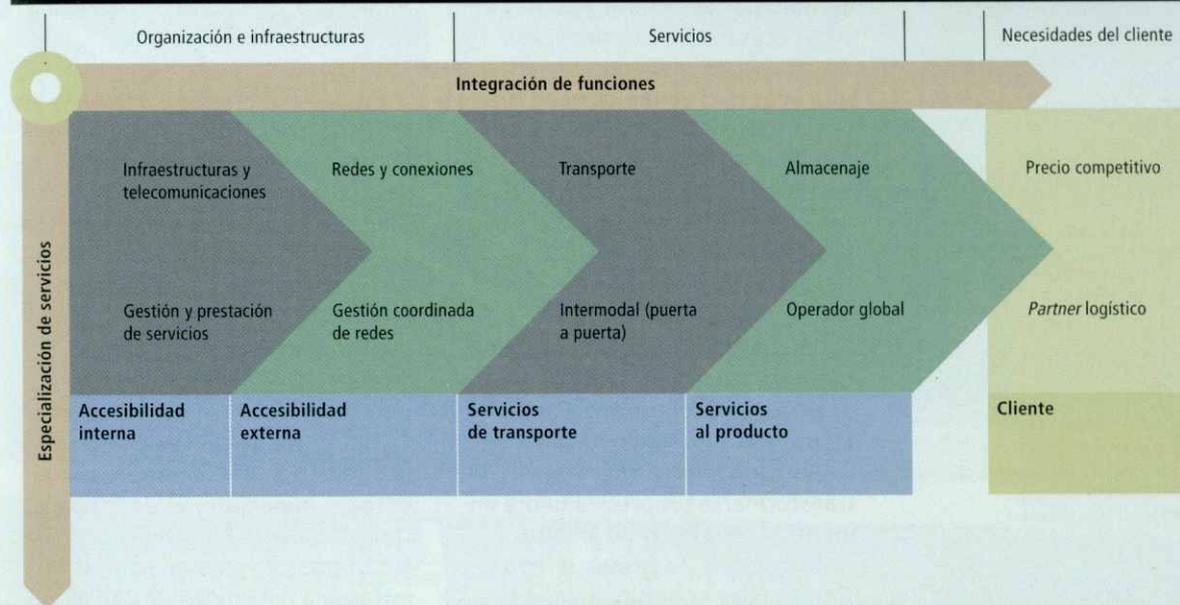
a la Autoridad Portuaria y a los principales agentes portuarios, e iniciar un proceso más intenso de aproximación y conocimiento mutuo.

En segundo lugar, el Plan Estratégico comporta una coincidencia sobre el futuro, sobre la vocación del Puerto

Esta vocación es la de llegar a ser el gran puerto logístico del Mediterráneo y del sur de Europa. Esto significa que el Puerto ha de ofrecer el máximo de servicios, tanto a la unidad de transporte –desde un contenedor a un paquete– como a la unidad de producto, sea un vídeo, un componente cualquiera, un producto alimentario o de otra clase. En definitiva, el Puerto ha de actuar como un gran centro de transporte, de aprovisionamiento y de distribución física al servicio de la industria y del comercio. Natural-



Puerto = hub logístico



mente, sin renunciar a atraer también actividad de comercio internacional, como sucede en otros grandes puertos del norte de Europa, ya que se podrá contar con servicios logísticos de toda clase, gracias a la potencia del área de Barcelona.

En tercer lugar, el Plan Estratégico supone una coincidencia sobre la voluntad colectiva de actuación

Esta voluntad genérica se concreta en un conjunto de planes de acción, es decir, de proyectos con

responsables, calendario y medios, articulados entre ellos con el fin de conseguir avances globales del Puerto que permitan aproximarse al objetivo definido en la visión estratégica.

Los planes de acción son el núcleo principal del Plan Estratégico del Puerto de Barcelona. Los proyectos básicos que los integran se seleccionan tanto por su contribución a la resolución de los temas críticos como por la aportación que significan de cara a conseguir la visión estratégica.

Estos tres aspectos son muy importantes y decisivos, pero aún lo son más las bases de sustentación del Plan Estratégico. Es decir, las actitudes y los impulsos que hacen posible esta iniciativa u otras que se puedan adoptar en el futuro. Nos referimos al *Wetware*, es decir, a los elementos más intangibles que hacen que las organizaciones funcionen con una mayor sintonía y sin conflictos importantes entre sus componentes.

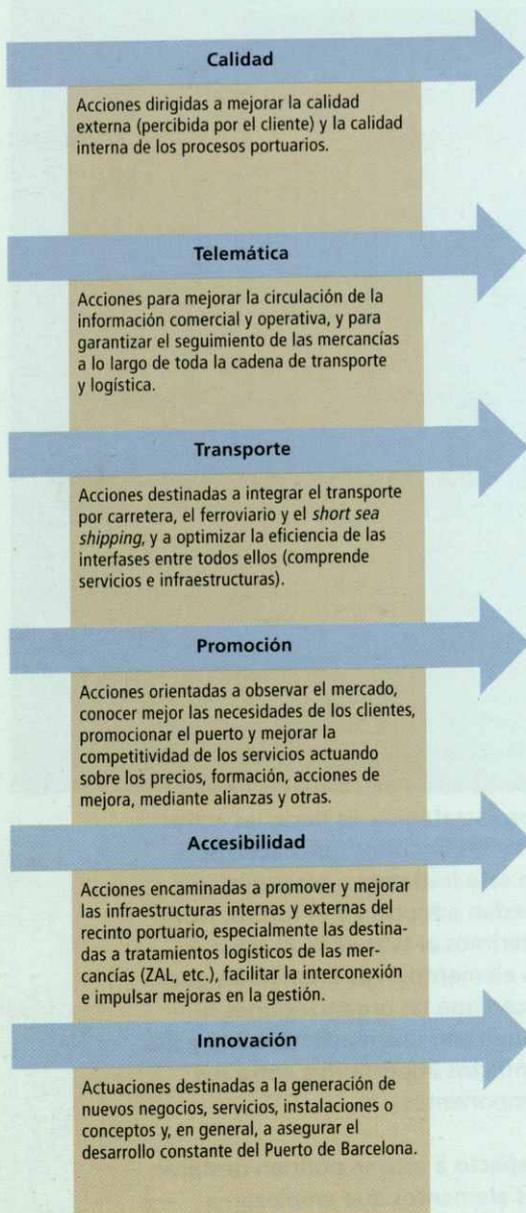
Respecto a esto se podrían destacar dos elementos que empiezan a

tener vigencia dentro de la Comunidad Portuaria:

Por una parte, la aceptación de que el cambio organizativo es el factor clave ante un futuro cada vez más inestable e incierto. Ahora resulta más claro que en otras épocas que tanto o más importantes que los mismos planes estratégicos o los programas de cambios estructurales, lo son las organizaciones que los llevan a cabo.

Por otra parte, la necesidad de un cambio cultural tanto en el ámbito colectivo del Puerto como a escala individual de las empresas e instituciones y de las mismas personas.

El ambicioso objetivo de convertirse en el gran Puerto logístico del Mediterráneo y del sur de Europa comporta el desarrollo de nuevas especializaciones y un alto grado de preparación del personal en las



tecnologías de la información y en otros campos. En nuestra visión estratégica no debemos olvidar que una actividad de tan elevado grado de contacto con el cliente como la actividad logística requiere que esta predisposición y capacidad no esté concentrada en unas personas específicas sino que abarque a todos los profesionales.

Los elementos sintetizados son los que permitirán pasar de un Puerto que hace tan sólo veinte años se limitaba al suministro en masa de la industria local a otro que quiere transformarse progresivamente en un puerto logístico de ámbito mediterráneo y europeo. Este proceso ya hace años que ha empezado, pero ahora se pretende acelerar, fijar con más claridad los propósitos y concentrar los esfuerzos para su consecución.

Este empeño en dar respuesta a los fenómenos de la internacionalización y globalización de la actividad económica para así ser más universales también significa que hemos de ser mucho más locales. Es decir, se han de desarrollar unas relaciones más amplias y complejas con la actividad industrial y comercial del entorno del Puerto, así como ejercer un liderazgo en el campo logístico, empezando por el mercado

inmediato, que no es otro que la conurbación de Barcelona.

El Puerto de Barcelona posee en un radio de menos de 50 kilómetros la concentración industrial, comercial y de consumo más importante del Mediterráneo y este hecho constituye un reto, para que como Puerto —es decir, como Comunidad Portuaria— consiga alcanzar los objetivos del Plan Estratégico y, por tanto, convertirse en el principal puerto logístico del sur de Europa. En definitiva, la concienciación de la interacción y las sinergias con el entorno inmediato, es decir con la conurbación de Barcelona, será un factor decisivo para el éxito de la estrategia del Puerto de Barcelona.



Ejercicio económico financiero



Ejercicio económico financiero

Durante el ejercicio económico de 1998, y según datos pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria ha obtenido un beneficio neto de 3.045 millones de pesetas, lo que representa un incremento del 138% en relación con el que se obtuvo durante el ejercicio anterior, que fue de 1.278 millones.

Este aumento significativo del resultado neto se ha producido como consecuencia de la confluencia de varios factores económicos, entre los que destacan:

- Un incremento de los ingresos de explotación de 1.288 millones de pesetas a causa de la obtención de

una rentabilidad más elevada del negocio portuario y una mejora estructural de los tipos de tráfico.

- La venta del 94% de la participación que la APB tenía en la empresa Odisea 2000, lo cual ha generado un beneficio extraordinario de 1.041 millones de pesetas.

Ingresos de explotación		Millones de pesetas		
	1998	1997	Variación	Variación %
Ingresos por prestación de servicios y concesiones	11.887	10.733	1.154	11%
Otros ingresos de explotación	299	165	134	81%
Total	12.186	10.898	1.288	12%

Ingresos de explotación

Durante el ejercicio económico de 1998 los ingresos de explotación han totalizado la cifra de 12.186 millones de pesetas, lo que supone un incremento considerable del 12% en relación con la de 1997.

Ingresos por prestación de servicios y concesiones

Los ingresos por prestación de servicios y concesiones, que configuran el importe neto del volumen de negocio de la APB, han sido de 11.887 millones de pesetas y han aumentado en 1.154 millones de pesetas, un 11% más que el año anterior.

Los ingresos generados por el tráfico de mercancías (tarifa T-3) han registrado un aumento del 9% en relación con el año anterior. La tendencia muestra una recuperación de los efectos de la reducción tarifaria 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.

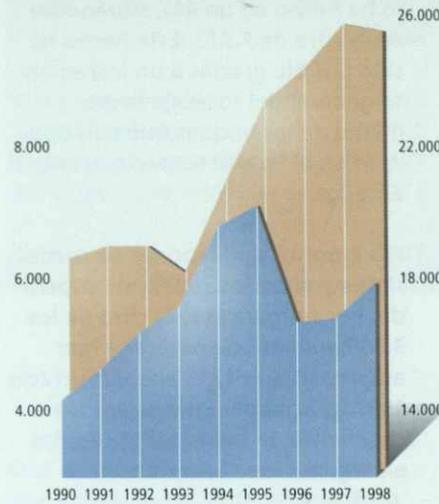
Ingresos por prestación de servicios y concesiones		Millones de pesetas		
	1998	1997	Variación	Variación %
T-0 y T-1 Servicios a buques	2.158	1.911	247	13%
T-0 Señales marítimas	40	37	3	8%
T-1 Buques	2.118	1.874	244	13%
T-3 Servicios a mercancías	5.762	5.283	479	9%
Otros servicios generales	322	265	57	22%
T-2 Pasajeros	267	213	54	25%
T-4 Pesca	35	31	4	13%
T-5 Embarcaciones deportivas	20	21	-1	-5%
Servicios específicos	577	542	35	6%
T-6 Grúas	76	87	-11	-13%
T-7 Superficies	21	59	-38	-64%
T-8 Suministros	250	251	-1	0%
T-9 Diversos	230	145	85	59%
Concesiones	3.068	2.732	336	12%
Total	11.887	10.733	1.154	11%



A pesar de que la cifra total del volumen de tráfico de 1998 se ha visto reducida en un 0,7%, debido a la disminución de los volúmenes de tráfico de las mercancías a granel, debe remarcar que el volumen de tráfico de carga general ha aumentado un 11%. Teniendo en cuenta que el ingreso unitario por tonelada de carga general es muy superior al de las mercancías a granel, este incremento del volumen de tráfico ha hecho posible el aumento de los ingresos de servicios a mercancías, manteniéndose la estructura tarifaria del año anterior.

Cabe destacar que el movimiento de TEU ha superado la barrera del millón, alcanzando la cifra de 1.095.113 unidades con un incremento del 13% con respecto a 1997.

Evolución de los ingresos de los servicios a mercancías y del tráfico 1990-1998



Ingresos de los servicios a mercancías
En millones de pesetas

Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Ingresos	4.102	4.534	5.077	5.428	6.575	6.917	5.250	5.283	5.762

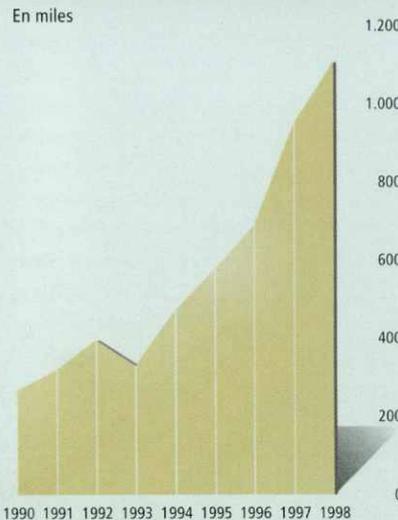
Evolución del tráfico
En miles de toneladas

Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Tráfico	18.031	18.312	18.332	17.682	20.301	22.639	23.571	24.887	24.725



Durante los últimos nueve años el movimiento de TEU ha experimentado un aumento del 144%.

Evolución del número de TEU 1990-1998



La navegación exterior ha continuado siendo la principal fuente de ingresos de los servicios a mercancías, con una participación del 80%. En este sentido, y por mercados geográficos, las áreas del Extremo Oriente y del Mediterráneo han sido las principales zonas de generación de ingresos, con una cuota del 26 y del 23%, respectivamente. Si se tiene en cuenta que la participación correspondiente al área del Extremo Oriente ha aumentado en

TEU En miles

Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
TEU	447.920	488.917	552.309	501.146	605.356	689.324	767.237	971.922	1.095.113



relación con la del año anterior, se puede afirmar que la incidencia de la crisis de los mercados asiáticos sobre el volumen de mercancías movidas a través del Puerto de Barcelona ha sido escasa durante 1998.

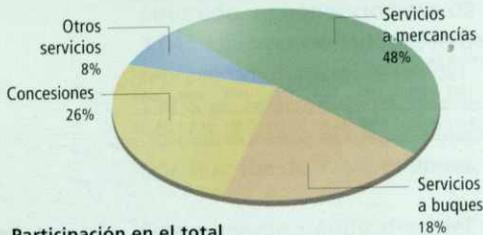
Los ingresos por servicios a buques (tarifas T-0 y T-1) también han

experimentado un aumento del 13%, aunque el número de escalas lo ha hecho en un 4%, situándose en la cifra de 7.712. Este hecho ha sido posible gracias a un incremento general del tonelaje bruto medio de los buques que han operado en el Puerto respecto al año anterior.

capítulos de ingresos, que configuran el volumen de negocio, no tienen su origen en un aumento global de la actividad portuaria, sino que muestran que se ha obtenido una rentabilidad del negocio portuario superior y una mejora estructural de los tipos de tráfico.

Ingresos por prestación de servicios y concesiones

1998



Participación en el total
Porcentaje

Los ingresos por cánones de concesiones y autorizaciones han superado, por primera vez, la cifra de los 3.000 millones de pesetas y han aumentado un 12% en relación con 1997, gracias a un mejor aprovechamiento de los espacios cedidos en régimen de concesión.

En conjunto, los motivos del incremento generalizado de todos los

Otros ingresos de explotación

Durante 1998 se han obtenido 299 millones de pesetas por otros ingresos de explotación, lo que supone un incremento del 81% en relación con el año anterior. Prácticamente la totalidad de este incremento ha sido motivado por la eliminación definitiva de un riesgo económico provisionado en ejercicios anteriores.





Gastos de explotación

Durante el ejercicio económico de 1998 los gastos de explotación han totalizado la cifra de 9.177 millones de pesetas, con un incremento del 5% en relación a 1997.

Gastos de personal

El incremento del 8% registrado en 1998 se ha producido como consecuencia de:

- El aumento de la plantilla media en 37 empleados.
- La asunción del gasto derivado del plan de pensiones durante la totalidad de 1998, ya que en 1997 sólo devengó durante seis meses.
- A principios de 1998 se modificó el criterio y la cuantía de la deducción que, en concepto de gasto de la Seguridad Social, se aplicaba, debido a que la APB tenía la condición de empresa colaboradora del INS.
- Finalmente, el aumento en la especialización y el desarrollo de tareas más técnicas por parte de los empleados ha comportado un aumento tanto desde un punto de vista cualitativo como retributivo.

Servicios exteriores

El volumen de gasto en concepto de servicios exteriores ha sido de 2.706 millones de pesetas, un 10% superior al de 1997, que fue de 2.467 millones.

Gastos de explotación

Millones de pesetas

	1998	1997	Variación	Variación %
Gastos de personal	3.113	2.883	230	8%
Servicios exteriores	2.706	2.467	239	10%
Dotación a la amortización	3.179	3.380	-201	-6%
Otros gastos de explotación	179	-3	182	
Total	9.177	8.727	450	5%

Este incremento se ha producido como consecuencia de un aumento generalizado de actividades complementarias a la gestión, a fin de incrementar la presencia de la APB en los diversos ámbitos portuarios y comerciales. Por otro lado, durante el ejercicio de 1998 se han puesto en marcha diferentes proyectos y actuaciones encaminadas a la mejora del posicionamiento de la APB, tanto en el ámbito externo como en el seno de la Comunidad Portuaria.

Dotación a la amortización

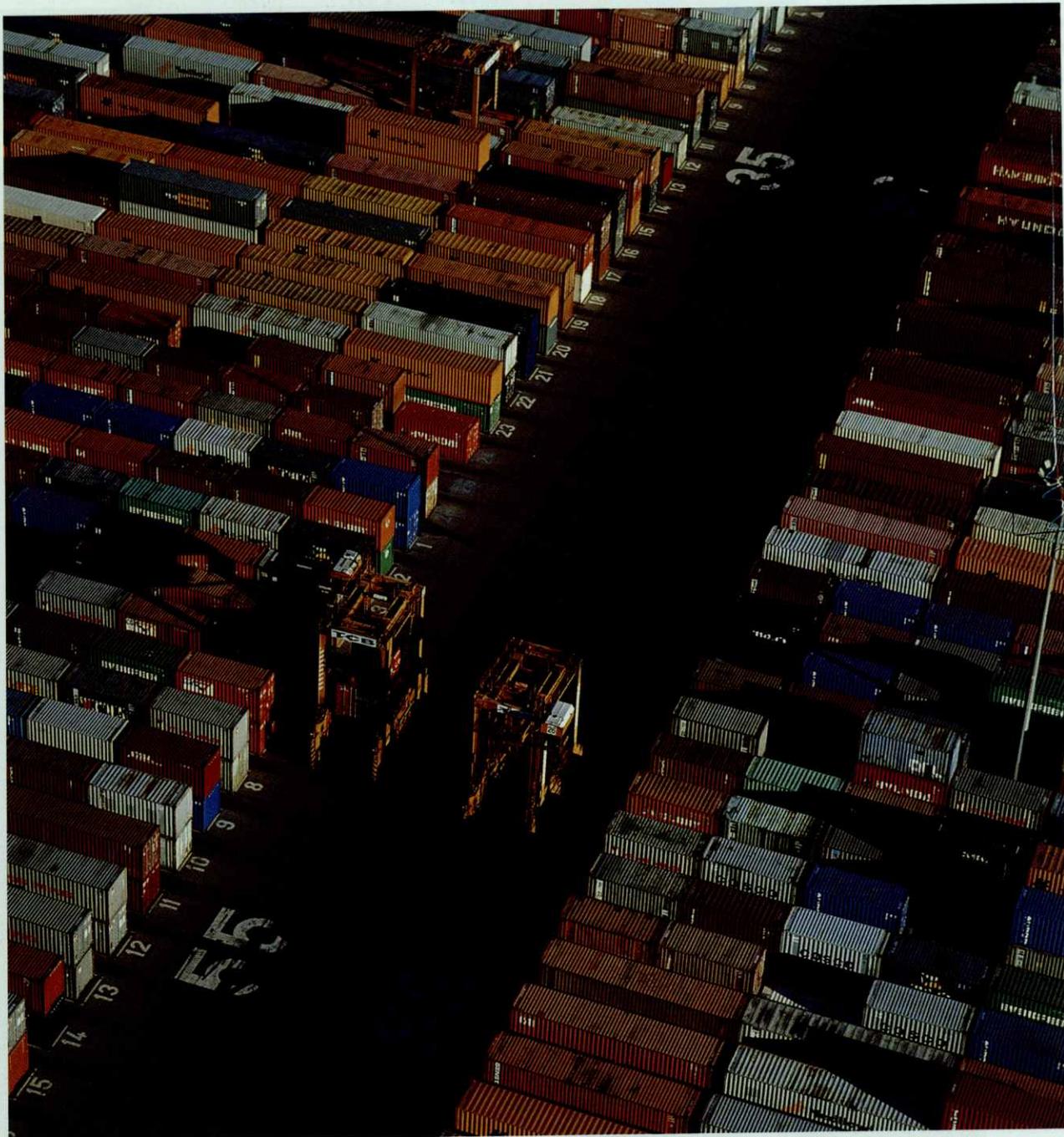
Durante el ejercicio de 1998, se ha imputado por este concepto un gasto total de 3.179 millones de pesetas, lo que supone una reducción del 6% en relación con el del año anterior.

Esta minoración se ha producido, principalmente, por la modificación de los valores y de las vidas útiles de los activos incluidos en el estudio de su valoración el 1 de enero de 1993.

Otros gastos de explotación

El incremento de estos gastos se ha producido, básicamente, por la formalización de diferentes convenios destinados a dar a conocer el conjunto de inversiones y proyectos que el Puerto de Barcelona tiene programados en la ampliación de su Plan Director 1997-2011, así como los proyectos que, en materia de equipamientos portuarios y logísticos, se llevarán a cabo a medio y largo plazo.







El resultado financiero

Durante 1998 se ha obtenido un resultado financiero negativo de 76 millones de pesetas, lo cual mejora notablemente la pérdida de 1997, que fue de 213 millones.

La disminución del nivel de endeudamiento, el descenso de los tipos de interés de referencia y el incremento de los ingresos financieros motivado por los excedentes de tesorería han permitido la mejora del resultado financiero.

El resultado extraordinario

Este resultado refleja un beneficio de 828 millones de pesetas, que contrasta con la pérdida de 180 millones del ejercicio de 1997.

Tal y como se indica al principio del informe, esta mejora ha sido posible gracias a la operación de venta de la participación accionarial que la APB poseía de la empresa Odisea 2000, SA, lo cual ha supuesto un beneficio de 1.041 millones de pesetas.

La aportación neta al Fondo de Contribución Interportuario del ejercicio de 1998 ha sido de 716 millones de pesetas, mientras que la cantidad que se aportó en el ejercicio anterior fue de 500 millones.

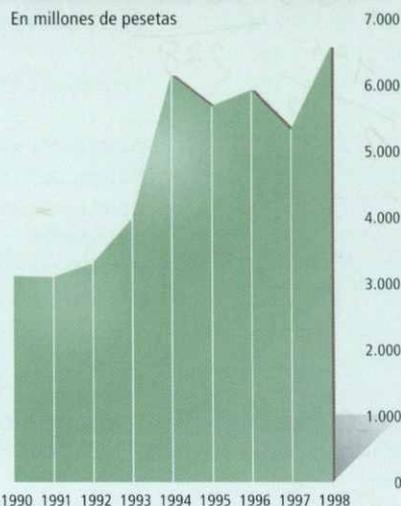
Recursos generados por las operaciones

El volumen de recursos generados por las operaciones durante 1998 asciende a 6.271 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 20% respecto a 1997.

Estos recursos representan el 73% de la totalidad de orígenes de fondos y constituyen la principal fuente de financiación de la APB.

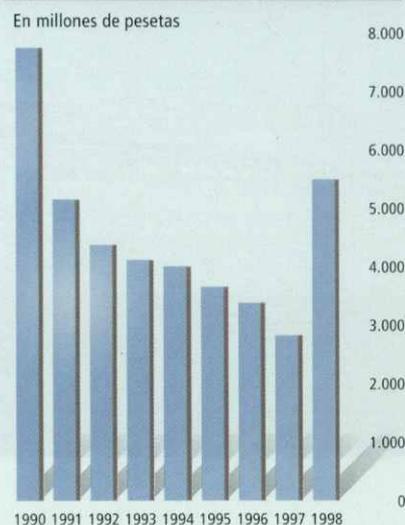
Debe tenerse en cuenta que la venta de la participación accionarial indicada anteriormente ha supuesto el 21% del total de orígenes de fondos del ejercicio.

Evolución de los recursos generados 1990-1998



Total									
Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Total	3.244	3.235	3.425	4.076	5.916	5.546	5.795	5.238	6.271

Inversiones en inmovilizado material e inmaterial 1990-1998



Inversión									
Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Total	7.419	4.979	4.235	3.959	3.875	3.544	3.305	2.785	5.290

Aplicación de los recursos

Los recursos obtenidos se han destinado, principalmente, a adquisiciones de inmovilizado material, a la cancelación anticipada de un préstamo concedido por la Tesorería General de la Seguridad Social, como consecuencia de la integración en 1987 del Montepío de Puertos en el régimen general de la Seguridad Social, y al traspaso a corto plazo de la deuda con el Banco Europeo de Inversiones.

Adquisiciones de inmovilizado material e inmaterial

En 1998 la APB ha invertido 5.290 millones de pesetas en adquisiciones de inmovilizado material e inmaterial.

Aplicaciones de recursos en 1998 % del total



Como se puede observar en el gráfico, el total de las inversiones de 1998 se ha incrementado notablemente con respecto a las efectuadas en los últimos años.

Dentro de las principales inversiones realizadas en el ejercicio de 1998, cabe distinguir las tres líneas de actuación siguientes:

- Las que van destinadas a aumentar la superficie portuaria y, por lo tanto, a mejorar la operatividad de los muelles: la ampliación de los muelles Adossat y de Inflamables.
- Las inversiones dirigidas a dotar al Puerto de unas estaciones marítimas adecuadas para la demanda creciente de cruceros turísticos y transbordadores.
- La construcción del puente que unirá los muelles Ponent y Adossat, a fin de mantener la continuidad del tráfico terrestre, una vez se hayan iniciado las obras de la nueva bocana del Puerto.



Balances de situación a 31 de diciembre de 1998 y 1997

En millones de pesetas

ACTIVO	1998	1997	PASIVO	1998	1997
Activo fijo			Fondos propios		
Inmovilizado inmaterial	184	160	Patrimonio	85.313	85.313
Inmovilizado material	92.914	91.134	Reservas	5.977	4.699
Inmovilizado financiero	6.981	7.871	Pérdidas y ganancias: beneficio	3.045	1.278
Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo	582	276		94.335	91.290
	100.661	99.441	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.634	1.655
Activo circulante			Provisiones para riesgos y gastos	2.403	2.438
Existencias	73	76	Acreeedores a largo plazo	3.400	4.329
Deudores	2.639	1.928	Acreeedores a corto plazo		
Inversiones financieras temporales	2.699	1.387	Deudas con entidades de crédito	327	335
Tesorería	222	194	Deudas con empresas del grupo y asociadas	437	62
Ajustes por periodificaciones	9	27	Acreeedores comerciales	644	605
	5.642	3.612	Otras deudas no comerciales	3.123	2.339
				4.531	3.341
TOTAL ACTIVO	106.303	103.053	TOTAL PASIVO	106.303	103.053

Pendiente del informe de auditoría





Cuentas de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 1998 y 1997

En millones de pesetas

DEBE	1998	1997	HABER	1998	1997
Gastos			Ingresos		
Gastos de personal	3.113	2.883	Por prestación de servicios portuarios	8.819	8.001
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	3.179	3.380	Por concesiones y autorizaciones	3.068	2.732
Variación de las provisiones de tráfico	-191	-201	Otros ingresos de explotación	299	165
Otros gastos de explotación:					
Servicios exteriores	2.706	2.467			
Tributos	89	91			
Otros	281	107			
Total gastos de explotación	9.177	8.727	Total de ingresos de explotación	12.186	10.898
Beneficios de explotación	3.009	2.171			
Gastos financieros y asimilados	255	351	Ingresos de otros valores negociables y de créditos del activo inmovilizado	58	80
Variación de las provisiones de inversiones financieras	22	4	Otros intereses e ingresos asimilados	143	62
Total gastos financieros	277	355	Total ingresos financieros	201	142
			Resultados financieros negativos	76	213
Beneficios de las actividades ordinarias	2.933	1.958			
Variación de las provisiones de inmovilizado	92	-58	Beneficios por enajenación del inmovilizado	1.049	6
Pérdidas procedentes del inmovilizado	303	73	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	328	121
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	184	253	Subvenciones de capital	41	39
Otros gastos extraordinarios	51	146	Otros ingresos extraordinarios	40	68
Total gastos extraordinarios	630	414	Total ingresos extraordinarios	1.458	234
Resultados extraordinarios positivos	828		Resultados extraordinarios negativos		180
BENEFICIOS DE LAS OPERACIONES	3.761	1.778			
Fondo de contribución aportado	929	1.004	Fondo de contribución recibido	213	504
Resultado después del fondo de contribución	3.045	1.278			

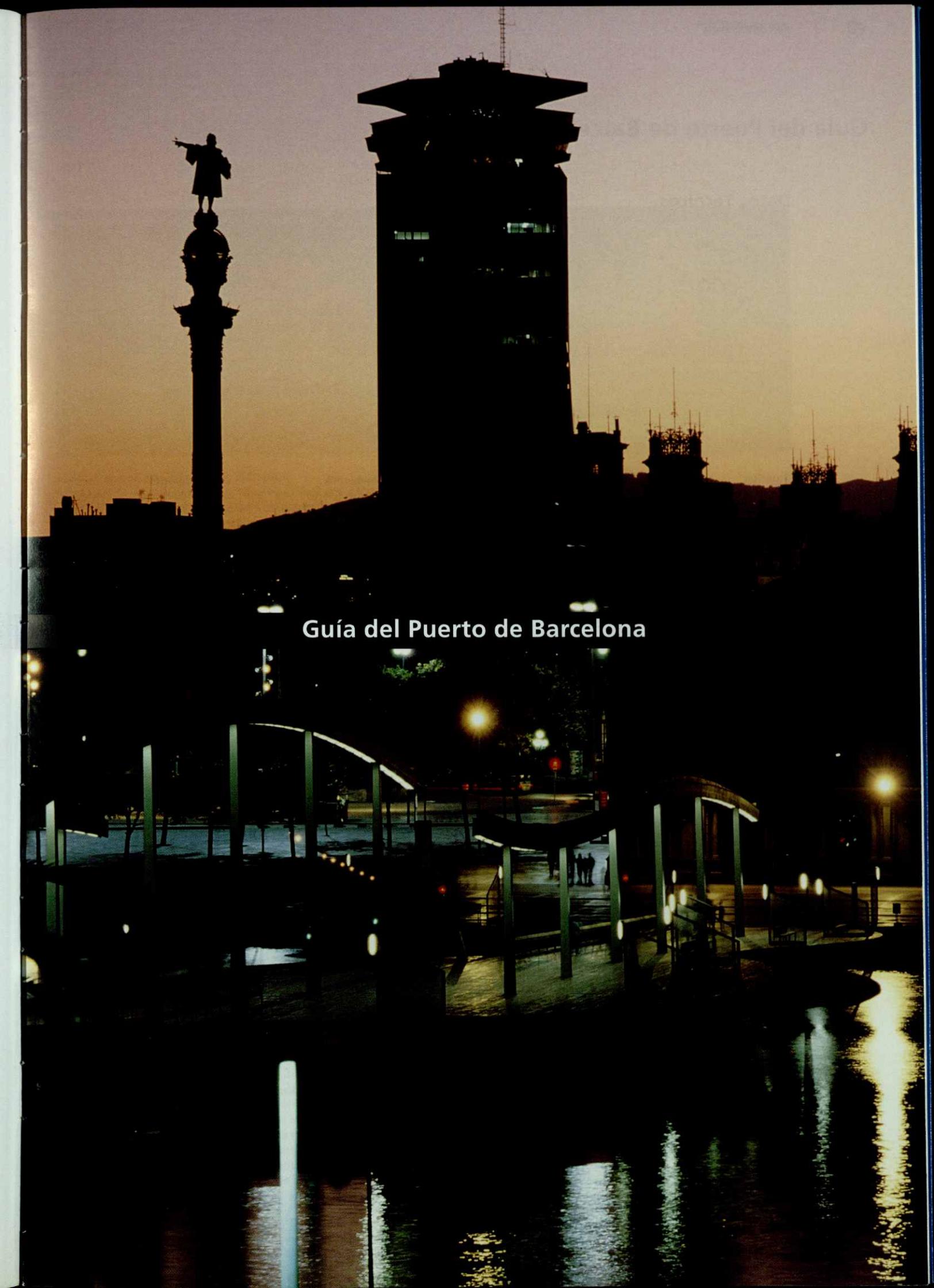
Pendiente del informe de auditoría

Cuadro de financiación

En millones de pesetas

APLICACIÓN DE FONDOS			ORÍGENES DE FONDOS		
	1998	1997		1998	1997
Adquisiciones de inmovilizado	5.417	2.967	Recursos procedentes de las operaciones	6.271	5.238
Inmovilizado inmaterial	92	87	Fondo de contribución recibido	213	504
Inmovilizado material	5.198	2.698	Enajenación de inmovilizado	1.817	62
Inmovilizado financiero	127	182	Material	51	62
Fondo de contribución aportado	929	1.004	Financiero	1.766	
Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/p	929	1.589	Ingresos a distribuir meritados	90	237
Coste de integración del Montepío	586	189	Cancelación o traspaso a c/p de inmovilizado financiero	158	217
Deudas con entidades de crédito	300	1.400	Otros orígenes	15	
De proveedores de inmovilizado	43				
Provisiones para riesgos y gastos	91	197			
Créditos comerciales a largo plazo	322	124			
Otras aplicaciones	37	190			
TOTAL APLICACIONES	7.725	6.071	TOTAL ORÍGENES	8.564	6.258
Exceso de orígenes sobre aplicaciones	839	187			
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE					
	1998		1997		
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones	
Existencias		3		6	
Deudores	710			409	
Acreeedores		1.190		462	
Inversiones financieras temporales	1.312		1.208		
Tesorería	28			115	
Ajustes por periodificación		18		29	
Total	2.050	1.211	1.208	1.021	
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	839		187		

Pendiente del informe de auditoría



Guía del Puerto de Barcelona

Guía del Puerto de Barcelona

Datos Técnicos



Situación

Latitud: 41° 20' N

Longitud: 2° 10' E

Mareas

No hay

Entrada

Orientación: 191°

Anchura: 370 m

Calado: 16 m

Superficie terrestre

724 Ha

Muelles y atraques

20 Km

Rampas ro-ro

28

Calados

hasta 16 m

Remolcadores

14 (1.650/3.600 CV)

Almacenamiento

Cubierto: 151.174 m²

Descubierto: 2.029.495 m²

Grúas de muelle

58 (7 de fuerza=50 Tm)

Dique seco

Eslora: 215 m

Manga: 35 m

Capacidad: hasta 50.000 Tm de peso muerto

Dique Flotante

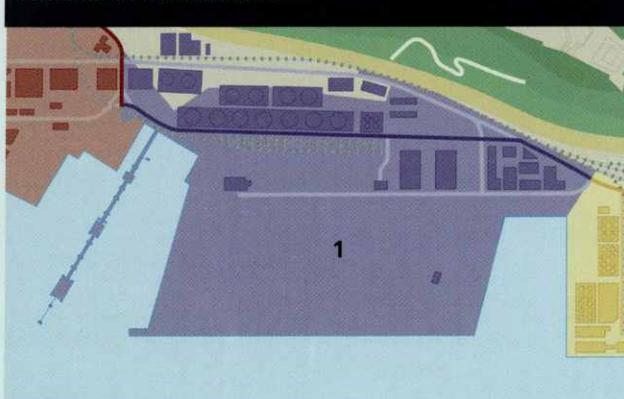
Eslora: 120 m

Manga: 19 m

Capacidad de elevación: hasta 4.500 Tm

Terminales especializadas

Terminal de contenedores



1 TCB, SA

Tel.: 93 441 00 66

Fax: 93 441 04 18

Situación

Muelle 24 Sud

Características

Superficie: 50 Ha

Línea de atraque: 1.362 m

Calado: hasta 16 m

Grúas: 9 (4 Post-panamax)

Straddle-carriers: 34

Terminal ferroviaria (5 Ha)

Aduana Marítima y PIF

integrados en la terminal

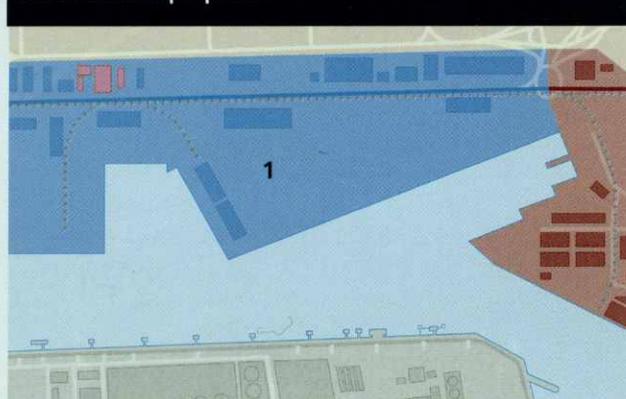
Conexiones frigoríficas: 256

Container freight station:

13.800 m²

Almacenes cubiertos: 14.400 m²

Terminal multipropósito



1 Terminal Catalunya, SA

Tel.: 93 443 21 10

Fax: 93 442 84 17

Situación

Muelle 29 Príncipe d'Espanya

Características

Superficie: 25 Ha

Línea de atraque: 1.118 m

Calado: 8,70 / 14 m

Rampas Ro-Ro: 1

Grúas: 6 (2 Post-panamax)

RIG: 4; Reach Stacker: 18;

Tractoras: 25

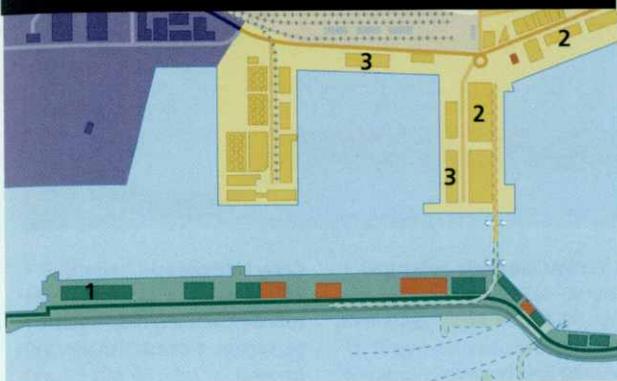
Container freight station:

3.607 m²

Almacenes cubiertos: 3.600 m²



Terminales polivalentes de mercancía general



1 Saport-Mapor, SA

Tel.: 93 221 51 58
Fax: 93 221 58 60

2 Terminal Port-Nou, SA

Tel.: 93 443 12 83
Fax: 93 441 21 05

3 Terminal Catalunya, SA

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

Situación

Muelles 01 Adossat, 19 Sant Bertran, 20 Ponent y 21 Costa

Características

Superficie: 22,1 Ha
Línea de atraque: 2.500 m
Calado: hasta 12 m
Rampas Ro-Ro: 5
Almacenes cubiertos: 50.000 m²

Terminales de cabotaje



1 Estibadora de Ponent, SA

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

2 Cia. Trasmediterránea, SA

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

3 TRAFISA

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

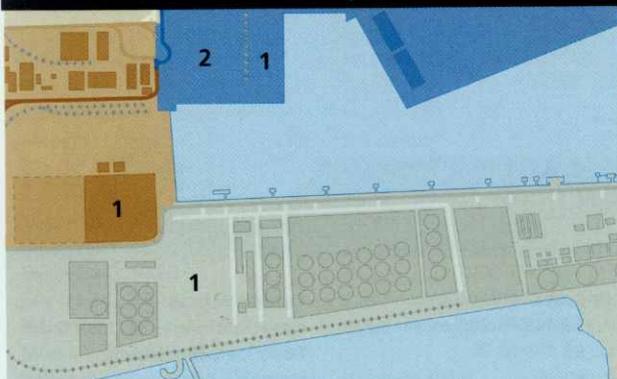
Situación

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

Características

Superficie: 11,7 Ha
Línea de atraque: 1.200 m
Calado: hasta 12 m

Terminales de automóviles



1 Autoterminal, SA

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

Situación

Muelles 30 Dàrsena Sud y 31 Dàrsena Interior

Características

Superficie: 29,2 Ha de explanada y 12,7 de aparcamiento vertical
Línea de atraque: 1.246 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 un túnel de desprotección

2 Setram, SA

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

Situación

Muelles 30 Dàrsena Sud y 31 Dàrsena Interior

Características

Superficie: 5 Ha
Línea de atraque: 1.246 m
Calado: hasta 12 m

Terminal de fruta



1 Barcelona Fruit Terminal, SA

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

Situación

Muelle 20C Ponent

Características

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

Terminal de café y cacao



1 BIT, SA

Tel.: 93 223 33 14

Fax: 93 223 29 83

Situación

Muelle 26 Álvarez de la Campa

Características

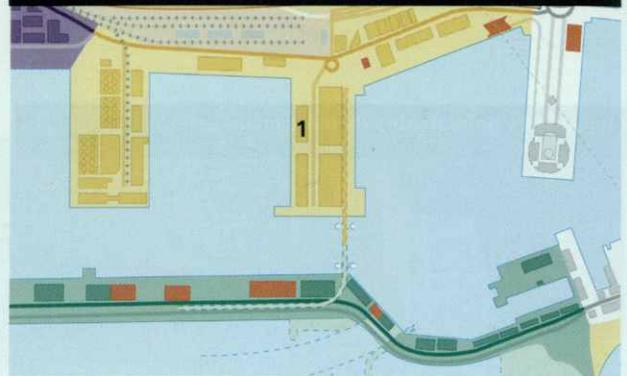
Superficie: 11.000 m²

Capacidad: 14.000 Tm

En régimen de zona franca

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

Terminal de productos forestales



1 TERPACEL, SA

Tel.: 93 443 21 10

Fax: 93 442 84 17

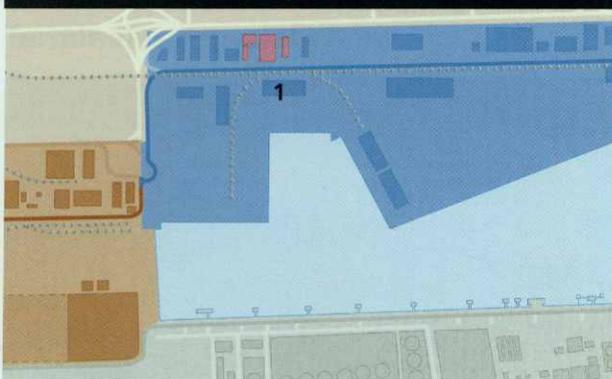
Situación

Muelle 20D Ponent

Características

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

Terminal de metales no férricos



1 Barcelona Metals, SA

Tel.: 93 443 43 15

Fax: 93 443 03 80

Situación

Muelles 20D Ponent y 30
Dársena Sud

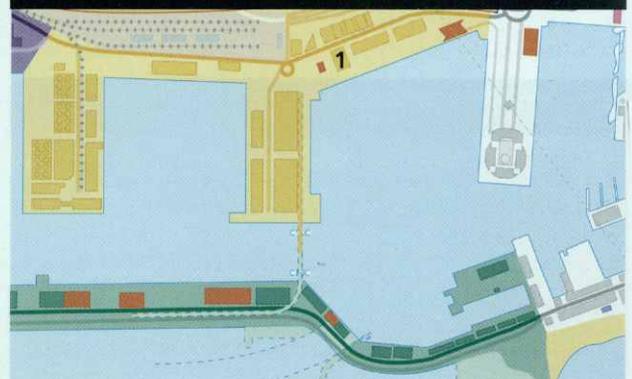
Características

Superficie: 4.800 m²

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

Homologada por el London Metals Exchange (LME)

Almacén frigorífico



1 Frigoscandia Logistics

Tel.: 93 443 68 20

Fax: 93 443 68 30

Situación

Muelle 19 Sant Bertran

Características

Capacidad cámaras: 75.000 m³

Túnel de congelación

Homologado para el almacenaje intracomunitario



Terminales de graneles líquidos y graneles sólidos



• Graneles líquidos

1 Enagas, SA (gas natural)

Tel.: 93 223 50 09

Fax: 93 223 48 52

2 RELISA (químicos y aceites)

Tel.: 93 223 40 02

Fax: 93 223 46 10

3 TEPESA (químicos y refinados)

Tel.: 93 223 50 25

Fax: 93 223 45 79

4 TERQUIMSA (químicos)

Tel.: 93 223 48 80

Fax: 93 223 45 19

5 CAPESA (refinados)

Tel.: 93 223 87 40

Fax: 93 223 80 95

6 CLH, SA (refinados)

Tel.: 93 223 20 08

Fax: 93 223 20 59

7 SADESA (químicos y aceites)

Tel.: 93 442 78 15

Fax: 93 442 23 39

8 PROAS, SA (productos asfálticos)

Tel.: 93 443 43 13

Fax: 93 442 12 30

9 DEMAGRISA (líquidos oleosos)

Tel.: 93 441 12 03

Fax: 93 442 77 48

10 Loiret & Haëntjens Esp., SA (melaza)

Tel.: 93 443 10 60

Fax: 93 442 27 77

Situación

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

Características

Superficie: 36 Ha (líquidos);

16 Ha (gases)

Línea de atraque: 2.390 m exclusivos

Calado: 12 m

Núm. depósitos: 509 (líquidos); 4 (gases)

Típos: acero suave, inoxidable, isotérmicos, calentados, revestidos y de calidad alimentaria

Capacidad total: 965.000 m³ (líquidos); 240.000 m³ (gases)

Instalaciones de llenado de bidones

Instalaciones de llenado de contenedores CIG

Terminales ferroviarias propias

• Graneles sólidos

Cemento:

11 Comercializadora Mediterránea de Cementos, SA

Tel.: 93 221 81 62

Fax: 93 221 93 44

12 Cia. Valenciana de Cementos, SA

Tel.: 93 223 15 41

Fax: 93 223 36 78

13 Portcemen, SA

Tel.: 93 443 05 14

Fax: 93 443 10 29

14 Transcondal Containers, SA

Tel.: 93 301 61 89

Situación

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

Características

Silos con capacidad para 104.800 Tm

Grano:

15 ERGRANSA

Tel.: 93 443 37 16

Fax: 93 442 20 28

Situación

Muelle 22B Contradic.

1 terminal

Características

Silos multicelulares con capacidad para 145.000 Tm

Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 Tm/h

Haba de soja:

16 Cargill España, SA

Tel.: 93 223 04 54

Fax: 93 223 32 71

17 MOYRESA

Tel.: 93 443 00 34

Fax: 93 441 05 16

Situación

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

Oest. 2 terminales

Características

Industria para la producción de harinas y aceite crudo

Plantas de molturación con capacidad para 1.000.000

Tm/año

Potasa:

18 TRAMER, SA

Tel.: 93 442 19 40

Fax: 93 443 20 73

Situación

Muelle 22A Contradic.

1 terminal

Características

Capacidad máxima de almacenaje de 80.000 Tm

Equipo: dos pórticos de carga (rendimientos de 400 a 700

Tm/h)

Terminales de pasajeros



1 Estación Marítima Internacional (Terminal A)

Tel.: 93 221 83 15

2 Estación Marítima Internacional (Terminal B)

Tel.: 93 221 83 67

3 Estación Marítima Internacional (Terminal C)

Sin teléfono

4 Estación Marítima Internacional (Terminal D)

Tel.: 93 221 27 71

5 Trasmediterránea

Tel.: 93 295 91 00

Fax: 93 295 91 65

6 Estación Marítima Barcelona-Génova

Tel.: 93 443 98 98

7 Estación Marítima Drassanes

Tel.: 93 441 58 00

Fax: 93 441 30 31

8 Estación Marítima Maremàgnum

Tel.: 93 225 81 46

Situación

Tráfico nacional en los muelles 18 Barcelona y 19 Sant Bertran;

Tráfico internacional en los muelles 01 Adossat, 02 Llevant,

15B Espanya, 19 Sant Bertran y 20 Ponent

Parque de Terminales Portuarias DELTA 1



Juntamente con el área en construcción por parte de la APB de ampliación del actual muelle de Inflamables (19,8 hectáreas), esta nueva área para terminales es, con una superficie de 49 hectáreas, la primera de las actuaciones previstas de la gran ampliación que constituye la llamada Área Delta del Puerto de Barcelona.

Actualmente en construcción y con disponibilidad prevista para principios del año 2001, este Parque de Terminales constituirá una zona inmejorablemente ubicada y dotada de gran centralidad en el contexto del puerto comercial ampliado.

Esta área de crecimiento puede acoger todo tipo de terminales sin restricciones. Se pueden emplazar terminales para cualquier tipo de productos, incluidos los petroquímicos.

Con una accesibilidad excelente por el acceso P-32 del Puerto disfruta de conexión directa con la red de autovías y autopistas. Dispone, igualmente, de acceso ferroviario, lo que le da plena conexión intermodal.

El Parque de Terminales Delta 1 estará equipado para constituir el más eficaz centro especializado para la implantación de terminales portuarias atendiendo a todas sus necesidades específicas.

Es una actuación que está promovida, en régimen concesional, por Muelles y Espacios Portuarios, SA (MEPSA) Tel.: 93 496 06 50; Fax: 93 496 06 51.

Zona de Actividades Logísticas (ZAL)



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

La ZAL del Puerto de Barcelona, especializada en el tratamiento logístico del tráfico con orígenes o destinos marítimos, se desarrolla en dos fases, la actual de 67 hectáreas y una segunda de 167 hectáreas.

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, 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 las 24 horas, transporte público gratuito, acceso gratuito a Internet, restaurante, zona deportiva, servicio de taxi, etc.

El cliente potencial de la ZAL, al que se le ofrece la posibilidad de alquilar naves ya construidas o terreno para construirlas él 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 que destacan: transitarios, empresas de transporte, armadores, consignatarios y operadores logísticos.

En este momento hay 39 empresas instaladas, que ocupan un espacio de 115.000 m² de naves y oficinas.

Actualmente, la superficie disponible está comercializada al 95%, sólo falta desarrollar y comercializar el área central de servicios, el *Business Center*, previsto para finales de 1999.

El *Business Centre* dispondrá de oficinas para alquilar, salas de reuniones y conferencias, además de servicios comerciales para el personal y las empresas que trabajan en la ZAL.



- Naves construïdes por Gisa
- Naves construïdes por clients
- Projectos en curso
- B Banco
- ⊖ Control de accesos
- Ⓜ Portbus
- ⓧ Restaurante
- ☎ Teléfono
- Ⓞ Zona deportiva
- Ⓜ Nodo Planet
- Ⓜ Taxi
- ✉ Buzón
- P Parking

- 1 Banc Sabadell
- 2 Andrea Merzario
- 3 Transhermes
- 4 Eurofrete
- 5 Lotrans
- 6 Lluch Transportir
- 7 Sereco
- 8 Msas Cargo
- 9 Kühne & Nagel
- 10 Daewoo Electronics
- 11 Embarmar
- 12 Decoexsa
- 13 J. Gibert
- 14 Circle España
- 15 Wilson
- 16 Nippon Express
- 17 Jas Forwarding
- 18 Loasca
- 19 Redcar
- 20 Aldeasa
- 21 Danzas
- 22 General Transport
- 23 Thyssen Haniel
- 24 Exel
- 25 Coepsa
- 26 Press Cargo
- 27 Lunimex
- 28 Lauson
- 29 Masterfrio
- 30 Wings Cargo
- 31 Transportes 88
- 32 Honda
- 33 Bofill & Arnan
- 34 Transnatur
- 35 Gv Express
- 36 Bax Global
- 37 Geologistics
- 38 Grupo Marmedsa
- 39 Jose Salvat

Port Vell



M A R M E D I T E R R Á N E O

Los 18 millones de visitantes que ha recibido el Port Vell durante 1998 son la constatación del enorme atractivo de la zona, que se ha consolidado como el principal espacio de ocio y comercial de Barcelona, convirtiéndose en uno de los mejores atractivos de la ciudad y en un punto de obligada visita tanto para barceloneses como para foráneos.

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



Muelle de Espanya

Maremàgnum

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

Superficie total: 39.000 m²

Número de visitantes en 1998: 14.010.937

Teléfono: 93 225 81 00

L'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 te acercarán a los tiburones, los caballitos de mar y los peces de colores. Un total de 8.000 animales y plantas de más de 300 especies diferentes.

Superficie: 14.290 m²

Volumen de agua: 5.500 m³

Número de visitantes en 1998: 1.557.185

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

Información sobre horarios y precios: 902 140 141

Teléfono MUNDO SUBMARINO, SA: 93 221 74 74

Cine Imax

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

Número de espectadores en 1998: 1.124.208

Información sobre horarios, precios y venta de entradas: 902 332 2 11

Teléfono IMAX Port Vell: 93 225 11 11

Cines Maremàgnum

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

Número de espectadores en 1998: 1.053.861

Compra de entradas en las taquillas, por teléfono o en las sucursales de "la Caixa" con terminal Servicaixa
Información sobre horarios, precios y venta de entradas: 902 333 231

Teléfono CINESA: 93 423 24 55

Muelle de la Barceloneta

Marina Port Vell

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

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

Teléfono MARINA PORT VELL: 93 484 23 00

Marina '92

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

Un servicio de mantenimiento y reparación con un varadero de 400 toneladas, *travel-lift* de 150 toneladas, grúas de hasta 8 toneladas, un dique flotante de hasta 4.000 toneladas, una nave de pintura flotante de hasta 75 metros, así como 50 puntos de hibernación a cubierto para embarcaciones de motor de hasta 16 metros de eslora permiten la asistencia técnica a todo tipo de embarcaciones, ya sean de recreo o profesionales.

Teléfono MARINA '92: 93 221 43 70

Muelle del Dipòsit

Palau de Mar

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

Entre sus ocupantes destaca el: Museo de Historia de Catalunya

Número de visitantes en 1998: 158.655

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

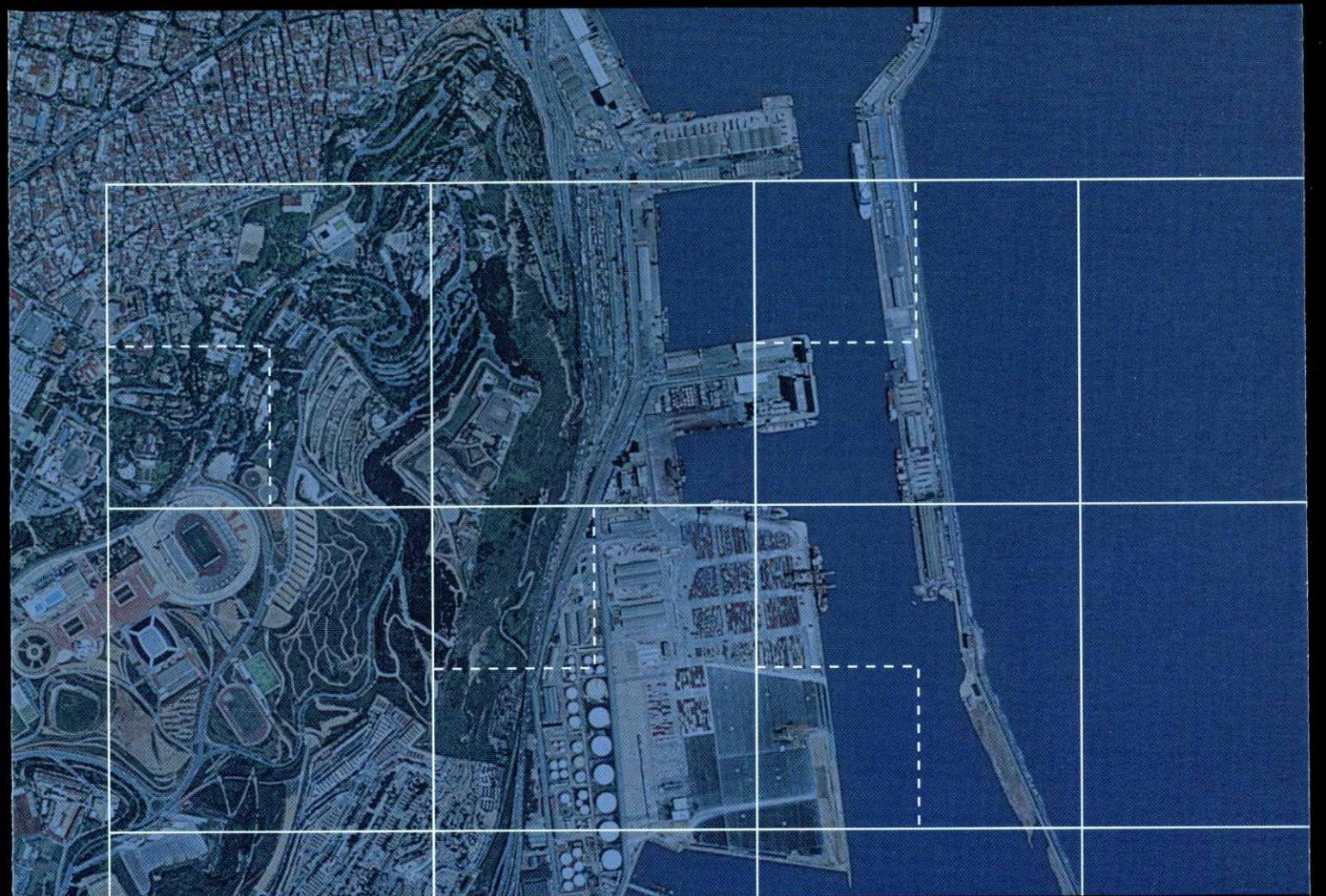
Muelle Barcelona

World Trade Center Barcelona

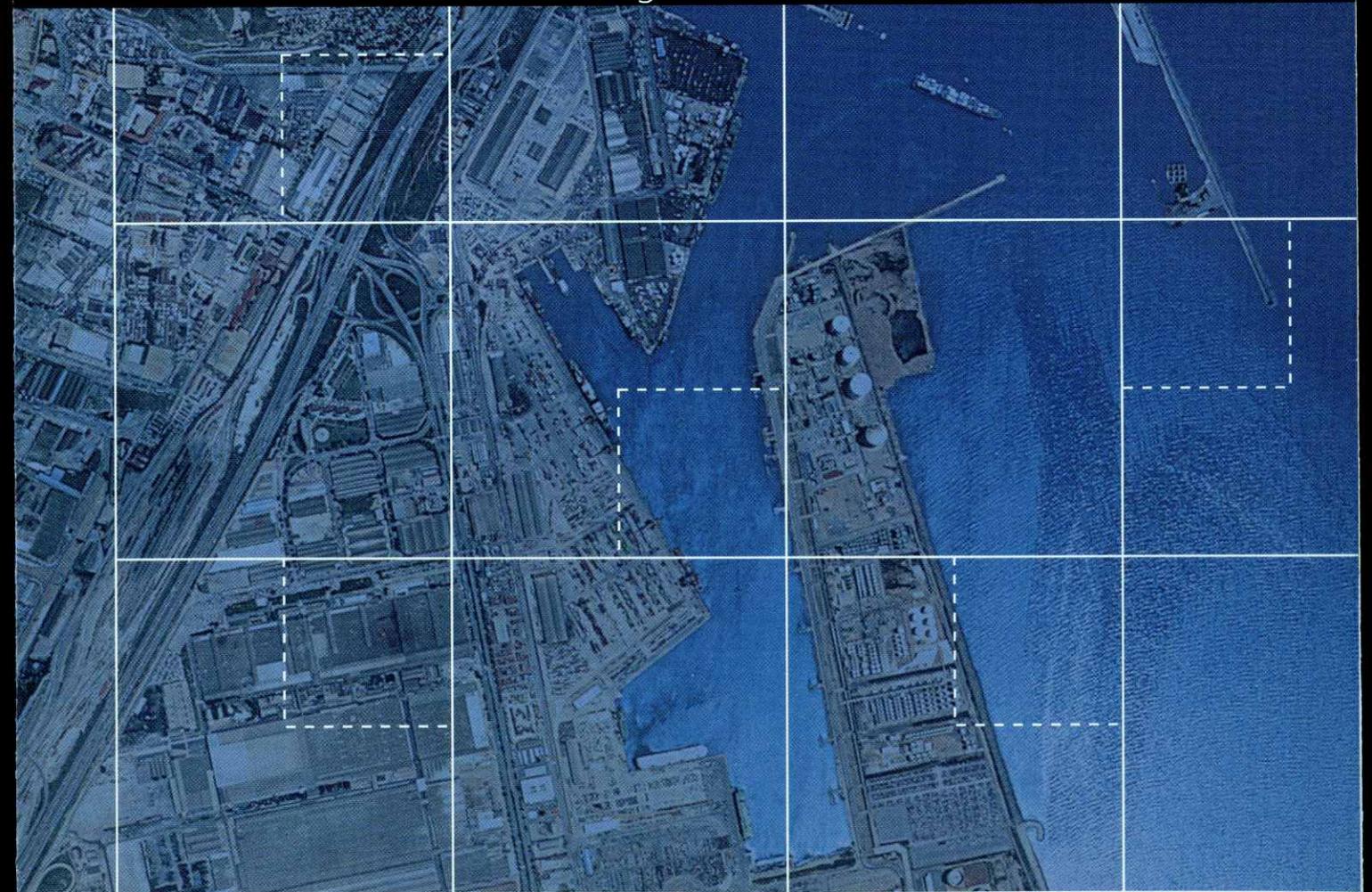
El centro mundial de negocios de Barcelona pone a disposición del mundo empresarial la infraestructura ideal para llevar a cabo su actividad. Un edificio inteligente, dotado de los últimos avances tecnológicos, que reúne en un mismo entorno todos los servicios y las instalaciones para el óptimo desarrollo de los negocios, especialmente en el ámbito del comercio internacional. El complejo se inaugurará en 1999, aunque ya es operativo parcialmente desde 1998.

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

Superficie total: 130.000 m²

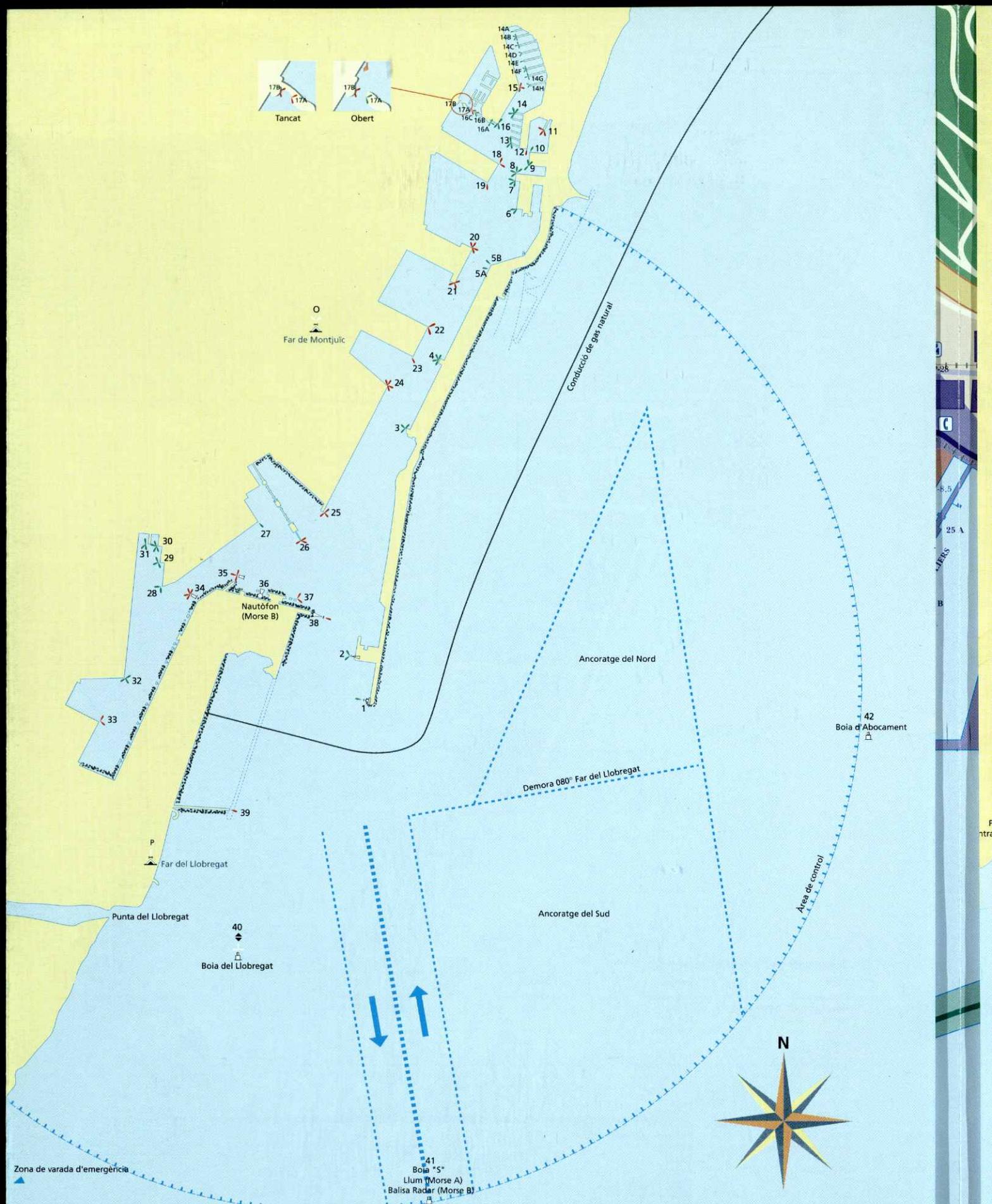


Port de Barcelona Plànol general 1998



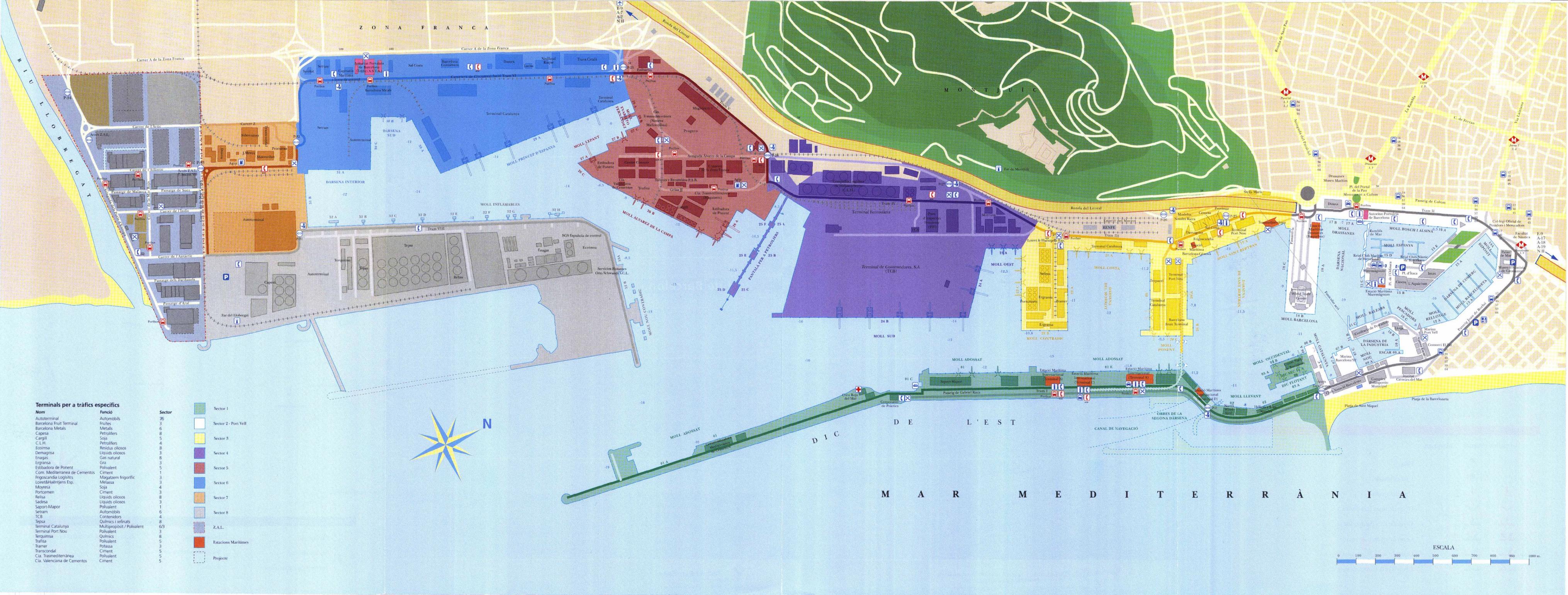
Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona



Signes convencionals

- | | | |
|---|---|---|
|  Far habitat |  Boia d'orgue |  Boia de presa de dades oceàniques |
|  Far automàtic |  Boia de castellet | |
|  Torre-Balisa automàtica |  Sirena | |

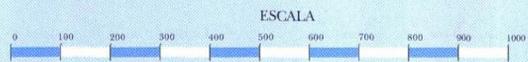


Terminals per a tràfics específics

Nom	Funció	Sector
Autoterminal	Automòbils	76
Barcelona Fruit Terminal	Frutes	3
Barcelona Metalls	Metalls	6
Capasa	Petroliers	8
Carçill	Soja	5
C.L.H.	Petroliers	4
Ecòimsa	Residus oliosos	8
Demagnisa	Líquids oliosos	3
Enagas	Gas natural	3
Ergansa	Gra	3
Estibadora de Ponent	Polivalent	5
Com. Mediterrània de Ciments	Ciment	1
Frigoscandia Logístics	Magnetem frigorífic	3
Loiret&Haentjens Esp.	Melassa	3
Moyresa	Soja	4
Portcemen	Ciment	3
Relisa	Líquids oliosos	8
Sadisa	Líquids oliosos	3
Saport-Mapor	Polivalent	1
Setram	Automòbils	6
T.C.B.	Contenidors	4
Tepsi	Químics i reforns	8
Terminal Catalunya	Multipospost / Polivalent	6/3
Terminal Port Nou	Polivalent	3
Terquimsa	Químics	8
Trafisa	Polivalent	5
Tamer	Potassa	5
Transcordal	Ciment	5
Cia. Transmediterrània	Polivalent	5
Cia. Valenciana de Ciments	Ciment	5

Sectors i Estacions Marítimes

Sector 1	Estacions Marítimes
Sector 2 - Port Vell	
Sector 3	
Sector 4	
Sector 5	
Sector 6	
Sector 7	
Sector 8	
Z.A.L.	
Projecte	



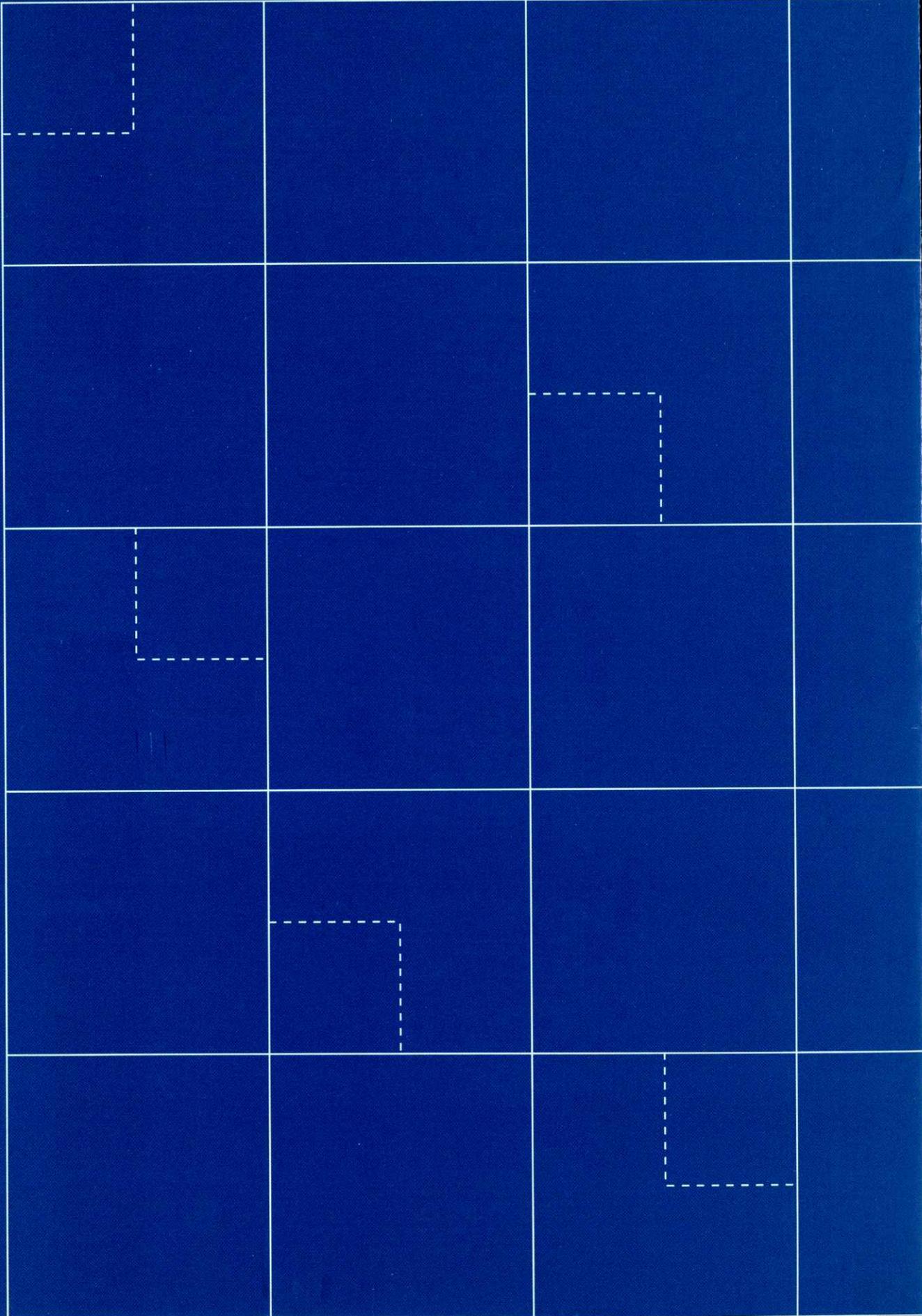
Planta esquemàtica de fars i balises Canal d'entrada i àrees d'ancoratge



- Fars, balises i boies competència de l'A.P.B.
- Balises de ports competència de la Comissió de Ports de Catalunya
- Abalisaments en concessió

Llums

Vermelles	Verdes	Blanques	
	●		Fixa
	◎		Una ocultació
! (red)	! (green)	! (white)	Una llampada
∩ (red)	∩ (green)	∩ (white)	Grup de dues llampades
∩ (red)	∩ (green)	∩ (white)	Grup de tres llampades
∩ (red)	∩ (green)	∩ (white)	Grup de quatre llampades
∩ (red)	∩ (green)	∩ (white)	Grup de dues llampades més una
∩ (red)	∩ (green)	∩ (white)	Grup d'una llampada més dues



Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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



Directorio del Puerto de Barcelona

Autoridad Portuaria de Barcelona

• EDIFICIO PORTAL DE LA PAU

Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00

Fax: 93 306 88 11

Dirección Internet: www.apb.es

• EDIFICIO TRAMO VI -ASTA-

Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 298 21 00
Fax: 93 298 21 18

SAU (Servicio de Acceso Unificado)

Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 298 60 00

Fax.: 93 298 60 01

e-mail: sau@apb.es

Servicio de Atención al Cliente:

Tel.: 900 210 938

Dirección Internet: www.apb.es

e-mail: postmaster@apb.es

Representación del Puerto

de Barcelona en Japón

DE TOK LTD

Mr. Takeshi Suzuki

11-3 Alasaka 1-Chome, Minato-ku
Tokyo107, Japan

Tel.: 813-3584-1117

Fax: 813-3584-1119

Representación del Puerto

de Barcelona en China

CHINA CONSULTANTS

Sr. Joan Dedeu

29/F, Chung Nam Bldg.

1, Lockhart Road

Hong Kong

Tel.: 852-2866-8841

Fax: 852-2866-7554

e-mail: 106243.2316@compuserve.com

Port Vell

Gerencia Urbanística Port 2000

Josep Anselm Clavé, 27

08002 Barcelona

Tel.: 93 317 61 35

Fax: 93 317 41 48

e-mail: port.2000@bcn.servicom.es

Zona de Actividades Logísticas

CILSA

Portal de la Pau, 6

08039 Barcelona

Tel.: 93 306 88 00

Fax: 93 306 88 16

Dirección Internet: www.zal.es

e-mail: web@zal.es

ESTIBARNA

(Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba)

Ctra. Circunvalación Tramo V

08039 Barcelona

Tel.: 93 223 18 22

Fax: 93 223 17 33

e-mail: estibarna@estibarna.es

World Trade Center Barcelona, SA

Muelle de Barcelona, s/n.

Edificio Este 2ª planta

08039 Barcelona

Tel.: 93 508 80 00

Fax: 93 508 80 10

Capitanía Marítima

Ctra. Circunvalación Tramo VI

08040 Barcelona

Tel.: 93 223 54 73

Fax: 93 223 46 12

Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima

Edificio Torre de Salvamento

Tramo VI planta 9ª

Ctra. Circunvalación Tramo VI

08040 Barcelona

Tel.: 93 223 47 33

Fax: 93 223 46 13

e-mail: barcelon@sasemar.es

Aduana de Barcelona

Pº Josep Carner, 27

08004 Barcelona

Tel.: 93 443 30 08

Fax: 93 443 19 83

Punto de Inspección Fronteriza

Edificio PIF

Ctra. Circunvalación Tramo IV

08039 Barcelona

• Sanidad Exterior

Tel.: 93 443 23 70

Fax: 93 443 16 32

• Sanidad Animal

Tel.: 93 442 42 54

Fax: 93 441 72 76

• Sanidad Vegetal

Tel.: 93 441 73 79

Fax: 93 441 72 76

• E.Q. (Equipo de calidad)

Tel: 93 306 88 18

SOIVRE

(Centro de asistencia técnica e inspección del Comercio Exterior)

Muelle Príncep d'Espanya -

Edificio Tersaco, 4ª planta

08039 Barcelona

Tel.: 93 223 45 51

Fax: 93 223 48 64

Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25, 4º A

08001 Barcelona.

Tel.: 93 443 21 00

Fax: 93 443 20 76 / 93 442 36 68

e-mail: acb@fonocom.es

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25, 9º 1ª

08001 Barcelona

Tel.: 93 442 88 24

Fax: 93 442 90 62

Dirección Internet:

www.fonocom.es/aeeepb

e-mail: aeeepb@fonocom.es.

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

Via Laietana, 32-34

08003 Barcelona

Tel.: 93 315 09 03

Fax: 93 310 62 47

e-mail: feteia@feteia.org

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona

Av. Drassanes, 23-25

08001 Barcelona

Tel.: 93 329 27 58

Fax: 93 441 51 08

e-mail: coacab@coacab.com

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

Josep Tarradellas, 11, 4º 2ª

08029 Barcelona

Tel.: 93 430 21 41

Fax: 93 430 21 41

e-mail: feteia@feteia.org

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

Av. Diagonal, 452

08006 Barcelona

Tel.: 93 416 93 00

Fax: 93 416 93 01

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.: 93 416 94 84

Fax: 93 416 93 01

e-mail: shippers@cambrescat.es

Corporación de Prácticos del Puerto

Pº Gabriel Roca

Edificio Porta Coeli, 3º

08039 Barcelona

Tel.: 93 221 89 90

Fax: 93 221 38 95

Remolcadores de Barcelona, SA

Pº Joan de Borbó, 92, 2º

08039 Barcelona

Tel.: 93 221 14 41

Fax: 93 221 14 40

e-mail: rebars@remolcadores.com

SAR de Remolcadores, SL

Pº Joan de Borbó, 92, 2º

08039 Barcelona

Tel.: 93 225 65 45

Fax: 93 221 88 97

e-mail: remolcadores@remol.com

Renfe - Transporte Combinado

Estación Morrot

Pº Josep Carner, s/n

08038 Barcelona

Tel.: 93 496 31 49

Fax: 93 496 32 46 (Dept. Comercial)

e-mail: INF.CODWU 05@cosme

renfe.es

Renfe - Cargas

Estación Can Tunis

Motors, s/n.

08004 Barcelona

Tel.: 93 263 36 36

Fax: 93 335 22 20 / 93 335 96 77

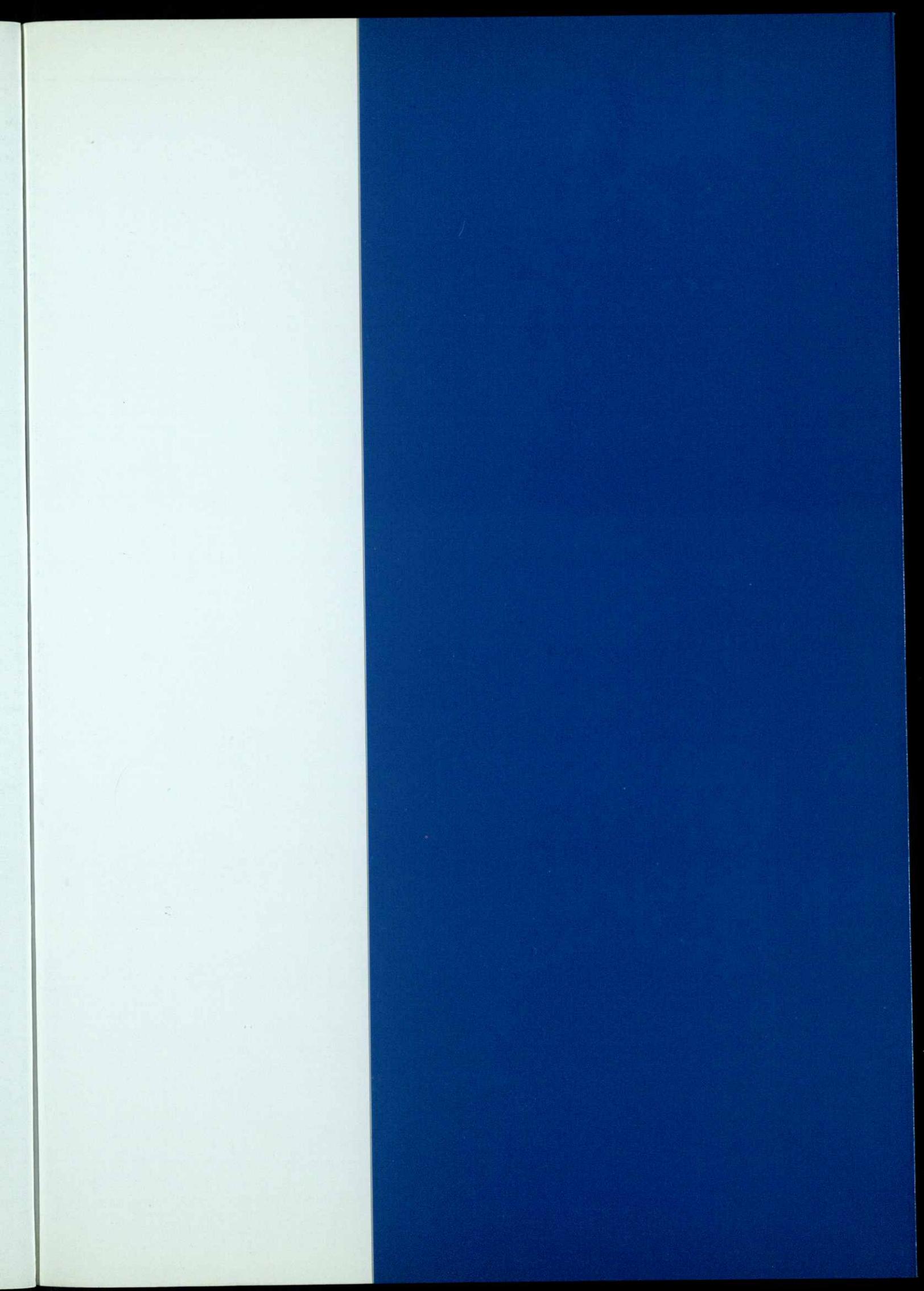
© Autoridad Portuaria de Barcelona

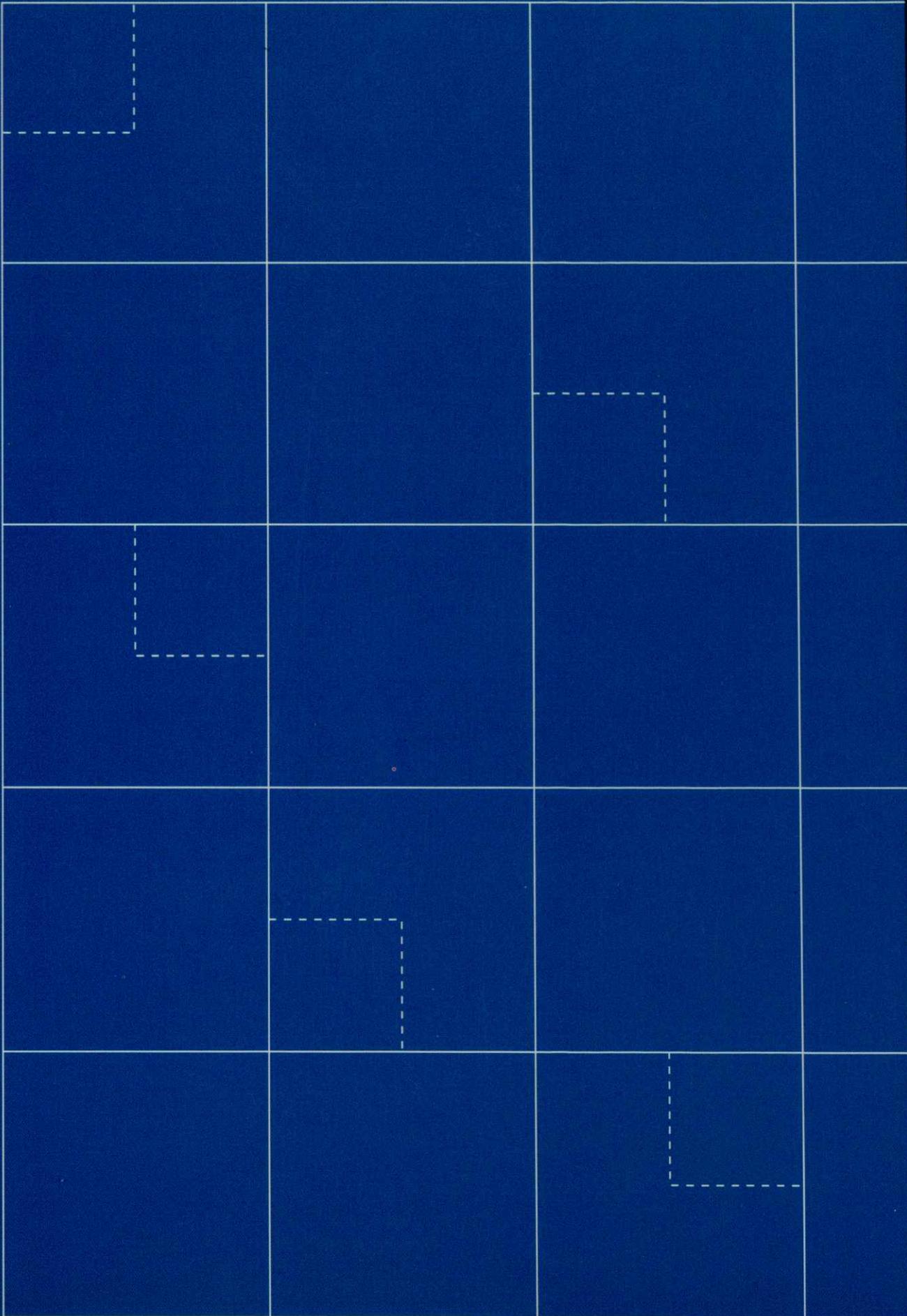
Producción e impresión
Novatesa Gràfiques, S.L.

Dirección de arte
Propaganda Disseny gràfic

Fotografía
Lluís Castellà Bel, Tracte Comunicació Global

D.L. B-34943-99





Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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