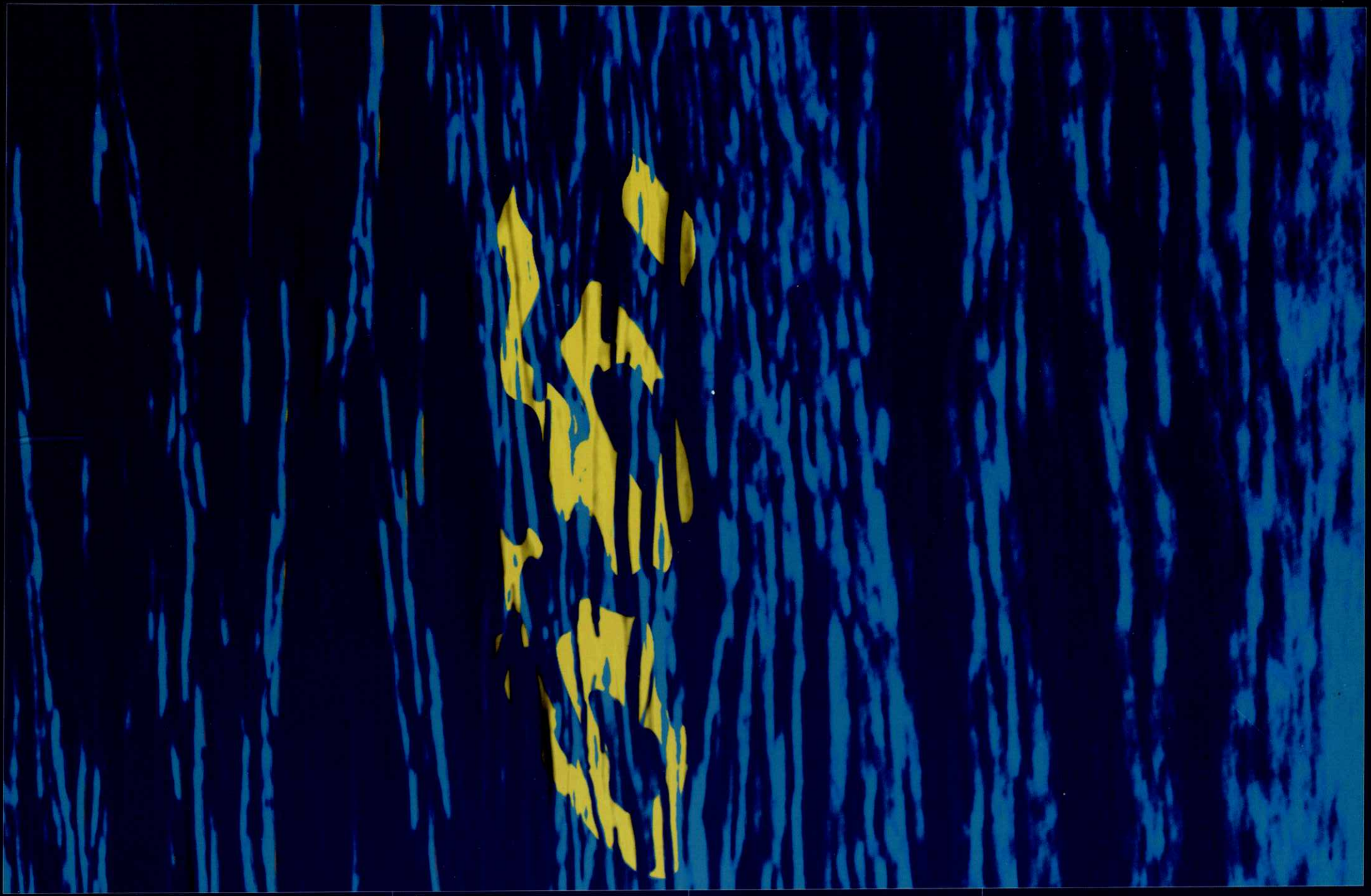


Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

Memoria anual

'99

Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

31 de diciembre de 1999

Presidente
Ilmo. Sr. Joaquim Tosas Mir

Capitán Marítimo y Vicepresidente
Sr. Juan Aguilar Ponce de León Romero

Director
Sr. Josep Oriol Carreras

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

Vocales en representación de la Administración del Estado
Sr. Arturo Aguinaga Mateos
Sr. Josep Costa Solà
Sr. Miquel Herranz Díaz
Sr. Mariano Navas Gutiérrez

Vocales en representación del Ayuntamiento de Barcelona
Ilmo. Sr. Xavier Casas Masjoan
Ilustrísima Sra. Maravillas Rojo Torrecilla

Vocal en representación del Ayuntamiento del Prat de Llobregat
Ilmo. Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

Vocales en representación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona
Sr. Josep M. 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. Josep Gimeno Berasaluce

Vocales en representación sindical (UGT y CCOO)
Sr. Joan J. García Cañadas
Sr. José Pérez Domínguez

Secretario (no consejero)
Sr. Albert Muixí Rosset

Incidencias en el año 1999
En la sesión del 29 de septiembre de 1999, tomó posesión del cargo de consejero de la Autoridad Portuaria de Barcelona el señor Josep Gimeno Berasaluce, en sustitución del señor Enric Forcano Royo.

Presentación

Joaquim Tosas Mir
Presidente

1999 ha sido para el Puerto de Barcelona un año repleto de logros. La Comunidad Portuaria de Barcelona ya es una realidad indiscutible, un ejemplo que muestra cómo el consenso y la unidad de acción, por encima de la especificidad de cada empresa, es el camino que se debe seguir para avanzar hacia el objetivo común, fijado por el Plan Estratégico, de situar al Puerto de Barcelona como el principal hub logístico euromediterráneo. Es decir, que no sólo trabajamos para ser un centro de distribución, sino también para convertirnos en el nudo principal de la red de servicios logísticos e intermodales. Este reto implica el desarrollo de un nuevo concepto de puerto, que se corresponde con la idea de puerto avanzado. Pretendemos extender nuestros servicios más allá del recinto portuario y acercarlos de forma activa a los clientes.
El Plan Estratégico nos marca esta dirección. El primer factor clave de éxito es la ampliación del hinterland estratégico que, este año, nos ha llevado a intensificar de nuestras acciones comerciales, entre las que cabe destacar la misión comercial en Túnez. Por lo que respecta al foreland estratégico, el Puerto de Barcelona continúa dando prioridad a los mercados de Mercosur y del Extremo Oriente. La presentación de Intermed en Hong Kong despertó el interés de importadores y exportadores de esta zona, lo cual permite augurar el éxito de la misión comercial que la Comunidad Portuaria de Barcelona llevará a cabo en marzo de 2000 en China. El proyecto cuenta con un gran número de participantes ansiosos de desembarcar en el mercado chino.

Además, la misión se desarrollará en un momento muy importante. El próximo ingreso de China en la Organización Mundial de Comercio (OMC) abre de par en par las puertas de este amplio mercado al comercio mundial. Asimismo, vaticina grandes expectativas y oportunidades para la estrategia de internacionalización del tejido empresarial catalán, que desea abrirse mercado en esta zona. Dentro de este contexto de expansión económica en que se encuentra inmersa China, el Puerto de Barcelona ha afianzado sus lazos con el Puerto de Ningbo mediante el acuerdo de colaboración que ambos puertos han firmado.

La presencia del Puerto de Barcelona en Mercosur se ha visto potenciada con la creación del Instituto de Logística Iberoamericano (ILI). El ILI pretende actuar como plataforma de cooperación en materia de formación técnica en el campo de la logística, el transporte y el comercio y, a la vez, como plataforma de penetración del mercado peninsular en la región del Mercosur y en toda América Latina.

El objetivo de ofrecer a los diferentes agentes y organismos que operan en el Puerto de Barcelona todos los servicios de intercambio de documentos y comercio electrónico se ha conseguido gracias a la puesta en marcha de PortIC, la plataforma de comercio electrónico del Puerto. Actualmente, los usuarios de PortIC disponen de toda un área de servicios de intercambio electrónico de documentos e información. El servicio más innovador es la Cristal Box, que informa sobre la situación de tramitación documental de las mercancías.

PortIC sitúa el Puerto de Barcelona en el grupo de vanguardia respecto a la implantación del comercio electrónico a escala mundial. Una de sus peculiaridades, valorada muy positivamente en los foros internacionales, es el hecho de que PortIC sea fruto del trabajo cooperativo de todo un sector, de todos los agentes y organismos que forman parte de la Comunidad Portuaria de Barcelona, los cuales, en una apuesta conjunta por las tecnologías de la información, se han puesto de acuerdo para invertir en la mejora competitiva del Puerto.

Este año se han conseguido cifras récord en el tráfico de mercancías. Los más de 28,5 millones de toneladas, que suponen un incremento del 12,5% con respecto al año anterior, nos sitúan, por primera vez en la historia, en la segunda posición dentro del sistema portuario español. Sólo nos supera el Puerto de transbordos de Algeciras. En lo que se refiere al tráfico de contenedores, los cerca de 1,250 millones de TEU nos consolidan como uno de los primeros puertos del Mediterráneo, por delante de otros tan importantes como Génova, Valencia, Marsella y La Spezia. La carga general ya representa el 55% de todo el tráfico, cifra que nos coloca entre los puertos de mayor valor añadido. Estas son cifras de las que debemos sentirnos orgullosos, pero que hacen que la ampliación sea cada vez una necesidad más urgente.

A este respecto, gracias a la aprobación definitiva de las obras de canalización del río Llobregat, una vez resueltos los trámites preceptivos, la ampliación se encuentra más cercana. Ahora se nos plantea la necesidad de invertir una cantidad substancial de recursos en la ampliación de nuestro Puerto. La importancia del Puerto en la economía del país, cuantificada a raíz del Estudio del impacto económico del Puerto de Barcelona, nos ha ayudado a obtener la financiación necesaria.

El futuro del Puerto de Barcelona influye sobre el futuro económico de Cataluña, que necesita un puerto moderno y eficiente, con buenos accesos y una amplia gama de servicios relacionados con el transporte marítimo, la logística y la distribución terrestre, y sobre todo, un puerto que cuente con el apoyo de una red ferroviaria de ancho UIC, para convertirse así en el principal nudo de conexión de la red europea de transporte entre el sur de Europa y el Mediterráneo y el resto del mundo.

En espera de que se inicien los proyectos que dotarán al Puerto de Barcelona de la base física que requieren la industria y el comercio de nuestro hinterland, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha llevado a cabo una serie de acciones destinadas a optimizar el uso de los terrenos portuarios. Se ha aprobado el Plan de reordenación de los espacios concesionales de las terminales de estiba. Este Plan establece una reubicación espacial de las terminales, que consiste en concentrar a las empresas estibadoras para incrementar su capacidad operativa y paliar, a corto plazo, las necesidades de espacio.

En esta línea, cabe destacar los proyectos de inversión en maquinaria e instalaciones que están llevando a cabo las dos terminales internacionales de contenedores para hacer frente al gran crecimiento de este tipo de tráfico que experimenta nuestro Puerto. Una de las terminales especializadas en el tráfico de vehículos sigue presentando una proyección de crecimiento vertical. Ha iniciado la construcción de un nuevo almacén vertical, con capacidad para 10.000 automóviles, que se suma a la construcción del que han concluido en el transcurso de este año.

Se han adjudicado las obras de urbanización de la segunda fase de la ZAL, que tenemos previsto iniciarlas el año que viene, una vez aprobado el Plan especial. Esta obra se anticipa al desvío del río LLobregat y contará con unos accesos provisionales para poder atender, con vistas al 2001, la demanda de espacio de las más de treinta empresas que esta nueva área logística tiene en lista de espera después de que la primera fase de la ZAL registrara una ocupación total de los terrenos disponibles.

Han finalizado las obras de ampliación del muelle de Álvarez de la Campa y de la explanada del Pantalà, destinadas a mejorar el funcionamiento del tráfico de cabotaje con las Islas Baleares y las Islas Canarias. Estas acciones se incluyen en los planes de calidad conjuntos que la Autoridad Portuaria de Barcelona ha suscrito con las autoridades portuarias correspondientes. El objetivo es impulsar medidas conjuntas que redunden en beneficio de la calidad del servicio que se ofrece al cliente.

La calidad del servicio es un pilar decisivo de la competitividad que el Puerto ha alcanzado, y la formación tiene una función clave en la misma. En este sentido, la inauguración del Centro de Formación Portuaria supone un salto cualitativo en la formación del sector de la estiba de Barcelona. El centro cuenta con dos simuladores para que la formación, entrenamiento y reciclaje del personal portuario se realice bajo las máximas condiciones de seguridad y eficacia.

Siguiendo con las nuevas realizaciones, la del World Trade Center ha sido otro de los grandes logros de 1999. Este emblemático edificio, símbolo del espíritu empresarial e internacional de Barcelona, no es sólo un gran centro de oficinas, sino que se trata de una nueva filosofía en el mundo de los negocios que nos ayudará a internacionalizar nuestra economía. Este edificio acoge dos terminales de cruceros, consideradas las más modernas de Europa. Una de ellas ya ha empezado a funcionar este año. Así pues, ha contribuido a la consolidación, un año más, del Puerto de Barcelona en el sector de los cruceros en el Mediterráneo. Y nos sentimos orgullosos porque no somos nosotros los que hacemos esta afirmación sino los armadores y los operadores, que han alabado la calidad del servicio y la oferta crucerística del Puerto de Barcelona. De esta forma, el Puerto se ha convertido en un centro de atracción de las rutas de los cruceros por el Mediterráneo.

Desde aquí, animo a todas las empresas que forman parte de la Comunidad Portuaria de Barcelona a que no bajen la guardia y afronten el futuro con el mismo entusiasmo y tenacidad que nos ha caracterizado hasta ahora. El Puerto de Barcelona no escatimará esfuerzos para rentabilizar los recursos actuales y futuros para servir a la sociedad de la forma parte, con la que se siente comprometido y espera compartir un camino de desarrollo y prosperidad.

Introducción

A lo largo de 1999 el Puerto de Barcelona ha trabajado para consolidar los nuevos y ambiciosos objetivos que establece el Plan Estratégico para la próxima década. Entre estos objetivos cabe destacar las nuevas tecnologías, el fomento de la competitividad de nuestros clientes a través de la prestación de servicios de valor añadido que generen servicios eficientes, el posicionamiento como principal puerto del sur de Europa y del Mediterráneo y, gracias a ello, la abertura a nuevos mercados. De este modo, estamos consolidando la imagen de un Puerto dinámico, competitivo y seguro de sí mismo, siempre en cabeza de la innovación y del desarrollo económico.

En lo que se refiere a la abertura del comercio, el Puerto de Barcelona debe aprovechar el nacimiento del euro para asumir un papel de liderazgo. No cabe duda que el entorno de nuestro puerto es dinámico y está en constante evolución. La liberalización del comercio, la internacionalización de la producción y el aumento de la competencia portuaria generan grandes expectativas de crecimiento del comercio exterior. El Puerto de Barcelona no debe desaprovechar las oportunidades que este contexto supone para el transporte marítimo. Por este motivo, el Puerto de Barcelona ya inició su camino adaptándose al euro desde el primer momento, en enero de 1999, para así ofrecer a sus clientes mayor claridad en su gestión.

Los retos importantes de cara a un futuro próximo están muy claros: por una parte, ganar espacio para ampliar el puerto, y por la otra, promover el transporte intermodal.

En lo que respecta a las inversiones, el inicio de las obras de la segunda bocana, así como el puente móvil que enlazará los muelles Adossat y Ponent, se están realizando a buen ritmo. Así pues, las zonas afectadas en el ámbito concesional han sido debidamente reordenadas con la aprobación del Plan de reordenación de los espacios concesionales. Un estudio sobre la gestión del tráfico rodado que generará la entrada en servicio del puente nos ha permitido acotar y resolver los posibles problemas que hubieran podido surgir y que podrían haber afectado al entorno más inmediato. En este sentido, la preocupación del Puerto de Barcelona ha sido primordial. También cabría destacar este año, la finalización de las obras de ampliación de las 20 hectáreas del muelle de Inflamables, con su desdoblamiento, y el nuevo muelle del Contradic. Por último, las obras de la primera fase en el muelle Adossat están muy avanzadas, lo cual permitirá, a corto plazo, trasladar la operativa de cabotaje para buscar la máxima racionalidad y eficacia de las operaciones.

Por otra parte, el Plan Estratégico representa la ambición del Puerto de Barcelona de convertirse en la principal plataforma intermodal del Mediterráneo y la puerta sur para los mercantes europeos. Para conseguirlo, se han llevado a cabo varias acciones estratégicas y visitas comerciales a Túnez, a distintos puntos del Mercosur y del Sudeste asiático entre otras, en muchas ocasiones acompañados de la Comunidad Portuaria.

Así pues, la implicación y la ambición constantes de la Comunidad Portuaria hacen que el tráfico continúe aumentando día a día. Las terminales de contenedores ya han pedido la ampliación de su superficie y les han sido ampliadas las concesiones.

También cabe destacar que la Comisión Europea ya ha aprobado la directiva sobre la firma electrónica que incluye el régimen legal para garantizar la seguridad de las transacciones electrónicas y equipara su validez a la firma manuscrita. El objeto de esta directiva es promover el rápido desarrollo del comercio electrónico al que el Puerto de Barcelona ya hace tiempo que dedica sus esfuerzos. De hecho, el apoyo técnico de PortIC y la colaboración con la Asociación e-commerce nos sitúa en la vanguardia de las operaciones internacionales en lo que respecta al comercio electrónico entre empresas, lo que nos convierte en un punto de referencia para los demás puertos.

Además, el World Trade Centre, el edificio inteligente del Puerto, aporta economías de escala, ya que dispone de toda la infraestructura y la oferta integral de servicios necesarios para desarrollar las gestiones propias del mundo empresarial marítimo y portuario dentro del mismo complejo, con tecnología punta. Esta amplia oferta cualitativa de servicios y su entorno han propiciado que el World Trade Center haya conseguido en 1999 la casi total ocupación de la parte construida.

No cabe duda que 1999 ha sido un buen año para el Puerto de Barcelona, tal como reflejan sus resultados de tráfico. El aumento de 3.151.609 toneladas ha permitido un crecimiento superior al 12,7% del tráfico total, con lo que este año, el Puerto ha conseguido superar la cifra de 28.500.000 toneladas, incluido el avituallamiento y la pesca, y consolidarse como uno de los puertos con más de un millón de TEU, puesto que se han movido cerca de 1.235.000 TEU.

Josep Oriol Carreras
Director

Adentrándonos en los diferentes tipos de tráfico, cabe destacar la importante recuperación del tráfico de hidrocarburos con un incremento superior al 20%. Sin duda, las facilidades de servicio en este tráfico han favorecido este aumento. De este modo, se puede recuperar el efecto negativo que supuso la nueva planta de recepción y desgasificación del Puerto de Cartagena; el aumento aproximado de 540.000 toneladas de gas natural así lo demuestra. Además, también es importante la recuperación de otros productos petrolíferos como el gasóleo y la gasolina, con incrementos de más de 588.000 y 31.000 toneladas respectivamente.

El capítulo de otros líquidos a granel presenta también una recuperación significativa respecto al descenso del año anterior. La importante reducción de las importaciones de 1998 se ha recuperado con un incremento de las importaciones del 9% aproximadamente. Por ejemplo, la recuperación de los tráficos de sosa cáustica y de aceites a granel permite un aumento del 4,33% en el capítulo de los líquidos a granel.

Cabe destacar el gran aumento que ha experimentado la carga general, con un incremento del 17,15%. En este capítulo destaca el incremento superior al 12,7% de los contenedores que, con un tráfico de 1.234.987 TEU, ha conseguido asentarse en la posición de líder del arco mediterráneo, a la vez que se consolida como el segundo puerto de España y uno de los 40 primeros del mundo.

Por último, los sólidos a granel son el único tráfico que no ha conseguido recuperarse respecto al año anterior. El patrón de crecimiento, realizado según la demanda predominante del año 1999, demuestra que el consumo privado, junto con el aumento de la renta familiar disponible, es el motor del crecimiento y favorece el aumento de la demanda del sector de la construcción, por lo que la producción de cemento nacional se ha destinado al consumo interno en detrimento del comercio exterior. Así pues, el cemento, uno de los principales productos que forma parte de este tráfico, ha sufrido un descenso del 32% con la pérdida del tráfico de más de 562.000 toneladas, básicamente de exportación. Otro producto que también ha intervenido en este descenso ha sido la haba de soja, que ha perdido unas 92.000 toneladas de las importaciones. Por el contrario, hay que destacar la importante recuperación que ha experimentado el tráfico de maíz, con un aumento de más de 319.000 toneladas.

Una vez más, con el impulso que está generando el tráfico de pasajeros, se han obtenido unos resultados más que satisfactorios. El tráfico de ferris en línea regular ha crecido más de un 38% debido al buen momento del cabotaje nacional y a los buenos resultados de la línea con Génova, tanto en lo que respecta a pasajeros como a mercancías. Esto demuestra el acierto del Puerto en su apuesta por el desarrollo y promoción del short sea shipping.

En lo que respecta al apartado de cruceros, un año más se ha reconocido la calidad de los servicios y la oferta crucerística del Puerto de Barcelona, que consolida aún más su posición de liderazgo en la zona mediterránea. Esto ha propiciado que prácticamente todos los programadores de cruceros por el Mediterráneo occidental hayan incluido el Puerto de Barcelona en sus rutas y, especialmente, como puerto base. Esto ha permitido que nuestro Puerto haya sido galardonado en 1999 con el premio al Mejor Puerto Base (Best Turnaround) del Mediterráneo. En 1999 han pasado por el Puerto de Barcelona un total de 541.596 cruceristas, casi un 17% más que el año anterior, y 506 barcos de crucero.

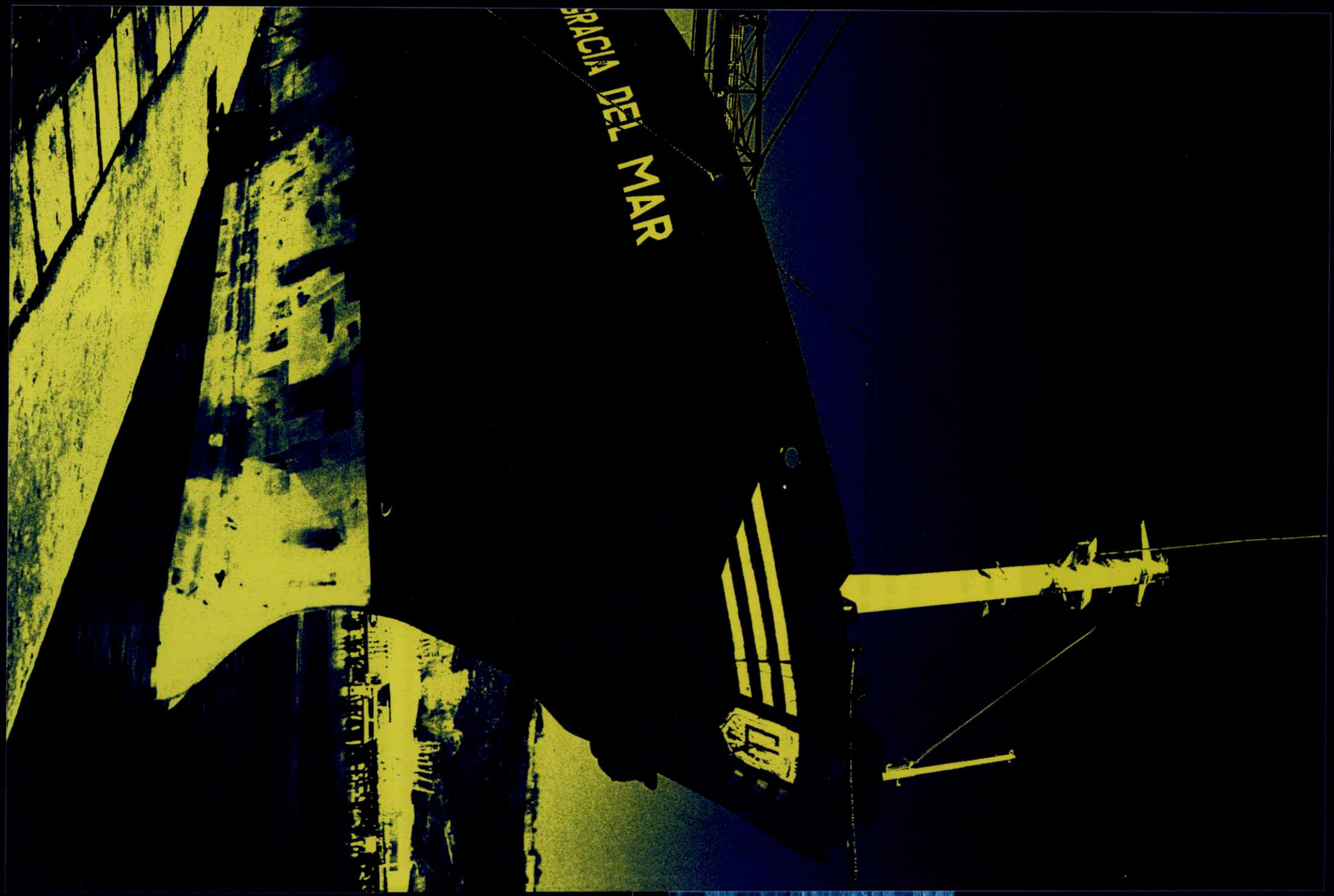
El Puerto no duda en invertir en este tráfico, que aporta importantes beneficios a toda la ciudad de Barcelona. Y por eso, en 1999, se ha inaugurado la primera estación marítima de cruceros en el WTC y se ha constituido la sociedad de Cruceros del Puerto de Barcelona, S.A. para asegurar el éxito de la gestión y la explotación de estas estaciones. De este modo, una vez más, la inversión privada y nuestra Comunidad Portuaria demuestran su interés en participar en proyectos del negocio portuario.

En términos económicos, y como consecuencia de los buenos resultados del tráfico, el año 1999 se ha cerrado de forma altamente positiva. Los ingresos de explotación de la Autoridad Portuaria de Barcelona durante el año 1999 han sido de unos 80.280 miles de euros, cifra que supone un incremento del 10% en relación con los 73.238 miles de euros ingresados en 1998. Asimismo destaca el notable incremento de los resultados de explotación, que han aumentado en un 35% y han llegado a los 24.387 miles de euros.

Con estos datos, el Puerto de Barcelona llega a las puertas del 2000 con un importante crecimiento en sus principales tráficos y se sitúa muy por encima de las previsiones del Plan Director de 1997-2011. Así pues, el Puerto de Barcelona puede hoy esgrimir los argumentos de la posición que reivindica: "El Puerto de Barcelona es el primer puerto del Mediterráneo en su especialidad -la carga general en contenedores-, ocupa el tercer lugar de Europa en el transporte de vehículos nuevos y es el líder del tráfico de cruceros de la zona mediterránea".

Índice

pág.


GRACIA DEL MAR

El Puerto de Barcelona, más que un puerto: una revisión del orden, de la planificación y de la gestión del conocimiento de la nueva época

Desde 1996, el Puerto de Barcelona ha experimentado, con el consenso de la Comunidad Portuaria, una metamorfosis en la orientación de la gestión. El objetivo ha sido la especialización y la diferenciación para competir, en el entorno mediterráneo y del sur de Europa, por las cargas y los tráficos que generan valor añadido para los operadores, y para los servicios que se derivan de los mismos. En la etapa de crecimiento que vivimos actualmente, todo esto no es fruto de la casualidad, sino el resultado de una dirección clara y de una estrategia precisa que se define en tres aspectos:

En primer lugar, el orden territorial, marcado por el Plan Director, que ha permitido configurar una nueva fisionomía portuaria: la apertura de la nueva bocana, el puente entre el muelle Adossat y el de Ponent, la reubicación de las terminales, los nuevos usos del TIR, las nuevas terminales de cruceros y la ampliación del Puerto y la ZAL hacia el sur. En conjunto, todas estas acciones nos han situado, dentro del esquema mundial y mediterráneo, como un ámbito de inversión y de desarrollo de nuevas actividades para equilibrar nuestra cartera de servicios especializados y profundizar en la formación de un polo logístico y económico de primer orden en la Europa del euro.

En segundo lugar, la planificación estratégica, con líneas de trabajo y directrices de actuación que funcionan en dos planos de pensamiento. El primero, y esencial, como Comunidad Portuaria que define la razón de ser de nuestro Puerto y que aporta un marco referencial de participación de todos los miembros, incluida la Autoridad Portuaria de Barcelona. Este modelo también permite diseñar nuevas herramientas de ampliación del hinterland y del foreland, planificar la conectividad, integrar el ferrocarril en el cartapacio de servicios portuarios anteriormente mencionado y, a partir de los objetivos que define el Plan Estratégico, comenzar nuevas formas de comercializar nuestros servicios en áreas geográficas de cargas potenciales. De este modo, se pueden generar plataformas económicas y comerciales en las que los miembros de la Comunidad Portuaria puedan ofrecer soluciones integradas de servicios logísticos.

Respecto al segundo plano de pensamiento, se define por primera vez la misión de la Autoridad Portuaria de Barcelona en este esquema de servicios compartidos que, junto con los operadores, inversores, organismos oficiales y entidades de servicios, forman el Puerto de Barcelona.

En tercer lugar, y como último aspecto, se encuentra la gestión del conocimiento, que ha aportado una importante diferenciación, por parte del mercado, de los servicios que prestamos de manera conjunta con la Comunidad Portuaria: el Plan de Calidad, con los estándares y las medidas de actividad correspondientes, una característica específica de nuestra oferta y del enfoque hacia el cliente final y la mercancía que conlleva la fidelización de la carga y el

desarrollo de servicios puerta-puerta, así como las propuestas del Fórum Telemático, traducidas en la creación de PortIC, que incorpora una plataforma tecnológica dedicada a facilitar los intercambios entre la Comunidad Portuaria y sus clientes. Todo ello supondrá una revolución mercantil de dimensiones desconocidas y hará que surjan nuevas formas de relación entre todos.

Así pues, esta conjunción del orden territorial, el planteamiento estratégico y la gestión del conocimiento define el Puerto de Barcelona no sólo como un espacio físico de infraestructuras, sino como un conjunto de servicios compartidos que sirve de apoyo a las actividades comerciales e industriales y abre nuevas oportunidades a los miembros más dinámicos de la Comunidad Portuaria del Puerto de Barcelona.

El sistema de calidad

El Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona se configura como el conjunto de los diversos planes y proyectos que, en 1999, han llevado a cabo acciones para mejorar la prestación de los servicios, resolver las deficiencias, innovar mediante la actuación en procesos clave y gestionar el cambio que el establecimiento del Plan de Calidad supuso en 1993.

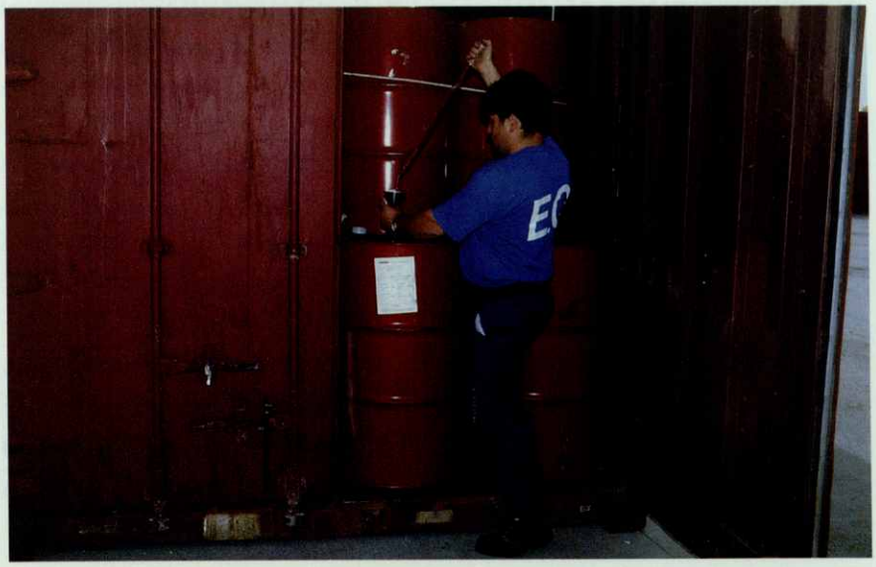
Se pueden diferenciar las siguientes líneas de actuación:

El seguimiento y la mejora de los planes de calidad implantados

Tras la fase de implantación del Plan de Calidad en las tres terminales concertadas (Terminal de Contenidors de Barcelona, Terminal Catalunya y Estibadora de Ponent) y la auditoría final correspondiente, se han activado definitivamente el Sistema de Control de Procesos, para medir su eficacia, y el Programa de garantías.

Este Sistema conlleva la elaboración del Informe Mensual del Sistema de Calidad de la Comunidad Portuaria, que recoge datos sobre el índice de agilidad del paso de la mercancía del Puerto, la media de permanencia de los contenedores, el Punto de Inspección Fronteriza (PIF), la integridad de los precintos y las mercancías, las inspecciones, las incidencias durante la inspección, la formación y un apartado dedicado a noticias.

De un total de 724.381 unidades de contenedores movidas en 1999 en las tres terminales, el Programa de garantías sólo se ha aplicado en seis casos debido a daños causados durante la manipulación. La garantía de seguridad total indemniza a los clientes finales por toda



incidencia fortuita que sufra la mercancía de los contenedores, tanto Full Container Load (FCL) como Less Container Load (LCL), durante su estancia en la terminal. No se ha aplicado el resto de garantías relacionadas con el despacho aduanero (doble posicionamiento, robos, etc.). Por lo tanto, se puede considerar que se han conseguido los tres objetivos principales del Plan de Calidad: agilidad, costes y seguridad.

Los resultados del Control de Procesos hacen que se puedan corregir las desviaciones y, sobre todo, detectar las áreas susceptibles de mejora y actuar para conseguir una mayor eficacia y aportar valor añadido.

Los avances en los planes de calidad conjuntos

En el Plan Baleares se ha iniciado la prestación del Equipo de Calidad (EQ). Este Plan (acordado entre las autoridades portuarias de Barcelona y de Palma de Mallorca), incluye toda la cadena de transporte, desde que la mercancía sale del lugar de origen hasta que llega al cliente final. El Equipo de Calidad interviene recopilando datos en las terminales en las que se aplica el Plan (Trafisa, Estibadora de Ponent i Transmediterránea), lo que permite evaluar las incidencias de este tráfico.

Respecto al Plan Canarias, acordado entre el Puerto de Barcelona y el de Las Palmas de Gran Canaria y Puerto de la Luz, se ha elaborado un Plan General pendiente de aprobación por parte de ambas comunidades portuarias.

Además, dentro del marco del Plan Estratégico, el Grupo de Calidad está desarrollando el Plan Puerto-Puerta/Puerta-Puerto, que se implantará en la terminal Port Nou, una vez se haya desarrollado la etapa de diseño y se haya acabado la fase inicial de diagnóstico del proceso de este trabajo.

La ampliación del alcance de los planes de calidad

Se ha firmado la Carta de calidad de servicio con la Comunidad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que además de constituir un compromiso para adecuar los niveles de calidad de los servicios que se prestan en este Puerto y en el de Barcelona, es un plan conjunto para responder a los requisitos y a las expectativas de los clientes de la cadena logística que conecta estos dos puertos.

El Departamento de Sistemas de Calidad colabora con Puertos del Estado en el desarrollo y la metodología de la iniciativa para mejorar la prestación de servicios entre el puerto y los buques, mediante un grupo de trabajo que concretará la aplicación inicial a los puertos de las Islas Baleares y de Las Palmas.

Por otra parte, se ha realizado una encuesta para detectar el grado de satisfacción de los clientes -tanto los finales como los de la Comunidad Portuaria- que utilizan el Punto de Inspección Fronteriza para mejorar la actuación de todos los operadores que intervienen en la prestación de este servicio.

Dentro del proceso de revisión y de mejora continua, se ampliará el Plan de Calidad a la Terminal Contenidors de Barcelona en la vinculación terminal-buque y terminal-transporte terrestre.

Otras actividades

El sexto ciclo del Plan de Formación de la Comunidad Portuaria ha obtenido el compromiso de 99 empresas para desarrollar siete acciones formativas: la formación de auditores externos según la norma ISO 9000, el marketing de empresa a empresa, el trabajo en equipo, la gestión de conflictos, el negocio marítimo, el inglés y la ofimática, que han contado con la participación de 259 personas.

Como ejemplo de modelo de excelencia de nuestro sector de actividad, el Departamento de Sistemas de Calidad, junto con Puertos del Estado y otras autoridades portuarias, ha participado en la elaboración y en la ampliación del Modelo Europeo de Calidad (EFQM) en una autoridad portuaria simulada. También ha participado en el inicio del mismo caso aplicado a una comunidad portuaria concreta.

El Puerto de Barcelona es un participante activo del Foro de Empresas de Calidad, donde se presenta la experiencia sobre el Sistema de Calidad de nuestra Comunidad Portuaria como factor de éxito para los clientes. En este Foro participan unas 3.000 personas pertenecientes a diferentes sectores empresariales.

La Jornada de Puertas Abiertas de Calidad en la Comunidad Portuaria ha permitido conocer, especialmente a los colaboradores de los diferentes segmentos del Puerto, tanto públicos como privados, el Plan de Calidad y las actuaciones del Equipo de Calidad (EQ) y ha fomentado la interrelación entre los diferentes operadores.

El Puerto de Barcelona colabora con otros puertos del hinterland y del foreland (Túnez, Uruguay, Colombia) para difundir sus conocimientos en el ámbito de la calidad portuaria, adquiridos a lo largo de los años, y obtener ventajas con el objetivo de conseguir nuevos tráficos y negocios.

Finalmente, el Departamento de Sistemas de Calidad, responsable de la coordinación de los planes y proyectos mencionados, está trabajando en la implantación del Sistema de Aseguramiento de la Calidad, según la norma ISO 9001, teniendo en cuenta las directrices y las implicaciones del Consejo Rector del Plan Estratégico y del Plan de Calidad de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

La finalidad de todo esto es garantizar la calidad de los servicios que se prestan en el Puerto de Barcelona.

Los sistemas de información

El comienzo de la comercialización de la plataforma de comercio electrónico del Puerto de Barcelona

En 1999, se hizo realidad PortIC (Puerto, Información y Comunicación), la plataforma de comercio electrónico del Puerto de Barcelona. PortIC nace para ofrecer a los usuarios, agentes y organismos que operan en el Puerto de Barcelona servicios de comercio electrónico entre las empresas, así como entre las administraciones y las empresas.

La plataforma ha sido posible gracias a la participación activa de la mayor parte de los colectivos que forman parte de la Comunidad Portuaria de Barcelona. La Autoridad Portuaria de Barcelona ha invertido en hardware, software y otros elementos adicionales para el funcionamiento de la plataforma, y ha cedido la gestión y la explotación a la empresa PortIC Barcelona, S.A., encargada de comercializar los servicios.

La empresa PortIC simboliza el trabajo cooperativo de todos los agentes y organismos de la Comunidad Portuaria, los cuales se han puesto de acuerdo para invertir en la mejora de la competitividad del Puerto y, por lo tanto, en su beneficio.

Por otra parte, la inclusión de la Cámara Oficial de Comercio en el accionariado de PortIC Barcelona hace que los usuarios finales de los servicios del Puerto también estén representados.

Tecnológicamente, la plataforma se ha convertido en una referencia internacional, y otros puertos ya han mostrado su interés por aplicar en sus instalaciones el modelo del Puerto de Barcelona.

En septiembre de 1999, se inició la comercialización de la plataforma, que integra en la misma

interficie toda una serie de servicios ya existentes y consolidados, y otros servicios nuevos. Uno de los servicios más innovadores, fruto de la colaboración con la Aduana, es el Crystal Box: un servicio de información para los importadores sobre el estado de la tramitación documental del tráfico de mercancías. De esta forma, el Puerto deja de ser una caja negra donde se intercambian documentos y donde nadie puede tener una visión global de los procesos.

El inicio de la comercialización de PortIC no ha impedido que se siga trabajando para dotar a la plataforma de nuevos servicios. En este sentido, el Fórum Telemático es una pieza clave, ya que es el grupo de trabajo que identifica las necesidades de la Comunidad Portuaria respecto a la mejora de los circuitos documentales y, en conformidad con este objetivo, prepara las especificaciones de los nuevos servicios que el sistema PortIC tiene que ofrecer. En este grupo, que se reúne regularmente, se encuentran representados todos los colectivos de la Comunidad Portuaria.

Además, y dado que algunos accionistas de PortIC no se dedican exclusivamente a actividades del sector marítimo, se ha solicitado que se ofrezcan servicios para el transporte por carretera y el transporte aéreo. En relación con este último punto, PortIC ha llegado a un acuerdo de comercialización e integración en la plataforma de las aplicaciones de Traxon, para el seguimiento de cargas aéreas y la presentación de los conocimientos aéreos.

El efecto 2000 y la implantación del euro En 1999 se completó la adaptación de los equipos electrónicos y de las aplicaciones informáticas para el efecto 2000. Un grupo de trabajo, en el que estaban representados los departamentos implicados de la Autoridad Portuaria de Barcelona, se encargó de la coordinación de todas las actuaciones relacionadas con este tema. También participaron todos los agentes, empresas y organismos que integran la Comunidad Portuaria y que intervenían en procesos vitales que podían verse afectados.

El grupo de trabajo creado en el Puerto de Barcelona colaboró con el de Puertos del Estado, que supervisaba y dirigía las acciones de todos los puertos de interés general. Finalmente, la noche del 31 de diciembre, el personal de guardia comprobó que la entrada en el año 2000 no afectaría a las aplicaciones más importantes del Puerto.

Por lo que respecta al euro, si bien durante el ejercicio anterior ya se había completado la adaptación a la nueva moneda, desde enero de 1999 se empezó a emitir en euros toda la facturación de la Autoridad Portuaria y se pidió a los proveedores que expidieran sus facturas en esa misma moneda. En relación con la gestión interna, cabe destacar que todas las aplicaciones que utilizan unidades monetarias trabajan ya con euros.

La conexión entre las terminales de pasajeros del puerto y el aeropuerto del Prat El Puerto de Barcelona se ha convertido en uno de los más activos del Mediterráneo en términos de cruceros. Muchos de ellos tienen como puerto base Barcelona, por lo que un gran número de pasajeros embarcan y desembarcan en esta ciudad. La mayoría llega o se va de Barcelona en avión y, dada la gran cantidad de pasajeros que viajan en uno de estos cruceros, los servicios del aeropuerto se saturan antes de los embarques.

Entre las medidas destinadas a mejorar los servicios que se ofrecen a los pasajeros de los cruceros con escala en el Puerto de Barcelona, en 1999 se iniciaron los trabajos para interconectar informáticamente las terminales de pasajeros del puerto con la facturación (check-in) del aeropuerto del Prat.

Con la implantación de esta mejora, el control del equipaje de los pasajeros en tránsito que desembarquen en el Puerto de Barcelona y tengan prevista la salida desde el aeropuerto del Prat se hará en las terminales de pasajeros del puerto, y el equipaje viajará custodiado hasta el aeropuerto. De este modo, se agilizarán los trámites de los pasajeros en tránsito y se evitarán las gestiones en el aeropuerto previas al despegue de su avión.

El Servicio de Acceso Unificado

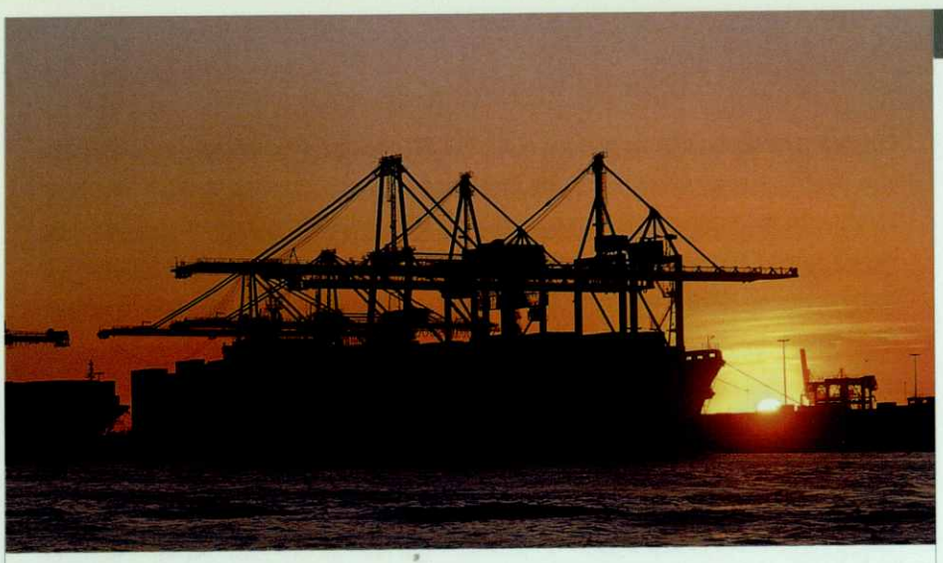
Durante el segundo año de existencia del Servicio de Acceso Unificado (SAU), las consultas atendidas y los procesos han aumentado considerablemente. Así pues, este departamento se consolida como la ventanilla única de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

El caso de las consultas telefónicas es muy significativo ya que, en 1999, se han atendido más de 13.000 consultas, cifra que supone un aumento del 92% respecto a 1998. Además de las preguntas sobre el estado de tramitación de cualquier solicitud, destacan las que hacen referencia a los atraques de los cruceros, a los concursos públicos de adjudicación convocados por la Autoridad Portuaria de Barcelona y a la información sobre las empresas e instalaciones de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

Los procesos han experimentado un aumento del 33%, con casi 50.000 trámites en curso. Más de 18.000 documentos pasaron por el registro general, que es el canal de comunicación que la Autoridad de Barcelona pone a disposición de los usuarios, clientes y ciudadanos. Esta cifra representa un aumento del 18% respecto al ejercicio anterior.

Durante 1999, el SAU amplió la oferta de servicios con dos nuevos procesos: el Marpol IV y el servio de mensajería. El primero tiene como finalidad autorizar la entrada a una cisterna en el Puerto de Barcelona para limpiar las aguas residuales de los buques atracados. La incorporación de este trámite en el abanico de servicios del SAU ha significado la informatización y la ampliación del horario. El servicio de mensajería responde a la reordenación operativa del servio de envíos urgentes. Se pretende optimizar y organizar las tareas y, así, aprovechar al máximo los recursos internos de la empresa y cumplir los requisitos de registro documental de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

La voluntad de servicio del SAU se ha demostrado mediante el asesoramiento informativo a los usuarios sobre las especificidades que han establecido los departamentos técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Es el caso, por ejemplo, de los trámites más frecuentes, como las solicitudes de autorización de mercancías peligrosas o la información necesaria para iniciar cualquier gestión.



El Servicio de Atención al Cliente

El Servicio de Atención al Cliente de la Autoridad Portuaria de Barcelona (SAC), como vínculo entre el mercado y el Puerto, tiene la misión de agilizar y hacer transparente el paso de la mercancía por el entorno portuario.

En la misma línea que el Plan de Calidad y el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona, la razón de ser del SAC es favorecer la competitividad de los clientes a través de la prestación de servicios eficientes. Se debe proporcionar a los clientes la respuesta idónea mediante servicios más integrados, especializados y personalizados.

Existen dos tipos de clientes finales:

- Los cargadores o receptores últimos, que son los propietarios de la mercancía.
- Los agentes de los cargadores o los operadores, que, aunque no son propietarios de la mercancía, también tienen capacidad de decisión logística sobre la misma.

El SAC fue creado en 1994 como expresión de reconocimiento a los clientes finales, que son uno de los activos principales del Puerto.

Conscientes de la complejidad de las operaciones que se realizan en el entorno portuario, el SAC pone a disposición de los clientes finales una serie de herramientas entre las que destaca un servicio de información y consultas que opera con una línea gratuita (900 210 938) y que facilita un contacto directo y rápido con los clientes.

En 1999 se atendieron 292 reclamaciones. El Programa de garantías fue el primer marco de referencia de la tramitación.

La información obtenida a través de estas reclamaciones permite tener una visión imparcial de Puerto y buscar los mecanismos correctores, tanto internos como en el conjunto de la Comunidad Portuaria de Barcelona.

El Plan de Formación y Divulgación ofrece los siguientes cursos y jornadas técnicas:

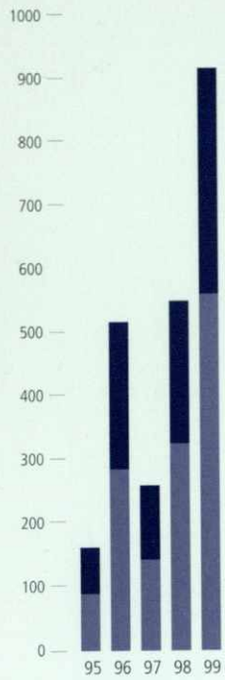
- La implicación del Puerto de Barcelona en el comercio exterior
- El transporte de mercancías peligrosas
- El procedimiento aduanero
- El crédito documentario como medio de pago e instrumento de financiación
- La intermodalidad y la logística en Barcelona

En el marco de este Plan, también se realizan actividades de promoción en el hinterland del Puerto de Barcelona, especialmente en los grandes centros de producción y consumo.

Y, como novedades para el año 2000, se han programado:

- El servicio de inspección del comercio exterior
- El transporte y el seguro

Programa de formación



Empresas
Asistentes

1995	72	92
1996	234	285
1997	117	143
1998	224	327
1999	357	561

El objetivo de este foro es permitir que la opinión del mercado llegue, de forma contrastada, a los organismos, instituciones y entidades vinculadas al comercio internacional. De esta manera, el foro servirá para hacer que nuestras empresas sean más competitivas y, al mismo tiempo, acercará al Puerto, en su calidad de empresa de servicios, al tejido empresarial y al país.

La promoción hacia el exterior

Los acuerdos de cooperación para acceder a nuevos mercados

Un eje fundamental de la presencia internacional del Puerto de Barcelona se basa en el establecimiento de acuerdos de cooperación con países estratégicos del hinterland y del foreland.

En este sentido, en 1999, se han reforzado los vínculos institucionales y técnicos con el Magreb, América Latina y Extremo Oriente. El objetivo principal es promover el comercio entre estas zonas y el Puerto de Barcelona, establecer acuerdos de cooperación internacional, detectar nuevas oportunidades de negocio y acceder a nuevos mercados.

En relación con el Magreb, la misión comercial que se ha realizado en Túnez responde tanto al interés que despiertan los mercados del norte de África y que establece el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona, como al desarrollo del acuerdo de cooperación que los puertos de Túnez y Barcelona firmaron el año pasado. El objetivo de la misión no ha sido únicamente la promoción y el aumento de los intercambios comerciales entre ambos puertos, sino que responde también a la voluntad del Puerto de Barcelona de convertirse en una plataforma de distribución de los productos del norte de África en Europa, Mercosur y Extremo Oriente.

Cabe destacar la estrecha relación que mantiene el Puerto con América Latina y, especialmente, con los países del Mercosur, uno de los foreland estratégicos en los que el Puerto de Barcelona aspira a aumentar su influencia. En 1999, se han hecho grandes avances en la profundización de la cooperación con estos países. Se ha firmado un acuerdo entre el Puerto de Barcelona y la Administración Nacional de Puertos (ANP), que es la entidad que gestiona los puertos uruguayos. Entre estos, destaca el de Montevideo, donde se ha constituido el Instituto de Logística Iberoamericano (ILI). El ILI pretende actuar como plataforma de cooperación en materia de formación técnica vinculada a los sectores de la logística, el transporte y el comercio, y al mismo tiempo, como plataforma de penetración a la región de Mercosur y a toda América Latina, a través del mercado peninsular.

El Puerto de Barcelona también ha colaborado con el puerto de Cartagena de Indias (Colombia), con el que ha intercambiado conocimientos y experiencias en materia de calidad, un factor de diferenciación del Puerto de Barcelona que le otorga una importante ventaja competitiva como puerta sur de Europa para los productos de América Latina.

Por lo que respecta a Extremo Oriente, es muy importante el acuerdo que se ha firmado con el Puerto de Ningbo. El convenio se ha centrado básicamente en el intercambio de experiencias y de know-how mediante diversos cursos de formación dirigidos a directivos y técnicos portuarios en materia de organización y de técnicas de gestión portuarias.

En esta misma región, esta vez en Hong Kong, el Puerto de Barcelona se presentó, junto a los puertos de Génova y Marsella, en el marco de la asociación que integra Intermed. El interés que despertó la presentación en los importadores y exportadores del área augura el éxito de la misión comercial que la Comunidad Portuaria de Barcelona llevará a cabo en marzo del 2000 en China, que se encuentra inmersa en un momento de expansión económica de la que el Puerto de Barcelona quiere ser partícipe.

La presencia en organismos internacionales En 1999, el Puerto de Barcelona ha mantenido una participación destacada en la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) y, dentro de ésta, en la presidencia del Comité de Facilitación del Comercio. Esto le permite trabajar para conseguir un comercio internacional más armonizado y simplificado mediante la aplicación de las nuevas tecnologías de la información que, en el caso de los puertos, permiten aumentar su eficacia.

Gracias a la presidencia de este Comité, el Puerto de Barcelona se ha convertido en el enlace entre la IAPH y la Organización Mundial de Aduanas, al mismo tiempo que ocupa la vicepresidencia del organismo de las Naciones Unidas UN/CEFACT. Este organismo elabora las principales medidas y recomendaciones de alcance mundial en materia de facilitación del comercio, especialmente en lo referente a estandarización, homogeneización, simplificación y aplicación de las nuevas tecnologías en el marco de las relaciones internacionales entre las empresas.

El Puerto también ha mantenido una presencia activa en los principales foros nacionales e internacionales sobre el impacto de las nuevas tecnologías, especialmente el comercio electrónico, en el comercio marítimo y en el comercio internacional en general. Paralelamente, el Puerto de Barcelona, como miembro de la Asociación e-commerce, de la que también forman parte el Banco de Sabadell, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona y La Caixa, ha participado en las iniciativas actuales más importantes de comercio internacional electrónico, así como en la difusión y promoción del comercio electrónico entre las empresas, con el objetivo de incrementar la competitividad de las empresas catalanas, así como la del Puerto.

En la ESPO (Organización Europea de Puertos Marítimos), la Autoridad Portuaria de Barcelona tiene la representación española en el Comité de Transporte, con el objetivo clave de asegurar que se reconozca en la Unión Europea la importancia económica de los puertos, y que éstos tomen parte en las decisiones que afecten a su actividad y eficiencia.

La formación

La formación es un pilar fundamental para la estrategia competitiva de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Por esta razón, a lo largo de 1999, se ha realizado un gran esfuerzo para unificar en un único departamento los criterios de formación. Éste concentra todas las funciones que anteriormente desarrollaban los diferentes departamentos de la Autoridad Portuaria de Barcelona y actúa como un servicio global que dirige a los diversos destinatarios, ya sean internos o externos, las acciones formativas de manera conjunta.

Las actividades formativas que se han llevado a cabo en 1999 se han basado en tres líneas de actuación fundamentales:

- La primera hace referencia a los principios, criterios, estrategias y normas generales que la empresa quiere implantar o mantener. En este sentido, la formación pretende obtener o mantener una identidad corporativa que la diferencie del resto de organizaciones.
- La segunda línea está relacionada con la técnica o los conocimientos específicos necesarios para el desarrollo óptimo de las tareas propias de cada puesto de trabajo. Así pues, la formación hace referencia a aspectos como la profesionalización, la cualificación y el reciclaje, entre otros.

- La tercera se refiere a la actitud y a la predisposición de los recursos humanos para afrontar las funciones que se les ha asignado y la resolución de conflictos. Este aspecto se centra en el ámbito de la motivación y del desarrollo de elementos incentivadores de los individuos creando equipos de trabajo alrededor de objetivos comunes, compartiendo los éxitos, fijando metas que puedan alcanzarse, etc.

En 1999, estas líneas de actuación se han concretado en el diseño y puesta en marcha de planes formativos a medio y largo plazo dirigidos a directivos, secretarias y asistentes de dirección. Se debe permitir que todos los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Barcelona dispongan de un Plan de Formación relacionado con el puesto de trabajo que ocupan, que favorezca su desarrollo profesional.

Dentro de estos planes formativos, se han desarrollado cursos de muy diversa índole. A lo largo de 1999, han participado en dichos cursos 11.580 personas, que han contabilizado un total de 10.665 horas de formación. Cabe destacar los cursos de atención al cliente, de desarrollo de habilidades de dirección y trabajo en equipo, de técnicas de presentación, de inglés, de informática, de redes telemáticas y comunicaciones, de mantenimiento preventivo, de gestión ambiental, de seguridad y prevención de riesgos laborales, etc.

Dada su gran importancia, también merecen una mención especial los cursos que se han realizado en colaboración con los Bomberos de Barcelona sobre aspectos de seguridad industrial y marítima y de extinción de incendios.

En el ámbito de la cooperación internacional, se han realizado cursos de gestión portuaria dirigidos a los grupos de directivos de los diversos puertos que nos han visitado (Egipto, Túnez, Ningbo, etc.).

Respecto a la formación de la Comunidad Portuaria, se ha finalizado la redacción del proyecto "La formación continua en el negocio portuario", que se ha desarrollado en colaboración con la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO.

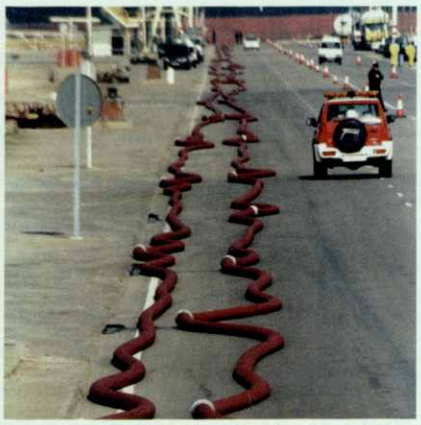
Este proyecto ha sentado las bases para estructurar el sistema formativo de toda la Comunidad Portuaria y tendrá que establecer la formación continua, el reciclaje profesional, el acceso a las diversas profesiones y la formación especializada de nivel superior.

La seguridad y el control medioambiental

La Autoridad Portuaria de Barcelona, comprometida con la seguridad del Puerto, ha puesto en marcha un proceso de revisión de los estudios de tráfico marítimo y de mercancías peligrosas por el recinto portuario, que será realizado por un grupo de trabajo formado por el Departamento de Seguridad Industrial y Medio Ambiente, el Departamento de Operaciones Portuarias, ambos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, la Capitanía Marítima, la Corporación de Prácticos y el Centro Regional de Coordinación y Salvamento Marítimo.

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha colaborado con el Ayuntamiento de Barcelona en la elaboración del Plan Especial de Emergencia Exterior del Puerto, y con la Generalitat en la realización del Plan de Emergencia Exterior. Este Plan tiene en cuenta a las empresas afectadas por la legislación de accidentes mayores del Departamento de Interior de la Generalitat de Cataluña.

El Plan de Emergencia Interior del Puerto se puso a prueba mediante un simulacro de accidente en el muelle de Inflamables, que contó con la colaboración de la empresa ENAGAS y de un número importante de efectivos de los diversos grupos de actuación terrestres y marítimos que, en caso de producirse un siniestro como el simulado, tendrían que organizarse para controlarlo. Estos ejercicios tienen como objetivo comprobar el control correcto de posibles situaciones de emergencia en las instalaciones portuarias y detectar los principales



problemas de falta de coordinación que puedan surgir. También se han realizado diversos ejercicios de emergencia en otras concesiones del Puerto.

Por otra parte, la cobertura de la vigilancia y del control de la operativa portuaria se ha ampliado a nuevas zonas gracias a la incorporación de más cámaras al circuito cerrado de televisión del Puerto.

En el marco del Convenio de colaboración sobre prevención, extinción de incendios y salvamento celebrado entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona, se ha iniciado un programa de entrenamiento conjunto entre los remolcadores y los Bomberos de Barcelona para coordinar las actuaciones de estos grupos con las acciones que prevé el Plan de Emergencia Interior del Puerto. También se ha iniciado un programa de visitas de reconocimiento de buques destinado al Parque de Bomberos de Puerto-Zona Franca. Además, se ha puesto en servicio un nuevo vehículo auxiliar para emergencias marítimo-terrestres, que está a disposición de los Bomberos de Barcelona y que incorpora el equipo necesario para transportar grandes cantidades de agua a gran distancia y hacerla llegar a cualquier zona del Puerto.

Se ha continuado con el programa de formación en emergencias portuarias, iniciado hace unos años y dirigido a los Bomberos de Barcelona. Asimismo, también se ha impartido un curso básico de extinción de incendios al conjunto de trabajadores de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

En el ámbito del medio ambiente, en 1999 se ha consolidado y ampliado la mayoría de líneas de actuación emprendidas hace unos años con la finalidad de garantizar un control y un seguimiento suficientes de la calidad medioambiental de nuestro entorno, así como para minimizar los impactos y riesgos que la actividad portuaria provoca en el medio ambiente.

Por lo que respecta a la calidad de las aguas portuarias, sigue la tendencia iniciada hace tres años de mejorar la limpieza superficial del agua. El índice de percepción de la calidad del servicio de limpieza superficial de las aguas de la zona del Port Vell ha mejorado un 33% en relación con el año anterior y se sitúa en un nivel difícil de superar en los próximos años.

En 1999, el servicio ha recogido un total de 1.350 metros cúbicos de residuos flotantes, lo que representa un incremento del 24% en relación con el año anterior. Las embarcaciones de limpieza han intervenido en 30 incidencias, la mitad de las cuales se ha debido a vertidos de hidrocarburos.

A raíz de las actuaciones que se han realizado, en estrecha coordinación con la Capitanía Marítima y el Centro Regional de Coordinación y Salvamento Marítimo, para combatir la contaminación provocada por vertidos de hidrocarburos, se han abierto doce expedientes y se ha determinado la causa responsable de la contaminación.

Además de los programas de control de la calidad del agua y de los sedimentos mediante el estudio de las comunidades animales que viven en las aguas portuarias, en 1999 se ha

iniciado un estudio, pionero en el Estado Español, sobre la importancia de la descarga de agua de lastre en el Puerto, ya que se considera un vector de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y de agentes patógenos procedentes de otras regiones del mundo. La preocupación por este aspecto derivará posiblemente en la aprobación de un convenio internacional promovido por la OMI (Organización Marítima Internacional), así como en iniciativas legislativas en el ámbito de la Unión Europea.

Finalmente, el Puerto ha firmado un convenio para los próximos dos años con la Universidad Politécnica de Cataluña para el estudio, mediante trabajos de campo, de los fenómenos de difusión y movimiento superficial de las masas de agua interiores. Los resultados permitirán conocer con fiabilidad la difusión y las corrientes internas del Puerto.

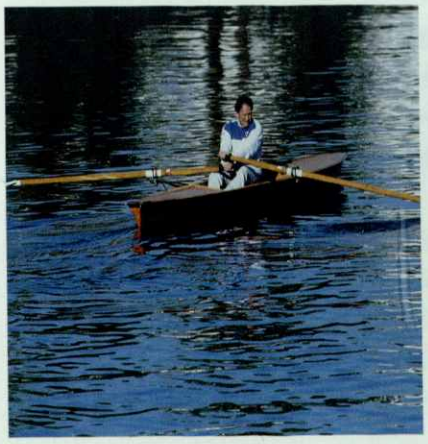
En el ámbito del control de la calidad del aire, el Puerto ha incorporado un nuevo equipo de control de la contaminación del entorno. Se trata de la Unidad Móvil de Vigilancia Ambiental, dotada de sensores de monóxido de carbono, dióxido de azufre, sulfuro de hidrógeno, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos totales y compuestos orgánicos volátiles, además de partículas en suspensión. La Unidad se irá ubicando en doce puntos diferentes del Puerto durante aproximadamente un mes. La información que se obtendrá permitirá establecer programas específicos de actuación. La Unidad Móvil también se ha concebido como apoyo en situaciones de emergencia para establecer puntos de medida en tiempo real de contaminantes atmosféricos provocados por el humo de combustión o escapes de gas.

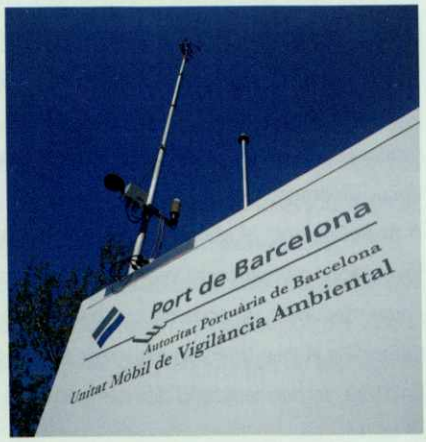
También se ha completado la red de estaciones meteorológicas situadas a lo largo del puerto con la incorporación de nuevas estaciones en el muelle Adossat y en el dique del Est. Con estas, el recinto portuario cuenta ya con cinco estaciones meteorológicas que aportan información muy valiosa sobre las condiciones climáticas heterogéneas de cada zona portuaria.

Se ha iniciado la remodelación del alcantarillado del Puerto de Barcelona. Esta obra de infraestructura ambiental, que se prevé que finalice y entre en servicio en un plazo de dos años, permitirá evitar el vertido de aguas residuales en las aguas portuarias interiores y mejorará sustancialmente el nivel de calidad de las mismas.

En 1999, se ha gestionado un total de 3.123 toneladas de residuos procedentes de los espacios comunes del recinto portuario y de los edificios de la Autoridad Portuaria, de las que 120 son de papel cartón, recogidas de forma selectiva, y 32 son de vidrio. Además, se realiza una recogida selectiva de los residuos especiales que generan las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Barcelona, como por ejemplo disolventes, aceites de motor, el tóner de las fotocopiadoras, baterías de vehículos, residuos sanitarios del grupo III, fluorescentes y pilas.

Asimismo, también se ha efectuado un control de los servicios de recepción de reprocedentes de buques, de acuerdo con el Convenio internacional Marpol 73/78. En concreto, en 1999 se han recibido un total de 7.300 toneladas de residuos óleos y de hidrocarburos, y 30.000 metros cúbicos de residuos sólidos.





Finalmente, cabe destacar que todas las obras iniciadas o que ya se encontraban en marcha en 1999 han contado con los estudios preceptivos de impacto medioambiental y se han ejecutado de conformidad con los respectivos planes de vigilancia ambiental.

Las infraestructuras

1999 ha sido un año récord en lo que respecta a la inversión en infraestructura portuaria. Se han superado los 8.750 millones de pesetas con un total de 36 actuaciones de gran presupuesto y 82 actuaciones de bajo presupuesto.

En 1999, se han desarrollado obras importantes relacionadas con el Plan Director, entre las que cabe destacar la finalización del desdoblamiento del muelle de Inflamables. La Autoridad Portuaria de Barcelona dispone de 20 hectáreas de espacio portuario y, por primera vez en el Puerto de Barcelona, el adjudicatario asumirá parte del coste de la ejecución y, como contraprestación, obtendrá una concesión de 30 años para la explotación de 49 hectáreas. El puente móvil entre los muelles de Ponent y Adossat, con una longitud de 1.150 metros y una anchura de 12 metros, sigue en fase de ejecución. Este puente se está construyendo para conectar el muelle de Ponent con el Adossat, y permitirá la apertura de la nueva bocana y la integración del muelle Adossat con el resto de áreas comerciales del Puerto y con el cinturón del Litoral. Por lo que respecta a las obras previstas en el Plan Director, continúan a buen ritmo las de ampliación del muelle Adossat (primera fase), que comprenden la construcción de un muelle para contenedores de 700 metros de longitud por 16 metros de calado, la creación de una explanada de 12,50 hectáreas de superficie, las obras de apertura de una nueva bocana de 145 metros de ancho y 11,5 metros de calado, que facilitará el tráfico de las embarcaciones pesqueras, deportivas, de los cruceros turísticos y de los ferrys de las Islas baleares y Génova. Todas estas obras harán que la navegación marítima en el recinto portuario sea más segura.
Entre las obras que se han finalizado este año destaca la construcción de dos almacenes en la dársena Sud, el cubrimiento de la pista polideportiva y la urbanización del muelle de Barcelona.
Cabe destacar que en 1999, se ha finalizado la redacción y licitación de los proyectos de remodelación de la red de alcantarillado del Puerto de Barcelona con la financiación de los fondos FEDER, lo que permitirá conectar las aguas residuales del puerto con la nueva depuradora del río Llobregat.
A finales de año, el Ministerio de Fomento aprobó definitivamente el Plan de Utilización de los espacios portuarios del Puerto de Barcelona, que define la zona de servicios, tanto terrestres como marítimos, de acuerdo con las previsiones que establece el Plan Delta y que permitirá desarrollar el Plan Director una vez se haya desviado el río Llobregat.
En 1999, se han realizado dos campañas de reconocimiento geotécnico que harán posible

una mejora de las secciones tipo de los nuevos diques del Sud y del Est, previstos en la ampliación del Plan Director.

Asimismo, ya se ha adjudicado la asistencia técnica para la redacción de los proyectos de construcción de los diques del Sud y del Est, que deberá estar lista en el año 2000 para poder empezar su licitación.

Por último, cabe destacar la contratación del Plan Especial de la nueva bocana que definirá las actuaciones que deben llevarse a cabo en las seis hectáreas que se generarán en esta zona.

La gestión del dominio público

La planificación de las superficies portuarias En 1999, se han realizado tres actuaciones que constituirán la base de la configuración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en materia de explotación de superficies para los próximos años.

La primera actuación ha consistido en la presentación del Plan de Utilización de espacios portuarios del Puerto de Barcelona al Ministerio de Fomento para que proceda a su aprobación definitiva.

Este Plan permitirá al Puerto de Barcelona expandirse a medio y largo plazo, y sus principales objetivos son:

- La delimitación de la zona de servicios del puerto, que afectará al dominio público portuario estatal de los bienes integrados en la misma.
- La ordenación portuaria de la zona de servicios desde el punto de vista de la explotación, mediante la asignación justificada de usos a los diferentes ámbitos portuarios.

La segunda actuación ha consistido en la aprobación del Plan de Reordenación de las terminales de estiba del Puerto de Barcelona para el periodo 1999-2001. Este documento sirve de base para la distribución, a corto y medio plazo, de las terminales de estiba de carga general en el Puerto de Barcelona, para evitar que se produzca la saturación de la capacidad máxima y facilitar la obtención de posibles sinergias.

El Plan de Reordenación presenta las siguientes conclusiones principales:

- Concentración de la actividad que desarrollan Terminal Catalunya, S.A., Cia. Transmediterránea, S.A. y Estibadora de Ponent, S.A., de forma diseminada por todo el Puerto, para poder obtener sinergias gracias a la explotación concentrada.
- Previsiones de traslado o ampliación de las empresas Terminal Port Nou, S.A., Saport Mapor, S.A. y Tráficos Isleños, S.A. para evitar que se produzca una saturación de las capacidades máximas de manipulación de mercancías, que podría perjudicar el nivel de calidad de los servicios que presta el Puerto de Barcelona.

Las actuaciones relativas a las empresas Terminal Port Nou, S.A., Terminal Catalunya, S.A. y Saport Mapor, S.A. se han iniciado en 1999.Para finalizar, y como tercera actuación clave de 1999 en relación con la planificación de las superficies portuarias, destacan los dos derechos de opción suscritos entre la empresa Enagas, S.A. y la Autoridad Portuaria de Barcelona. Estos derechos recogen la voluntad de la empresa Enagas, S.A. de ampliar las instalaciones actuales y de duplicar, en un plazo de cinco años, la superficie de la que disponen en el Puerto de Barcelona.

Este aumento de la superficie ocupada es debido a la creciente utilización del gas natural, que tiene un impacto medioambiental menor y ha desarrollado una red de distribución por todo el territorio español. Esto hace que se prevea un aumento de las importaciones de este tipo de tráfico a medio y largo plazo.

Cabe destacar que, entre las 20 hectáreas de los derechos de opción concedidos a la empresa Enagas, S.A. y las 49 hectáreas de futura concesión que explotará la empresa MEPSA, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha agotado la comercialización de las 69 hectáreas de terreno que se prevé ganar al mar con las obras de ampliación del muelle de Inflamables.

El crecimiento de la capacidad de las instalaciones actuales Dado que el tráfico de carga general ha experimentado un crecimiento tan importante en los últimos años en relación con la poca superficie disponible en el Puerto, la Autoridad Portuaria ha animado a las terminales a realizar nuevas inversiones en maquinaria e instalaciones. Con esta medida se pretende obtener un mayor rendimiento en las superficies de explotación actuales y, en definitiva, aumentar la capacidad máxima de las terminales.

En este sentido, son importantes los proyectos que se llevan a cabo en relación con los tráficos en los que el Puerto de Barcelona tiene una gran especialización, como son el tráfico de automóviles y el de contenedores.

- Para aumentar la capacidad de almacenaje de vehículos, la empresa Autoterminal, S.A. ha comenzado a construir un segundo silo vertical dentro de su concesión, lo que le permitirá incrementar la superficie de la terminal en 130.000 metros cuadrados totalmente cubiertos.
- Por lo que respecta al tráfico de contenedores, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha aprobado dos proyectos presentados por las empresas Terminal Catalunya, S.A. y Terminal Contenidors de Barcelona, S.A., que incluyen importantes programas de inversión en equipos de manipulación de mercancías. Estos programas supondrán una ampliación de la capacidad máxima de estas terminales.

La gestión de las terminales de cruceros La importancia del Puerto de Barcelona como punto de escala obligado en las rutas de los cruceros turísticos que recorren el Mediterráneo ha ido creciendo durante toda la década de los 90, hasta convertirse en uno de los principales puertos en este tipo de tráfico.

En los últimos años, para mejorar la calidad de servicio y conseguir acercar los puntos de atraque de los cruceros a la ciudad, se han construido dos estaciones marítimas en el muelle de Barcelona: la Norte y la Sur. Estas estaciones marítimas tienen una superficie edificada de unos 5.000 metros cuadrados cada una, lo que las convierte en las más grandes y modernas de Europa.

En 1999, se adjudicó el contrato de gestión del servicio portuario relativo al tráfico de cruceros turísticos en las estaciones norte y sur del muelle de Barcelona y "A" y "C" del muelle Adossat, siguiendo la política actual de la Autoridad Portuaria de ceder la prestación de los servicios portuarios a la iniciativa privada.

La oferta presentada por Creuers del Port de Barcelona, S.A., empresa adjudicataria de este servicio, contemplaba la realización de un pago de 2.300 millones de pesetas para adquirir las estaciones marítimas situadas en el muelle de Barcelona, así como la explotación del servicio durante 27 años.

Los servicios portuarios

Las actuaciones llevadas a cabo en 1999, destinadas a mejorar los servicios que se prestan a los buques que llegan al puerto, se han centrado fundamentalmente en la revisión de los pliegos que contienen las condiciones de prestación de los servicios de practicaje, amarre y desamarre, y remolque.

Respecto al servicio de practicaje, se ha elaborado un Pliego de condiciones para que la Corporación de Prácticos contrate asistencia técnica para la prestación del Servicio de Información e Instrucciones Generales a Buques, que permita controlar el acceso y la navegación dentro del puerto de buques exentos de practicaje.

En relación con el servicio de amarre y desamarre, se ha redactado un Pliego que regula este servicio, permitiendo la contratación para los próximos tres años. El nuevo servicio integral de amarre incluye también los primeros cabos en el bote, lo cual simplifica y clarifica las facturas que reciben los armadores.

Finalmente, se ha realizado un estudio del servicio de remolque en el Puerto de Barcelona que ha permitido establecer los parámetros en los que se tiene que basar la elaboración de los pliegos reguladores de este importante servicio portuario.

El sector de la estiba en Barcelona

A lo largo del ejercicio de 1999, las sociedades de estiba se han visto sometidas a ciertos vaivenes como consecuencia de las negociaciones que se llevaban a cabo en Madrid sobre el III Acuerdo Marco para la Regulación de las Relaciones Laborales del Sector de la Estiba.

Estas negociaciones han venido marcadas por la necesidad del mercado de reducir costes. Para conseguir esta reducción, el Consejo de Administración de Estibarna acordó reducir los coeficientes de facturación en un porcentaje neto del 2,66% a partir de enero de 1999. Esto ha redundado en una rebaja del coste del servicio, aunque también ha creado un nuevo coeficiente del 0,99% que cubre el inicio de los servicios de prevención mancomunados. El Puerto de Barcelona trabaja mancomunadamente con el fin de que todas las empresas tengan cubiertas las exigencias que marca la ley de prevención de riesgos laborales sobre el comité de salud y seguridad

Estibarna es consciente de la necesidad de adaptarse continuamente a los cambios tecnológicos, a los nuevos procedimientos y a las nuevas formas de organización del trabajo que permiten llegar a altas cotas de eficacia y de competitividad en el Puerto de Barcelona. Desde que se creó esta sociedad, la calidad y la formación de los trabajadores han sido, y son, dos de los factores clave del éxito, especialmente en un entorno tan competitivo como el de los puertos europeos. A lo largo de 1999 se han alcanzado metas muy importantes en el ámbito de la calidad y la formación.

En lo que respecta a la calidad, se ha superado la tercera auditoría de Bureau Veritas para la certificación interna de la organización y la planificación del personal portuario, y la segunda auditoría para la certificación de los procedimientos operativos en los sectores de estiba y desestiba en el Puerto de Barcelona.

Asimismo, a lo largo de 1999, se han establecido índices de control de calidad que permitirán poner los cimientos de un sistema basado en el modelo europeo de calidad (EFQM) y plantear la obtención del certificado 14.001, que ya están aplicando algunas de las empresas asociadas, y que para Estibarna representa todo un reto y un compromiso.

Respecto a la formación, cabe destacar el esfuerzo realizado para la puesta en marcha del Centro de Formación Portuario.

Este Centro cuenta con un simulador de grúas puente, grúas convencionales y transtainers; un simulador de mafis, reach stacker y camiones; un aula de idiomas, una de informática, aulas comunes y material para la formación.

El Centro tiene una capacidad para impartir clases de simulación a cien alumnos simultáneamente durante doce horas diarias.

El volumen de operaciones En lo que respecta a la actividad, a lo largo de 1999, ha seguido la tendencia al alza del volumen de operaciones. Sin embargo, el índice de crecimiento del año 1999, que ha sido del 2,21%, ha sido inferior al índice registrado el año pasado, que fue del 9,55%.

El análisis de los diversos tipos de jornadas de trabajo permite apreciar un cambio de tendencia: han aumentado las jornadas laborables y han disminuido las festivas.

Evolución de las jornadas de trabajo

(número jornadas)	1997	1998	1999
Laborables	111.279	123.230	130.226
Diurnas	90.304	99.132	103.457
Nocturnas	20.975	24.098	26.769
Festivas	28.261	29.638	26.013
Diurnas	19.769	21.195	19.046
Nocturnas	8.492	8.443	6.967
Total	139.540	152.868	156.239

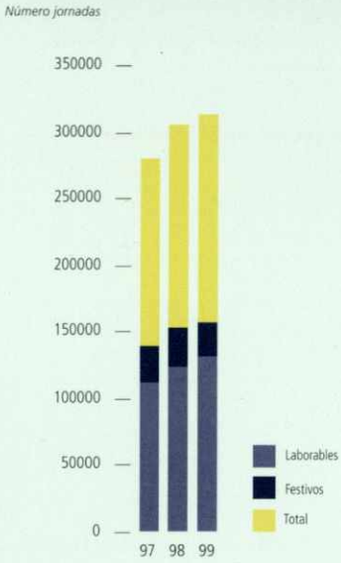
Aspectos laborales A lo largo de 1999 ha habido una reducción de la plantilla, que ha pasado de 558 a 525 trabajadores. Esta reducción de efectivos se ha debido a 37 bajas, de las que 33 corresponden a jubilaciones. Por otra parte, se han incorporado cuatro trabajadores.

A pesar de esta reducción de la plantilla, en 1999 ha aumentado el número de jornadas. Esto ha sido posible, sobre todo, gracias al aumento de la polivalencia de los trabajadores, al incremento de la productividad por trabajador y a la racionalización de la mano de obra.

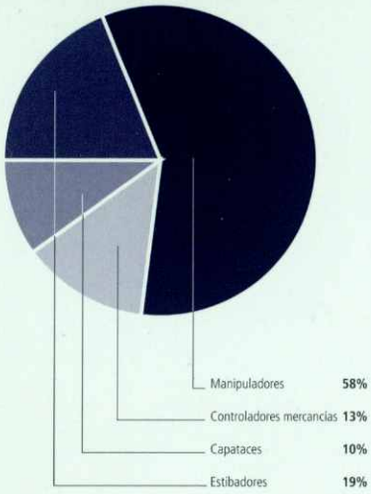
Evolución de la plantilla por grupos profesionales (1998-1999)

	Grupo 1 Estibadores	Grupo 2 Manipuladores	Grupo 3 Controladores de mercancía	Grupo 4 Capataces	TOTAL
1998	114	315	76	53	**558**
1999	98	309	66	52	**525**

Evolución de las jornadas 1997-1999



Grupos profesionales 1999



La intermodalidad

El ferrocarril se consolida en el Puerto de Barcelona como un medio de transporte complementario para la distribución de mercancías.

Cabe destacar la magnífica evolución del transporte de automóviles, que ha alcanzado las 87.000 toneladas que representan el 13% respecto al total de tráfico de automóviles del Puerto de Barcelona.

El tráfico ferroviario en el Puerto de Barcelona ha sido el siguiente:

Por una parte, los Ferrocarrils Catalans han experimentado un incremento del 69,46% hasta alcanzar las 254.147 toneladas, lo cual pone en relieve la fuerte tendencia exportadora de la empresa extractora de las potasas.

Y por otra, el movimiento de contenedores, que ha supuesto 23.862 toneladas, ha disminuido un 31,37% respecto a 1998. Esto explica la entrada en el mercado del feeder de los buques de cabotaje que sirven a las Islas Canarias, que representan una gran competencia para el ferrocarril y que generan un trasvase de 9.440 TEU.

En este apartado, hay que destacar la entrada en servicio de un tren TECO (Tren Expreso de Contenedores) que, desde el mes de octubre, conecta el puerto con Madrid tres días a la semana.

El resto de tráficos ferroviarios ha experimentado una disminución d 15.000 toneladas (han pasado de 242.000 a 227.000), que tiene su explicación en la reducción de productos agrícolas.

Los servicios logísticos

La comercialización de la primera fase de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) ha llegado a un nivel de ocupación máxima con la instalación de más de 40 empresas. Esta primera etapa de la ZAL se dará por finalizada con la construcción de las últimas naves en el primer trimestre del 2000 y con el inicio de la edificación del Business Centre, el área central de servicios de la ZAL que se prevé que estará acabada en el año 2001.

La superficie construida actualmente es de 200.000 metros cuadrados de almacenes y 25.000 metros cuadrados de oficinas.

El Centro Intermodal de Logística, S.A. (CILSA), empresa que gestiona la ZAL, ya ha empezado a elaborar el proyecto de la segunda fase, que dispondrá de una superficie de 140 hectáreas. Ya ha comenzado la comercialización de la ZAL II y actualmente existe un gran número de empresas en lista de espera. Sólo faltan los permisos necesarios para empezar a construir, una vez se haya desviado el río.

Este año se ha puesto en marcha la Fundación CARES, que se dedica a la externalización de servicios logísticos y ofrece un valor añadido a las empresas que necesitan subcontratar algún tipo de servicio. Está formada por personas con discapacidades físicas y problemas de adaptación, y ofrece servicios de manipulación de la mercancía, como reembalajes,

de adaptación, y ofrece servicios de manipulación de la mercancía, como reembalajes, etiquetado, preparación de pedidos (picking), etc. También se ha iniciado este mismo año la construcción del Business Center de la ZAL, que dispondrá de una oferta complementaria de servicios para todas las empresas instaladas. Estos servicios estarán situados en la planta comercial a principios del año 2001. Las plantas primera, segunda y tercera dispondrán de salas de reuniones, salas de conferencias y oficinas modulares de 50 metros cuadrados como mínimo, que se podrán alquilar. Además, el Business Center albergará la sede de la fundación ICIL, el centro de formación en el que se impartirán, entre otras, las clases de logística e idiomas.

El 1 de julio de 1999, se constituyó en Barcelona el Instituto de Logística Iberoamericano, ILI Iberoamericano, que centra sus actividades en el transporte y el comercio internacional para favorecer el intercambio de conocimientos y relaciones entre España y América Latina.

Los objetivos principales del Instituto son:

- Convertirse en el núcleo generador de iniciativas de progreso y perfeccionamiento en los campos de actuación que le corresponden.
- Apoyar la modernización de las infraestructuras de transporte en Iberoamérica como elemento básico para la mejora de la competitividad empresarial.
- Favorecer el comercio entre Iberoamérica y Europa.
- Facilitar la transferencia de conocimientos entre los tejidos empresariales iberoamericanos y españoles, y entre los diferentes países del continente americano.

El Instituto tiene su sede central en Barcelona y su sede operativa para toda Iberoamérica en Montevideo.

Los pasajeros

En 1999, las escalas de cruceros han ascendido a 506, lo que supone un aumento del 13,20% respecto a 1998.

El número total de pasajeros en cruceros que ha utilizado las instalaciones del Puerto de Barcelona durante el ejercicio de 1999 ha sido de 541.596, lo que representa un crecimiento del 16,96% respecto al año anterior.

Un total de 247.758 pasajeros han embarcado o desembarcado en el Puerto de Barcelona, cifra que supone un incremento del 10,50% en relación con al año anterior. Éstos son los que más benefician a la comunidad portuaria y a la ciudad. La cifra que ha experimentado un mayor crecimiento, con un aumento del 22,98%, corresponde al tránsito portuario.

Por lo que respecta a las Islas Baleares, el número de escalas se ha incrementado un 80,47%, lo que supone un aumento del 24,62% de los vehículos y un incremento del 28,54% del número de pasajeros, que ha ascendido a 758.256.

Entre los acontecimientos más importantes, destaca la consolidación de los buques rápidos en el Puert de Barcelona y la llegada de la naviera Umafisa, que, desde el mes de noviembre, conecta diariamente Barcelona e Ibiza.

El ferry de Génova, que incluye un segundo buque básicamente para vehículos, representa un gran impulso para la navegación de cabotaje, y ofrece un servicio diario. El número total de escalas en 1999 ha sido de 230. 78.400 pasajeros han utilizado este servicio, lo que supone un gran incremento si se comparan con los 12.459 pasajeros que lo utilizaron en 1998. Esta gran diferencia radica en el hecho de que el primer buque de la compañía Grandi Navi Veloci empezó a operar en septiembre de 1998 y el segundo buque en mayo de 1999. Cabe destacar que, en 1999, este servicio no sólo ha desviado 78.400 pasajeros del transporte por carretera, sino que también ha desviado los 11.453 vehículos que ha transportado.

El Port Vell

Durante los últimos cuatro años, el Port Vell no ha dejado de sorprender. Los dieciocho millones de visitantes registrados en 1999 demuestran que la estrategia de posicionar e integrar el espacio y la marca Port Vell en Barcelona como una zona de atracción para el ocio activo de la ciudad ha sido todo un éxito. De este éxito participan todas las empresas que operan en el Port Vell, el cual ha generado una dinámica económica propia que lo convierte en una área económicamente independiente que favorece tanto al Puerto de Barcelona como a la ciudad. Las cifras son significativas: desde julio de 1995 hasta finales de 1998, se han generado 450 millones de euros.

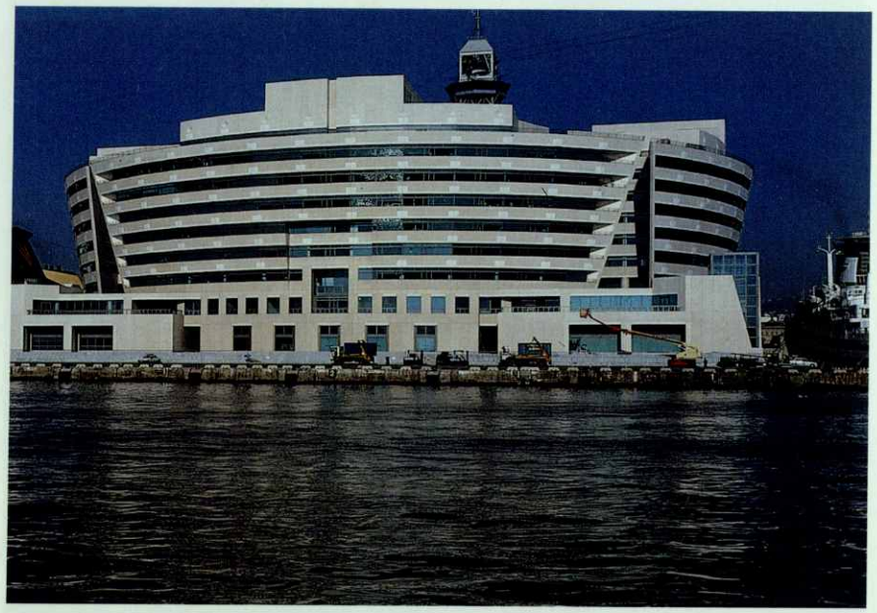
Los visitantes del Port Vell, de perfil heterogéneo, tienen el principal activo en las familias,

y culturales. Estas actividades son posibles gracias a las grandes zonas públicas, al Maremàgnum, al Aquàrium, al Imax Port Vell, al Museo de Historia de Cataluña, a la Marina Port Vell, que se complementan con las diferentes actividades que se realizan de forma constante en los muelles: Interocupación, la Fiesta de la Diversidad, la Feria del Vino y del Cava, las Fiestas de la Mercè, la promoción de productos, las ferias de comunidades autónomas españolas, el circo Raluy, etc.

Esta oferta tan variada hace que los visitantes aumenten el nivel de gasto en la zona del Port Vell (una media de 2.610 pesetas), que se queden más tiempo en la zona (dos horas) y que repitan la visita (tres veces al mes). A esta versatilidad de la oferta se debe añadir las buenas comunicaciones de acceso y la proximidad a la ciudad. De esta forma, un 40% de los visitantes acceden al Port Vell a pie y un 30% en transporte público.

Otros centros de afluencia, aunque no tan masiva, también han consolidado sus objetivos: el Club Natación Barcelona y el Club Natación Atlético-Barceloneta ofrecen la posibilidad de disfrutar, en esta zona, de un espacio de ocio, casi saturado por lo que respecta al número de socios. Los dos clubes, el Real Club Marítimo Barcelona y el Real Club Náutico Barcelona representan el auge de la actividad náutica catalana. La Marina Port Vell, como marina deportiva pública, se encuentra en el mejor momento de ocupación y la Marina 92 tiene el mejor medio de varada del continente. Sin ninguna duda, el conjunto de todos ellos constituye una oferta deportiva muy variada.

El World Trade Center Barcelona se merece un capítulo aparte. Está integrado en el área del Port Vell y ha generado la localización empresarial que cualquier puerto desearía conseguir. La excelente acogida que registra culminará con la apertura de la nueva bocana, que provocará la redistribución de las actividades, con la consecuente mejora del futuro del Port Vell, y concentrará la actividad crucerística, que en estos momentos se encuentra diseminada en los diversos muelles del Puerto.

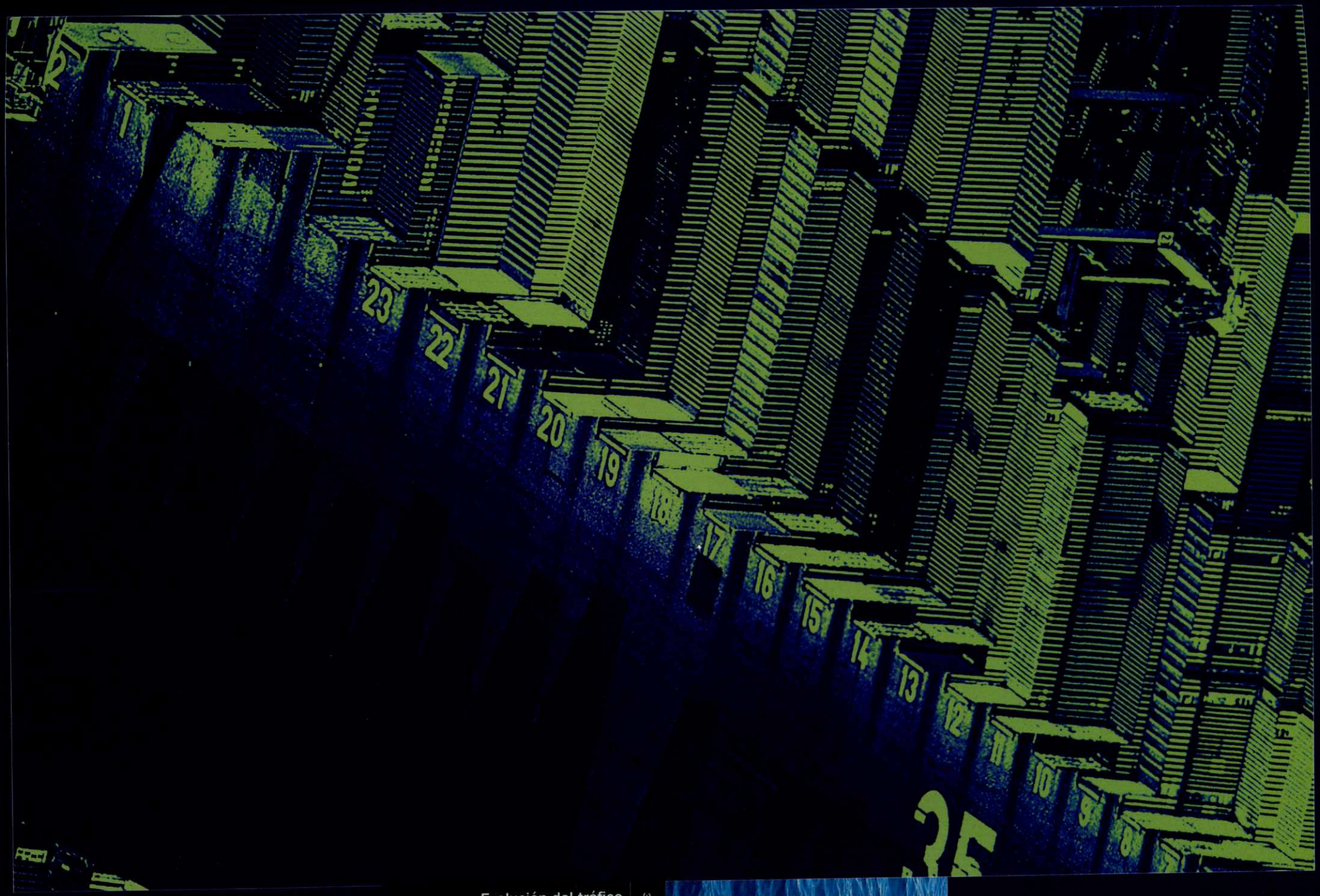


El World Trade Center Barcelona

El World Trade Center Barcelona, que se inauguró el 22 de julio de 1999, es la infraestructura idónea y más moderna para el desarrollo de la actividad empresarial. Está dotado de los últimos avances tecnológicos y reúne, en un solo entorno, una amplia gama de servicios e instalaciones, así como el acceso al mundo de los negocios internacionales. Se trata de un edificio emblemático y singular, diseñado para

de los negocios internacionales. Se trata de un edificio emblemático y singular, diseñado para garantizar la máxima flexibilidad y adaptarse a las necesidades presentes y futuras de las empresas.

El World Trade Center está formado por cuatro torres, tres de las cuales son idénticas, con un espacio de 40.000 metros cuadrados destinado a oficinas. La cuarta torre, orientada a la ciudad, albergará un hotel de 290 habitaciones, cuya construcción comenzará en el año 2000. En la planta baja y en la primera planta se distribuyen las actividades comerciales y los usos y servicios comunes del edificio: centro de congresos y exposiciones, salas de reuniones y de formación, auditorio con capacidad para 436 personas, dos salas de videoconferencias y una zona comercial (con agencia de viajes, farmacia, quiosco, óptica, peluquería, restaurantes, etc.) pensada para satisfacer las necesidades de las empresas ubicadas en el complejo. El World Trade Center dispone, además, de un párking con capacidad para 800 vehículos y dos estaciones marítimas internacionales de más de 6.000 metros cuadrados cada una que, sin duda, contribuirán a consolidar el Puerto de Barcelona como base de cruceros del Mediterráneo. Los nuevos proyectos del World Trade Center Barcelona irán encaminados, entre otros objetivos, a impulsar los negocios internacionales, a crear el WTC Club (punto de encuentro que dispondrá de unas instalaciones propias y exclusivas dentro del complejo) y el Foro de Comercio Internacional, así como a promover un conjunto de actividades para la ciudad, que incluyan actos socioculturales, para que los ciudadanos formen parte de este nuevo símbolo de Barcelona.



La evolución del tráfico

La evolución del tráfico del Puerto de Barcelona en 1999 puede calificarse de claramente positiva.

Durante este año, el tráfico total del Puerto de Barcelona -incluyendo las partidas correspondientes al avituallamiento y la pesca- ha alcanzado la cifra de **28.508.510 toneladas**, lo que supone un crecimiento de 3.169.374 toneladas (+ 12,51%) respecto al año anterior. Todos los indicadores de tráfico: los hidrocarburos y otros graneles líquidos, la carga general, el número de TEU, el tonelaje contenerizado, el número de buques, el tonelaje bruto (gross tonnage), el avituallamiento, la pesca y los pasajeros, han experimentado un comportamiento positivo, excepto los graneles sólidos, que han registrado un retroceso del 8,10%.

Si prescindimos de la pesca fresca y el avituallamiento, el desglose de los diversos tipos de tráficos refleja la siguiente participación porcentual con respecto al tráfico comercial total:

Hidrocarburos:	25,85%
Otros graneles líquidos:	4,64%
Total graneles líquidos:	**30,49%**
Graneles sólidos:	14,54%
Total mercancías a granel:	**45, 03%**
Carga general contenerizada:	41,37%
Carga general convencional:	13,60 %
Total carga general:	**54,97 %**

Si se comparan estas cifras con las registradas en el ejercicio anterior (1998), ha disminuido la participación porcentual de todos los grupos de productos. La única excepción es la carga general, que ha pasado de una participación del 52,90% en 1998, a una del 54,97% en 1999.

En este ejercicio, han hecho escala en el Puerto de Barcelona un total de 9.204 buques, lo que representa un crecimiento muy significativo de 1.492 unidades (+ 19,35%).

El arqueo bruto total de los buques que han operado en el Puerto ha alcanzado las 118.696.988 unidades GT, lo que supone un crecimiento del 16,71%.

Análisis por tipo de navegación

Si nos atenemos al tipo de navegación y prescindimos de la pesca fresca y del avituallamiento, la navegación de cabotaje ha representado el 19,53% respecto al tráfico total del Puerto de Barcelona, y en consecuencia, el tráfico exterior ha representado el 80,47%.

Esta distribución porcentual no ha experimentado variaciones notables respecto a 1998, año en el que la navegación de cabotaje representó un 19,99% respecto al tráfico total.

En 1999, el tráfico de cabotaje ha alcanzado un total de 5.445.145 toneladas, lo que representa un aumento de 500.471 toneladas, con un crecimiento del 10,12% respecto a las cifras del año anterior.

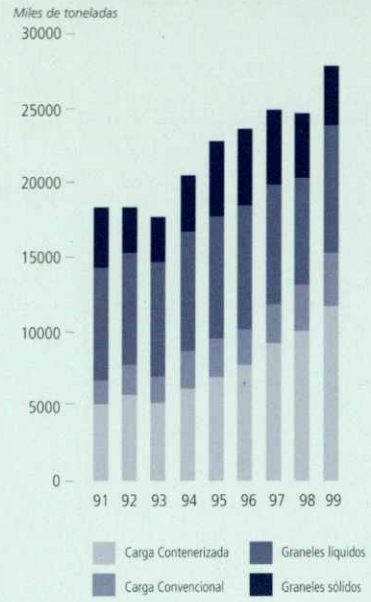
Este crecimiento se ha producido, principalmente, como consecuencia del tráfico de mercancía general, que ha registrado un aumento de 452.810 toneladas respecto al año anterior (+ 14,34%).

Cabe mencionar que, mientras que las operaciones de carga de la mercancía general en régimen de navegación de cabotaje han crecido un 15,12%, las operaciones de descarga presentan un progreso inferior, con un crecimiento del 11,94%.

En lo que respecta al tráfico exterior, la cifra total ha sido de 22.431.581 toneladas, con un aumento neto de 2.651.137 toneladas, que representan un 13,40%.

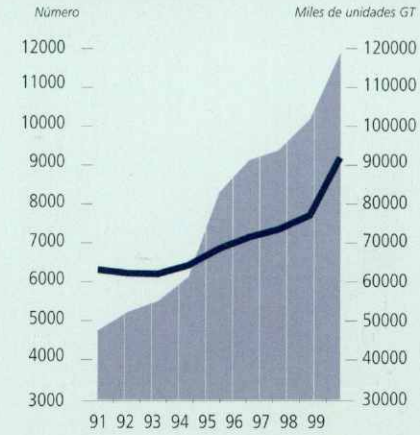
Este aumento se ha conseguido, principalmente, gracias al crecimiento que han experimentado los hidrocarburos, que representa un aumento de 1.201.419 toneladas (+ 24,17%), y la mercancía general, que ha aumentado 1.790.651 toneladas (+ 18,08%).

Estructura del tráfico de mercancías 91-99



1991	5.001	1.749	7.626	3.937	**18.313**
1992	5.701	1.899	7.528	3.209	**18.337**
1993	5.144	1.772	7.658	3.108	**17.682**
1994	6.096	2.442	8.035	3.816	**20.389**
1995	6.981	2.420	8.215	5.115	**22.731**
1996	7.628	2.466	8.347	5.130	**23.571**
1997	9.071	2.694	8.045	5.077	**24.887**
1998	10.002	3.078	7.238	4.407	**24.725**
1999	11.532	3.792	8.500	4.053	**27.877**

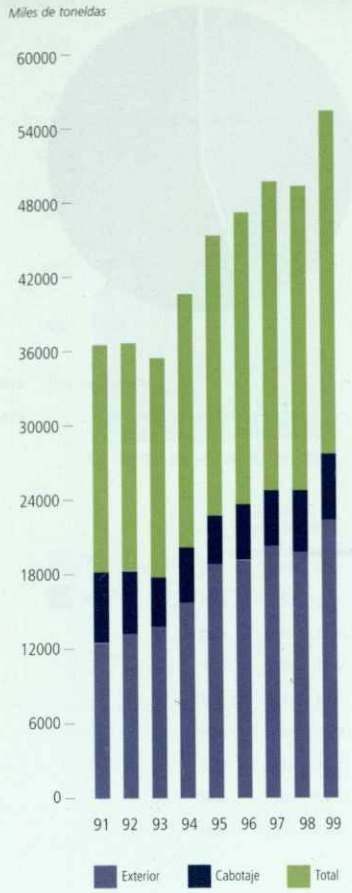
Evolución del tráfico de buques 91-99



Arqueo bruto
Número de buques

	En miles de unidades GT	y número de buques
1991	47.392	6.311
1992	51.929	6.191
1993	55.269	6.176
1994	61.403	6.421
1995	82.833	6.854
1996	91.022	7.200
1997	93.684	7.385
1998	101.713	7.712
1999	118.697	9.204

Evolución del tráfico de mercancías por tipo de navegación 91-99



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

En el caso de los hidrocarburos, el crecimiento del tráfico exterior se debe, exclusivamente, a la evolución positiva de las operaciones de importación, mientras que en el caso de la carga general la evolución positiva se debe tanto a la importación (+ 19,93%), como a la exportación (+ 16%).

Importante crecimiento del tráfico de hidrocarburos El tráfico de hidrocarburos, que en 1999 ha ascendido a un total de 7.206.807 toneladas, es el que presenta un crecimiento relativo mayor (+ 20,13%), con un aumento neto de 1.207.480 toneladas.

Este crecimiento corresponde al tráfico exterior (operaciones de importación), aportado, principalmente, por el gas natural.

Este producto, con un tráfico total de 3.868.381 toneladas y un crecimiento absoluto de 539.804 toneladas (+ 16,22%), continúa siendo el producto que, individualmente, aporta más tráfico al Puerto de Barcelona. Por sí solo, representa el 14% del tráfico total que se manipula en el Puerto.

Otros productos que han hecho crecer este grupo han sido el gasoil, la gasolina y el queroseno.

Otros graneles líquidos El resto de graneles líquidos han aportado un tráfico de 1.292.789 toneladas, con un crecimiento de 53.693 toneladas (+ 4,33%).

El tráfico de cabotaje, con un total de 171.316 toneladas, ha experimentado una pérdida mínima de 411 toneladas (- 0,24%).

El tráfico exterior, con un total de 1.121.472 toneladas y un crecimiento de 54.104 toneladas (+ 5,07%) ha compensado las pérdidas de la navegación de cabotaje y ha generado un crecimiento neto positivo.

Entre los productos que presentan una evolución más positiva, cabe destacar los aceites de palma a granel, la sosa cáustica, los aceites y grasas animales y el ácido sulfúrico.

El retroceso de los graneles sólidos El tráfico de los graneles sólidos, que ha alcanzado un total de 4.053.580 toneladas, es el único que ha experimentado una regresión durante el ejercicio de 1999.

La pérdida experimentada por los graneles sólidos ha ascendido a un total de 353.025 toneladas (-8,01%).

Por tipo de navegación, el comportamiento de este grupo de productos ha sido diferente.

La navegación de cabotaje, con un total de 628.452 toneladas, presenta un crecimiento de 42.011 toneladas (+ 7,16%). A este crecimiento han contribuido, a partes prácticamente iguales, los incrementos que han experimentado el cloruro potásico, el cemento y el clínker a granel.

Las operaciones exteriores, que han supuesto un total de 3.425.128 toneladas, han disminuido 395.036 toneladas (- 10,34%).

Este retroceso es imputable, básicamente, a las pérdidas que han experimentado, por una parte, las exportaciones de cemento, que presentan una disminución de 597.061 toneladas (-50,73%) y por otra, las importaciones de haba de soja, con una pérdida de 91.406 toneladas (- 5,85%).

El buen resultado de las importaciones de maíz y de trigo (que han aumentado en 240.602 y 78.680 toneladas, respectivamente), ha permitido compensar, al menos parcialmente, las pérdidas anteriores.

La participación de la carga general en el tráfico total continúa creciendo Por segundo año consecutivo, la carga general ha representado más de la mitad del tráfico total del Puerto de Barcelona.

Durante el ejercicio de 1999, la carga general, que es la que genera más valor añadido, ha representado el 54,97% del tráfico total del Puerto de Barcelona. En 1998, este porcentaje fue del 52,90%.

En 1999, el tráfico de carga general ha ascendido a un total de 15.323.550 toneladas, con un aumento absoluto de 2.243.461 toneladas (+ 17,15%).

A este crecimiento de la mercancía general han contribuido tanto la carga general contenerizada como la carga general convencional.

En lo que respecta al tipo de navegación, el tráfico de cabotaje y el tráfico exterior han aumentado un 14% y un 18% respectivamente.

El tráfico de cabotaje ha sido de 3.609.623 toneladas, de las cuales un 24% corresponde a operaciones de descarga y un 76% a operaciones de carga. Las entradas se han incrementado en 92.879 toneladas y las salidas en 359.930 toneladas.

El tráfico internacional, que ha alcanzado la cifra de 11.713.927 toneladas y ha aumentado en 1.790.651 toneladas, presenta un incremento del 19,93% en las importaciones y del 16% en las exportaciones.

Esta variación de las exportaciones contrasta de manera significativa con la de 1998, año en el que sólo aumentaron un 2% como consecuencia de la situación creada por la crisis económica y financiera de algunos países del Extremo Oriente y del Sudeste asiático.

La carga general convencional En 1999, el tráfico de carga general convencional ha ascendido a un total de 3.791.804 toneladas, con un crecimiento de 713.350 toneladas (+ 23,17%).

Durante este año, la participación porcentual de este tipo de mercancía ha continuado creciendo como los años anteriores y ha representado el 13,60% del tráfico total del Puerto. En 1998, esta participación fue del 12,45%.

El tráfico de cabotaje ha aportado un total de 1.649.999 toneladas, lo cual representa un crecimiento de 253.004 toneladas (+ 18,11 %). Las operaciones de carga (+ 18,51%) y de descarga (+ 17,05%) han presentado crecimientos porcentuales muy similares.

El crecimiento de este tipo de tráfico lo han aportado, principalmente, las preparaciones alimentarias, los efectos personales y la paquetería.

El tráfico internacional ha supuesto un total de 2.141.805 toneladas, con un aumento de 460.348 toneladas. (+ 27,38%).

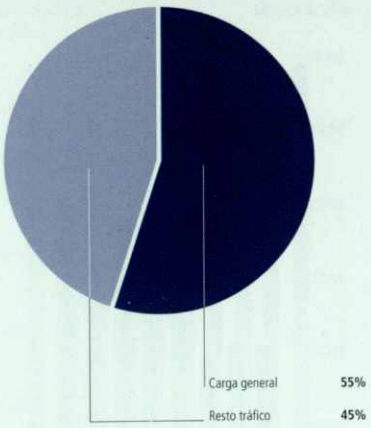
Este crecimiento, que ha afectado de forma desigual a las importaciones (+ 32,30%) y a las exportaciones (+ 17,83%), se debe, sobre todo, a los productos siderúrgicos (las bobinas y las planchas de chapa de acero), el mármol y los camiones.

La carga general contenerizada En lo que respecta a la mercancía general contenerizada, el tráfico ha alcanzado un total de 11.531.747 toneladas, con un importante aumento neto de 1.530.112 toneladas (+ 15,30%).

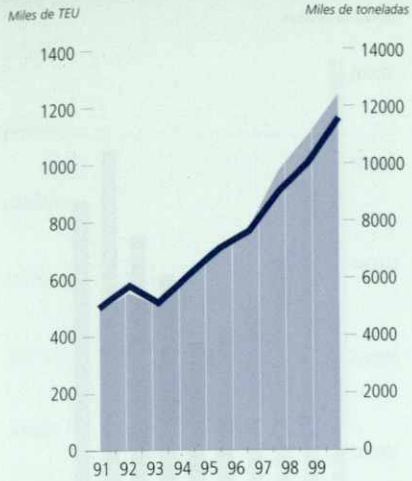
Este crecimiento se debe, en gran medida, al buen resultado de las operaciones de tránsito, que han representado un total de 3.095.573 toneladas, con un aumento neto de 890.226 toneladas (+ 40,37%).

Cabe destacar que la carga general en régimen de tránsito viaja principalmente en contenedores

Participación de la carga general en el tráfico total 1999



Evolución del tráfico de carga general contenerizada 91-99



	En miles de TEU y miles de toneladas	
	TEU	Toneladas
1991	489	5.001
1992	552	5.701
1993	501	5.144
1994	605	6.097
1995	689	6.981
1996	767	7.628
1997	972	9.071
1998	1.095	10.002
1999	1.235	11.532

y que el grado de contenerización de la mercancía en tránsito ha sido del 97,5%.

Las operaciones de carga y descarga, que representan el 42% y el 31% de las mercancías en contenedores, también han experimentado progresos significativos y han aumentado un 8,69% y un 7,56% hasta alcanzar un total de 4.834.935 y 3.601.238 toneladas respectivamente. El grado de contenerización de las operaciones de carga ha sido del 72,45%, mientras que el de las operaciones de descarga ha sido del 65,77%.

En cuanto al tipo de navegación, el 17% de la carga general contenerizada corresponde a tráfico de cabotaje, y el 83% restante, a tráfico exterior. El tráfico de cabotaje se ha incrementado en un 11,35% y ha llegado a 1.959.624 toneladas. El tráfico exterior ha crecido un 16,14% y ha alcanzado un volumen de 9.572.122 toneladas, al que tanto las importaciones como las exportaciones han contribuido con porcentajes similares (+16,55% y +15,75% respectivamente).

El tráfico de contenedores

Durante 1999, el número de contenedores manipulados en las diversas instalaciones del Puerto de Barcelona ha ascendido a un total de 1.234.987 TEU, con un crecimiento absoluto de 139.874 TEU respecto a la cifra del año anterior (+ 12,77%).

Este es el sexto año consecutivo, después del retroceso registrado en 1993, en que el tráfico de contenedores experimenta un crecimiento.

La distribución de este tráfico, según el tipo de navegación, es de un 23% para el tráfico de cabotaje (290.132 TEU) y de un 77% para el tráfico internacional (944.855 TEU).

Por lo que respecta a la navegación de cabotaje, las operaciones de carga han sido de 154.048 TEU (con un aumento del 18,65%, que supone 24.221 TEU) y las operaciones de descarga han alcanzado los 136.084 TEU, lo que representa un aumento de 12.895 TEU (+10,46%).

En cuanto al tráfico internacional, las exportaciones han representado un total de 338.187 TEU, con un aumento absoluto de 24.164 TEU (+ 7,69%).

Por otra parte, las importaciones han ascendido a un total de 356.071 TEU, lo cual representa un crecimiento de 8.020 TEU (+ 2,30%).

La variación más importante se ha producido en el ámbito de los contenedores en tránsito, cuyo tráfico ha alcanzado la cifra de 251.628 TEU, con un aumento de 71.253 TEU, que representa un 39,50% respecto al ejercicio anterior.

La proporción de contenedores en tránsito respecto al tráfico total de contenedores ha sido del 20,37%. Esto permite mantener el equilibrio, siempre difícil, entre la aportación de masa crítica que desencadenan las economías de escala y la volatilidad inherente a este tipo de tráfico.

Es importante mencionar el tráfico de contenedores vacíos, que ha ascendido a 311.210 TEU, lo que significa 17.229 TEU más que en 1998 (+ 5,86%) y representa el 25,19% del total de TEU

Este tráfico presenta una evolución irregular en función del tipo de operación.

Si bien en el tráfico de cabotaje, los contenedores vacíos han experimentado un crecimiento del 14,21%, en el tráfico internacional, como reflejo de la mayor competitividad de las exportaciones del país y de la recuperación de los mercados del Extremo Oriente y del Sudeste asiático, el porcentaje de crecimiento se ha limitado al 1,37%.

El tráfico de automóviles Durante el año 1999 se ha producido una disminución del tráfico de automóviles, que se ha situado en 564.806 unidades, un 9,22% menos que en 1998, año en se alcanzaron las 622.165 unidades.
No obstante, este resultado permite al Puerto de Barcelona seguir liderando el tráfico de automóviles en el Mediterráneo.

Tráfico de automóviles por navegación

(número de vehículos)	1998	1999	% Variación
Cabotaje	94.101	96.906	2,98
Internacional	528.061	467.900	-11,4

Tráfico internacional de automóviles

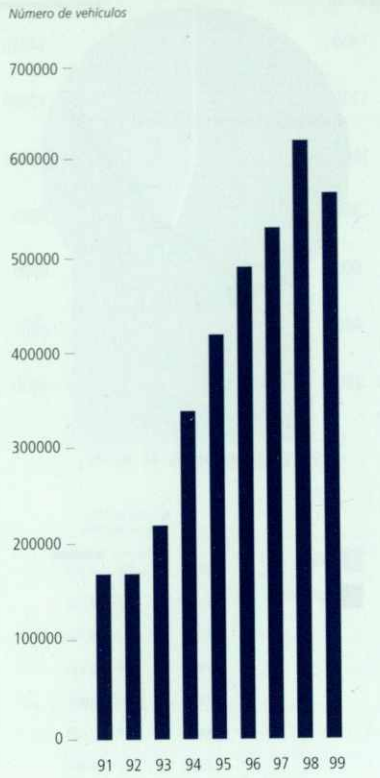
(número de vehículos)	1998	1999	% Variación
Importación	176.194	183.918	4,38
Exportación	294.376	233.464	-20,7
Tránsito	57.491	50.518	-12,13

Esta pérdida de tráfico ha sido motivada por la disminución del número de automóviles exportados, que ha pasado de 294.376 unidades en 1998 a 233.464 unidades en el año 1999, y por la caída de los automóviles en tránsito, que han disminuido en 6.975 unidades. En cambio, el número de automóviles importados ha aumentado en 1.723 unidades.

En conjunto el tráfico internacional, que representa el 88% del tráfico total de automóviles, ha disminuido un 11,39% con respecto a 1998, con 60.164 unidades menos.
El tráfico de cabotaje ha crecido un 3% y ha alcanzado un volumen de 96.906 automóviles.

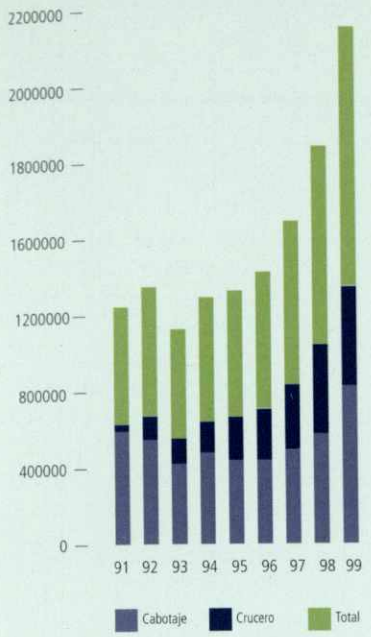
El tráfico de pasajeros En 1999, el tráfico de pasajeros ha presentado, por sexto año consecutivo, una evolución claramente positiva.
Durante este año, las instalaciones del Puerto de Barcelona han sido utilizadas por un total de 1.378.252 pasajeros.
Esta cifra representa un crecimiento absoluto de 312.830 pasajeros (+ 29,36%).
La navegación de cabotaje, tanto nacional como comunitario, y los cruceros turísticos, han contribuido a este resultado, aunque de forma diferente.
Porcentualmente, la aportación de cada uno de estos tres grandes sectores ha sido la siguiente:

Evolución del tráfico de automóviles 91-99



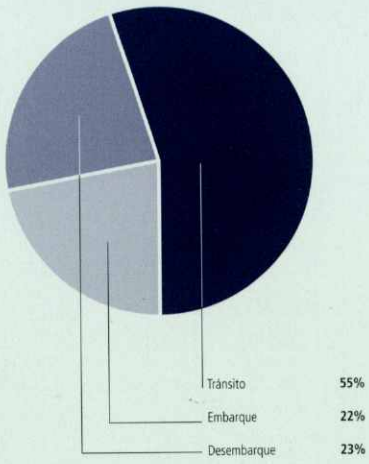
1991	173.548
1992	170.610
1993	219.552
1994	339.052
1995	420.120
1996	491.303
1997	533.402
1998	622.162
1999	564.806

Evolución del tráfico de pasajeros 91-99



1991	595.298	32.869	628.167
1992	556.197	132.807	689.004
1993	425.025	152.082	577.107
1994	490.843	174.008	664.851
1995	448.170	233.389	681.559
1996	453.126	277.324	730.450
1997	509.944	358.990	868.934
1998	588.946	476.476	1.065.422
1999	836.656	541.596	1.378.252

Distribución del tráfico de pasajeros en cruceros 1999



Navegación de cabotaje nacional:	55,02%
Navegación de cabotaje comunitario:	5,69%
Cruceros turísticos:	39,29%

La navegación de cabotaje nacional (con las Islas Baleares) ha aportado un total de 758.256 pasajeros, con un crecimiento absoluto de 168.354 pasajeros (+ 28,54%).

Las operaciones de embarque (393.992) y de desembarque (364.364) han generado un número de pasajeros similar y han presentado crecimientos relativamente similares (embarque: + 27,68%; desembarque: + 29,48%).

Este crecimiento se ha producido como consecuencia de una mayor demanda de servicios de calidad, que ha obligado a los prestatarios del servicio a renovar la flota de una manera parcial. Para responder a estas nuevas exigencias del mercado, los operadores han desplegado más buques y unidades más nuevas y rápidas, con más capacidad individual y combinada. La navegación de cabotaje comunitario, es decir, el servicio de ferry a Génova, ha aportado un total de 78.400 pasajeros, con un crecimiento del 529,26% respecto a 1998, año en que este servicio sólo operó durante tres meses.

El número total de escalas de ferries de línea regular, si contamos las que corresponden a la navegación de cabotaje nacional y comunitario, ha ascendido a 2.208, registrando un aumento de 1.070 escalas (+ 94,02%).

Finalmente, el tráfico de cruceros turísticos ha aportado un total de 541.596 pasajeros, con un incremento de 78.535 personas (+ 16,96%).

Estos pasajeros han llegado en un total de 506 escalas (+13,20%) y se han distribuido del modo siguiente:

Embarque:	121.179 pasajeros	(+ 7,49%).
Desembarque:	126.579 pasajeros	(+ 13,63 %).
Tránsito:	293.838 pasajeros	(+ 22,98 %).

El aumento del número de pasajeros de los cruceros turísticos radica, principalmente, en el hecho de que nuevos clientes han depositado en nosotros su confianza.

La Comunidad Portuaria de Barcelona y su impacto en la actividad económica

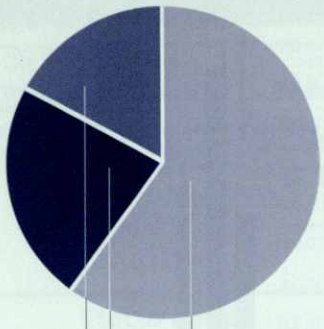
El Puerto de Barcelona es una infraestructura básica para la economía catalana. Esta afirmación puede considerarse un tópico poco innovador, pero una aproximación minuciosa a los procesos de creciente internacionalización de los intercambios hace que hoy en día adquiera un significado especial, tan especial y significativo como para ser objeto de un estudio capaz de cuantificar el impacto económico que la actividad de las empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona genera en la economía catalana y española.

El impacto económico del Puerto de Barcelona se ha cuantificado mediante la evaluación de las relaciones económicas que existen entre el Puerto y los restantes 73 sectores económicos de Cataluña. La característica metodológica diferencial de este estudio ha sido reconstruir la tabla input-output de Cataluña con la incorporación e individualización del sector económico del Puerto de Barcelona, que formaba parte del sector de actividades anexas al transport. El estudio de Impacto también ha implicado la actualización de la tabla input-output de Cataluña al año 1995, ya que la última que había era de 1987. Cabe destacar que la metodología que se utiliza en los estudios de impacto efectuados hasta el momento en otros puertos suelen tener como objetivo su promoción comercial y atribuyen de manera exagerada a las plataformas portuarias los méritos principales del comercio exterior, de las actividades turísticas o de la base industrial regional.

El Plan Estratégico define la misión del Puerto de Barcelona: contribuir a la competitividad de sus clientes mediante la prestación de servicios eficientes en relación con sus necesidades de transporte, distribución terrestre y servicios logísticos. En este contexto, cuantificar el impacto económico que genera la actividad portuaria significa medir la contribución del Puerto de Barcelona a la economía a través del conjunto de servicios que prestan las empresas de la Comunidad Portuaria. El indicador que se ha utilizado es el valor añadido bruto (VAB) de las operaciones y servicios que se prestan en el Puerto. Este valor añadido bruto corresponde a las rentas económicas, principalmente rentas del trabajo y del capital invertido, que generan las empresas de la Comunidad Portuaria por la actividad de prestación de servicios a mercancías que desarrollan, que incluye desde los procesos de carga y descarga de mercancías en las terminales y el transporte terrestre, hasta las operaciones de tratamiento personalizado del producto. Dicho de otra manera, el valor que tiene la mercancía cuando sale del Puerto es superior al que tenía cuando entró, ya que esta entrada incorpora toda una gama de servicios que le añaden un valor que se mide en base al factor trabajo y al factor capital que se han utilizado para prestar dichos servicios. Este valor añadido que genera la actividad al Puerto de Barcelona se cuantifica en el estudio, que no depende y, por tanto, no incluye el valor estricto de la mercancía.

El valor añadido

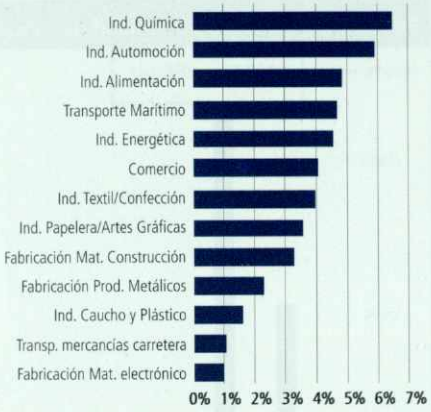
Distribución de ventas 1995



Cataluña	60% (57.723 Mptas.)
Resto de España	23% (22.261 Mptas.)
Exterior	17% (16.344 Mptas.)
Total ventas	**96.328Mptas.**

Principales sectores clientes

Porcentaje sobre la demanda total



Valores absolutos en millones de pesetas

Ind. Química	6.466
Ind. Automoción	5.895
Ind. Alimentación	4.830
Transport Marítimo	4.653
Ind. Energética	4.540
Comercio	4.054
Ind. Textil/Confección	3.950
Ind. Papelera/Artes Gráficas	3.558
Fabricación Mat. Construcción	3.256
Fabricación Prod. Metálicos	2.272
Ind. Caucho y Plástico	1.605
Transp. mercancías carretera	1.068
Fabricación Mat. electrónico	1.005

	millones de pesetas	
Ventas en Cataluña:	57.753	
▶ Principales sectores clientes	47.152	49%
Resto sectores	7.020	7%
Consumo doméstico	3.551	4%

Estructura de la demanda y la producción del Puerto de Barcelona La incorporación del Puerto de Barcelona como un sector económico propio de la tabla input-output ha permitido medir su relación con el resto de los sectores de la economía y la dependencia de éstos del Puerto. Esto ha hecho posible conocer cuál es la estructura comercial del Puerto de Barcelona, es decir, la procedencia de las ventas (ingresos), y cuál es la estructura productiva (gastos y rentas generadas)

Distribución de las ventas del Puerto de Barcelona En 1995, los ingresos obtenidos por las ventas del Puerto de Barcelona en los sectores de clientes han ascendido a 96.328 millones de pesetas. De esta cifra, el 60% corresponde a ventas efectuadas a empresas industriales y comerciales ubicadas en Cataluña, que constituyen, como se desprende es estos resultados, la fuente de demanda del Puerto de Barcelona.

También cabe subrayar que la influencia del Puerto de Barcelona respecto a la distribución de sus ventas sobrepasa su hinterland inmediato. El 40% de los ingresos por ventas proceden del resto de España (23%) y del extranjero (17%), principalmente del sur de Francia y de Portugal.

Respecto a los ingresos por ventas efectuadas en Cataluña, se observa un alto nivel de diversificación de la demanda. Prácticamente todos los sectores económicos solicitan servicios al Puerto de Barcelona: de un total de 73 sectores económicos, 60 son clientes del Puerto. Este hecho es una muestra de la importante irradiación que ejerce la actividad portuaria de Barcelona en todo el tejido industrial y comercial de la región. Los sectores más importantes de la economía catalana forman parte de la cartera de los principales clientes del Puerto de Barcelona, para los que el Puerto constituye una infraestructura económica clave, tanto para la internacionalización de la producción y de las ventas, como para el abastecimiento de materias primas y energía, que son esenciales para sus procesos de producción. Cabe destacar el sector de la industria química que, con un total de 6.466 millones de pesetas de ingresos por ventas, es el principal cliente del Puerto de Barcelona, seguido del sector de la automoción (5.895 millones), el de la alimentación (4.830 millones), el del transporte marítimo (4.653 millones de pesetas) y el energético (4.540 millones), formado principalmente por las actividades de regasificación y distribución de gas y de productos petrolíferos.

Descomposición de la producción del Puerto de Barcelona por unidad de carga El valor de la producción en el Puerto de Barcelona corresponde al valor de los recursos que el Puerto ha destinado a la producción de servicios para satisfacer la demanda de sus clientes. En 1995, este valor ascendió a 96.328

millones de pesetas y está formado por las compras de bienes y servicios a proveedores (25%), por el valor añadido bruto que engloba las remuneraciones de los trabajadores asalariados (45%) y el excedente bruto de explotación (29%). Los impuestos representan el 1% del total de la producción.

El análisis de la estructura productiva del Puerto de Barcelona en términos de valor añadido bruto generado por unidad de producción, es decir, en términos de pesetas/tonelada movida sin tener en cuenta el volumen total de tráfico movido por cada segmento de carga, muestra que el tráfico de automóviles es el que genera más valor añadido bruto por unidad de producción, en concreto 13.900 pesetas/tonelada. El segmento de la mercancía general queda en segundo lugar, con un valor añadido de 5.760 pesetas/tonelada, seguido de los sólidos y líquidos a granel, con un valor de 1.000 pesetas/tonelada cada uno.

Este análisis ilustra un hecho relevante: los automóviles son el segmento de carga que recibe más prestaciones adicionales a la carga efectuadas directamente por el Puerto de Barcelona, que son las que generan más valor añadido.

La participación del Puerto de Barcelona en los procesos de precomercialización y posventa de las mercancías representa una actividad relevante desde el punto de vista de las rentas que generan. La línea de actuación que marca el Plan Estratégico, orientada a las necesidades de la mercancía a través de la prestación de servicios integrados y especializados, queda confirmada no sólo por el objetivo estratégico de convertir el Puerto de Barcelona en un nudo logístico euromediterráneo de primera fila, sino también por la generación de riqueza que supone para la economía, y que las simples cifras de tráfico no logran explicar por sí mismas.

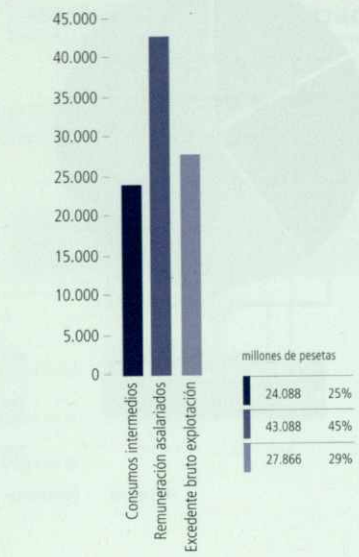
Importancia económica del Puerto de Barcelona La contribución de la actividad portuaria de Barcelona a la economía, medida en términos del valor añadido bruto generado por las empresas de la comunidad portuaria, representa un total de 134.090 millones de pesetas, lo que supone un 1,07% del valor añadido bruto generado en Cataluña y el 0,21% del valor añadido bruto de España. Esta aportación relativa al valor añadido bruto catalán cobra importancia si consideramos que Cataluña es la región con más peso en el valor añadido bruto de España (19%). La medición del impacto se ha centrado en la actividad de las mercancías y, por lo tanto, se ha prescindido de la actividad lúdica del Puerto y del tráfico de pasajeros, que son también actividades con una repercusión económica importante, pero no objeto del estudio.

En lo que respecta a la contribución al trabajo, el Puerto de Barcelona genera un total de 16.104 puestos de trabajo, que representan el 0,75% de la ocupación catalana y el 0,13% de la cifra de ocupación en España.

Este impacto económico total del Puerto de Barcelona se divide en impacto inicial e impacto intersectorial. El impacto inicial corresponde a la contribución del sector del Puerto de Barcelona, es decir, a las rentas generadas directamente por las empresas portuarias. Esta contribución representa un valor añadido bruto de 71.200 millones de pesetas.

A parte de las rentas que las empresas de la comunidad portuaria generan directamente, la misma

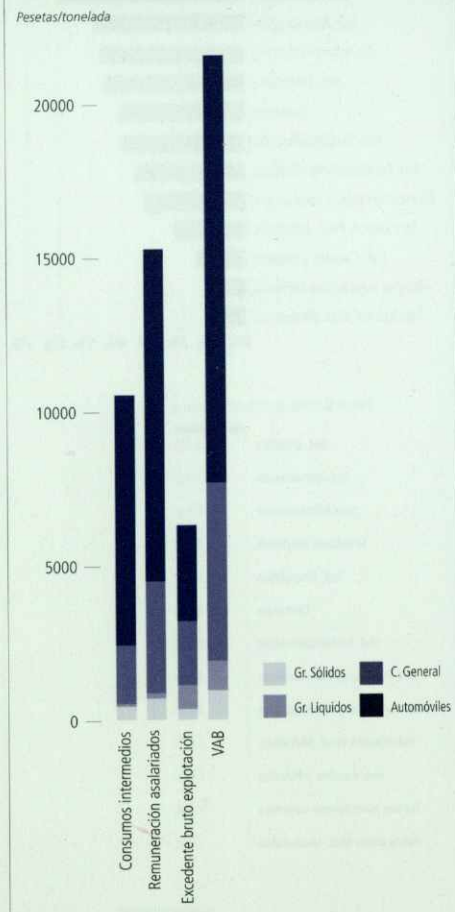
Valor de la producción



Consumos intermedios + Remuneración asalariados + Excedente bruto de explotación = Producción

Compras a proveedores — VAB

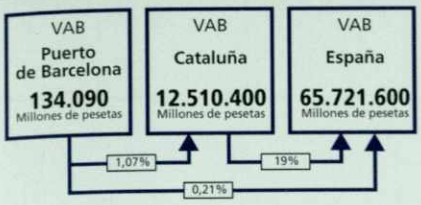
Estructura productiva por unidad de carga



Pesetas/tonelada

Consumos intermedios	406	150	1.859	8.093
Remuneración asalariados	647	174	3.696	10.767
Excedente bruto	324	776	2.067	3.126
VAB	971	950	5.763	13.893

Aportación del Puerto de Barcelona a la economía



Efecto inicial

VAB	Ocupación
71.200	7.682

Efecto intersectorial

	VAB	Ocupación
Directo	21.312	2.484
Indirecto	16.368	2.126
Inducido	25.210	3.812
Total	**62.890**	**8.422**

Impacto Total

VAB	Ocupación
134.090	16.104

actividad portuaria tiene repercusiones en otros sectores de actividad. En este sentido, el Puerto de Barcelona es un inductor de actividad económica en su entorno, ya que genera un valor añadido bruto adicional de 63.000 millones de pesetas. En resumen, por cada 100 pesetas de valor añadido producido directamente por el Puerto de Barcelona, se generan 88 pesetas de valor añadido bruto, que se generan en el resto de sectores económicos gracias a la actividad portuaria.

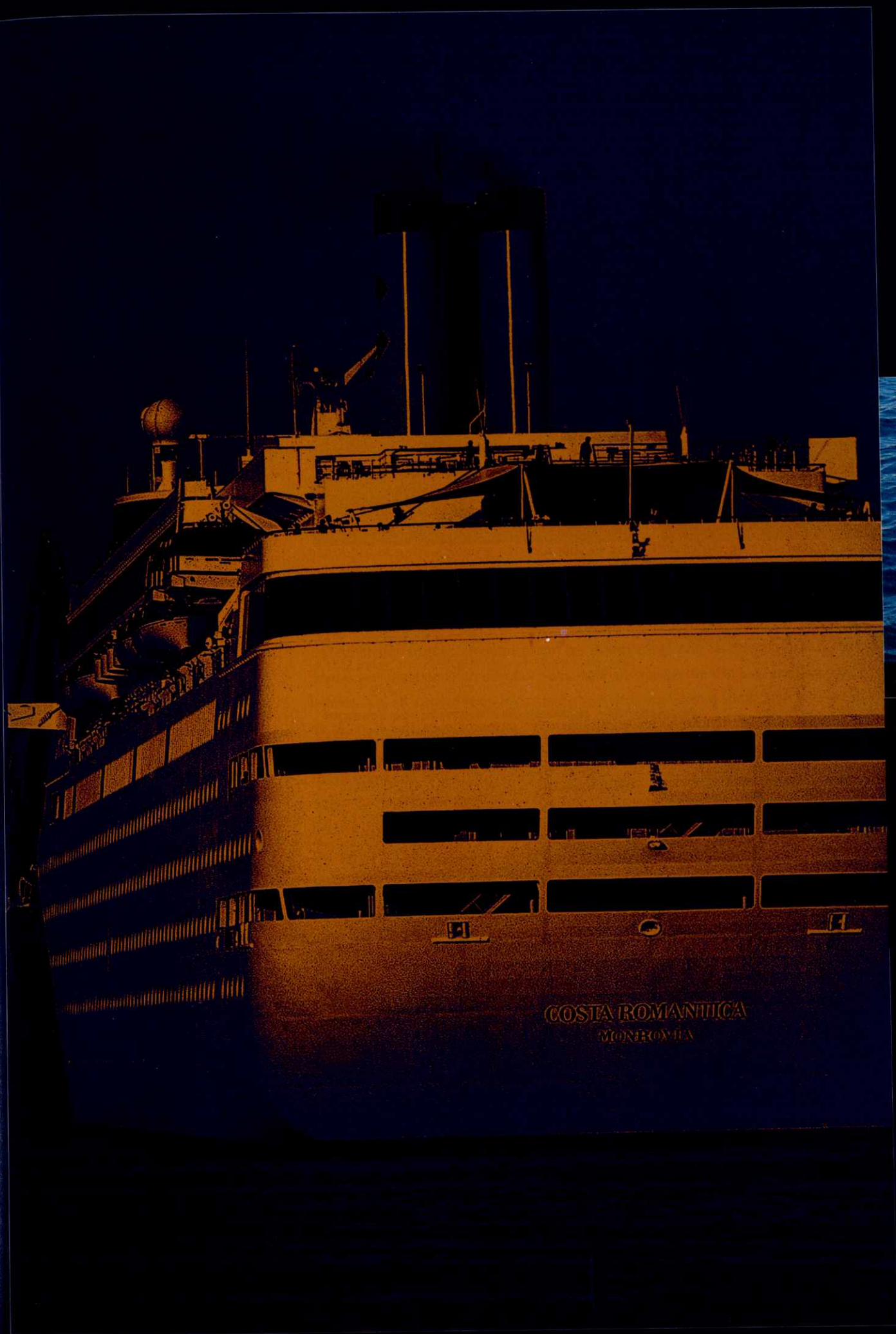
Importancia estratégica del Puerto de Barcelona para la economía El estudio también ha permitido analizar hasta qué punto el Puerto de Barcelona es estratégico para la economía. Esta importancia se ha evaluado a partir de la simulación del impacto que supondría, para la economía, un descenso de la actividad portuaria (calculado en términos de valor añadido), ya sea a causa de instalaciones insuficientes o por la falta de espacio para absorber volúmenes de tráfico más elevados. El resultado obtenido es que se produciría un descenso de los recursos de la economía 2,3 veces superior al descenso del valor añadido bruto del Puerto.

En este descenso se verían afectados, en mayor o menor proporción, prácticamente todos los sectores de la economía. Estos resultados demuestran la influencia que ejerce el Puerto en suss sectores clientes. Entre los 74 sectores productores de bienes y servicios, el Puerto ocupa la posición 24 en la lista de sectores influyentes de la economía catalana.

La proyección de futuro del Puerto de Barcelona El estudio de Impacto también ha tenido en cuenta el futuro del Puerto de Barcelona que está supeditado al comportamiento de la economía en general y al comportamiento de los sectores importadores y exportadores catalanes en particular. El escenario de proyección de la economía catalana hasta el año 2002, muestra un crecimiento anual previsto del producto interior bruto (PIB) regional del 3,6%. Ante este escenario, las perspectivas para el Puerto de Barcelona se concretan en un aumento medio de la actividad portuaria de alrededor del 7,5%. Es decir, significaría que el valor de la producción del Puerto, que en 1995 ascendió a 96.300 millones de pesetas, se situaría en 167.325 millones de pesetas constantes en el año 2002.

En estos momentos y teniendo en cuenta el déficit de infraestructuras que actualmente sufre el Puerto, esta proyección de futuro adquiere un interés relevante. Los resultados que se desprenden del estudio confirman que el futuro inmediato del Puerto de Barcelona condiciona directamente el futuro económico de Cataluña. El Puerto y el sector productivo crecen en una estrecha simbiosis y, por lo tanto, las necesidades y las carencias de uno repercuten en el otro.

El estudio de Impacto es prueba del importante papel que desempeña el Puerto de Barcelona en el avance cualitativo de Cataluña dentro de la economía mundial. El Puerto de Barcelona da servicio a la economía y, por tanto, tiene que estar preparado para absorber el crecimiento futuro a través de nuevas inversiones que aseguren la competitividad industrial y comercial de su hinterland.


COSTA ROMANTICA
MONROVIA

Ejercicio económico financiero de 1999 Durante el ejercicio económico de 1999, y según datos pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria ha obtenido un resultado de explotación de 24.387 miles de euros, lo que representa un incremento del 35% en relación con el que se obtuvo en el ejercicio anterior, que fue de 18.082 miles de euros.

Este aumento se ha debido, por una parte, al crecimiento generalizado de los ingresos de explotación, que ha permitido aumentar la cifra de negocios un 10% respecto a la de 1998 y, por la otra, a la moderación de los gastos de explotación, que se han incrementado en un 1% en relación con el año anterior.

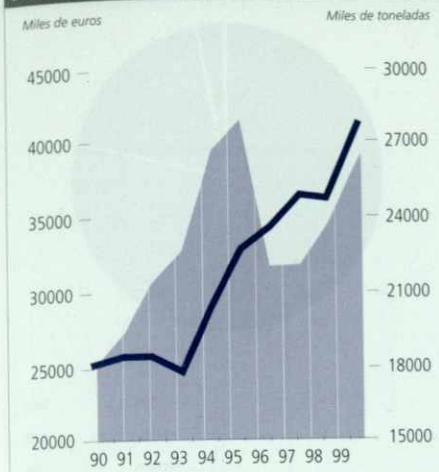
El aumento de la actividad portuaria, junto a la mejora del resultado financiero, ha hecho posible la obtención de un beneficio de las actividades ordinarias de 24.604 miles de euros, cifra que supera en un 39% a la de 1998.

Sin embargo, el resultado extraordinario del ejercicio se ha saldado con unas pérdidas de 9.428 miles de euros, lo que sitúa el beneficio neto del ejercicio en 12.092 miles de euros, con una disminución del 34% respecto a 1998.

A diferencia del año anterior, en el que se obtuvieron unos beneficios extraordinarios de 4.849 miles de euros, en 1999 se han contabilizado 13.083 miles de euros en concepto de gastos extraordinarios. La situación litigiosa derivada de la impugnación de liquidaciones de tarifas portuarias, la aplicación de acuerdos entre la Autoridad Portuaria y las terminales de contenedores para solucionar los problemas surgidos en años anteriores, y los efectos de la implantación del Manual de tratamiento contable de los activos materiales del sistema portuario, elaborado por el Ente Público Puertos del Estado, han sido las principales causas del fuerte aumento de este tipo de gastos. Cabe subrayar que la implantación del Manual de tratamiento contable de los activos materiales también ha tenido repercusiones considerables en el balance de la Autoridad Portuaria, ya que ha supuesto una disminución del patrimonio de 26.340 miles de euros. Este impacto se ha producido a causa de la exclusión del inmovilizado material de aquellos activos que no están destinados a la actividad portuaria y que no generan ingresos, y que se encuentran ubicados en la zona del Port Vell.

Por otra parte, el año 1999 se ha caracterizado por la plena adaptación de la Autoridad Portuaria al euro. Todas las transacciones financieras del ejercicio se han realizado en euros, se ha contabilizado en la nueva moneda y las cuentas anuales se han formulado en euros. El euro es la unidad contable de la Autoridad Portuaria y su uso está totalmente normalizado en la gestión administrativa de la organización.

Evolución de los ingresos de servicios a mercancías y del tráfico 90-99



	En miles de euros	En miles de toneladas
1990	24.654	18.031
1991	27.250	18.312
1992	30.513	18.332
1993	32.623	17.682
1994	39.517	20.301
1995	41.572	22.639
1996	31.553	23.571
1997	31.751	24.887
1998	34.632	24.725
1999	39.223	27.877

Ingresos
Tráfico

Ingresos de explotación Durante el ejercicio económico de 1999, los ingresos de explotación han alcanzado la cifra de 80.280 miles de euros, lo que supone un incremento del 10% en relación con la de 1998.

Ingresos de explotación

(miles de euros)	1999	1998	Variación	Variación %
Ingresos por prestación de servicios y concesiones	78.519	71.442	7.077	10%
Otros ingresos de explotación	1.761	1.796	-35	-2%
	80.280	73.238	7.042	10%

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 Autoridad Portuaria, han sido de 78.519 miles de euros y han aumentado en 7.077 miles, un 10% más que en el año anterior.

Ingresos por prestación de servicios y concesiones

(miles de euros)	1999	1998	Variación	Variación %
T-0 y T-1 Servicios a buques	14.083	12.966	1.117	9%
T-0 Señales marítimas	254	238	16	7%
T-1 Buques	13.829	12.728	1.101	9%
T-2 Pasajeros	2.044	1.603	441	28%
T-3 Servicios a mercancías	39.223	34.632	4.591	13%
Otros servicios	4.116	3.800	316	8%
T-4 Pesca	193	213	-20	9%
T-5 Embarcaciones deportivas	116	122	-6	5%
T-6 Grúas	252	459	-207	45%
T-7 Superficies	150	126	24	19%
T-8 Suministros	1.083	1.500	-417	28%
T-9 Varios	2.321	1.380	941	68%
S-1 Canon por servicios portuarios	1	0	1	
Concesiones	19.053	18.441	612	3%
	78.519	71.442	7.077	10%

Los ingresos generados por el tráfico de mercancías (tarifa F3) han registrado un aumento del 13% en relación con el año anterior, lo que compensa los efectos de la reducción tarifaria iniciada en 1995.

En este sentido, el incremento del 13% de la cifra total del volumen de tráfico de 1999 se ha debido a la recuperación del volumen de tráfico de los hidrocarburos y al crecimiento del 17% del tráfico de carga general. El número de TEU ha alcanzado la cifra de 1.234.987 unidades, con un aumento del 13% respecto al año 1998.

En el capítulo de ingresos por servicios a mercancías (tarifa T-3), la navegación exterior ha tenido una participación del 78% y ha cedido dos puntos porcentuales en beneficio

de la navegación de cabotaje estatal, en relación con el año anterior. Por mercados geográficos, las áreas de Extremo Oriente y del Mediterráneo siguen siendo las principales zonas de generación de ingresos, con una cuota del 20% y del 19% respectivamente.
Los ingresos por servicios a buques (tarifas T-0 y T-1) han aumentado un 9%, aunque el número de escalas lo ha hecho en un 19%, hasta alcanzar una cifra total de 9.204. El efecto de las bonificaciones aplicadas, en función del número de escalas, ha incidido en la correlación de las variaciones entre las escalas y los ingresos de esta partida.
Cabe señalar el fuerte aumento del 27% de los ingresos obtenidos por la tarifa T-2 de pasajeros en relación con el año anterior, gracias a un aumento global del 29% del tráfico de pasajeros, que han alcanzado la cifra total de 1.378.252. En este contexto, el tráfico de pasajeros de los transbordadores de línea regular ha crecido un 39% y el de los cruceros turísticos un 17%.
Los ingresos por cánones de concesiones y autorizaciones han aumentado un 3% respecto a 1998. Este crecimiento moderado se ha debido, básicamente, a que se ha agotado la superficie portuaria disponible para cesiones en régimen de concesión.
En definitiva, se puede apreciar que el motivo que ha generado el incremento generalizado de todos los capítulos de ingresos que configuran el volumen de negocios es un aumento muy significativo de la actividad portuaria.

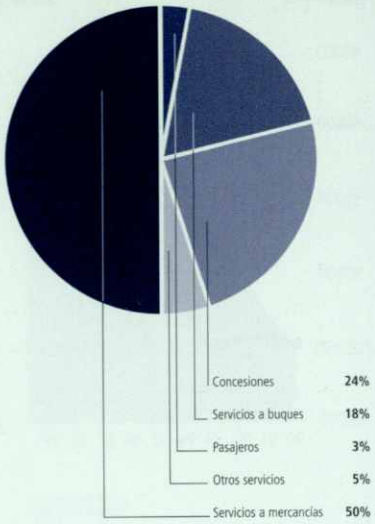
Gastos de explotación

Los gastos de explotación han ascendido a 55.893 miles de euros, con un incremento del 1% en relación con 1998.

Gastos de explotación

(Miles de euros)	**1999**	**1998**	**Variación**	**Variación %**
Gastos de personal	21.768	18.709	3.059	16%
Dotación a la amortización	16.281	19.106	-2.825	15%
Variación de la provisión para insolvencias de tráfico	12	-1.150	1.162	
Servicios exteriores	16.380	16.263	117	1%
Otros gastos de explotación	1.452	2.228	-776	35%
	55.893	**55.156**	**737**	**1%**

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



Gastos de personal El incremento del 16% registrado en 1999 en los gastos de personal se debe a la conjunción de diversos hechos.

En primer lugar, se ha incrementado la plantilla media de la Autoridad Portuaria de Barcelona en 20 personas y ha aumentado el grado de especialización de los empleados y el desarrollo de tareas más técnicas

La valoración actuarial de las pensiones complementarias del personal pasivo derivado de la integración del Montepío de Ports en el régimen general de la Seguridad Social , que se realizada anualmente el 31 de diciembre, ha registrado un fuerte incremento

Y finalmente, el número de jubilaciones y de bajas incentivadas que se han producido durante el año ha tenido unas repercusiones importantes.

Dotación a la amortización El importe de la dotación a la amortización del inmovilizado ha ascendido a 16.281 miles de euros y ha disminuido un 15% respecto a la cifra registrada en 1998.

La aplicación del Manual de tratamiento contable de los activos materiales del sistema portuario ha provocado, entre otros efectos, la reducción de la dotación a la amortización. Esto se ha debido, por una parte, a la exclusión del inmovilizado de los activos mencionados del Port Vell y, por otra, a la reclasificación funcional efectuada, que ha supuesto una modificación de las vidas útiles de los activos.

Servicios exteriores El volumen de gastos en concepto de servicios exteriores ha ascendido a 16.380 miles de euros, lo que supone un ligero aumento respecto al de 1998, que fue de 16.263 miles de euros.

En 1999, la Autoridad Portuaria ha realizado un esfuerzo de contención de gastos, cuyos resultados se han traducido en una moderación generalizada de la mayoría de las partidas que integran este capítulo.

Otros gastos de explotación El volumen de otros gastos de explotación ha disminuido en un 35% en relación con el de 1998. Este descenso se ha debido a que, en 1998, la Autoridad Portuaria formalizó diferentes convenios destinados a dar a conocer el conjunto de inversiones y proyectos programados en el Plan Director, así como a los proyectos que se llevarán a cabo a medio y largo plazo en materia de equipamientos portuarios y logísticos.

Resultado financiero Durante 1999 se ha obtenido un resultado financiero positivo de 216 miles de euros, lo cual mejora notablemente el resultado de 1998, que se saldó con unas pérdidas de 326 miles de euros.

La disminución del nivel de endeudamiento y el descenso de los tipos de interés han hecho posible la recuperación del resultado financiero.

Resultado extraordinario El resultado extraordinario de 1999 refleja una pérdida de 9.428 miles de euros, cifra que acepta de manera importante el resultado neto del ejercicio y que contrasta con el beneficio extraordinario de 4.849 miles de euros obtenido en el ejercicio de 1998.

Por una parte, los gastos extraordinarios se han incrementado en 9.171 miles de euros, un 234% más que el año anterior, debido principalmente a:

- La dotación a la provisión de inmovilizado material por el valor neto contable de los activos cedidos en concesión con un canon simbólico, en conformidad con lo dispuesto en el Manual de tratamiento contable de los activos materiales de Puertos del Estado.
- La dotación a la provisión para litigios contra liquidaciones de tarifas portuarias.
- Los acuerdos con las terminales de contenedores.

Por otra parte, los ingresos extraordinarios se han reducido en 5.106 miles de euros respecto a 1998, año en que se cerró la operación de venta de la participación accionarial que la Autoridad Portuaria poseía de la empresa Odisea 2000 S.A:, que generó unos beneficios de 6.257 miles de euros.

Fondo de Contribución Interportuario La aportación neta al Fondo de Contribución Interportuario del ejercicio de 1999 ha sido de 3.083 miles de euros, un 28% inferior a la cantidad aportada en el ejercicio anterior, que fue de 4.303 miles de euros.

Origen de los recursos El volumen de recursos generados por las operaciones (cash flow) en el ejercicio de 1999 asciende a 38.658 miles de euros, cifra que supone un incremento del 3% respecto a 1998.
A pesar del incremento de los recursos generados y del hecho de que éstos continúen siendo la fuente principal de financiación de la Autoridad Portuaria, su participación respecto a la totalidad de los orígenes de fondos ha sido del 37%, porcentaje marcadamente inferior al registrado el año anterior, que fue del 73%.
La disminución de su participación se ha debido a que, en el año 1999, se han producido acontecimientos económicos que han supuesto la obtención de orígenes de fondos muy elevados, que, básicamente, se centran en:

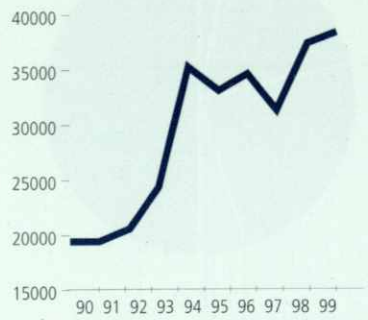
- La concesión a la Autoridad Portuaria de un volumen de fondos FEDER de 21.862 miles de euros por parte de la Comisión Europea, que se destinarán a la financiación de 43.723 miles de euros de inversión que se tiene que realizar hasta el año 2001. De este volumen de subvención, 14.817 miles de euros han constituido orígenes de fondo del ejercicio de 1999.
- La inversión financiada por la iniciativa privada realizada en los muelles de Inflamables y de Barcelona ha generado 11.816 miles de euros.

Aplicación de los recursos En el ejercicio de 1999, la Autoridad Portuaria ha realizado una inversión en inmovilizado material e inmaterial de 73.358 miles de euros, que casi duplica la inversión efectuada en el ejercicio anterior y que supera de manera significativa el nivel medio de los últimos 10 años.
Se tiene que subrayar que de este volumen de inversión, la iniciativa privada ha financiado un total de 11.816 miles de euros. Además, la cifra de inversión de 1999 es significativa porque marcará la tendencia en la inversión que realizará la Autoridad Portuaria en ejercicios futuros.
Las líneas de actuación que engloban la mayor parte de las inversiones de 1999 ya se iniciaron en el ejercicio anterior y, básicamente, son las siguientes:

- Acciones destinadas a aumentar la superficie portuaria y a mejorar la operatividad de los muelles: adquisición de terrenos, ampliación de los muelles Adossat y de Inflamables, y protección de la nueva bocana.

Evolución de los recursos generados 90-99

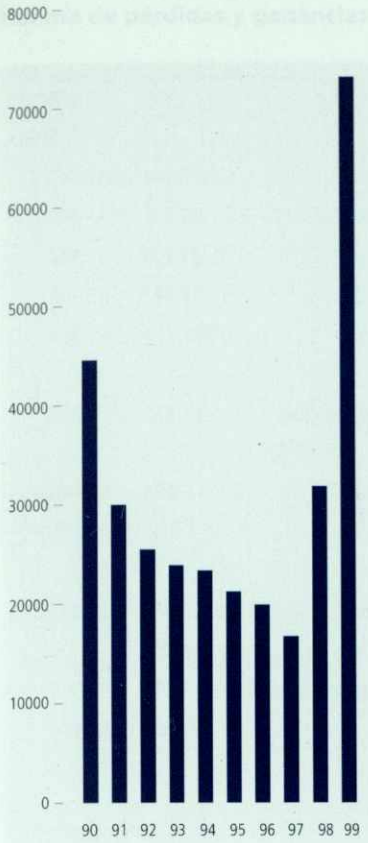
Miles de euros



1990	19.497
1991	19.443
1992	20.585
1993	24.497
1994	35.556
1995	33.332
1996	34.829
1997	31.481
1998	37.687
1999	38.658

Inversiones en inmovilizado material e inmaterial 90-99

Miles de euros



1990	44.590
1991	29.924
1992	25.453
1993	23.794
1994	23.289
1995	21.300
1996	19.863
1997	16.738
1998	31.794
1999	73.358

- Acciones destinadas a modernizar y a mejorar las vías de acceso y el tráfico terrestre: construcción del puente que unirá los muelles de Ponent y Adossat y urbanización del muelle de Barcelona.

Además, en el ejercicio de 1999, la Autoridad Portuaria ha suscrito participaciones de capital por un valor de 719 miles de euros, mediante las cuales ha adquirido el 37% del capital de la sociedad PORTIC, S.A. y el 20% de la sociedad CREUERS DEL PORT, S.A.

Balances de situación al 31 de diciembre de 1999 y 1998

miles de euros

ACTIVO	1999	1998	PASIVO	1999	1998
Activo fijo			**Fondos propios**		
Inmovilizaciones inmateriales	1.251	1.106	Patrimonio	512.743	512.743
Inmovilizaciones materiales	573.592	558.421	Inmovilizado liberado al uso general	-26.340	0
Inmovilizaciones financieras	48.701	41.958	Reservas	54.226	35.924
Deudores por operaciones de tráfico a largo plazo	5.448	3.499	Pérdidas y ganancias: beneficio	12.092	18.302
	628.992	**604.984**		**552.721**	**566.969**
Gastos a distribuir en varios ejercicios	**11.907**	**0**	**Ingresos a distribuir en varios ejercicios**	**39.770**	**9.819**
Activo circulante			**Provisiones para riesgos y gastos**	**17.968**	**14.440**
Existencias	395	441			
Deudores	25.318	15.861	**Acreedores a largo plazo**		
Inversiones financieras temporales	7.723	16.221	Deudas con entidades de crédito	24.040	20.434
Tesorería	4.636	1.334	Deudas con empresas del grupo	4.808	0
Ajustes por periodificaciones	172	54	Acreedores por operaciones de tráfico a largo plazo	1.457	0
	38.244	**33.911**		**30.305**	**20.434**
			Acreedores a corto plazo		
			Deudas con entidades de crédito	2.511	1.964
			Deudas con empresas del grupo y asociadas	5.883	2.629
			Acreedores comerciales	4.120	3.869
			Otras deudas no comerciales	25.858	18.771
			Ajustes por periodificaciones	7	0
				38.379	**27.233**
Total activo	**679.143**	**638.895**	**Total pasivo**	**679.143**	**638.895**

(Pendiente del informe de auditoría)

Cuenta de pérdidas y ganancias al 31 de diciembre de 1999 y 1998

miles de euros

Debe	1999	1998	Haber	1999	1998
Gastos:			**Ingresos:**		
Gastos de personal	21.768	18.709	Por prestación de servicios portuarios	59.466	53.001
Dotaciones para amortizaciones del inmovilizado	16.281	19.106	Por concesiones y autorizaciones	19.053	18.441
Variación de las provisiones de tráfico	12	-1.150	Otros ingresos de explotación	1.761	1.796
Otros gastos de explotación:					
Servicios exteriores	16.380	16.263			
Tributos	574	537			
Otros	878	1.691			
Total de gastos de explotación	**55.893**	**55.156**	**Total de ingresos de explotación**	**80.280**	**73.238**
Beneficios de explotación	**24.387**	**18.082**			
Gastos financieros y asimilados	663	1.535	Ingresos de participaciones en capital	192	96
			Ingresos de otros valores negociables y de créditos del activo inmovilizado	203	251
			Otros intereses e ingresos asimilados	484	862
Total de despeses financeres	**663**	**1.535**	**Total de ingresos financieros**	**879**	**1.209**
Resultados financieros positivos	**216**	**0**	**Resultados financieros negativos**	**0**	**326**
Beneficios de las actividades ordinarias	**24.603**	**17.756**			
Variación de las provisiones de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	3.112	681	Beneficios por anajenación de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	1.774	6.302
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.895	1.819	Subvenciones de capital transferidas al resultado	249	250
Gastos extraordinarios	4.050	304	Ingresos extraordinarios	247	239
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	4.026	1.108	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	1.385	1.970
Total de gastos extraordinarios	**13.083**	**3.912**	**Total de ingresos extraordinarios**	**3.655**	**8.761**
Resultados extraordinarios positivos	**0**	**4.849**	**Resultados extraordinarios negativos**	**9.428**	**0**
Beneficios de las operaciones	**15.175**	**22.605**			
Fondo de Contribución aportado	5.944	5.583	Fondo de Contribución recibido	2.861	1.280
Resultado después del Fondo de Contribución	**12.092**	**18.302**			

(Pendiente del informe de auditoría)

Cuadro de financiación

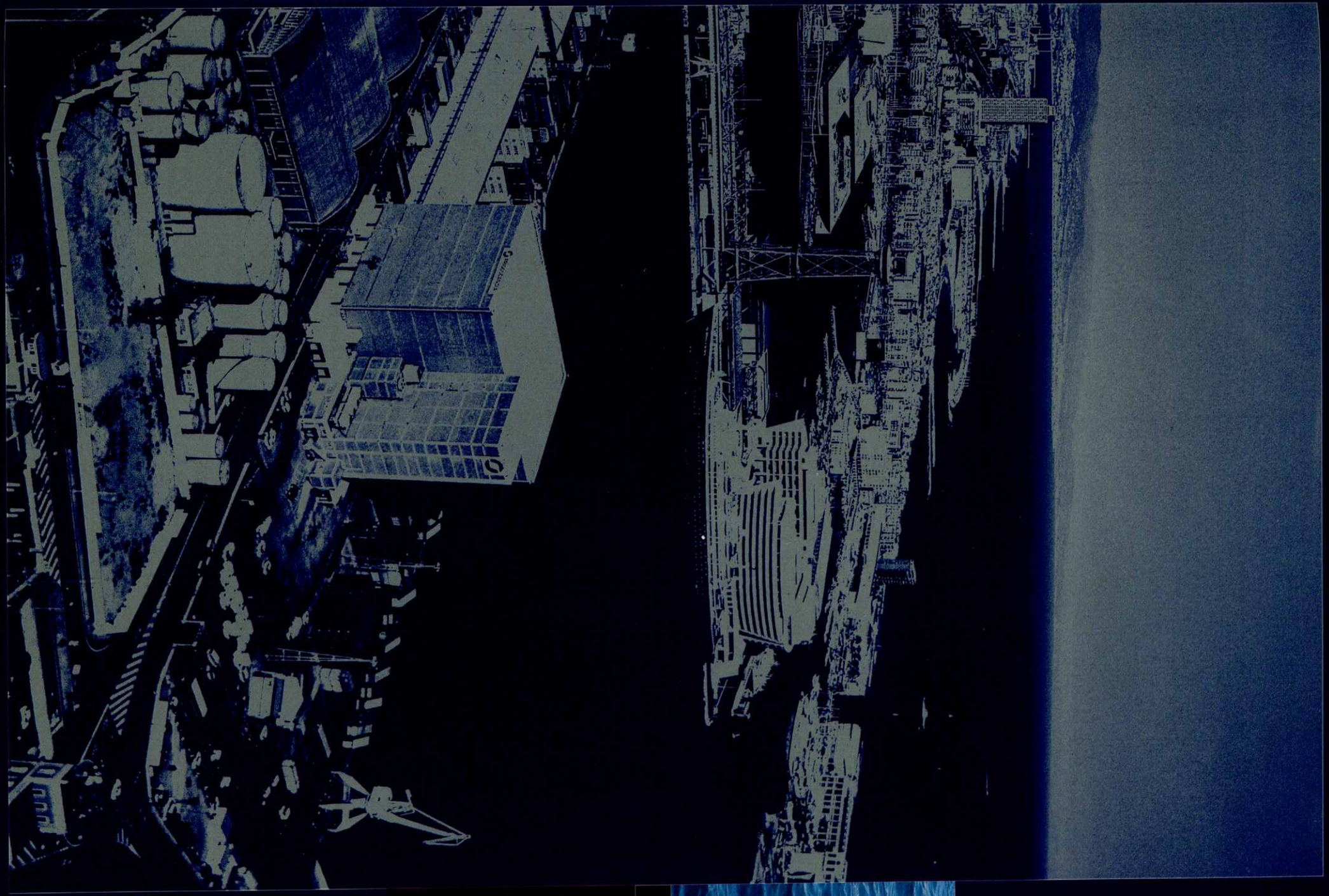
miles de euros

APLICACIONES DE FONDOS	1999	1998
Adquisiciones de inmovilizado	**82.142**	**32.557**
Inmovilizaciones inmateriales	614	555
Inmovilizaciones materiales	72.744	31.239
Inmovilizaciones financieras	8.784	763
Inmovilizaciones liberadas al uso general	**26.341**	**0**
Fondo de Contribución aportado	**5.944**	**5.583**
Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/t	**3.247**	**5.583**
Coste de integración del Montepío	0	3.521
Deudas con entidades de crédito	2.404	1.803
Otros	843	259
Provisiones para riesgos y gastos	**750**	**544**
Créditos comerciales a largo plazo	**2.187**	**1.934**
Otras aplicaciones	**0**	**223**
Total aplicaciones	**120.611**	**46.424**
Exceso de orígenes sobre aplicaciones	**-**	**5.045**

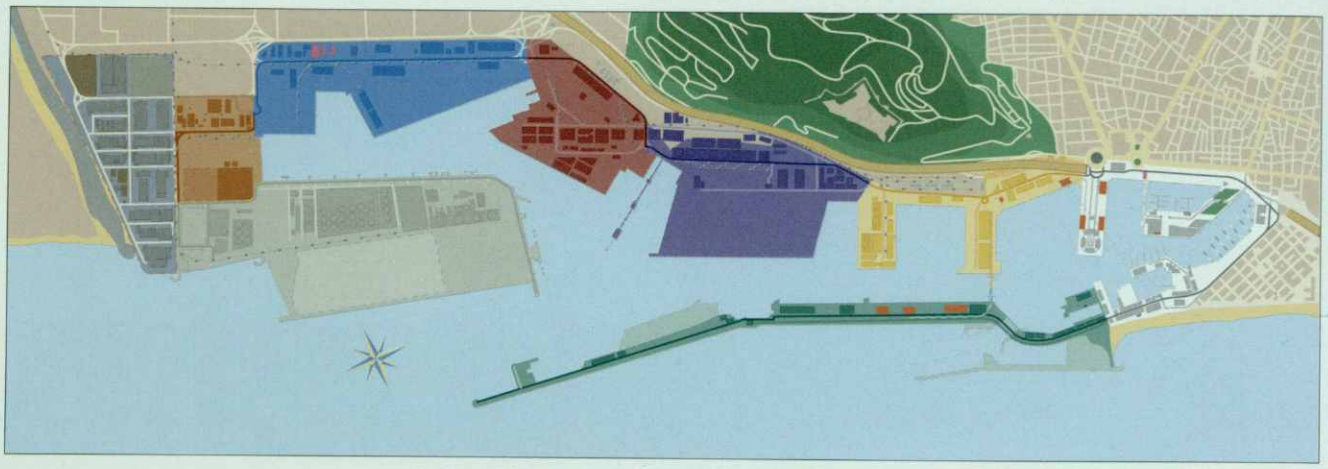
ORÍGENES DE FONDOS	1999	1998
Recursos procedentes de las operaciones	**38.658**	**37.687**
Resultado del periodo	15.175	22.605
Dotación a la amortitzación del inmovilizado	16.281	19.787
Dotación a la provisión del inmovilizado	3.112	0
Dotación a la provisión para riesgos y gastos	5.550	1.441
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.895	1.930
Excesso de provisiones para riesgos y gastos	-1.272	-1.108
Beneficios procedentes del inmovilizado	-1.774	-6.302
Ingresos a distribuir traspasados a resultados	-636	-666
Otros	327	0
Ingresos a distribuir meritados	**30.602**	**538**
Subvenciones de capital	14.817	316
Otros ingresos a distribuir	15.785	222
Fondo de Contribución recibido	**2.861**	**1.280**
Deudas a largo plazo	**13.119**	**0**
Con entidades de crédito	6.010	0
De empresas del grupo	4.808	0
Por operaciones de tráfico	2.301	0
Enajenación de inmovilizado	**1.779**	**10.917**
Material	2	305
Financiero	1.777	10.612
Inmovilizado liberado al uso general	**26.341**	**0**
Otros orígenes	**437**	**1.047**
Total orígenes	**113.797**	**51.469**
Exceso de aplicaciones sobre orígenes	**6.814**	**-**

	1999		1998	
VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE	**Aumentos**	**Disminuciones**	**Aumentos**	**Disminuciones**
Existencias	-	45	-	17
Deudores	9.458	-	4.264	-
Acreedores	-	11.141	-	7.154
Inversiones financieras temporales	-	8.498	7.887	-
Tesorería	3.301	-	171	-
Ajustes por periodificación	111	-	-	106
Total	**12.870**	**19.684**	**12.322**	**7.277**
Variación del capital circulante	**-**	**6.814**	**5.045**	**-**

(Pendiente del informe de auditoría)



Datos técnicos



Situación:
Latitud: 41°20´ N
Longitud: 2° 10´ EE

Mareas: No hay

Entrada:
Orientación: 191°
Anchura: 370 m
Calado: 16 m

Superficie terrestre: 786 ha

Muelles y atraques: 20 km

Rampas ro-ro: 29

Calados: fins a 16 m

Remolcadores:
10 (1.650/4.002 CV)

Almacenamiento:
Cubierto: 145.215 m²
Descubierto: 2.267.217m²

Grúas de muelle:
52 (9 de fuerza=50Tm)

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

Terminales multipropósito

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

Situación:
Muelle 29 Príncep d'Espanya

Características:
Superficie: 22,5 Ha
Línea de atraque: 1.448 m
Calado: 8,70 / 14 m
Rampas ro-ro: 1
Grúas: 8 (4 Post-panamax)
RIG: 4; Reach Stacker: 18
Tractoras: 25
Container freight station:
3.607 m²
Almacenes cubiertos:
10.950 m²

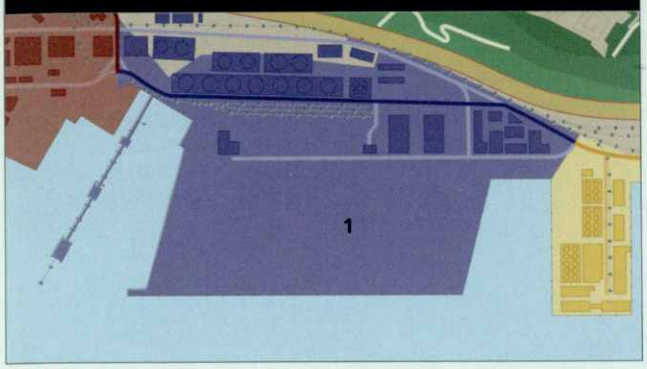
2.- Saport-Mapor, SA
Tel.: 93 221 51 58
Fax: 93 221 58 60

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

Situación:
Muelles 01 Adossat,
19 Sant Bertran , 20 Ponent

Características:
Superficie:14,55 Ha
Línea de atraque:2.050 m
Calado: hasta 12m
Rampas ro-ro:7
Almacenes cubiertos:
37.428 m²

Terminal de contenedores

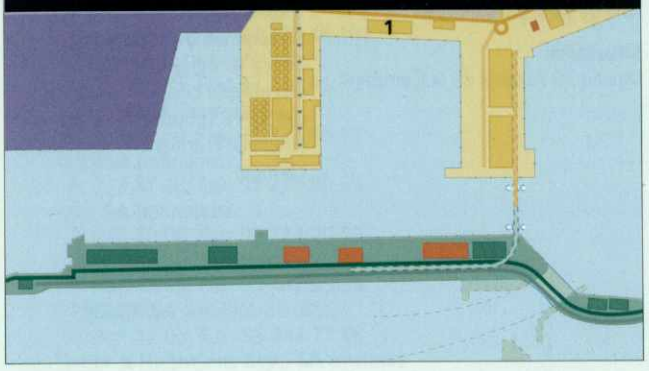


1.- TCB, SA
Tel.: 93 441 00 66
Fax: 93 441 04 18

Situación: Muelle 24 Sud

Características:
Superficie: 53,3 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 polivalente de mercancía general



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

Situación: Muelle 21 Costa

Características:
Superficie: 2,6 Ha
Línea de atraque: 450 m
Calado: hasta 12 m
Rampas ro-ro: 1
Almacenes cubiertos: 5.700 m²

Terminales de cabotaje

1.- Estibadora de Ponent, SA
Tel.: 93 223 88 00
Fax: 93 223 88 50

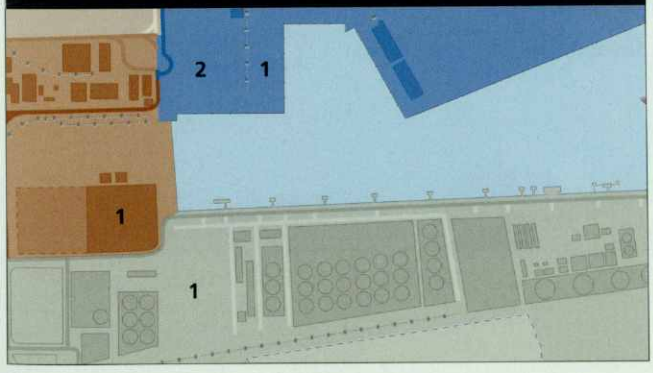
2.- Cía. Trasmediterránea, SA
Tel.: 93 295 91 00
Fax: 93 295 91 65

3.- TRAFISA
Tel.: 93 223 08 22
Fax: 93 223 37 08

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

Características:
Superficie: 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

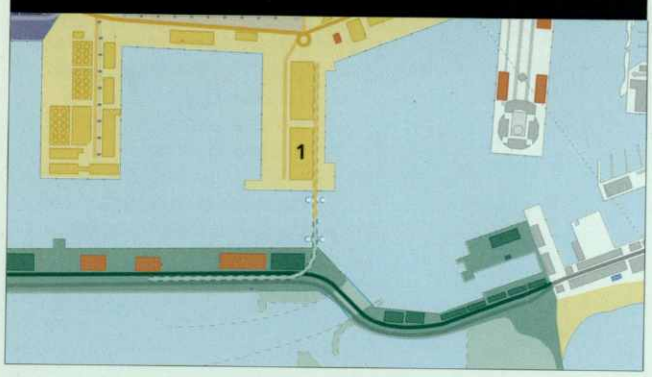
Características:
Superficie: 29,2 Ha de explanada y 12,7 de aparcamiento vertical
Línea de atraque: 1.005 m
Calado: hasta 12 m
Capacidad actual: 31.500 vehículos (21.500 plazas descubiertas y 10.000 cubiertas)
Aparcamiento vertical de 127.000 m² y 10.000 plazas. Dispone de un centro de personalización 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: 1.005 m
Calado: hasta 12 m

Terminal de fruta



1.- Barcelona Fruit Terminal, SA
Tel.: 93 443 33 55
Fax: 93 442 09 40

Situación:
Muelle 20C Ponent

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

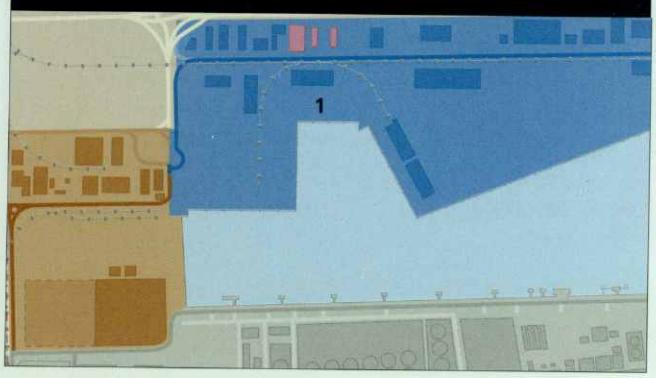
Terminal de café y cacao

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 Mediterránio Occidental con la homologación del LIFFE (London International Financial Futures and Options Exchange)

Terminal de metales no férricos

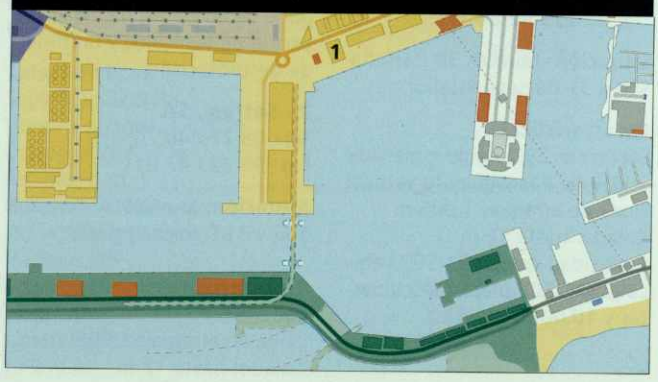


1.- Barcelona Metals, SA
Tel.:93 443 43 15
Fax: 93 443 03 80

Situación: Muelles 20D Ponent y 30 Dàrsena Sud

Características:
Superficie: 3.600 m²
Manipulación, almacenaje y distribución de metales y sus aleaciones: aluminio, cobre, níquel, plomo, estaño y zinc. Homologada por el London Metals Exchange (LME)

Almacén frigorífico

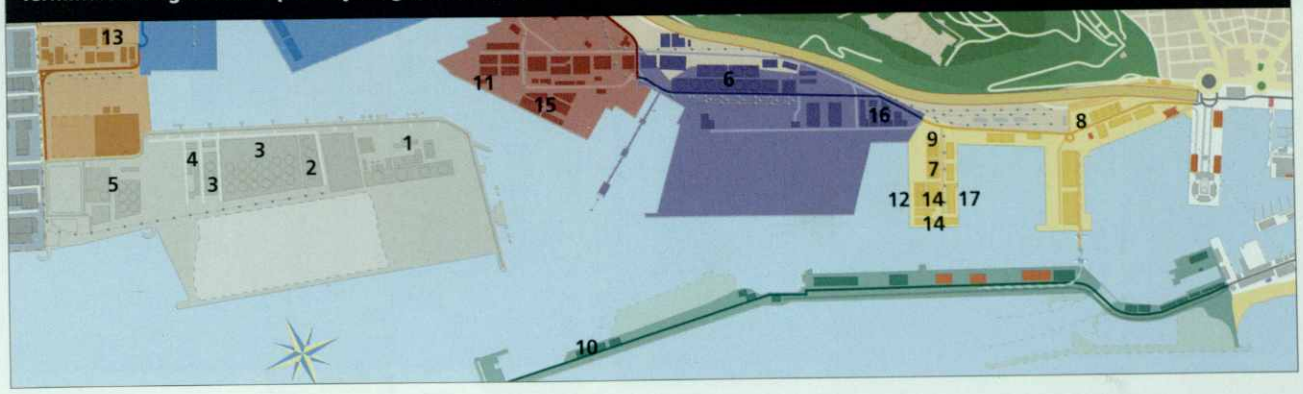


1.- Frigoscandia Logístics
Tel.: 93 443 68 20
Fax: 93 443 68 30

Situación: Muelle 19 Sant Bertran

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

Terminales de graneles líquidos y de graneles sólidos



Graneles Líquidos

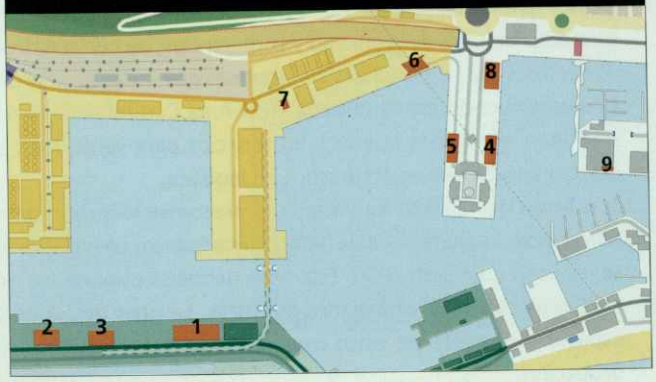
1.- Enagas, SA (gas natural)
Tel.: 93 223 50 09; Fax: 93 223 48 52
2.- RELISA (líquidos oleosos)
Tel.: 93 223 40 02; Fax: 93 223 46 10
3.- TEPSA (químicos y refinados)
Tel.: 93 223 50 25; Fax: 93 223 45 79
4.- TERQUIMSA (químicos)
Tel.: 93 223 48 80; Fax: 93 223 45 19
5.- CAPESA (refinados)
Tel.: 93 223 87 40; Fax: 93 223 80 95
6.- CLH, SA (refinados)
Tel.: 93 223 20 08; Fax: 93 223 20 59
7.- SADESA (líquidos oleosos)
Tel.: 93 442 78 15; Fax: 93 442 23 39
8.- DEMAGRISA (líquidos oleosos)
Tel.: 93 441 12 03; Fax: 93 442 77 48
9.- 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: 502 (líquidos); 6 (gases)
Tipos: acero suave, inoxidables, isotérmicos, calentados, revestidos y de calidad alimentaria
Capacidad total: 955.680 m³ (líquidos); 244.000 m³ (gases)
Instalaciones de llenado de bidones
Instalaciones de llenado de contenedores CIG
Terminales ferroviarias propias

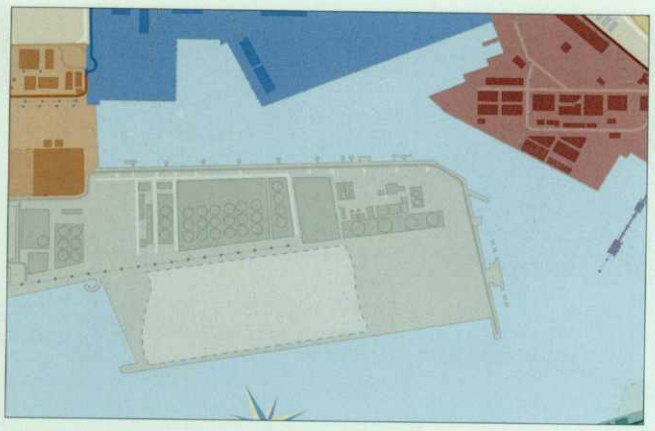
Graneles Sólidos

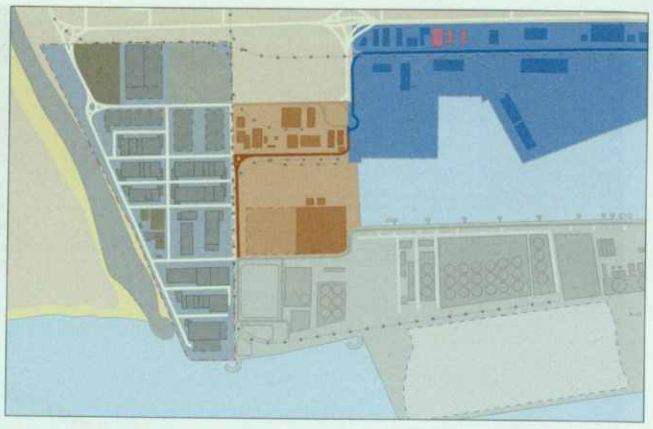
Cemento:
10.- Comercializadora Mediterránea de Cementos, SA
Tel.: 93 221 81 62; Fax: 93 221 93 44
11.- Cía. Valenciana de Cementos, SA
Tel.: 93 223 15 41; Fax: 93 223 36 78
12.- Portcemen, SA
Tel.: 93 443 05 14; Fax: 93 443 10 29
13.- Transcondal Containers, SA
Tel.: 93 301 61 89
Situación: Muelles 01B Adossat, 22C Contradic, 26B Álvarez de la Campa y Carrer Z
Características: Silos con capacidad para 104.800 Tm
Grano:
14.- ERGRANSA
Tel.: 93 443 37 16; Fax: 93 442 20 28
Situación: Muelle 22B Contradic. 1 terminal
Características: Silos multicelulares con capacidad para 145.000 Tm
Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 Tm/h
Haba de soja:
15.- Cargill España, SA
Tel.: 93 223 04 54; Fax: 93 223 32 71
16.- MOYRESA
Tel.: 93 443 00 34; Fax: 93 441 05 16
Situación: Muelles 26B Álvarez de la Campa, 22C Contradic y 23A Oest. 2 terminals
Características: Industria para la producción de harinas y aceite crudo
Plantas de molturación con capacidad para 1.200.000 Tm/año
Potasa:
17.- TRAMER, SA
Tel.: 93 442 19 40; Fax: 93 443 20 73
Situación: Muelle 22A Contradic. 1 terminal
Características: Capacidad máxima de almacenaje de 80.000 Tm
Equipo: dos pórticos de carga (rendimientos de 400 a 700 Tm/h)

Terminales de pasajeros



1.- Estación Marítima Internacional
Tel.: 93 221 83 15
2.- Estación Marítima Balears
Tel.: 93 221 83 67
3.- Estación Marítima Internacional
Sense telèfon
4.- Estación Marítima Internacional Nord (World Trade Center)
Tel.: 93 412 79 14
5.- Estación Marítima Internacional Sud (World Trade Center)
Tel.: 93 412 79 14
6.- Trasmediterránea
Tel.: 93 295 91 00; Fax: 93 295 91 65
7 .- Estación Marítima Barcelona-Génova
Tel.: 93 443 98 98
8 .- Estación Marítima Drassanes
Tel.: 93 441 58 00; Fax: 93 441 30 31
9.- Estación Marítima Maremàgnum
Tel.: 93 225 81 46
Situación: Tráfico nacional en los muelles 01 Adossat, 18 Barcelona y 19 Sant Bertran; Tráfico internacional en los muelles 01 Adossat, 15B Espanya, 19 Sant Bertran y 20 Ponent.





Parque de Terminales Portuarias Delta 1

El Parque de Terminales Delta 1 es una actuación promovida, en régimen concesional de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la sociedad Muelles y Espacios Portuarios, S.A. (MEPSA)

Esta nueva zona portuaria, con una superficie de casi 50 hectáreas, forma parte, junto con un área de cerca de 20 hectáreas construida por la Autoridad Portuaria, de la ampliación del muelle de Inflamables, que constituye la primera de las actuaciones previstas de la gran ampliación del Puerto de Barcelona, el Área Delta.

A finales de 1999, se finalizaron las obras de infraestructura marítima que hacen posible esta ampliación: la construcción de los diques de abrigo; el del Est, de 1.550 metros de longitud y el del Sud, de 450. Durante el mes de junio, se completó el relleno de la primera fase (20 hectáreas) y se inició el del área que constituye propiamente el Parque Delta 1 (50 hectáreas)

Este Parque de Terminales tendrá una ubicación inmejorable, ya que estará situado en una zona céntrica en el contexto del puerto comercial ampliado. Se prevé que esté disponible a principios de 2001.

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

Tiene conexión directa con la red de autovías y autopistas, gracias al acceso P-32 del Puerto. Dispone, asimismo, de acceso ferroviario, lo que le da plena conexión intermodal.

El Parque estará equipado para constituir el más eficaz centro especializado para la implantación de terminales portuarias y atenderá a todas sus necesidades específicas.

Muelles y Espacios Portuarios, SA
Tel: 93 496 06 50; Fax: 93 496 06 51
mepsa@deltauno.com
www.deltauno.com

Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

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

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

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

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

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

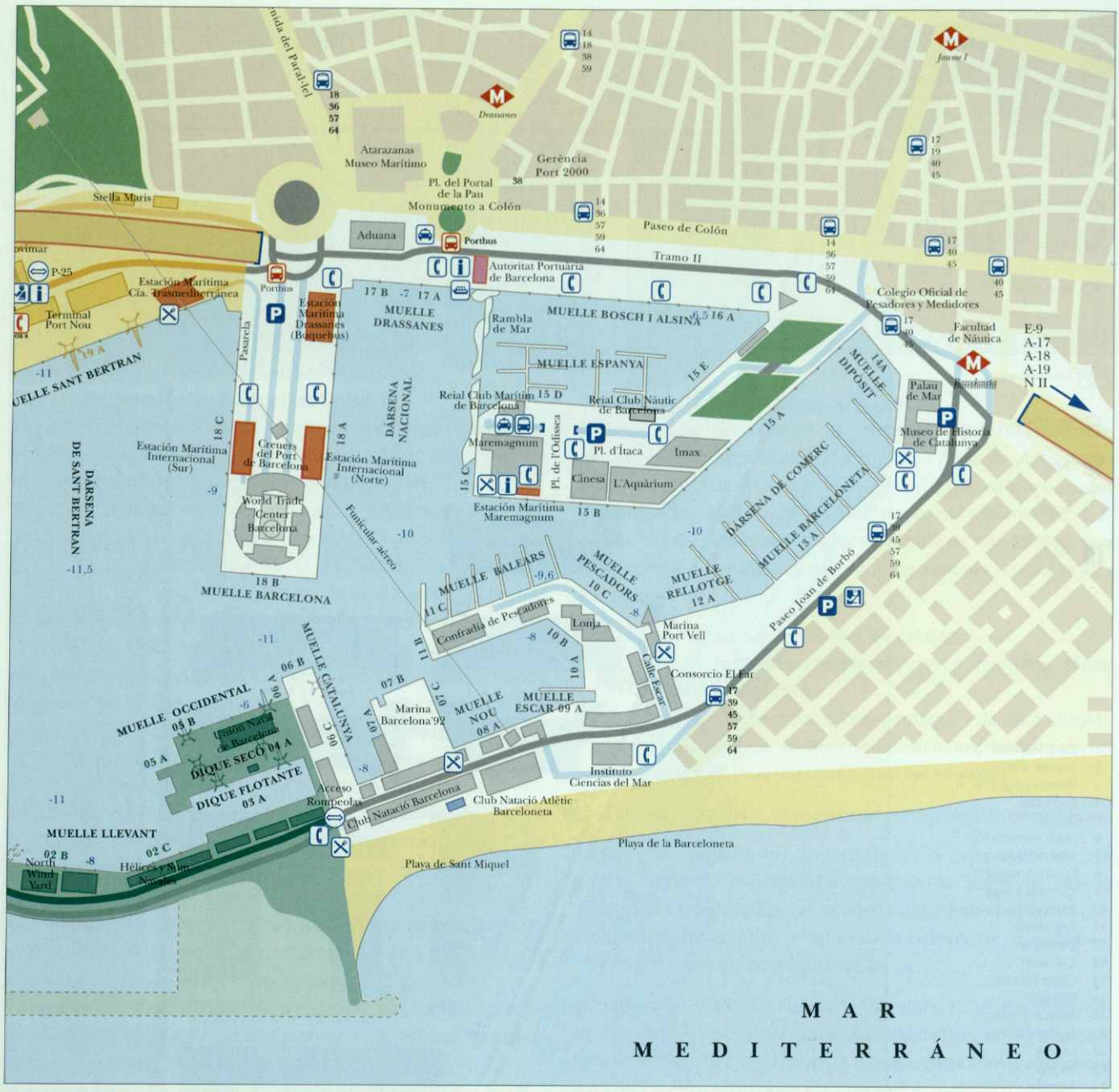
Actualmente, la ZAL del Puerto de Barcelona tiene una superficie de 64 hectáreas, ocupadas casi en su totalidad por las 40 empresas instaladas, con 200.000 metros cuadrados dedicados a almacenes y 45.000 metros cuadrados para oficinas.

Esta primera fase de la ZAL quedará completa con la construcción del Business Center y el Área Central de Servicios, obras adjudicadas en 1999 y que han de comenzar a principios de 2000. El Business Centre será un edificio de 19.000 metros cuadrados con oficinas para alquilar, salas de reuniones y conferencias, así como servicios comerciales para el personal y las empresas que trabajan en la ZAL. Esta construcción estará ubicada en el Área Central de Servicios, una zona ajardinada que incluirá servicios para vehículos y un espacio para la formación práctica en logística.

A lo largo de 1999 se ha iniciado la precomercialización de los terrenos de la segunda fase de la ZAL, cuyos trabajos de urbanización se iniciarán en el año 2000. Esta obra permitirá disponer de 140 hectáreas más para actividades logísticas. La gran demanda de espacio que existe en estos momentos ya garantiza su plena ocupación.

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

1 Banc Sabadell
2 Andrea Merzario
3 Hermes Logística
4 Eurofrete
5 Lotrans
6 Lluch Transportir
7 Sereco-Logipoint
8 Kühne & Nagel
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 Loacsa
19 Redcar
20 Aldeasa
21 Danzas
22 General Transport
23 ABX Logistics
24 Exel
25 Coepsa
26 Press Cargo
27 Fahrner Iberia
28 Lauson
29 Transportes 88
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
40 Whirlpool
41 Condeminas



Port Vell

Los 18 millones de visitantes que ha recibido el Port Vell durante 1999 son la constatación del enorme atractivo de la zona, que se ha consolidado como el principal espacio de ocio y comercial de Barcelona, convirtiéndose en uno de los mayores atractivos de la ciudad y en un punto de obligada visita tanto para los barceloneses como para los foráneos.

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

Muelle de Espanya

Maremàgnum

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

Superficie total: 39.000 m²
Número de visitantes en 1999: 16.000.000
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 21 peceras gigantes tematizadas te acercarán a los tiburones, los caballitos de mar y los peces de colores. Un total de 8.000 animales de más de 350 especies diferentes.

Superficie: 14.290 m²
Volumen de agua: 5.500 m³
Número de visitantes en 1999: 1.588.050
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 ecualización controlada por ordenador.
Número de espectadores en 1999: 1.164.000
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 1999: 950.000
Compra de entradas en las taquillas, por teléfono o en las sucursales de "la Caixa" con terminal Servicaixa
Información sobre horarios, precios y venta de entradas:
902 333 231
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 hivernación 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

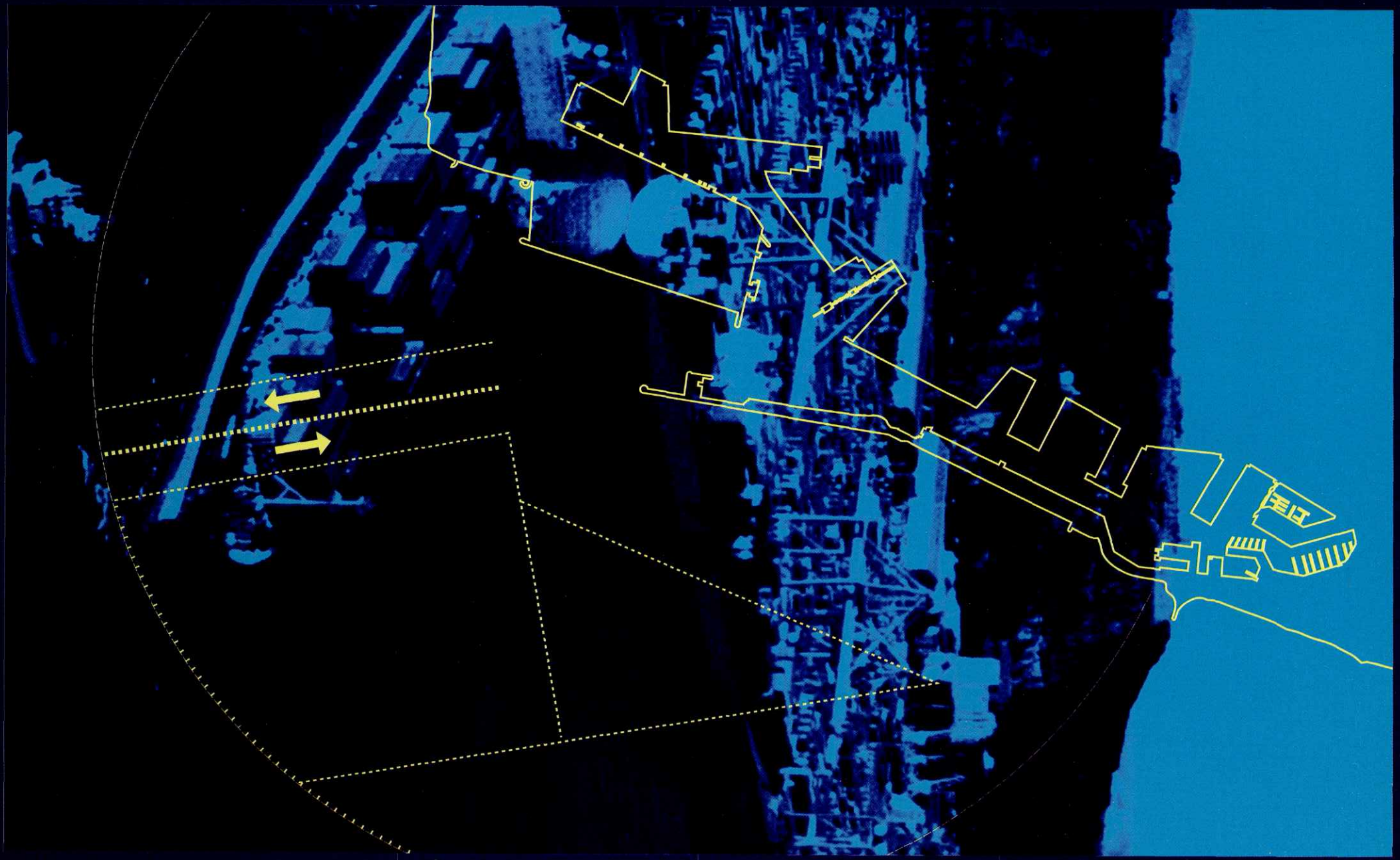
Palau de Mar

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 1999: 161.138
Teléfono: 93 225 47 00 / 93 225 47 26 / 93 225 47 32

Muelle Barcelona

World Trade Center Barcelona

El World Trade Center Barcelona, que se inauguró en julio de 1999, es la infraestructura idónea y más moderna para el desarrollo de la actividad empresarial. Cuenta con los últimos avances tecnológicos y reúne en un único entorno una amplia gama de servicios e instalaciones, así como el acceso al mundo de los negocios internacionales. Es un edificio emblemático y singular, diseñado para garantizar la máxima flexibilidad, con el objetivo de adaptarse a las necesidades presentes y futuras de la empresa. El World Trade Center, obra de la prestigiosa firma de arquitectos Pei, Cob, Predd & Partners, es el complemento perfecto del papel que desempeña el Puerto de Barcelona en el transporte y el comercio como puerta del sur de Europa. El World Trade Center Barcelona constituye el punto de referencia de las empresas del futuro.
Tel.: 93 508 80 00
Fax: 93 508 80 10
e-mail: comercial@wtcbarcelona.es
web: www.wtcbarcelona.com

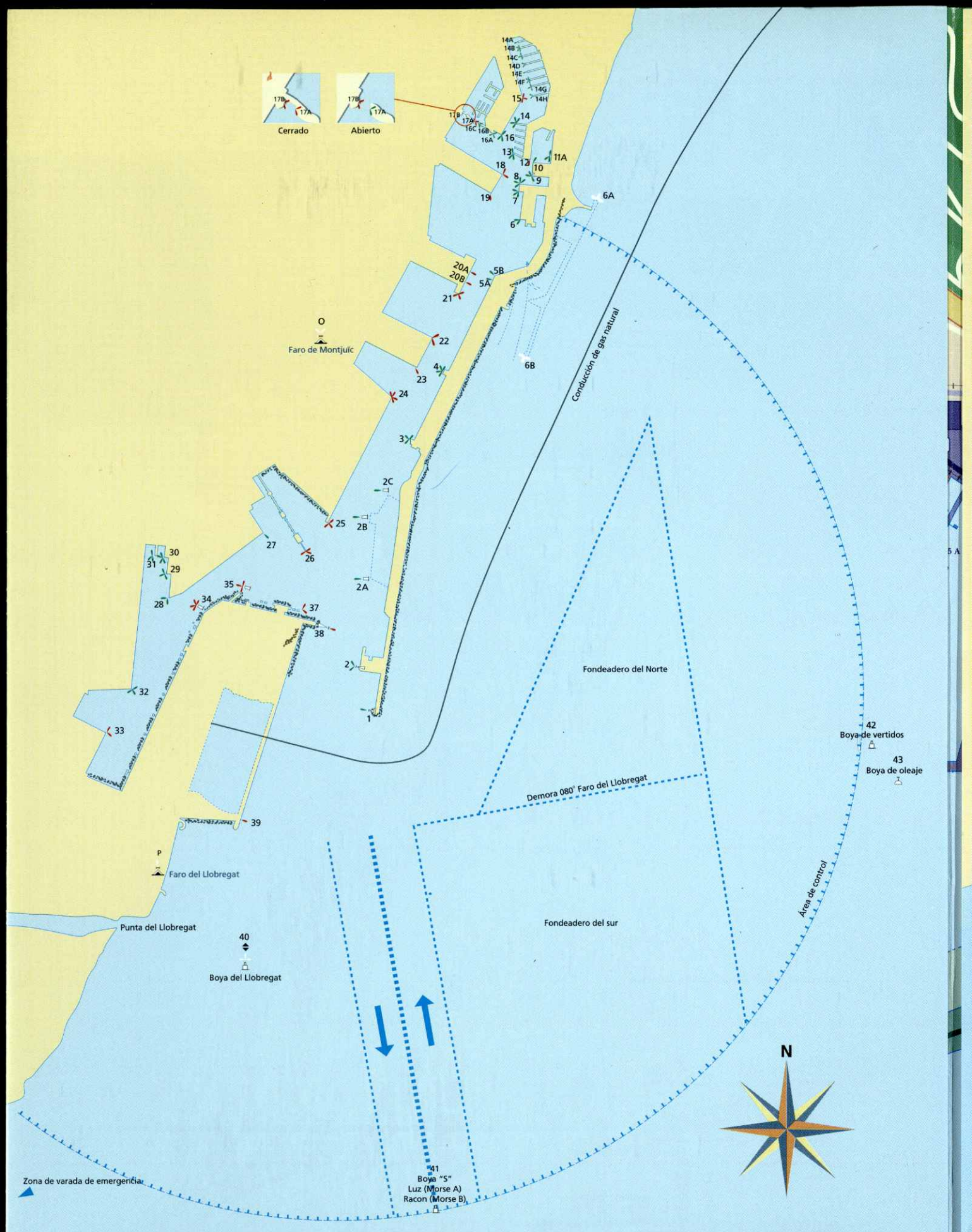


Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

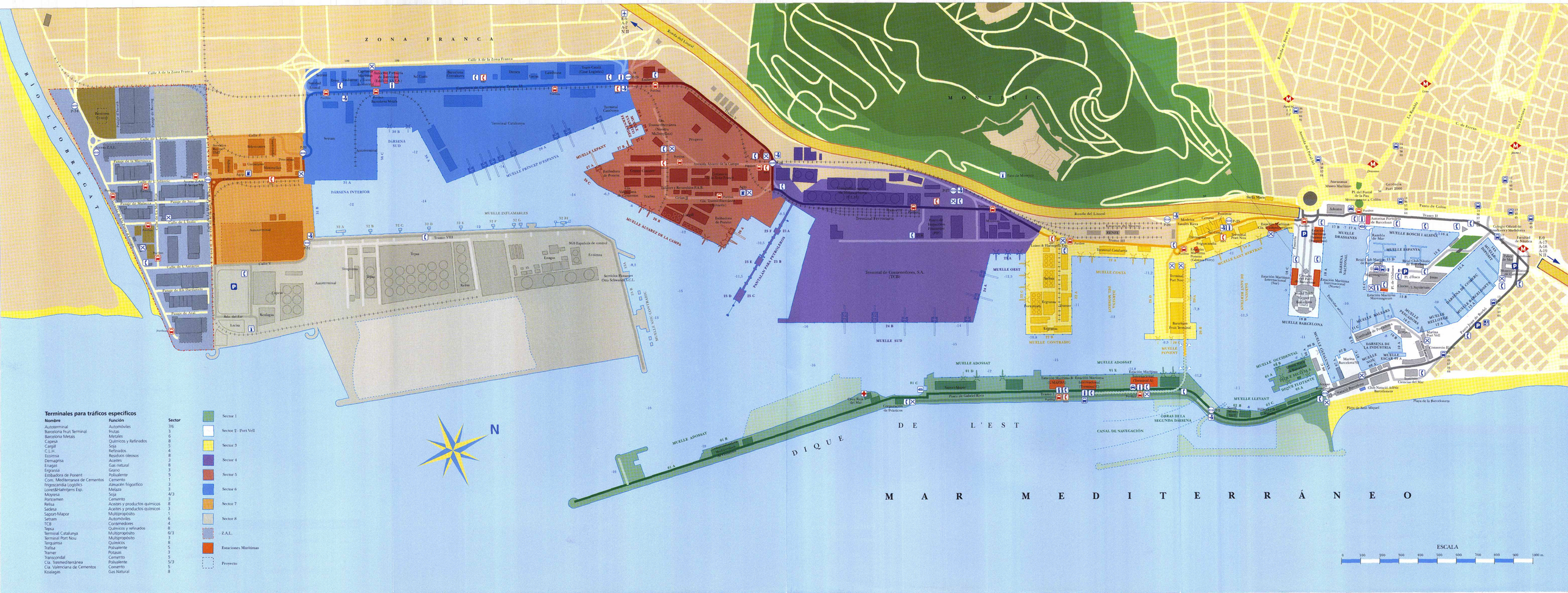
Mapa General

'99



Signos convencionales

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


ZONA FRANCA
RIO LLOBREGAT
MOSTOLIC
DIQUE DE L'EST
MAR MEDITERRÁNEO
Calle A de la Zona Franca
Ronda del Litoral
Paseo de Colón
Terminal Catalunya
DARSENA INTERIOR
DARSENA SUD
MUELLE LEPANT
MUELLE PRINCEP D'ESPANYA
MUELLE INFLAMABLES
MUELLE ALSAREZ DE LA CAMPA
PANTALLAS PARA PETROLEROS
Terminal de Contenedores, S.A. (TCB)
Terminal Ferroviaria
MUELLE SUD
MUELLE OEST
MUELLE CONTRADIC
MUELLE COSTA
MUELLE PONENT
MUELLE ADOSSAT
MUELLE LLEVANT
CANAL DE NAVEGACIÓN
OBRAS DE LA SEGUNDA DARSENA
MUELLE BARCELONA
MUELLE DRASSANES
MUELLE BOSCH I ALSINA
MUELLE ESPANYA
MUELLE SANT BERTRAN
MUELLE BALEARS
MUELLE PEDRALBES
MUELLE BULLTOFF
MUELLE BARCELONETA
MUELLE ESCALA
MUELLE OCCIDENTAL
DARSENA DE LA INDUSTRIA
DARSENA NACIONAL
DARSENA DEL COMERC
Estaciones Marítimas
Terminales para tráficos específicos
Nombre / Función / Sector
Autoterminal / Automóviles / 7/6
Barcelona Fruit Terminal / Frutas / 3
Barcelona Metals / Metales / 6
Capesa / Químicos y Refinados / 8
Cargill / Soja / 5
C.L.H. / Refinados / 4
Ecoimsa / Residuos oleosos / 8
Demagrisa / Aceites / 3
Enagas / Gas natural / 8
Ergransa / Grano / 3
Estibadora de Ponent / Polivalente / 5
Com. Mediterranea de Cementos / Cemento / 1
Frigoscandia Logistics / Almacén frigorífico / 3
Loinet&Hallmjens Esp. / Melaza / 3
Moyresa / Soja / 4/3
Portcemen / Cemento / 3
Relisa / Aceites y productos químicos / 8
Sadesa / Aceites y productos químicos / 3
Saport-Mapor / Multipropósito / 1
Setram / Automóviles / 6
TCB / Contenedores / 4
Tepsa / Químicos y refinados / 8
Terminal Catalunya / Multipropósito / 6/3
Terminal Port Nou / Multipropósito / 3
Tergamisa / Químicos / 8
Trafisa / Polivalente / 5
Tramer / Potasas / 3
Transcondal / Cemento / 5
Cia. Trasmediterránea / Polivalente / 5/3
Cia. Valenciana de Cementos / Cemento / 5
Koalagas / Gas Natural / 8
Sector 1
Sector 2 - Port Vell
Sector 3
Sector 4
Sector 5
Sector 6
Sector 7
Sector 8
Z.A.L.
Estaciones Marítimas
Proyecto
N
ESCALA
0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 m.

Plano esquemático de faros y balizamientos
Canal de aproximación y fondeaderos

Puerto de Port Bou
Puerto de Colera
Puerto de Llançà
A Faro de Punta Sernella
Port de la Selva
B Faro de Cap de Creus
C Cala Nans
Espigón de apoyo Platja de Roses
Puerto de Roses
Santa Margarida
Boya emisario submarino de Roses
Balizamiento de cultivos marinos de Roses
D Faro de Roses
Puerto de Ampuriabrava
Puerto de L'Escala
Puerto de L'Estartit
E Faro Islas Medes
Zona Restringida de las Medes
Espacio Natural de Begur
Puerto de Aiguablava
F Radio-faro de Sant Sebastià
Puerto de Llafranc
Faro de Sant Sebastià
Puerto Deportivo Marina de Palamós
G Islas Formigues
Puerto de Palamós
I Faro de Palamós
H Losa de Palamós
Boya Cedex
Puerto Deportivo Platja d'Aro
Puerto de Sant Feliu de Guíxols
Balizamiento de Sant Feliu
K-L
Piscifactoría de Cala Sant Telm
Puerto Cala Canyelles
M Faro de Tossa de Mar
Puerto de Blanes
Polígono cultivos Blanes Peix
N Faro de Calella
Puerto de Arenys de Mar
Plataforma piscícola
Puerto El Balis
(Sant Andreu de Llavaneres)
Puerto de Mataró
Puerto de Premià de Mar
Puerto de El Masnou
Pantalán Campsa Badalona
Pantalán central térmica del Besòs
Pantalán central térmica Fecsa
Boya emisario del Besòs
Puerto Vila Olímpica
O Faro de Montjuïc
Balizamiento Port de Barcelona
P Faro del Llobregat
Radio-faro Llobregat
Boya Llobregat
Boya "S"
Puerto de Vallbona
(Puerto Ginesta)
Puerto de El Garraf
Boya emisario submarino de Gavà
Puerto de Aiguadolç (Sitges)
Puerto de Vilanova i la Geltrú
Puerto de Vallcarca
Q Faro de Vilanova i la Geltrú
Central Térmica
de Foix (Cubelles)
Polígono cultivos Ecomar

N

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

Luces

Rojas	Verdes	Blancas	
			Fija
			Una ocultación
			Un destello
			Grupo de dos destellos
			Grupo de tres destellos
			Grupo de cuatro destellos
			Grupo de dos destellos más uno
			Grupo de un destello más dos

Memoria anual **1999**

Mapa General 1999

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

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

SAU (Servicio de Acceso Unificado)
Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 298 60 00
Fax.: 93 298 60 01
e-mail: sau@apb.es

SAC (Servicio de Atención al Cliente)
Tel.: 900 210 938
e-mail: postmaster@apb.es
http://www.apb.es

Port Vell Gerencia Urbanística Port 2000
Josep Anselm Clavé, 27 08002 Barcelona
Tel.: 93 317 61 35
Fax: 93 317 41 48
e-mail: port.2000@bcn.servicom.es

Zona de Actividades Logísticas CILSA (Centro Intermodal de Logística, SA)
Portal de la Pau, 6 08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00
Fax: 93 306 88 16
e-mail: cilsa@zal.es
http://www.zal.es

PortIC Barcelona, SA
World Trade Center, Muelle de Barcelona
Edificio Este 6ª planta
08039 Barcelona
Tel.: 93 508 82 82
Fax: 93 508 82 92
e-mail: comercial@portic.net

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
e-mail: comercial@wtcbarcelona.es
http://www.wtcbarcelona.com

ESTIBARNA
(Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba)
Ctra. Circunvalación Tramo V
08039 Barcelona
Tel.: 93 223 18 22
Fax: 93 223 17 33
e-mail: estibarna@estibarna.es

Representación del Puerto de Barcelona en Japón
DE TOK LTD. Sr. Takeshi Suzuki
11-3 Alasaka 1-Chome, Minato-ku
Tokyo107, Japón
Tel.: 813 3584 11 17
Fax: 813 3584 11 19

Representación del Puerto de Barcelona en China
CHINA CONSULTANTS
Sr. Joan Dedeu
29/F, Chung Nam Bldg.
1, Lockhart Road
Hong Kong
Tel.: 852 2866 88 41
Fax: 852 2866 75 54
e-mail: 106243.2316@compuserve.com

Representación del Puerto de Barcelona en Argentina
Sr. Hugo Lestman
Charcas 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires, Argentina
Telefax: 5411 4824 36 01
e-mail: h.l@abaconet.com.ar

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

Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima
Edificio Torre de Salvamento Tramo VI 9ª planta
Ctra. Circunvalación Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 223 47 33
Fax: 93 223 46 13
e-mail: barcelon@sasemar.es

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

Punto de Inspección Fronteriza
Edificio PIF
Ctra. Circunvalación Tramo IV
08039 Barcelona
• Sanidad Exterior:
Tel.: 93 443 23 70 Fax: 93 443 16 32
• Sanidad Animal:
Tel.: 93 442 42 54 Fax: 93 441 72 76
• Sanidad Vegetal:
Tel.: 93 441 73 79 Fax: 93 441 72 76
• E.Q (Equipo de calidad): Tel: 93 306 88 18

S.O.I.V.R.E. (Centro de asistencia técnica e inspección del comercio exterio)
Muelle Príncep d'Espanya
Edificio Tersaco, 4ª planta
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 36 68
e-mail: acb@fonocom.es
http://www.consignatarios.com

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
e-mail: aeepb@fonocom.es.
http://www.fonocom.es/aeepb

Asociación de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados de Barcelona (ATEIA)
Via Laietana, 32-34 08003 Barcelona
Tel.: 93 315 09 03
Fax: 93 310 62 47
e-mail: ateia@ateia.es
http://www.ateia.com

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona
Av. Drassanes, 23-25 08001 Barcelona
Tel.: 93 329 27 58
Fax: 93 441 51 08
e-mail: coacab@coacab.com
http://www.coacab.com

FEDETRAMAR
(Federación de Asociaciones de Empresas de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria)
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
e-mail: admin@cambrescat.es
http://www.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
Final Po. Gabriel Roca.
Edificio Porta Coeli, 3º
08039 Barcelona
Tel.: 93 221 95 67
Fax: 93 221 38 95
e-mail: pracbarn@accessnet.es

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.codvu05@cosme.renfe.es
http://www.renfe.es/teco

Renfe - Cargas
Estación Can Tunis
Motors s/n 08004 Barcelona
Tel.: 93 263 36 36
Fax: 93 335 22 20 / 93 335 96 77
e-mail: cargas@renfe.es
http://www.renfe.es

Producción y coordinación
ddd- la nueva comunicación

Dirección de arte
Agelet & Fabregat Associats

Fotomecánica e impresión
Nova Era

Fotografía
Lluis Castellà Bel, Tracte de Comunicació Global

D.L. B-24319-2000

Memoria anual **1999**

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