



2003





Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

31 de diciembre de 2003



Presidente del Consejo de Administración

Sr. Joaquim Tosas Mir

Vocales Natos

Sr. Juan Aguilar Ponce de León Romero
(vicepresident)
Sr. Josep Oriol Carreras
(director)

Vocales en representación de la Generalidad de Cataluña

Sr. Modest Batlle Girona
Sr. Lluís M. Recoder Miralles
Sr. Jacinto Seguí Dolz de Castellar
Sr. Julián García González
Sr. Carles Güell de Sentmenat
Sr. Jordi Mallol Soler
Sr. Enric Querol Marimon
Sr. Joaquim Ma. Tintoré Blanc
Sr. Francesc X. Ventura Teixidor

Vocales en representación de la Administración del Estado

Sr. Arturo Aguinaga Mateos
Sr. Severo Bueno de Sitjar de Togores
Sr. Josep Costa Solà
Sr. Josep Lluís Estrada Llaquet

Vocales en representación del Ayuntamiento de Barcelona

Sr. Xavier Casas Masjoan
Sra. Maravillas Rojo Torrecilla

Vocal en representación del Ayuntamiento del Prat de Llobregat

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

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

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

Vocal en representación de la Asociación de Empresas Estibadoras

Sr. Xabier Ma. Vidal Niebla



Vocal en representación de la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques
Sr. Josep Gimeno Berasaluce

Vocales en representación sindical
Sr. José Pérez Domínguez
(Fetcomar CCOO)
Sr. Emilio Rodríguez González
(UGT Catalunya)

Secretario (no consejero)
Sr. Albert Muixí Rosset

Durante el año 2003 no se ha producido ninguna modificación de los miembros que integran el Consejo.

Presentación

“En el 2003 hemos iniciado y ejecutado una verdadera avalancha de proyectos. La inversión en infraestructuras ha sido extraordinaria, alcanzándose la cifra récord de más de 117 millones de euros.”

Joaquim Tosas Mir
Presidente



Como colofón de un año muy positivo y de intensa actividad, el 29 de octubre de este año se ha aprobado el Segundo Plan Estratégico de la Comunidad Logística del Puerto de Barcelona, que complementa y actualiza el primer Plan, redactado cinco años atrás.

Una vez definitivamente aprobados e iniciados los trabajos de ampliación del puerto, el Segundo Plan Estratégico se ha confeccionado contando con que el puerto dispondrá en el futuro de la superficie y la línea de muelle que se precisan para asegurar la funcionalidad de los servicios mar-tierra y tierra-mar en el recinto portuario. Si a ello le añadimos el convencimiento de que el futuro de la competencia interportuaria se jugará en los servicios en tierra, más que en el lado del muelle, donde ya se evidencia una clara tendencia de los puertos en competencia hacia la igualdad en el nivel de servicio, se llega a la conclusión de que para mantener nuestra competitividad en el futuro debemos desarrollar una estrategia que mire hacia tierra, hacia nuestro *hinterland*. Ahí tenemos un campo muy amplio para trabajar y para desarrollar estrategias que diferencien los servicios del Puerto de Barcelona de los demás puertos, y que respondan a los requerimientos de los clientes.

El Segundo Plan Estratégico presenta dos condiciones ineludibles para asegurar la futura competitividad del Puerto de Barcelona. En primer lugar, evitar la congestión del tráfico viario de entrada y salida del puerto y, en segundo lugar, garantizar la accesibilidad ferroviaria a los mercados europeos. Así pues, deberemos trabajar unidos, tanto la Administración y las instituciones catalanas como la Comunidad Logística

Portuaria, para realizar las acciones necesarias que lleven a afrontar los retos pendientes que pueden afectar a la capacidad competitiva de nuestro puerto.

En el 2003 hemos iniciado y ejecutado una verdadera avalancha de proyectos. Proyectos que, por un lado, agotan las últimas hectáreas disponibles dentro del perímetro portuario existente y que, por el otro, rebasan dicho perímetro y nos dibujan los primeros esbozos de lo que será el futuro puerto de Barcelona ampliado. La inversión en infraestructuras ha sido extraordinaria, alcanzándose la cifra récord de más de 117 millones de euros.

No entraré en el detalle de esas inversiones. Únicamente desearía señalar que, en paralelo con todas las actuaciones para el aprovechamiento de los espacios disponibles en el actual puerto, estamos abordando intensivamente la construcción de los diques Sud y Est, que conformarán los nuevos límites del puerto ampliado.

En el área del puerto ciudadano, hay que destacar que el pasado mes de junio se abrió la nueva bocana Nord, nueva puerta del puerto al mar, que garantiza a los ferrys, cruceros, embarcaciones de pesca y de recreo un menor recorrido por el interior del puerto, separándose del tráfico comercial, y una mayor seguridad y fluidez del tráfico marítimo, además de permitir, tal como ya se ha empezado a constatar, una mejor renovación de las aguas portuarias.

La proyección internacional de los puertos se ha convertido en un elemento clave para reforzar el papel de estos enclaves como catalizadores del comercio exterior y motores económicos de las regiones donde se ubican. Por esa razón, el Puerto de Barce-

lona contribuye a la internacionalización de la economía catalana y ha llevado a cabo actuaciones para intensificar su presencia, y la de las empresas que desean adherirse a la propuesta, en nuevos mercados emergentes. En el mes de mayo la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona recibió de manos del Consorcio de Promoción Comercial de Cataluña (COPCA) el premio a la internacionalización, que reconoce el compromiso y el esfuerzo llevado a cabo por el Puerto de Barcelona para promover la presencia exterior del tejido industrial de Cataluña y fomentar los intercambios comerciales.

Este es el espíritu con el que desde 1998 el Puerto de Barcelona encabeza misiones empresariales y con el que, este año, hemos llevado a cabo la sexta misión comercial, que ha tenido como escenario Turquía y se ha saldado con un balance muy positivo.

En ese mismo sentido, la cooperación empresarial se ha convertido en los últimos años en una fórmula de referencia para el Puerto de Barcelona para fomentar el comercio exterior y la internacionalización de las empresas. Estamos colaborando con el puerto chileno de Valparaíso, al que asesoramos en el proyecto de construcción de la Zona Extraportuaria de Actividades Logísticas (ZEAL). También exportaremos el mismo *know how* de la ZAL del Puerto de Barcelona a México, donde colaboraremos con el puerto de Veracruz en la construcción de una zona de actividades logísticas. Estamos trabajando conjuntamente con la oficina de la Marina Mercante y de los Puertos de Túnez en materia de calidad, seguridad y telemática. En la China, hemos firmado un acuerdo de

colaboración con el puerto de Tianjin, que prevé tres ámbitos de actuación: la logística, la formación y el medio ambiente. Y acabamos de iniciar los trabajos de colaboración con el puerto de Alejandría para asesorarles en el desarrollo de una plataforma telemática y de comercio electrónico similar a PortIC.

Precisamente, hemos podido conocer, de la mano de las diferentes empresas de la Comunidad Logística Portuaria que han participado en la experiencia piloto de la aplicación de PortIC en sus procesos de trabajo, que dicha iniciativa y los progresos que ha logrado en los últimos dos años son muy satisfactorios. Ha quedado demostrado que de esta nueva forma de trabajar se desprenden muchas ventajas, y que debemos seguir en esa línea de trabajo para que, finalmente, en nuestro puerto todos los intercambios documentales se realicen de forma telemática, sin papeles.

Todas esas iniciativas han ido acompañadas de incrementos de tráfico muy positivos, incrementos que han sido ininterrumpidos en la última década y que este año nos han llevado a alcanzar un tráfico total de 35,5 millones de toneladas, cifra que casi dobla la de diez años atrás. Todavía más extraordinaria ha sido la evolución que ha experimentado el tráfico de contenedores y de vehículos nuevos. Más de 1.650.000 TEU, que dejan muy atrás los 500.000 TEU de hace diez años, y casi 650.000 vehículos, que triplican los de 1993.

Por lo que respecta al tráfico de pasajeros, 2003 se ha saldado con cerca de 1.900.000 pasajeros, entre los cuales los cruceristas superan, por vez primera, el millón de personas. En concreto, 1.050.000, cuando diez años

atrás sólo habíamos llegado a poco más de 150.000 pasajeros. Las previsiones apuntan que creceremos todavía más, y por ese motivo ya estamos planificando nuevas terminales dedicadas a ese tráfico. La más reciente será la que construirá en el muelle Adossat la Compañía Carnival, y que estará operativa en el 2005.

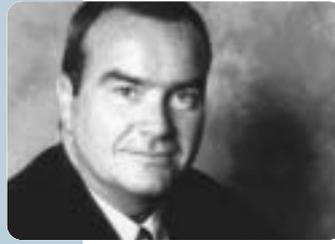
En el terreno económico, el crecimiento de la actividad comercial se ha traducido en un incremento del 6% de la cifra de negocio, que ha superado los 100 millones de euros. Asimismo, los recursos procedentes de las operaciones (*cash flow*) han totalizado 54 millones de euros, y suponen un aumento del 9% de la capacidad de generación de fondos, que resulta fundamental para poder afrontar la financiación de las inversiones.

Finalmente, es preciso agradecer el esfuerzo llevado a cabo por toda la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona a lo largo de los últimos años para hacer posibles estos resultados, y deseo animaros a no bajar la guardia y no dejar de pedalear para garantizar que el Puerto de Barcelona refuerce todavía más su posición en el comercio internacional y su papel primordial en la competitividad de la economía de nuestro país.

Introducción

“El Puerto de Barcelona ha optado por encarar los retos del siglo XXI mediante la logística orientada al cliente, con la prestación de servicios integrales y especializados.”

Josep Oriol Carreras
Director



En el año 2003 el Puerto de a Barcelona ha logrado unos magníficos resultados: 35,5 millones de toneladas de tráfico total, lo que representa un incremento del 7,6% con respecto al 2002. Además, se ha llegado a 1.652.366 TEU, con un aumento superior al 13% y un crecimiento del grado de contenerización de la mercancía por encima del 2%. El capítulo de graneles ha mostrado un buen comportamiento a lo largo del 2003, y es preciso resaltar el incremento de los sólidos en un 9,3%. Por otra parte, 650.000 vehículos reafirman al Puerto de Barcelona, en este apartado del tráfico, como el primer puerto del Mediterráneo y el tercer europeo, destacando, también, los 1,9 millones de pasajeros, contabilizando los viajeros procedentes del cabotaje, nacional y comunitario, y de los cruceros turísticos.

Ha sido precisamente en el capítulo del pasaje de los cruceros donde se ha alcanzado el crecimiento más destacable (+25,7%), que ha permitido superar la cifra del millón de pasajeros, lo que sitúa al Puerto de Barcelona entre los más importantes del mundo y como puerto líder europeo. Ese valioso objetivo de crecimiento alcanzado se convierte en un gran hito si analizamos el escenario de crisis generalizada que ha sufrido el sector turístico mundial durante los dos últimos años, a raíz de la situación de inseguridad provocada por los atentados del 11 de septiembre y por la reciente guerra en Irak.

Todos estos buenos resultados en lo referente a tráfico y a gestión se han dejado notar en el apartado económico, ya que el Puerto de Barcelona ha cerrado el ejercicio del 2003 con un resultado neto de 26.946 miles de euros. La facturación mejora los valores correspondientes al 2002 y

se establece en más de 101 millones de euros.

Entre los proyectos constructivos más importantes que se han iniciado o ejecutado a lo largo del 2003 destaca la ampliación del muelle de Inflamables, que ha hecho aumentar en 69 ha las dimensiones útiles de dicha infraestructura y en la que se ha elegido una modalidad mixta de financiación pública y privada para llevar a cabo el proyecto que ha sido pionera en el panorama de los puertos españoles. El parque de terminales portuarias DELTA 1 se convierte en una de las principales actuaciones del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Barcelona, que, entre otras actuaciones, pretende convertir este nuevo espacio portuario en una plataforma logística de primera magnitud, dotada de unas eficientes conexiones viarias y ferroviarias de ancho ibérico y europeo (UIC).

Durante el 2003 se ha finalizado el proyecto de la primera fase de la ampliación del muelle Adossat, que aporta 12 ha de superficie y 700 m de línea de muelle útil al puerto de Barcelona. En este espacio, se prevé la construcción de una terminal polivalente, con una capacidad máxima de operación de 330.000 TEU anuales, que servirá para descongestionar las demás instalaciones portuarias hasta la puesta en marcha de la primera terminal de la futura ampliación, prevista para el 2007.

También debemos destacar que la construcción de los diques Sud y Est, que determinarán los límites de la ampliación del nuevo puerto, ha continuado a buen ritmo y sin grandes contratiempos a lo largo del 2003. Así, pues, ha sido posible ejecutar más de 1.000 m de espigón de avance en el mencionado dique Sud, mientras que en el dique Est

se han concluido la totalidad del dragado y se está realizando el relleno de la escollera de asentamiento. Hay que recordar que paralelamente a la ejecución de estas relevantes infraestructuras se están ejecutando dos obras auxiliares de una gran importancia: una explanada adyacente para los bloques de escollera y dos cargadores para gánguiles en el puerto de Vallcarca.

En el área del puerto más ciudadano se han recuperado, durante el 2003, espacios tan entrañables como el Rompeolas, que permanecía cerrado desde el inicio de las obras de la bocana Nord. La remodelación del muelle de Sant Bertran y de la fase norte del muelle de Bosch i Alsina han creado un nuevo paseo ciudadano que transcurre al borde del mar y en el que alza la escultura Ones del artista valenciano Andreu Alfaro.

La inauguración de la bocana Nord, el pasado mes de junio, significó la culminación de una de las obras más necesarias para hacer crecer la eficacia comercial del puerto de Barcelona. Esta importante infraestructura ha permitido liberar una gran explanada de 6 ha de superficie, donde se prevé la construcción de un espectacular hotel, de un complejo de oficinas y de un gran espacio que acogerá establecimientos relacionados con la restauración y otros servicios de carácter lúdico y ciudadano.

Todas las empresas e instituciones que conforman la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona, durante el año 2003, han adquirido el compromiso de trabajar conjuntamente en el desarrollo de las líneas de actuación que fija el nuevo plan estratégico. El objetivo común a alcanzar es convertir el Puerto de Barcelona en un *hub* euromediterráneo de primer orden, y lograr una

ampliación del mercado en el *hinterland* que permita incrementar el volumen de mercancías con la incorporación de nuevos servicios a la oferta de líneas marítimas del puerto, lo que comportará el aumento de la capacidad de captación de carga en el *foreland*.

A pesar de las buenas infraestructuras viarias y ferroviarias previstas en el nuevo Plan Director Ferroviario y en el Plan de Accesos Viarios, que deben configurar el nuevo recinto portuario, la gran concentración de actividad en la zona del delta del Llobregat y las necesidades de movilidad que genera obligan a plantearse nuevos planes y nuevas actuaciones coordinadas de gestión del tráfico en la Región Metropolitana de Barcelona, que garanticen el funcionamiento de toda la plataforma logística de Barcelona y, en especial, del Puerto, que es la pieza esencial de ésta.

El transporte combinado tendrá un papel decisivo en los próximos años, en el marco de una Unión Europea ampliada. Hay que unificar esfuerzos para lograr la construcción de una línea ferroviaria de ancho europeo y de uso exclusivo para las mercancías, que enlace la frontera francesa con la ciudad y el puerto de Barcelona.

El impulso del transporte marítimo de corta distancia, más conocido como *short sea shipping*, ha sido otro de los objetivos estratégicos establecidos por el Puerto de Barcelona durante el año 2003. En este sentido, se ha llegado a un acuerdo con el puerto italiano de Génova para agilizar los procesos documentales entre ambas instalaciones portuarias. Es totalmente necesario convertir el transporte marítimo de corta distancia en una alternativa real y competitiva al transporte por carretera, y tengo la cer-

teza de que el operador logístico tiene un papel fundamental a jugar en el éxito de dicha empresa, como buen conocedor de toda la cadena logística.

El Puerto de Barcelona ha optado por encarar los retos del siglo XXI mediante la logística orientada al cliente, con la prestación de servicios integrales y especializados. En esta línea de actuación, CILSA, la empresa gestora de la ZAL, ha hecho hincapié a lo largo del 2003 en la consolidación del Service Center como centro de negocios, en el desarrollo urbanístico y en la comercialización de la ZAL-Prat, así como en la construcción de las primeras naves. De todos estos proyectos, y muchos otros de las áreas de la calidad, la promoción comercial y la atención al cliente, la seguridad de las personas y las mercancías, el medio ambiente, los recursos humanos y la formación, etc., encontraréis información mucho más detallada en las páginas de este ejemplar de la memoria corporativa del Puerto de Barcelona del 2003.

Para concluir esta presentación, solo me resta decir que el Puerto de Barcelona que entre todos estamos construyendo debe ser capaz de dar respuesta a los retos que nos depara el futuro, debe tener una verdadera vocación de servicio, debe llegar a ser un puerto fiel a sus clientes de un *hinterland* cada vez más extenso, debe convertirse en una puerta real de entrada y salida de las mercancías, un auténtico motor de la economía del territorio, y un generador de riqueza y de trabajo. En definitiva, debe ser, por encima de todo, uno de los mejores estándares de Barcelona y de Cataluña hacia el mundo entero.

Barcelona
 Port Said
 Marsaxlokk
 Sri Lanka
 Thessaloniki
 Damman
 Doha
 Casablanca
 Mombasa
 Taiwan
 Alexandria
 South Korea
 Antwerp
 Felixtowe
 Hamburg
 Algiers
 Bombay
 Lattakia
 Bremerhaven
 Rotterdam
 Halifax
 Algeciras

Los Angeles
 Genoa
 Las Palmas
 Dubai
 Zaragoza
 Hong Kong
 Istanbul
 Constanza
 Tangier
 Ghana
 Lisbon
 Calcutta
 Almería
 Montevideo
 Toulouse
 Buenos Aires
 Ho Chi Minh

Philadelphia
 Le Havre
 Valparaiso
 Vietnam
 Bangkok
 Tarragona
 Tianjin
 Malaysia
 Belawan
 Sydney
 Vera Cruz
 Bourgas
 Santos
 Paranagua
 Vancouver
 Miami
 València
 Singapore
 New York
 Piraeus
 Havana
 Melbourne

36



3 días

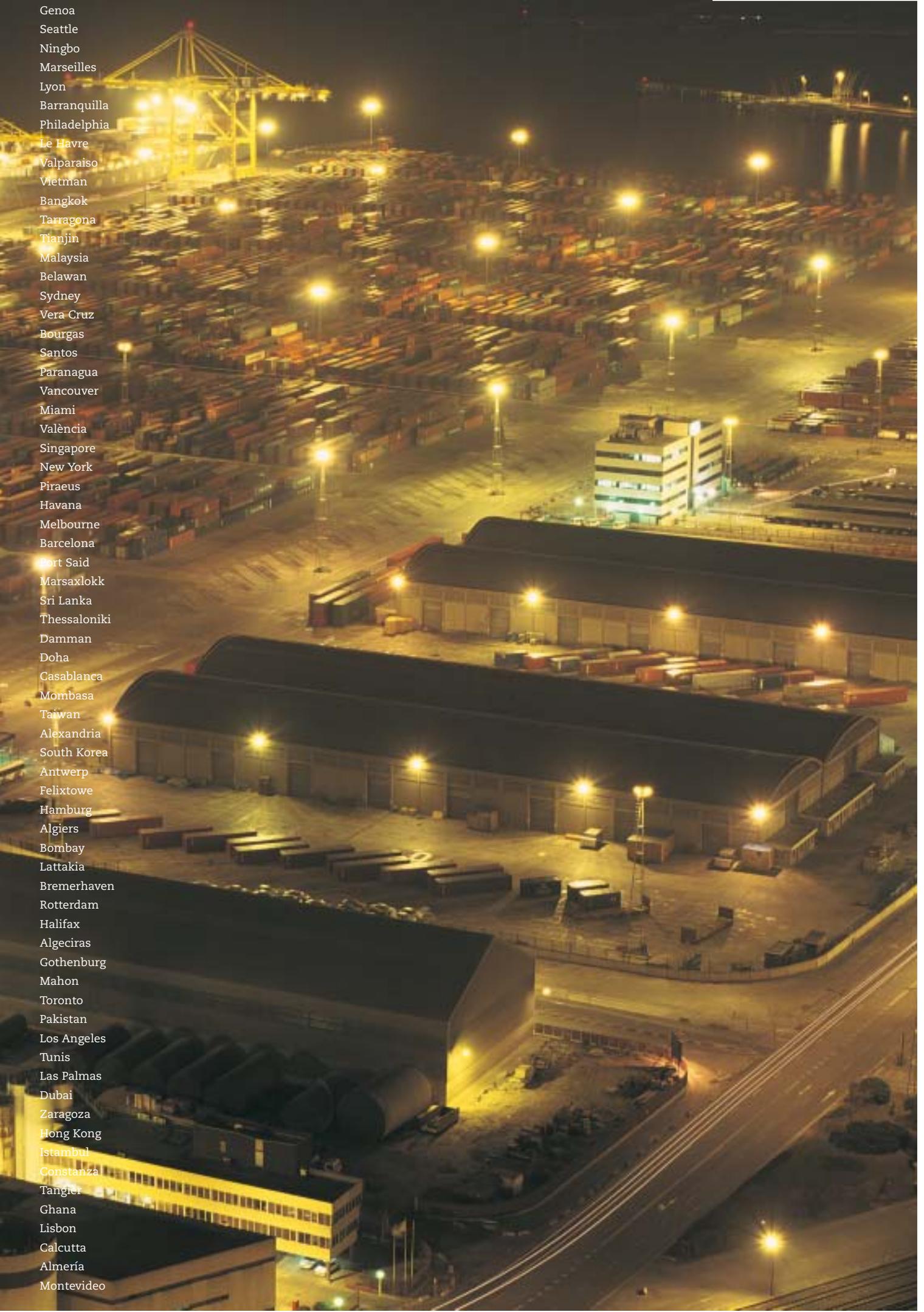
C



An aerial night photograph of a port and refinery. The top half shows a port with several large gantry cranes and a ship docked. The bottom half shows an industrial refinery with various tanks and structures. A large white '24' is overlaid on the image, with the word 'horas' written vertically inside the bottom right of the '4'.

24 horas

- Toulouse
- Buenos Aires
- Genoa
- Seattle
- Ningbo
- Marseilles
- Lyon
- Barranquilla
- Philadelphia
- Le Havre
- Valparaiso
- Vietnam
- Bangkok
- Tarragona
- Tianjin
- Malaysia
- Belawan
- Sydney
- Vera Cruz
- Bourgas
- Santos
- Paranagua
- Vancouver
- Miami
- València
- Singapore
- New York
- Piraeus
- Havana
- Melbourne
- Barcelona
- Port Said
- Marsaxlokk
- Sri Lanka
- Thessaloniki
- Damman
- Doha
- Casablanca
- Mombasa
- Taiwan
- Alexandria
- South Korea
- Antwerp
- Felixtowe
- Hamburg
- Algiers
- Bombay
- Lattakia
- Bremerhaven
- Rotterdam
- Halifax
- Algeciras
- Gothenburg
- Mahon
- Toronto
- Pakistan
- Los Angeles
- Tunis
- Las Palmas
- Dubai
- Zaragoza
- Hong Kong
- Istambul
- Constanza
- Tangier
- Ghana
- Lisbon
- Calcutta
- Almería
- Montevideo







1
2
3
4
5
6

17 La gestión

- | | | |
|---|--|------------------------------------|
| 17 Las infraestructuras | 24 Las tecnologías de la información | 29 La seguridad |
| 18 La promoción comercial | 25 La cooperación internacional | 31 El medio ambiente |
| 20 La terminal marítima de Zaragoza (tmZ) | 26 El Centro Intermodal de Logística (CILSA) | 32 Los recursos humanos |
| 20 El Servicio de Atención al Cliente (SAC) | 27 El Servicio de Acceso Unificado (SAU) | 33 La formación |
| 22 Una apuesta por la calidad | 28 El sector de la estiba | 34 El Centro de Documentación |
| | | 35 El Port Vell |
| | | 36 El World Trade Center Barcelona |

38 Evolución del tráfico

44 Ejercicio económico y financiero

52 Segundo Plan Estratégico del Puerto de Barcelona (2003-2015) La estrategia en el hinterland Síntesis

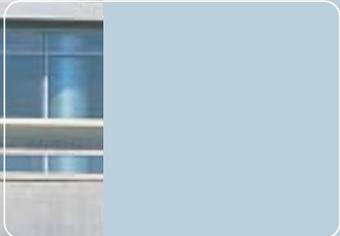
62 Guía del Puerto de Barcelona

76 Directorio del Puerto de Barcelona



1

- Sydney
- Vera Cruz
- Bourgas
- Santos
- Paranagua
- Vancouver
- Miami
- València
- Singapore
- New York
- Piraeus
- Havana
- Melbourne
- Barcelona
- Port Said
- Marsaxlokk
- Sri Lanka
- Thessaloniki
- Damman
- Doha
- Casablanca
- Mombasa
- Taiwan
- Alexandria
- South Korea
- Antwerp
- Felixtowe
- Hamburg
- Algiers
- Bombay
- Lattakia
- Bremerhaven
- Rotterdam
- Halifax
- Algeciras
- Gothenburg
- Mahon
- Toronto
- Pakistan
- Los Angeles
- Tunis
- Las Palmas
- Dubai
- Zaragoza
- Hong Kong
- Istanbul
- Constanza
- Tangier
- Ghana
- Lisbon
- Calcutta
- Almería
- Montevideo
- Toulouse
- Buenos Aires
- Genoa
- Seattle
- Ningbo
- Marseilles
- Lyon
- Barranquilla
- Philadelphia
- Le Havre
- Valparaiso
- Vietnam
- Bangkok
- Tarragona
- Tianjin
- Malaysia
- Belawan





- Las infraestructuras
- La promoción comercial
- La terminal marítima de Zaragoza
- El Servicio de Atención al Cliente
- Una apuesta por la calidad
- Las tecnologías de la información
- La cooperación internacional
- El Centro Intermodal de Logística
- El Servicio de Acceso Unificado
- El sector de la estiba
- La seguridad
- El medio ambiente
- Los recursos humanos
- La formación
- El Centro de Documentación
- El Port Vell
- El World Trade Center Barcelona

Las infraestructuras

El año 2003 ha sido un año récord en el Puerto de Barcelona en cuanto a inversión de obras, ya que se han superado los 117 millones de euros (19.467.162.000 millones de pesetas).

Entre las inversiones realizadas sobresalen las efectuadas en la ampliación del puerto, destacando las obras del dique Sud, que se están desarrollando a gran ritmo con la ejecución de 1.000 m de espigón de avance en tierra, la totalidad del dragado y parte de la escollera de asentamiento de los cajones del resto del dique. Asimismo en una zona anexa se han construido tres recintos de escollera con una longitud de 3.000 m lineales y una superficie de 50 ha, que permite acoger, además del dragado de las propias obras del puerto, las tierras



precedentes de la excavación de las obras del desvío del río Llobregat y de la nueva línea 9 del metro.

Otra obra de gran trascendencia en fase de ejecución es la prolongación del dique del Est, donde se ha realizado la totalidad del dragado y se está procediendo al relleno de la escollera de asentamiento. Igualmente se están realizando dos obras auxiliares para la ejecución de esta obra: una en la explanada colindante para el parque de bloques de la escollera, y otra en el puerto de Vallcarca, en las estribaciones de la montaña del Garraf, donde se están construyendo dos cargaderos para gánguiles que permitirán transportar por mar la escollera procedente de las canteras existentes en aquella zona, con una previsión de rendimiento de 15.000 t/día, y ayudarán a que no se congestionen más las carreteras cer-

canas, que habitualmente presentan un grado de saturación importante.

En cuanto a las medidas correctoras en la costa, propuestas por la Declaración de Impacto Ambiental, se destaca la finalización del espigón de la margen derecha de la desembocadura del río Llobre-



gat, de una longitud de 1.120 m, y la generación de una playa situada al sur de dicho espigón, mediante la aportación de un millón de metros cúbicos de arena.

Por otra parte, el pasado mes

de junio se inauguró la nueva bocana, que dispone de una anchura de 145 m a 11,5 m de calado y que permite el paso de las embarcaciones deportivas, pesqueras y ferries que enlazan el puerto de Barcelona con las islas Baleares y Génova; también permite el acceso de los cruceros turísticos en el verano, como el Grand Princess, con 298 m de eslora. Con esta obra se disminuye el riesgo de colisión de embarcaciones dentro del recinto portuario e igualmente se facilita la regeneración ambiental de las aguas del puerto.

Se han finalizado las obras viarias y ferroviarias de la explanada de 69 ha ganadas al mar en la zona sur del puerto, lo que ha permitido iniciar su explotación para poder atender la demanda siempre creciente de espacios en el puerto.

Se ha finalizado la construcción de una terminal de conte-

nedores en el muelle Adossat, formada por 700 m lineales de la línea de atraque a 16 m de calado, y una explanada de 12 ha. También, en dicho muelle Adossat se ha creado una explanada de 7,5 ha para la creación de una terminal de cruceros turísticos que permita atender el incremento de tráfico; en este sentido, cabe destacar que en el 2003 se superó el millón de pasajeros con un incremento del 25% sobre el año anterior.

En cuanto a las obras puertocidad, se destaca la finalización de la segunda mitad de la urbanización del muelle de Bosch i Alsina, con una superficie de 15.000 m². Además, se ha ultimado la urbanización del muelle de Sant Bertran con una superficie de 45.000 m², en la que se incluye un vial de 600 m de longitud y una gran rotonda que permite a los ciudadanos de Barcelona acceder al tradicional paseo del Rompeolas a través del puente móvil Porta d'Europa. También, en el acceso del muelle Barcelona se ha instalado en homenaje a los hombres del mar la escultura Ones de Andreu Alfaro compuesta por siete arcos metálicos entrelazados, con una altura máxima de 42 m.

Por último, durante el año 2003 han finalizado las obras de alcantarillado del puerto, de gran impacto ecológico, que transfieren las aguas negras generadas en el recinto portuario, que tradicionalmente se vertían en las dársenas, a las depuradoras del Besós y del Llobregat.



Una ampliación portuaria sostenible y un control ambiental continuo por parte de la Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental

El puerto de Barcelona vive momentos históricos. Su

ampliación, que se prolongará durante más de una década, deberá ofrecer un puerto de referencia, un puerto que doblará su superficie y que se adentrará en el siglo XXI con espacios adecuados que lo consoliden como un puerto atractivo, competitivo, ágil, motor de la economía del territorio; en pocas palabras: como un ejemplo de que ver-

contenidos en el Plan Director hasta el 2011, fue objeto de publicación en el BOE del 10 de julio del 2000, donde apareció la resolución de carácter favorable procedente del Ministerio de Medio Ambiente. Así pues, entre los retos de este periodo está, de forma destacada, justo el de implementar este plan tan ambicioso de forma sostenible, integrando



daderamente es posible integrar la variable ambiental en el ámbito de las obras públicas y compatibilizar, así, el desarrollo con la protección del medio ambiente.

Durante el periodo del 2000 al 2003, el Puerto de Barcelona ha alcanzado logros ambientales especialmente trascendentes. Se ha aprobado el proyecto de ampliación. Y la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente, que comprende los proyectos

adecuadamente la variable ambiental en las múltiples decisiones que se toman en el día a día.

En esta tarea tiene un papel fundamental la Comisión Mixta de Seguimiento y Control Ambiental de las obras de ampliación del puerto. La CMSCA, creada a partir del dictado de la Declaración de Impacto Ambiental, la componen profesionales multidisciplinares, representativos de las diferentes

administraciones públicas interesadas en el entorno portuario. En la CMSCA, junto con la APB, trabajan y están representadas la Administración estatal (Dirección General de Costas y Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental), la Administración de la Generalitat (Agencia Catalana del Agua, Dirección General del Medio Natural y Secretaría para la Movilidad) y la Administración local (Ayuntamiento de El Prat de Llobregat). Todos ellos participan de forma conjunta en el compromiso por el control ambiental de las obras, vigilan su aplicación y la eficacia de las medidas correctoras contenidas en la Declaración de Impacto Ambiental y proponen, en su caso, la modificación y la adopción de medidas de carácter complementario. Durante el 2003 se han celebrado los dos años de existencia de la CMSCA y la convocatoria de 23 sesiones plenarias de carácter formal. La CMSCA ha demostrado ser una herramienta especialmente valiosa, en tanto que ha propiciado el intercambio de información y de conocimiento necesarios para controlar el medio sobre el que inciden las obras del puerto. De este modo se ha facilitado la toma de decisiones meditadas e integradoras. La fórmula, pues, de las relaciones interadministrativas cotidianas e intensas ha incentivado y facilitado el diálogo, esencial para alcanzar objetivos que al final son compatibles y comunes a todas las instituciones.



La promoción comercial

Con la aprobación del primer Plan Estratégico del Puerto de Barcelona, en 1998, se inició el desarrollo de una activa y constante promoción en el exterior, en los mercados con más perspectivas de crecimiento, con el fin de detectar nuevas oportunidades de negocio y promover los intercambios comerciales. Con estos objetivos, la promoción del Puerto de Barcelona, tanto en el *hinterland* como en el *foreland*, centra las líneas de actuación en la celebración de misiones empresariales, en la asistencia a ferias nacionales e internacionales, y en el fortalecimiento de las relaciones con otros puertos y organismos públicos internacionales.

A través de las misiones empresariales, el Puerto de Barcelona actúa como lanzadera para introducir y consolidar la presencia de la Comunidad Logística de Barcelona y las empresas importadoras y exportadoras en los mercados exteriores más estratégicos. Las misiones establecen intercambios de experiencias y contactos bilaterales para promover e incrementar las relaciones comerciales, detectar nuevas oportunidades de negocio y establecer alianzas estratégicas. Con posterioridad a la celebración de la misión, en cada uno de los países en los que se ha llevado a cabo (Argentina, Túnez, China, Marruecos y México) se ha obtenido un incremento sustancial de los intercambios comerciales, cifrado entre el 15% y el 25% en cada uno de ellos.

La misión empresarial de este año, que tenía como país objetivo Turquía, gozó de un gran éxito de participación, y se esperan excelentes perspectivas de negocio a corto y medio plazo. La delegación estuvo formada por 114 personas, entre empresarios, prensa, representación institucional y organización. Como cada año, la misión contó con la colaboración del Consorcio de Promoción Comercial de Cataluña



Les obres d'ampliació del Port de Barcelona estan cofinançades pel Fons de Cohesió de la Unió Europea

(COPCA) y del Instituto de Comercio Exterior (ICEX), que se ocuparon de las agendas empresariales y de las relaciones institucionales, respectivamente. Durante las jornadas de trabajo se realizaron 416 contactos empresariales en Estambul y 102 en Izmir. El éxito de esta misión no ha hecho más que consolidar esta acción de promoción y de negocio entre los empresarios de la Comunidad Logística y los importadores y exportadores, como una excelente oportunidad para conocer más de cerca mercados potenciales y poder establecer estrategias de negocio conjuntas.

Un año más, la promoción comercial se ha centrado tam-

en el que el Puerto colaboró activamente como patrocinador y con un stand. También se asistió a la Terminal Operations Conference and Exhibition (TOC 2003), que tuvo lugar en la ciudad italiana de Génova.

De las acciones de promoción realizadas en Francia destaca la presencia en el salón Top Transport, que tuvo lugar en Marsella y en el que se mantuvieron reuniones con exportadores franceses. Destacan, también, el inicio de un estudio para conocer las potencialidades exportadoras de la zona de Sète, y la participación del Puerto como ponente y moderador en las jornadas sobre logística en Béziers. Ade-

del Puerto para tratar temas como la logística del automóvil o celebrar congresos y reuniones con grandes clientes del Puerto, cubriéndose así toda la geografía europea.

Todas estas acciones han desembocado en un reconocimiento internacional de la tarea del Puerto de Barcelona como facilitador del comercio con otras regiones económicas prioritarias.

Uno de los grandes activos del Puerto, el número de líneas marítimas regulares, ha visto incrementarse este año las escalas de buques *car-carrier* con origen en Extremo Oriente con el cierre de la operación Mazda para la recepción de vehículos de dicha marca, y el

En la zona del Mediterráneo Oriental existen nuevos servicios de X-Press CL y de la Cía. Transatlántica. A este incremento de líneas en el Mediterráneo se suman Grandi Traghetti y Cosco con destino Israel, y los buques oceánicos de las compañías American Ro-Ro a Estados Unidos y MSC hacia Extremo Oriente, la India y Oceanía. Por su parte, la compañía Maersk ofrece un nuevo servicio desde Barcelona con Brasil, y la UASC ha incrementado las conexiones de Barcelona con el golfo Pérsico y Estados Unidos.

Lloyd Triestino cubre con nuevas líneas la China, el mar Negro y el Adriático. En el mar Negro también se incorpora la



bién en la atracción de nuevos tráficos y en consolidar la presencia del Puerto de Barcelona en áreas de interés prioritarias a través de numerosos desplazamientos a todo el mundo, y en la presencia en ferias y otros acontecimientos relacionados con el sector logístico y portuario. De este año 2003, destacan las siguientes acciones:

La presencia en el Salón Internacional de la Logística (SIL) de Barcelona, donde se compartió stand, un año más, con el Centro Intermodal de Logística SA (CILSA), la Agencia Tributaria y la Fundación Cares.

Otro acontecimiento importante que también se celebró en Barcelona fue el dedicado a la logística del automóvil, el Global Automotive Logistics,

más, se iniciaron las gestiones para acceder al programa de subvenciones europeas Marco Polo, con el objetivo de recuperar la línea Barcelona-Lyón.

Como cada año, el Puerto de Barcelona ha participado en varios acontecimientos mundiales para la promoción de su oferta crucerística. Debemos mencionar, entre otros, la presencia en la feria internacional Seatrade Cruise Convention Miami, y la colaboración activa en las actividades de la Asociación de Puertos del Mediterráneo, Medcruise, con la asistencia a las asambleas generales de Venecia y Alejandría.

Se han efectuado visitas comerciales a países como Argentina, Chile, México y Colombia. Varias ciudades europeas han recibido la visita

nuevo servicio se ha extendido hasta el norte de Europa, en Rotterdam. Además, una línea de la Turkon Line conecta también el Puerto con el norte de Europa y se ha incorporado una conexión de buques *ro-ro* con Turquía para las operaciones con Toyota, favoreciéndose, de este modo el *short sea shipping*.

Por su parte, el tráfico con las islas Baleares se ha incrementado, gracias, por un lado, a la nueva línea Baleària de buques rápidos y, por el otro, a los nuevos buques Ro-Pax de Trasmediterránea, que refuerzan las conexiones mediterráneas. La oferta se completa con la consolidación de Umafisa, la concentración de T. M. Alcudia en su nueva concesión en el muelle Adossat y el inicio del servicio de ferry con Argelia.

compañía Medazov. En el continente africano también se suman nuevas líneas como CNA, Sloman Neptun y Vapor Suardiaz, que amplían la oferta hacia el Magreb. Y hacia el sur del continente existen las líneas Cía. Guineana de Navegación y TMM, que enlazan la costa este de América del Sur con África y el Mediterráneo. DAL Transport también cubre un nuevo servicio con el sur del continente africano.

Los nuevos buques que hacen escala en Barcelona muestran la evolución de éstos hacia la capacidad Post-Panamax, es decir, de 4.000 a 6.000 TEU, lo que confirma a Barcelona como un puerto con capacidad para recibir este tipo de naves.



La terminal marítima de Zaragoza

2003 ha sido el tercer año de funcionamiento de la terminal marítima de Zaragoza (tmZ), desde que el 31 de marzo del 2001 el Puerto de Barcelona puso en marcha esta iniciativa. La creación de tmZ perse-



guía un objetivo principal, que era ampliar y consolidar la influencia del Puerto de Barcelona en el mercado del noroeste peninsular (Aragón, el Valle del Ebro y zonas adyacentes). Por esa razón, el Puerto de Barcelona, a través de tmZ, pone al alcance de los importadores, exportadores y otros usuarios profesionales (consignatarios, transitarios, operadores logísticos...) de esa área una oferta diferenciada de servicios logísticos y de transporte, que responda a sus requerimientos y les ayude a resolver los problemas de suministro y de distribución de los productos que importan o exportan. Se trata de que los operadores de esa área elijan el puerto de Barcelona para canalizar sus operaciones de comercio exterior marítimo porque les reporta ventajas competitivas.

TmZ funciona como un operador neutral a través del cual cualquier cargador o profesional portuario puede planificar, organizar y efectuar el seguimiento de una importación y exportación que pase por el puerto de Barcelona. Por ejemplo, consultar los servicios regulares de transporte terres-

tre, contratar que unos contenedores descargados en el puerto vayan a tmZ y desde aquí se realice su distribución capilar, consultar la situación del contenedor o de la mercancía tanto en el puerto como en el interior e intercambiar los documentos necesarios con otros profesionales (consignatarios, transportistas...). Y todo bajo unos estándares de servicio que empiezan en el puerto y llegan hasta el destino final.

El indicador más relevante para medir la actividad de tmZ son los movimientos del depósito de contenedores. Así, en el año 2003 la terminal ha registrado un movimiento total de 22.416 TEU, un 40% más que la cifra alcanzada en el año anterior, lo que denota la creciente participación de tmZ en el comercio marítimo entre la región de Aragón y el puerto de Barcelona. Al mismo tiempo, este movimiento de TEU es representativo de cómo tmZ contribuye en la eficiencia de la organización del transporte de contenedores por carretera con el puerto, ya que la coordinación que se da entre entradas y salidas de contenedores supone una reducción de los recorridos sin cargas, con la consiguiente repercusión en la reducción de costes.

Actualmente, la terminal ocupa 1,6 ha en el área logística de Mercazaragoza, y ya se ha iniciado una segunda fase de ampliación, con la que la superficie total pasará a ser de 4,5 ha. En este espacio ampliado se construirá una nueva nave de 5.000 m² y el depósito de contenedores se ampliará hasta alcanzar los 21.000 m². TmZ también estará dotada de una terminal ferroviaria propia, cuyo proyecto constructivo ya ha finalizado y ha sido presentado a las autoridades competentes para su aprobación. Dicha terminal ferroviaria estará conectada con la red ferroviaria principal y conferirá a la plataforma logística tmZ una mayor accesibilidad y agilidad en la entrada y salida de mercancías.



El Servicio de Atención al Cliente (SAC)

En el entorno actual, rápidamente cambiante y cada vez más competitivo, las nuevas tecnologías de la información y la comunicación se consolidan año tras año como nuevos canales de comunicación en el comercio. El Servicio de Atención al Cliente (SAC), nexo de unión del Puerto de Barcelona con los expedidores, receptores y pasajeros, no ha permanecido ajeno a dicha tendencia.

La misión y objetivos del SAC no han variado, y siguen en la línea de dar soporte a usuarios



y clientes, actuando como interlocutor ante la Comunidad Logística, y ofrecer el máximo de información de los servicios, infraestructuras y operaciones, captando y transmitiendo las necesidades del mercado, a partir de los estándares de calidad establecidos en el Plan Estratégico y de Calidad.

Por otra parte, este año y en este contexto se han combinado estas acciones habituales con un fuerte proceso interno de adaptación a las nuevas tendencias y necesidades del entorno.

La estrategia a seguir prevé la utilización y potenciación de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación para lograr un puerto abierto a la participación, la comunicación, el aprendizaje, la promoción, la información y la mejora constante.

Las actividades y los servicios que se desarrollan desde el SAC se pueden agrupar en:

Punto de información

Tiene como objetivo informar y orientar sobre el funcionamiento de la logística y el transporte de pasajeros y mercancías en la Comunidad

Logística del Puerto de Barcelona: infraestructuras, servicios, operadores e instituciones, origen de los costes, circuitos documentales, procesos físicos...

Procesos de mejora

Ofrecen la posibilidad de enviar solicitudes, sugerencias, quejas o incidencias referentes al paso de pasajeros y mercancías a través del puerto de Barcelona.

La orientación general del Puerto hacia la mejora de la calidad en los servicios hace necesaria la creación de este observatorio permanente cuyo objetivo es captar y transmitir las opiniones del tejido industrial sobre los servicios que ofrece la Comunidad Logística del Puerto, al mismo tiempo que da un servicio de valor añadido a los usuarios.

El año 2003, el servicio de atención telefónica, a través de su teléfono gratuito 900 210

económicas que correspondan, de las que este año se han liquidado veinticuatro.

Como resultado del contacto mantenido con las diferentes empresas del tejido industrial, se han captado algunas necesidades y algunos comentarios que se han transferido a los diferentes foros de trabajo en los que participa el SAC:

- El Consejo Rector del Plan Estratégico y del Plan de Calidad.
- El Grupo de Mejora de Procesos, que trabaja para mejorar y simplificar los actuales procedimientos de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
- El Foro Telemático, que realiza la reingeniería de los procedimientos documentales asociados al paso de la mercancía por el recinto portuario.
- El grupo de trabajo de accesibilidad y transporte ferroviario, que tiene como

conocimiento del Puerto.

Las visitas personalizadas. El SAC se acerca hasta la casa del empresario para difundir el Puerto y conocer de viva voz su percepción acerca de los servicios del Puerto.

Ferias y otras actividades. El SAC incrementa su presencia en aquellas actividades que implican la participación del tejido industrial.

Este año destaca la presencia del SAC en el Salón Internacional de Logística 2003 (SIL'03) y en la Feria de Mollerussa.

También es preciso destacar la presencia en la Misión Empresarial a Turquía 2003, organizada por el Área de Desarrollo y Promoción Económica (DiPE) del Puerto de Barcelona.

Plan de Formación y Divulgación

Tiene como objetivo la difusión del conocimiento portuario y de la logística para dotar de criterio a las

Pagos Internacionales en la Banca On-line, que ha contado con el apoyo de "la Caixa".

También como resultado y continuación del plan de colaboración con las cámaras de Catalunya y el Consejo de Usuarios del Transporte de Cataluña, se han organizado dos nuevas presentaciones, con el título "Herramientas de Gestión de Comercio Exterior", en Granollers y en Lleida. Esta última ha contado, también, con la colaboración de "la Caixa".

Finalmente, en el mes de junio tuvo lugar el acto de entrega de distinciones del Círculo de Cargadores y la entrega de diplomas a los asistentes al Plan de Formación y Divulgación.

El acto sirvió para presentar el Círculo de Cargadores y premiar las actuaciones que potencian la Comunidad Logística; reconocer a aquellas empresas que han tenido un



938 y del correo electrónico sac@apb.es, ha registrado un total de 191 incidencias y 184 consultas, lo que representa un incremento de más del 15% respecto al año anterior.

A destacar que, aunque el teléfono gratuito sigue siendo el principal canal de comunicación, este año se ha triplicado el uso del correo electrónico.

El SAC, mediante el análisis de las incidencias recibidas, gestiona la aplicación del programa de garantías del Plan de Calidad y tramita, si procede, el pago de las compensaciones

objetivo promocionar la utilización de dicho medio de transporte.

- El plan de acción comercial de la carga (PACC), que se encarga de consolidar y mejorar la posición del puerto con respecto a la carga.
- Las misiones empresariales.
- Y el observatorio de costes, que analiza las diferentes partes del coste del pasaje portuario.

Promoción

El SAC organiza actividades que tienen como objetivo promocionar la utilización y el

empresas a la hora de realizar las operaciones de comercio exterior.

El Plan de Formación y Divulgación presenta actividades formativas y de divulgación dirigidas a los expedidores, receptores y operadores, con la participación activa de ponentes y asistentes.

Este año se han realizado 16 acciones, en las que han participado 688 personas de 468 empresas. Y como novedad, aparte de los concursos y las jornadas que ya se realizaban el pasado año, se ha puesto en marcha la jornada Cobros y

papel destacado por su diseño de soluciones logísticas y que tienen el Puerto como enclave de intercambio modal marítimo para sus operaciones. Se quiso distinguir especialmente las operaciones intermodales con servicios ferroviarios y de *short sea shipping* (transporte marítimo de corta distancia).

Círculo de Cargadores

Es un catalizador de los intereses de los clientes y usuarios, un servicio de atención diferenciada y personalizada para expedidores y receptores de mercancías, que utiliza,



básicamente, Internet y el correo electrónico como medios de comunicación. Tiene como objetivo conocer las necesidades logísticas y operativas actuales y anticiparse al futuro, buscando la mejora en los resultados de las operaciones de comercio de los clientes y usuarios.

Los servicios que ofrece son:

- Informaciones y actualidad del Puerto de Barcelona: una ventana al Puerto con novedades, cambios, tendencias, estado del Puerto, avisos urgentes, etc., de la operativa portuaria y aduanera.

- Seguimiento de cargas: acceso a información útil para que cargadores y receptores mejoren los resultados de sus operaciones de comercio exterior:

- Circuito documental: estado documental de la mercancía que va en contenedor.

- Proceso físico: seguimiento físico de la mercancía que va en contenedor.

- Intercambio de conocimiento: atención, gestión y respuesta a las necesidades que resulten de la utilización del Puerto de Barcelona en las operaciones de comercio.

- Observatorio permanente de costes: análisis comparati-

programa de cursos y jornadas técnicas actuales a las necesidades formativas de clientes y usuarios del Puerto.

- Estadísticas de tráfico: tratamiento y personalización de los datos más relevantes del tráfico portuario.

- Interlocutores con el entorno: presentar y poner en marcha las propuestas de acción de mejora necesarias que permitan adaptar el Puerto de Barcelona a las necesidades del entorno.

- Boletín CCLink: boletín electrónico dedicado al Puerto de Barcelona para lograr una mayor proximidad con los destinatarios finales de los servicios.

Boletín CCLink

Es el primer boletín electrónico de los puertos españoles y nace de la necesidad de establecer un canal de comunicación directa y permanente entre expedidores/receptores y el Puerto de Barcelona.

Boletín otoño'03-N1:
www.apb.es/cclink

Una apuesta por la calidad

Durante el año 2003, el Departamento de Sistemas de Calidad, con el fin de lograr los principales objetivos en materia de calidad en el Puerto de Barcelona, ha llevado a cabo una serie de actuaciones en las siguientes líneas de acción:

El Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona

El Sistema de Calidad se configura como el conjunto de planes de calidad implantados en el Puerto de Barcelona que, en la actualidad, incluyen las ter-

minales estibadoras: Terminal de Contenidors de Barcelona (TCB), Terminal Catalunya (TERCAT) y Estibadora de Ponent (EP).

La obtención, el tratamiento y la evaluación de los datos de los procesos que forman parte del Sistema constituye el Control del Proceso, cuyo resultado se comunica a la Comunidad Logística del Puerto mediante el informe mensual del Sistema de Calidad, con objeto de hacer más transparente el servicio. Los resultados más relevantes durante el año 2003 son los siguientes:



Volumen de actividad

Contenedores descargados (llenos)	236.020
Partidas vaciadas tinglado	17.082
Bultos manipulados/vaciados	2.661.910
Bultos afectados	258

Volumen de inspecciones

Inspecciones en la explanada	9.169
Inspecciones con pasillo	3.385
Inspecciones en el tinglado	401
Inspecciones en el PIF	4.688
Inspecciones con pasillo	1.324
Total	18.967

Intervenciones del EQ

Contenedor/precinto	39
Mercancía	2.354
Total	2.393

Incidencias internas Puerto de Barcelona

Precinto	2
Mercancía	54
Total	56

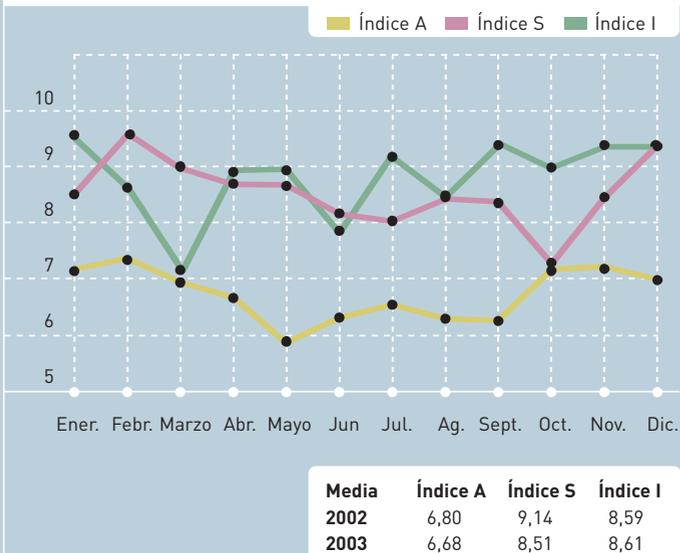


vo e informativo de los costes resultantes de las operaciones.

- Nuevos cursos y nuevas jornadas técnicas: se trata de recoger las necesidades del mercado en materia de formación, para adaptar el



Evolución de los índices A, S y I, 2003



Los índices de calidad representan un valor adimensional comprendido entre 0 y 10 para evaluar la tendencia de las principales características de calidad, la seguridad, la agilidad y la coordinación de las inspecciones físicas de las mercancías.

El índice A es el grado de agilidad del paso de la mercancía por el puerto de Barcelona, teniendo en cuenta los procesos físicos y documentales. El índice S es el grado de integridad y seguridad de la mercancía durante su paso por el puerto. El índice I es el grado de coordinación de los diferentes operadores que intervienen en las inspecciones físicas de la mercancía.

El Programa de Garantías recoge los compromisos de agilidad en el despacho aduanero, la seguridad y la integridad en la manipulación de la mercancía, la coordinación en las inspecciones físicas y la optimización de los costes en las operaciones que se realizan a la mercancía durante su estancia en el puerto.



vicios (manual que recoge las características de calidad de un servicio) a la realidad de las infraestructuras y de los medios técnicos y humanos de los que disponen las instalaciones del Puerto. Asimismo, se ha constituido el Comité de Calidad para efectuar el seguimiento de los trabajos con la representación de las organizaciones empresariales implicadas en ese tipo de tráfico.

Por otra parte, con objeto de ofrecer un servicio puerta a puerta, se han proseguido los trabajos que darán como resultado la implantación de planes conjuntos con otros puertos.

Plan de Calidad Barcelona-Santa Cruz de Tenerife. Se ha elaborado el Plan Detallado



Tipo de incidencia	Garantías activadas	
	2003	2002
Daños a la mercancía (por manipulación)	18	14
Ausencia de detección de daños/faltas	5	4
Doble posicionamiento de contenedores para inspección	-	1
No posicionamiento de contenedores para inspección	2	-
Total	25	19
Total (€)	5.617	3.816

Desglose de las garantías abonadas

Seguridad Total	23	18
Inspección Física Coordinada	2	1

Proyectos en desarrollo

Con objeto de ampliar el alcance del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona se están realizando trabajos con las terminales estibadoras que se encargan del tráfico de automóviles nuevos.

Referencial de Servicios para el tráfico de automóviles

Enmarcado en la iniciativa impulsada entre Puertos del Estado y ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones), durante el año 2003 se ha adaptado el Referencial de Ser-

Genérico del Puerto de Barcelona, que prevé las características de calidad que deberán alcanzar los diferentes operadores del Puerto para cumplir el Plan Genérico aprobado por ambos puertos. Asimismo, se ha constituido el Comité de Seguimiento del Plan en el Puerto de Barcelona.

Plan de Calidad Barcelona-Las Palmas. Se ha firmado un convenio de colaboración entre estos dos puertos en relación con la tramitación documental de las mercancías peligrosas, las atracadas, el despacho





aduanero y los canales de comunicación.

Certificación ISO

Durante el mes de octubre, el Departamento de Sistemas de Calidad fue objeto de una auditoría con el fin de evaluar la adaptación del Sistema de Gestión de la Calidad a la norma ISO 9001 2000 y la adecuación del Sistema. El ámbito de la auditoría ha sido la gestión del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona, y su resultado ha sido el siguiente:

- Ausencia de no conformidades.
- Puntos fuertes: la gestión del Sistema de Calidad, los indicadores de gestión de los procesos, el interés por la formación, el control de las incidencias del Sistema de Calidad del Puerto, la accesibilidad a la información para el control de incidencias, el proceso de auditorías internas y externas, el nivel de comunicación con la Comunidad Logística, la gestión de proyectos y la gestión documental informática.
- Áreas de mejora: mantener una planificación global de los proyectos y ampliar el ámbito del Sistema de Calidad del Puerto.

El Equipo de Calidad, que forma parte del sistema de Calidad del Puerto de Barcelona, ha obtenido la Certificación ISO 9001 2000 por el "Soporte a los servicios de inspección y a las mercancías desconsolidadas en las terminales de contenedores" en el Puerto de Barcelona, certificación emitida por el BSI (British Standard Institute).

Promoción de la calidad

La divulgación del Sistema de

Calidad es una actividad clave para mantener la comunicación con el mercado y hacer transparente la operativa portuaria. **Jornada de puertas abiertas.** El 23 de septiembre del 2003 se celebró la Jornada de Puertas Abiertas que, bajo el título "Gestión de servicios: puertos", iba dirigida a los socios del Club Gestión de Calidad, representante del EFQM (Fundación Europea para la Gestión de la Calidad) en España.

Dicha jornada, organizada en colaboración con el ente público Puertos del Estado, ofreció la oportunidad de intercambiar experiencias y conocimientos sobre la implantación de los puertos en la mejora de la calidad del servicio, mediante la intervención de las autoridades portuarias de Barcelona, Marín, Santander y la bahía de Algeciras, siguiendo los criterios del modelo EFQM: procesos y clientes.

Misión inversa multisectorial de empresarios argentinos. El Grupo de Valor Añadido del Plan Estratégico y del Plan de Calidad coordinó la misión inversa que se realizó del 2 al 5 de junio del 2003, en la que el Puerto invitó a un grupo de empresarios argentinos con objeto de potenciar nuevos tráficó entre ambos países, reforzar los vínculos logísticos y de transporte y prestar su apoyo en el proceso de internacionalización de la PIME (pequeña y mediana empresa).

La delegación argentina estaba formada por once empresas de varios sectores (pintura, textil, iluminación, mobiliario urbano y construcción).

Se realizaron más de 80 encuentros empresariales y se expusieron los productos argentinos. Asimismo, se activó una oficina de atención al empresario argentino con el fin de profundizar en las oportunidades de introducción de sus productos en el mercado europeo.

La valoración de los participantes puso especial énfasis en la imagen del Puerto de Barcelona como prestador global de servicios, recomendándose Barcelona como punto de entrada a Europa.

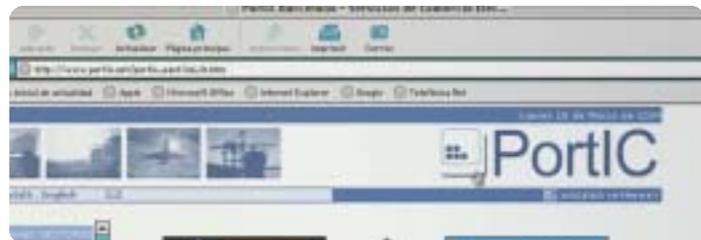


Las tecnologías de la información

Las tecnologías de la información (TI) son un conjunto de herramientas que contribuyen a la mejora de la gestión de la Autoridad Portuaria.

Al igual que en otras empresas, en la Autoridad Portuaria las TI mejoran la eficiencia de los procesos de soporte al negocio, como la gestión de los recursos humanos o la gestión de recursos económicos y financieros. Pero la especificidad de los procesos de negocio de la Autoridad Portuaria obliga a la utilización de soluciones tecnológicas que se apartan de lo que suele ser habitual.

En lo que respecta a los desarrollos informáticos para los procesos de soporte, es preciso remarcar la definición conjunta con Puertos del Estado y otras autoridades portuarias de un sistema de contabilidad analítica, y su posterior



implantación local.

Por otra parte, los procesos de negocio de la Autoridad Portuaria son la gestión de los servicios portuarios y la gestión del territorio y, dentro de la misma, la gestión de las infraestructuras portuarias.

En lo relativo a la gestión de los servicios portuarios, con la inclusión de la petición de escala y la declaración de residuos en los procedimientos ya existentes de presentación de manifiestos y de información relacionada con las mercancías peligrosas, se ha logrado que toda la documentación necesaria para la gestión de estos servicios se pueda enviar de forma telemática. También se han tenido que adaptar las aplicaciones informáticas de gestión de estos servicios portuarios a los requerimientos de la nueva ley de régimen económico y de prestación de

servicios de los puertos de interés general.

Las actuaciones más destacadas en materia de gestión del territorio han sido las encaminadas a facilitar la gestión medioambiental, los sistemas de información geográfica de concesiones y de seguridad, y la finalización de los trabajos del nuevo centro de control, que se ha dotado de toda la tecnología necesaria para la gestión diaria de la seguridad y para la gestión de las emergencias. También se ha efectuado la migración y ampliación del sistema de radiotelefonía, con el fin de mejorar la cobertura de dicho servicio en toda el área portuaria, incluyendo la nueva zona sur del puerto.

En unos años caracterizados por la ampliación de los espacios portuarios, que doblarán la actual superficie del puerto, es necesario incidir en las actuaciones encaminadas a facilitar la gestión de las

infraestructuras. En este sentido, se ha desarrollado el sistema de información geográfica de infraestructuras portuarias (GIP), una aplicación informática que permite georeferenciar los proyectos y enlaza con la aplicación de gestión administrativa de obras que permite el seguimiento administrativo de los expedientes de los proyectos. El GIP también facilita la gestión del inmovilizado y contiene información de todos los grandes proyectos ejecutados desde el año 1857. Todo esto se ha completado, además, con una aplicación de gestión de toda la documentación asociada a los proyectos (documentos de licitación, certificaciones, facturas, etc.) que también enlaza con las aplicaciones anteriores.

También debemos mencionar los desarrollos informáticos que se han llevado a cabo para



poner en marcha la nueva web del Puerto de Barcelona, con impacto en toda la organización.

La Autoridad Portuaria, desde el Foro Telemático, lidera los proyectos de reingeniería de los intercambios documentales asociados al paso de la mercancía por el recinto portuario. En este sentido, a lo largo de este año se han establecido las directrices para diseñar un sistema de intercambio de facturas telemáticas entre los diferentes actores públicos y privados de la Comunidad Logística Portuaria, sistema que se implantará a lo largo del 2004.

También, como complemento de los trabajos realizados con anterioridad y encaminados a lograr que las mercancías puedan salir del recinto portuario sin que sea preciso presentar ningún documento, se ha trabajado con la Aduana en la definición y la posterior implantación de un sistema que permitirá que, en muchos casos, cuando el camión vaya a recoger un contenedor al puerto no tenga que llevar ningún documento aduanero.

Y para facilitar la aplicación de los nuevos procedimientos definidos en el Foro Telemático, en PortiC se ha puesto en marcha el servicio de contratación de manos de estiba de forma telemática, y de todos los intercambios documentales asociados a la entrada y la salida de mercancías del recinto portuario por vía terrestre. En este sentido, se han establecido varias cadenas completas que han permitido la salida de mercancías sin que haya sido preciso presentar ni un solo documento en papel.

La cooperación internacional

La cooperación internacional de la Autoridad Portuaria de Barcelona tiene como uno de sus principales objetivos el desarrollo de vínculos estables que garanticen una presencia permanente en sus mercados prioritarios y el conocimiento en profundidad de los mismos. Cabe destacar que durante el año 2003 los principales mercados en los que se han realizado acciones han sido, de acuerdo con el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona, el Mediterráneo (especialmente Egipto y Túnez), Argentina, México, Chile y Extremo Oriente, entre otros.



Estos vínculos estables se basan en el desarrollo de proyectos conjuntos y el asesoramiento, a través de la coordinación del Departamento de Cooperación Internacional, en los ámbitos de la seguridad, la calidad del servicio, la formación y la integración puerto-ciudad y, muy especialmente, en el ámbito tecnológico. En este último, el Puerto ha realizado importantes proyectos a lo largo del 2003 en el campo del intercambio de información y documentación a través de plataformas tecnológicas, entre los que destaca el asesoramiento en la implantación de una plataforma tecnológica en el Puerto de Alejandría, con el apoyo financiero de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI).

En lo que respecta a la

formación, en el año 2003 el Puerto ha promovido en Barcelona un curso de gestión portuaria destinado a alumnos de posgrado de la Academia de Ciencias, Tecnología y Transporte Marítimo de Alejandría (Egipto), que se realiza anualmente, y que ha contado con la asistencia de alumnos de varios países de África, Oriente Medio y Extremo Oriente. Además, es preciso destacar el seminario de gestión portuaria, dirigido a directivos y técnicos chinos, que se celebró en el mes de mayo, y el seminario también de gestión portuaria dirigido a directivos y técnicos de puertos de América Latina que

en la que el Puerto ejerce de enlace entre la IAPH y dicha organización, y el Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT-United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business), en el que el Puerto ocupa la vicepresidencia.



tuvo lugar en noviembre y que contó con el respaldo del Banco Mundial.

Además de esta intensa actividad en el *foreland*, la Autoridad Portuaria de Barcelona continúa desarrollando un destacado papel en varias organizaciones mundiales dedicadas a promover medidas y proyectos destinados a dinamizar el intercambio de mercancías, con el objetivo final de lograr un comercio internacional más ágil y capaz de obtener el máximo beneficio posible de las nuevas tecnologías.

Entre dichas organizaciones, cabe mencionar la Organización Internacional de Puertos (IAPH), en la que el Puerto ocupa la presidencia del Comité de Facilitación del Comercio (Trade Facilitation Committee); la Organización Mundial de Aduanas (WCO),



El Centro Intermodal de Logística (CILSA)

Durante el año 2003, CILSA, empresa gestora de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), ha llevado a cabo una serie de actuaciones para consolidar la oferta inmobiliaria y de servicios del Service Center y para avanzar en la segunda fase de la ZAL.

El Service Center se ha consolidado después de un año y medio de su puesta en funcionamiento. Como centro de negocios, acoge a más de 35 empresas que prácticamente ocupan la totalidad del espacio de oficinas. Más de la mitad de estas empresas son agencias de transportes, que encuentran en la ZAL sus clientes, o bien empresas que se dedican al comercio exterior y buscan en la ZAL a



sus proveedores de servicios logísticos. Además, en el Service Center también se han instalado muchas empresas de servicios que generan entre ellas sinergias y colaboraciones.

Como centro de servicios, el Service Center ya dispone actualmente de una amplia oferta: tres restaurantes, dos para el día a día –Boviscum y Julians– y uno de lujo –Boix de la Cerdanya–; un banco –Banco de Sabadell–; una agencia de trabajo temporal –Manpower–; una agencia de viajes –Viajes Cosmos–, y una copistería–reprografía –Copygold–. Este año también se ha puesto en marcha el proyecto del centro

infantil Simphonie, que acogerá a niños de cuatro meses a tres años de edad y cuya inauguración está prevista para septiembre del 2004. Toda esta oferta de servicios pretende facilitar el trabajo a las empresas y a las personas instaladas en el edificio del Service Center y en la ZAL.

El Service Center también dispone del Centro de Formación y Reuniones, a través del cual ofrece una amplia oferta formativa y espacios aptos para desarrollar actos y acontecimientos de todo tipo, que cada día son más utilizados por las empresas de la zona para la celebración de reuniones y para formación de empresa. Además, en el 2003 se ha inaugurado la oferta de idiomas y se han acogido grandes actos de empresa.

El Service Center, aparte de irse consolidando como centro de negocios y de servicios, también ofrece varias actividades que lo convierten en un centro lúdico: jornadas mensuales sobre cualquier tema de interés general (conferencias, conciertos, presentaciones de libros, catas de vinos y de perfumes, etc.); terrazas y jardines con bancos para descansar, y mesas de ping-pong. Toda esta oferta persigue un único objetivo: amenizar la jornada laboral de las personas que trabajan en esta zona, y hacer que tengan la posibilidad de disfrutar de servicios impropios de una zona industrial.

Este año en la ZAL-Prat se han iniciado y cerrado procesos que llevan a la mejora y al desarrollo de la plataforma. Se han acabado todas las obras de urbanización de las primeras nueve parcelas que se están comercializando. Se han iniciado las obras de toda la red de extinción de incendios. También se ha iniciado el proceso para las demoliciones de las empresas Majosa y Singenta, dos enclaves industriales dentro de la plataforma logística; y los 60.000 m² que quedarán disponibles se recalificarán para poder ser utilizados como suelo logístico. Ya se ha empezado a construir la primera nave de esta segunda

fase, una nave de 7.000 m² para la empresa logística alemana Schenker. Se han redactado dos proyectos para la construcción de otras dos naves: una de 20.000 m² para la empresa japonesa NYK Logistics, y otra de 14.000 m² para los franceses Geodis-Teisa. La previsión es que su construcción se lleve a cabo en el 2004. También se han redactado los proyectos para la construcción de dos naves multicliente, que sumarán 30.000 m² más de almacén



logístico en el interior de la ZAL.

Durante el año 2003, CILSA también ha participado directamente en las acciones que ha llevado a cabo ILI, Logística para Iberoamérica, ya que CILSA es la empresa fundadora, una de las empresas asociadas y la empresa gestora de dicha asociación. Del mismo modo, es preciso destacar el éxito obtenido por la Fundación Cares, de la que CILSA es empresa fundadora y patrocinadora.

ILI, Logística para Iberoamérica, desarrolla su actividad en tres ámbitos de actuación: Formación, Actos y Consultoría. En el ámbito de la Formación, ILI mantiene los másters en logística y comercio internacional, los cursos subvencionados y los cursos on-line. En el año 2003, ILI ha inaugurado un nuevo diploma técnico superior de logística integral en formato on-line, dirigido principalmente a los latinoamericanos. Además, ILI,



junto con UAB idiomas, ha puesto en marcha cursos de idiomas. Toda la formación presencial que ILI imparte en Barcelona tiene lugar en el Centro de Formación y Reuniones del Service Center. En el ámbito de los actos, durante el año 2003 ILI ha organizado la V Conferencia Iberoamericana de Logística, en Veracruz, México, y en Barcelona, y en el Service Center tuvo lugar *El Almuerzo Logístico: el mundo logístico y no logístico convergen en una misma mesa*, en el que se dieron cita los altos cargos del mundo de los fabricantes y los operadores logísticos. En el ámbito de la consultoría, ILI ha elaborado en el año 2003 planes de viabilidad para desarrollar plataformas logísticas en otros lugares: puerto de Valparaíso (Chile) y puerto de Veracruz (México).

Por otra parte, el año 2003 la Fundación Cares ha llegado a tener más de un centenar de trabajadores, la mayoría de ellos discapacitados. Ha creado una nueva entidad, E.I.CODEC, junto con ADES (Asociación para el Desarrollo de la Economía Social), con el objetivo de generar inserción laboral y social de colectivos en situación de exclusión social. Ha participado en un nuevo proyecto: ACCÉS (Promoción y Servicios de Vivienda Social), que consiste en crear viviendas para personas que tienen dificultades para acceder a la vivienda, y también ha participado en la V Conferencia Iberoamericana, con la ponencia Logística sobre pymes e inserción de personas discapacitadas.

CILSA, durante el año 2003, ha hecho hincapié en la comercialización y consolidación del Service Center como centro de negocios y de servicios, en el desarrollo urbanístico y el inicio de la comercialización de la ZAL-Prat, así como en las primeras naves que se construirán en ese nuevo espacio. Por su parte, ILI ha ido consolidando su oferta formativa y la organización de actos dirigidos a la comunidad logística, y se ha incidido en el desarrollo de una nueva línea de actuación: la consultoría de planes de

viabilidad de plataformas logística portuarias en todo el mundo. Y la Fundación Cares ha incrementado su número de trabajadores discapacitados y de colectivos en situación de



exclusión social, así como el número de proyectos sociales en los que participa.

El Servicio de Acceso Unificado (SAU)

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es un departamento clave en el seno de la Autoridad Portuaria de Barcelona cuya existencia resulta otro acierto de la estrategia de mejora competitiva y cualitativa que determina el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona. Durante el 2003, el SAU ha contribuido decisivamente a hacer más claros y accesibles todos los trámites y servicios de la Autoridad Portuaria.

Un ejemplo de que con el SAU todo el sistema de intercambio documental mejora es la eficacia y la flexibilidad de este servicio para tratar cualquier tema o asunto. Además, este servicio ha acabado consolidándose, estos últimos años, como la ventanilla única

establece entre los agentes de la Comunidad Logística Portuaria y el Puerto.

Durante el año 2003 ha aumentado el número de procesos iniciados, llegándose a los 206.000, un 6,3% más que los registrados el año anterior.

El SAU se ha superado en eficacia respecto al anterior ejercicio y ha registrado un importante incremento en la entrada y la resolución de trámites. El haber asumido el servicio de centralita telefónica de la Autoridad Portuaria ha tenido como consecuencia un importante incremento del número de llamadas atendidas desde el teléfono de información del Puerto, que han llegado a las 34.000 (+23,7%).

Por otra parte, un nuevo servicio que se ha incorporado al SAU a lo largo del 2003 ha sido el Procedimiento Integral de



de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Así, en el SAU se registran documentos, se presentan y emiten facturas, se gestionan los envíos masivos de correspondencia, se tramitan autorizaciones, y se entregan sugerencias y peticiones. También se atienden las solicitudes de información relacionadas con el ámbito del Puerto y se lleva a cabo un cuidadoso seguimiento de las gestiones, desde su inicio hasta el momento de su resolución.

El SAU interviene en la dinamización de la totalidad de los procesos y trámites, y se responsabiliza directamente de la comunicación que de forma diaria y permanente se

Escala (PIDE), que agrupa en una única ventanilla toda la gestión de trámites para solicitar la entrada y la salida de los buques del puerto de Barcelona. De este modo, el consignatario solicita el número de escala a la Autoridad Portuaria de Barcelona para que el buque pueda atracar, y la Autoridad Portuaria, si no existe ningún defecto de forma, asigna y autoriza el atraque del buque. Cuando el buque tiene asignado un número de escala, el agente consignatario puede iniciar el despacho del buque con el envío de la documentación que solicita Capitanía Marítima (el listado de tripulantes y la declaración de



residuos). Y, una vez hecho esto, Capitanía Marítima emite la *ship's clearance*, que es la autorización de salida del buque.

El SAU mejora día a día en la calidad de servicio, y esto sólo es posible gracias a la especialización de su personal, que año tras año se va incrementando, asume un mayor número de servicios y tiene un nivel más alto de calificación profesional. El cliente o ciudadano que se dirige al SAU es, sin duda, el primer beneficiario de la estrategia de mejora continuada, y siempre ha manifestado, a través de las encuestas, su total satisfacción.



El SAU, junto con PortIC y el Foro Telemático, facilita el uso y la implantación de las nuevas tecnologías en el ámbito portuario. En este sentido, en el último año se ha logrado aumentar el volumen de declaraciones sumarias y autorizaciones de entrada de mercancías peligrosas que se gestionan directamente vía EDI.

Otro de los puntos más destacables de la gestión emprendida durante el año 2003 ha sido la eficacia del SAU para captar la información de primera mano de los propios clientes en cuanto a claridad y funcionalidad de los trámites. Esta valiosa información ha sido revisada y ha resultado clave para la ventanilla única del Puerto de Barcelona a la hora de remodelar y rediseñar algunos procesos, en el intento de maximizar el rendimiento y la agilidad del sistema de transmisión documental.

Durante el año 2003 el SAU ha demostrado de nuevo que es un servicio capaz de evolucionar avanzándose y adaptándose a los importantes cambios que se están produciendo en el mundo del transporte marítimo, la logística y la gestión portuaria. Reconocer las necesidades de los clientes e identificar las nuevas oportunidades de prestación de servicios se convierte, de ese modo, no sólo en un objetivo futuro, sino también en la principal razón de ser del SAU.

El sector de la estiba

En el contexto económico mundial de tasas de crecimiento bastante moderadas, destaca, sin embargo, el incremento del tráfico de mercancías, con un reflejo palpable en la actividad de los puertos españoles y, en particular, el de Barcelona.

Estibarna ha superado el 4% de crecimiento en cuanto a número de jornales realizados, manteniendo el ritmo de los últimos años.

Los jornales han pasado de 176.302 en el año 2002, a los 183.596 del año 2003.

Con objeto de mantener el nivel de actividad dentro de límites aceptables, se ha ajustado la plantilla incrementando en 75 portuarios el total, y distribuyendo el personal en las especialidades según sus posibilidades de ocupación.



una de las especialidades, que permita dar cobertura a las necesidades de mano de obra del sector de la estiba.



Plantilla	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Total	Grupo 0	Total
	Especialistas	Oficiales manipulantes	Controladores mercancías	Capataces		Formación	
1 enero	54	437	96	83	670	114	784
Altas	0	52	0	13	65	112	177
Bajas	12	26	5	5	48	54	102
31 diciembre	42	463	91	91	687	172	859



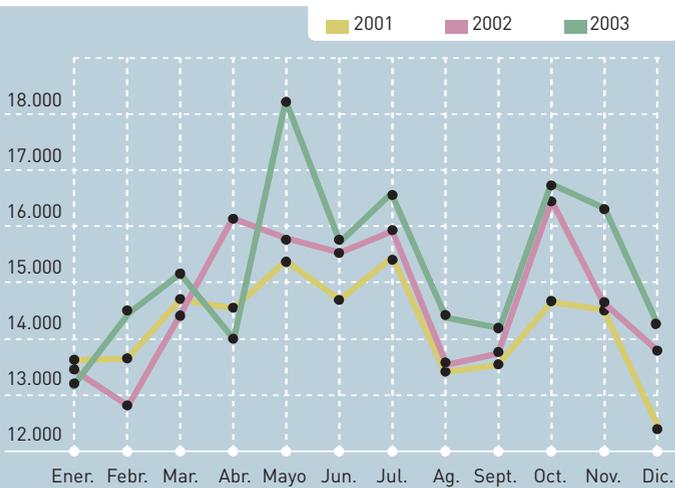
Entre las actividades de Estibarna destacan la formación, y en especial este año 2003, que ha superado con creces las cifras alcanzadas en el año 2002.

Ejercicio	Cursos	Alumnos
2002	185	902
2003	295	1.245
Variación	110	343
%	59	38

Por todo ello, para el año 2004 y siguiente la previsión es poder contar con una plantilla equilibrada, tanto en número como en formación, en cada



Evolución de jornales en el sector de la estiba



La seguridad

La policía portuaria

Durante el año 2003 la Policía Portuaria ha seguido aumentando su nivel de compromiso para alcanzar y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la zona portuaria. En este sentido, hay que destacar la consecución de dos logros importantes: la inauguración del Centro de Control de la Policía Portuaria y la implantación del Plan de Protección Portuario.

El día 30 de octubre la consejera de Justicia e Interior de la Generalitat de Catalunya inauguró el Centro de Control de la Policía Portuaria. Este nuevo centro, gestionado por la Policía Portuaria, está operativo las 24 horas del día, 365 días al año. Desde este punto se gestiona el tráfico, la seguridad y el control de mercancías peligrosas de toda la zona portuaria (Port Vell, Puerto Comercial y zona de cruceros y Puerto Logístico). El centro está equipado con las más modernas tecnologías en integración de imágenes e integración de comunicación. También está dotado de una sala de reuniones anexa, equipada con todos los medios tecnológicos para coordinar cualquier incidencia.

Desde el Centro de Control es posible gestionar:

- Toda la red de faros y señales marítimas. Una terminal avisa de todas las incidencias registradas en la red.
- Todas las cámaras de televisión de circuito cerrado instaladas en la zona portuaria.
- El teléfono de emergencia: 900 100 852.
- Las emisoras base y los teléfonos directos con Protección Civil, los bomberos y otros cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado.
- La coordinación con los servicios de asistencia sanitaria y con los diferentes organismos que pueden intervenir en situaciones de emergencia.
- La red de informática con acceso de datos de control de pases y permisos y directorios telefónicos.
- La red de control de mercancías peligrosas.
- Y el control de apertura y

cierre del puente móvil, de plafones electrónicos y del atraque de buques en tiempo real.

Por otra parte, el incremento del número de cruceros y cruceristas internacionales ha obligado a aumentar las medidas de seguridad de forma muy importante. Se ha puesto en marcha el plan de protección portuaria con la creación de un comité de seguridad integrado por diferentes departamentos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, los demás cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado (Policía Nacional y Guardia



Civil) y representantes de los principales consignatarios de cruceros. Se trata del paso previo a la implantación, el próximo año, del ISPS (código internacional de buques y de instalaciones portuarias), que es la modificación del convenio SOLAS (convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar).

Algunos de los compromisos más importantes que se adoptan con la puesta en marcha del plan de protección portuaria son:

- La estrecha colaboración entre los cuerpos policiales que operan en la zona portuaria.
- El control exhaustivo de mercancías, personas y equipajes, mediante rayos X.
- El incremento del control de acceso a las zonas restringidas de embarque y desembarque del pasaje de cruceros internacionales.

- La implantación de nuevas cámaras de televisión (circuito cerrado).
- Los incrementos de medidas de respuestas policiales, sanitarias y de bomberos para actos de naturaleza antisocial.
- Las nuevas medidas de protección de cruceros internacionales durante su estancia en el puerto (seguridad terrestre y marítima).
- Y la implantación de procedimientos para la compatibilidad entre las prescripciones de protección y seguridad.

vía EDI, lo que ha facilitado las tareas administrativas y ha permitido reducir significativamente los tiempos de respuesta. Por otra parte, es también remarcable el que una cuarta parte de estas solicitudes telemáticas hayan sido procesadas dentro de los circuitos automáticos de autorizaciones.

Otro aspecto a destacar de este periodo es que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha aprobado definitivamente una revisión completa del Plan de Emergencia Interior del Puerto (PEI), remitiendo una copia del mismo a la Comisión

sinistros. El otro contenedor realiza las funciones de punto de reunión para el mando avanzado de las emergencias sobre el terreno, y en el mismo se han instalado los equipos de comunicación necesarios para dar una respuesta operativa coordinada entre los diferentes componentes de los grupos de actuación terrestres, marítimos y aéreos adscritos al PEI del Puerto.

A lo largo del año, y en lo relativo a la formación, se ha realizado una nueva edición del Curso de dirección y control de siniestros portuarios, destinado a 20 mandos de Bomberos de Barcelona. El curso ha tenido una duración de quince días y se ha llevado a cabo en el Fire Service College de la ciudad de Moreton-in-Marsh, en el Reino Unido. También se han realizado tres ediciones del Curso de mando y dirección de emergencias en el campo de prácticas de Can Padró, dirigido a 60 cabos de bomberos.

Por último, y en lo relativo a ejercicios y simulacros efectuados, cabe destacar un incremento de los simulacros parciales de las diferentes concesiones, tanto de la zona comercial como de las áreas públicas y logísticas.

Este año, el simulacro general se realizó en el mes de noviembre en el pantalán de la empresa CLH, en el que se recreó un doble escenario. El primero consistió en un incendio a bordo de un buque de hidrocarburos atracado en el mismo pantalán. Participaron los medios de intervención propios del buque y de la empresa CLH, así como los bomberos y las empresas de remolcadores del Puerto, de forma conjunta y coordinada, además de los demás operativos del PEI.

El segundo escenario simuló una contaminación debida a la rotura de un brazo de descarga, que produjo un importante vertido de hidrocarburo en la superficie marítima, lo que puso a prueba los medios de contención previstos. Las barreras de contención que la empresa CLH tiene instaladas en el pantalán se utilizaron para rodear el buque como



punto de origen de la contaminación. Simultáneamente, los demás grupos de intervención montaron el operativo para cerrar completamente con una segunda barrera continua la dársena entre los muelles Sud y Álvarez de la Campa. La longitud total de las barreras empleadas para realizar los dos anillos concéntricos de contención fue superior a los 1.000 metros lineales, y los resultados fueron satisfactorios.



La Seguridad Industrial

A lo largo del año 2003, desde el Departamento de Seguridad Industrial se han procesado cerca de 61.000 solicitudes de admisión de mercancías peligrosas, lo que representa un aumento del 13% respecto al número de autorizaciones del año 2002. Dicho incremento es superior al crecimiento porcentual de las cantidades de mercancías peligrosas manipuladas, que ha sido del 5%, incluyendo carga a granel y en contenedores. A destacar que el 82% de las solicitudes se han recibido y procesado

de Protección Civil de la Generalitat de Catalunya para su homologación.

Con respecto al convenio de colaboración en materia de prevención, extinción de incendios y salvamento entre el Puerto y el Ayuntamiento, han sido adquiridos un vehículo portacontenedores y dos contenedores, con sus correspondientes equipos. Uno de los contenedores está destinado a grandes accidentes y rescates, e incluye una serie de utensilios y herramientas hidráulicas para la intervención en grandes



El medio ambiente

Lo más destacable del año 2003 en materia de actuaciones medioambientales ha sido la aprobación por parte del Consejo de Administración de la política ambiental de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), que apuesta decididamente por contemplar los criterios ambientales en la planificación y la gestión del día a día de la organización. Asimismo, el Consejo Rector del Plan Estratégico y del Plan de Calidad acordó incorporar un nuevo grupo de trabajo sobre sosteni-



bilidad ambiental, con objeto de promover y activar conjuntamente actuaciones ambientales.

Gestión de residuos

A lo largo de este año, con la colaboración de una ONG (organización no gubernamental) dedicada a la reinserción laboral de personas con problemas de inserción social, se ha instaurado con éxito un sistema de recogida de papel y cartón en las dependencias administrativas de la APB. Su objetivo es recuperar el 80% del papel usado.

Asimismo, se ha puesto en marcha un circuito de recogida activa de vidrio en todos los bares y restaurantes del recinto portuario, al mismo tiempo que se mantiene la recogida de papel y cartón que se ha realizado hasta ahora. Está previsto hacer lo mismo con las latas y los envases.

Calidad de las aguas y sedimentos

La apertura de una nueva bocana del puerto, junto con la entrada en funcionamiento de la nueva red de saneamiento, ha contribuido a la mejora de la calidad de las aguas portuarias. La limitación de las aportaciones de materia orgánica y de contaminantes a las aguas, combinada con el incremento de renovación de las masas de agua que propicia la nueva bocana, da como resultado una constatable mejora del nivel de calidad de las aguas del puerto. Cincuenta y cuatro campañas semanales de toma

de muestras así lo avalan.

En combinación con el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDES) y el Instituto de Química Ambiental del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, se han seguido realizando campañas analíticas exhaustivas para determinar la concentración de contaminantes químicos en los sedimentos. También, un año más, se ha efectuado el seguimiento de las comunidades de animales bentónicos que viven en los sedimentos y que sirven como bioindicadores del estado ambiental.

Biodiversidad

Durante el 2003 se ha elaborado el Programa de Control de Introducción de Especies Invasoras que recoge la evaluación de los riesgos de las diferentes vías de introducción de dichas especies, su prevención,

control y, llegado el caso, erradicación. Dentro de este programa, se han desarrollado varias acciones de prevención (junto con los astilleros y varaderos) para evitar el riesgo de introducción de especies exóticas, y acciones de control, con la colocación de dos estaciones de seguimiento de especies incrustantes en el puerto.

También se ha iniciado la segunda fase del estudio de las aguas de lastre de los buques en el puerto, lo que comporta la toma de muestras de tanques de lastre con el fin de identificar las posibles especies indicadoras de otros ecosistemas exóticos. El Puerto ha participado, como hasta ahora, en el grupo de trabajo de la Organización Marítima Internacional (IMO) dedicado a la redacción del futuro convenio sobre el control de las descargas de agua de lastre que previsiblemente será aprobado durante el año 2004.

Lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburos

Durante el 2003 se han registrado 17 incidentes por vertidos accidentales de hidrocarburos en las aguas portuarias, que han provocado la apertura de 10 expedientes informativos para aclarar las causas de los mismos y pedir responsabilidades.

El Puerto ha participado en la elaboración del ya aprobado Plan Especial de Emergencias por Contaminación Accidental de las Aguas Marinas de Cataluña (CAMCAT) y trabaja en la redacción del Plan de contingencias interior. Durante el año 2003 se ha desarrollado con éxito el programa de ejercicios y simulacros para evaluar y poner a prueba el material de lucha contra la contaminación y los procedimientos de operación.

En el 2003 se han prestado de forma indirecta un total de 920 servicios de recepción de residuos oleosos y de hidrocarburos de los buques, que han representado, en conjunto, más de 20.000 toneladas de estos residuos.

La calidad del aire

La calidad del aire en el entorno del puerto de Barcelona sigue siendo bastante buena, según se deduce del seguimiento efectuado de los contaminantes vigilados por la red de equipos de medición de que dispone el Puerto.

Puntualmente se alcanzan algunos valores elevados de concentración de partículas en suspensión que son atribuibles a las obras de ampliación y de remodelación del puerto que actualmente se llevan a cabo.

A destacar la instalación de una estación meteorológica en el dique del Est, destinada a evaluar las posibilidades técnicas y económicas de la futura instalación de un parque eólico que generará energía en el futuro tramo ampliado del dique del Est.

Proyección exterior

Dentro del proyecto EcoPorts –red de puertos europeos para el intercambio de experiencias y la armonización del grado de exigencias ambientales aplicables a los puertos–, el Puerto de Barcelona acogió la primera conferencia celebrada en Europa.

El Puerto de Barcelona participó en la exposición ferial de ECOMED POLLUTEC, Salón



Internacional de la Energía y del Medio Ambiente, que tuvo lugar en Barcelona, con un stand propio en el que se exponían las principales líneas de actuación ambientales en las que participa el Puerto.



Los recursos humanos

Los cambios tecnológicos, económicos y sociales que vive la sociedad actual y la creciente competitividad están provocando que la capacidad de adaptación de las organizaciones y, en consecuencia, de las personas que forman parte de las mismas, sea un elemento clave para garantizar un futuro de éxito. Todo ello está creando una auténtica revolución en la gestión de los recursos humanos.

El año 2003 ha sido un año especial para la Autoridad Portuaria de Barcelona en materia de recursos humanos, ya que en este ámbito se han desarrollado acciones muy importantes e innovadoras.

En primer lugar, el sector portuario ha concluido un ambicioso proyecto de gestión integral de los recursos humanos mediante el desarrollo de un modelo de gestión por



competencias, de aplicación a todas las autoridades portuarias, cuya inclusión dentro del convenio colectivo de ámbito nacional se negociará el próximo año. Este sistema significa un punto y aparte en la gestión de recursos humanos, ya que dará una importancia capital a la formación y eficiencias del personal, y garantizará la capacidad de adaptación a los cambios que se están produciendo en el sector.

En segundo lugar, teniendo en cuenta que el conocimiento se ha convertido en un recurso imprescindible, se ha seguido potenciando este valor mediante la identificación del talento del personal a través de la evaluación de su potencial, y mejorándolo a través de los planes de desarrollo individuales y colectivos.

En tercer lugar, y siguiendo la línea del "puerto sin papeles",

se ha aprobado a finales de año, a iniciativa del Departamento de Recursos Humanos y de Sistemas de Información, un nuevo proyecto para crear el portal del empleado, a modo de intranet corporativa de la Autoridad Portuaria. Se trata de una herramienta de gestión del conocimiento, de colaboración y de productividad de nueva generación, que sin duda revolucionará la forma de trabajar de la empresa.

En cuarto lugar, se ha implantado un nuevo sistema de control de presencia, del que hay que destacar las



terminales de recogida de datos a través de un sistema biométrico, mediante la huella dactilar.

En la vertiente social, se ha efectuado el cambio de denominación del fondo de pensiones que preside la Autoridad Portuaria de Barcelona, que ahora recibe el nombre de Puerto pensiones fondo de pensiones, y al que se adhieren la mayoría de autoridades portuarias del Estado para constituir sus planes de pensiones. También se han seguido fomentando las actividades deportivas. Así, se han inaugurado las nuevas oficinas y el parking de la zona deportiva y se han organizado, con muy buena acogida, cursos de aeróbic, tai-chi y tenis en el polideportivo, abiertos a la Comunidad Logística Portuaria. A destacar, además, la magnífica actuación y posición en la clasificación de los equipos de baloncesto y fútbol sala de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que han pasado a estar inscritos en la Federación Catalana de Baloncesto y de Fútbol, respectivamente.

Prevención de Riesgos Laborales

Como eje fundamental de la

labor preventiva, la formación de este año ha ido dirigida, por una parte, a los administrativos, con la organización de un curso de ergonomía, y por otra parte a los miembros de la policía portuaria, con la organización de formación básica en prevención de riesgos laborales y formación específica de riesgos en el entorno de la construcción, para que puedan colaborar en la detección de situaciones de riesgo en dicho ámbito.

En colaboración con el Departamento de Infraestructuras de la empresa, el servicio



de prevención convocó a los directivos y los técnicos de prevención de las principales empresas constructoras que desarrollan su trabajo en el Puerto a dos jornadas, que contaron con la participación de la fiscal especial del Estado en temas de seguridad laboral, del magistrado de la Audiencia Provincial de Tarragona, del jefe de inspección de la Dirección General de Prevención del Ministerio de Trabajo y de otros expertos. El encuentro tenía como objetivo impulsar la prevención en el sector y cumplir la normativa de coordinación de actividades.

Siguiendo las recomendaciones de mejora que propuso la auditoría del sistema de gestión de la prevención realizada en el año 2002, se ha implantado el sistema de gestión de contratos de la Autoridad Portuaria (en cumplimiento del artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales). En este sentido, han sido homologadas (en relación con el sistema de gestión de la seguridad y la salud) más de 60 empresas colaboradoras de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Como cada año, el Área de Vigilancia de la Salud del Ser-

vicio de Prevención ha propuesto a todos los trabajadores un examen voluntario de la salud. La respuesta ha sido satisfactoria, ya que 295 personas se han sometido al reconocimiento.

En relación con las medidas de emergencia, este año se ha realizado el primer simulacro de emergencia, con un ejercicio de evacuación de los edificios de la Autoridad Portuaria. A destacar la colaboración de todos los trabajadores, especialmente la de los miembros de los equipos de primera intervención y evacuación, y la de los miembros de la Policía Portuaria. Además, los tiempos registrados en el ejercicio fueron muy correctos.

Como cada año, se ha convocado a todas las empresas y trabajadores del Puerto a la Jornada de Prevención de Riesgos Laborales para la Comunidad Logística Portuaria, que este año ha llegado a su quinta edición. En esta ocasión, la jornada ha estado dedicada a la reforma del marco normativo de la prevención de los riesgos laborales.

Por otra parte, el Servicio de Prevención ha participado como ponente en varios congresos y jornadas: VII Simposio Internacional de Medicina Marítima, III Encuentro Nacional y I Internacional sobre Prevención y Salud Laboral en Vilanova i la Geltrú, I Jornada Nacional de Salud Laboral en Cádiz, y III Jornada de Prevención en el puerto de Tarragona.

Debe destacarse que el Servicio de Prevención ha recibido el premio PREVENTIA 2003 a la tarea preventiva, otorgado por SEGURLABOR (salón de la prevención laboral).



La formación

En el entorno actual, la formación se convierte en un factor clave de éxito para lograr el desarrollo y crecimiento de las personas y las organizaciones. La Autoridad Portuaria de Barcelona mantiene este objetivo

un total de 9 másters y posgrados en diferentes disciplinas, y más de 80 acciones individuales, con un total de 5.076 horas y 96 participantes.

En lo referente a los planes de desarrollo colectivo, se han llevado a cabo los siguientes:

El plan de formación de la

tarias, que ha contado con la participación de 131 personas y un total de 1.614 horas de formación.

Por otra parte, en lo que respecta a los planes de formación general (dirigidos a todos los trabajadores), hay que destacar el plan de prevención de riesgos laborales, con una participación de 97 personas, y el plan de formación en ofimática, con una apuesta por el aprendizaje virtual (*e-learning*) reforzado con tutorías de seguimiento personalizadas.

Dentro de la formación dirigida a la Comunidad Logística Portuaria, las líneas de actuación del Departamento de Formación Externa han ido encaminadas a:

- Coordinar la formación reglada y la formación continua. Así, como complemento del documento de ordenación de puestos de trabajo de la Comunidad Logística Portuaria, se ha efectuado un estudio sobre la formación académica de los trabajadores que forman parte de dicha comunidad.

- Actuar como canal entre la oferta y la demanda. En esta línea, se ha elaborado una base de datos de empresas, instituciones y servicios que operan en el Puerto de Barcelona, y se ha iniciado la recopilación y ordenación de toda la oferta formativa estructurada del sector.

Finalmente, la tercera línea del Departamento se ha enfocado a diseñar cursos específicos:

- Cursos organizados junto con el Departamento de Cooperación Internacional, dirigidos a directivos del *foreland*: V Seminario Internacional de Gestión Portuaria Puerto de Ningbo, V Seminario Internacional de Gestión Portuaria Academia Árabe de Alejandría y V Seminario Latinoamericano de Gestión Portuaria.

- Una jornada técnica dirigida a los miembros de los organismos oficiales: La Actividad Portuaria. El Puerto de Barcelona.

- En colaboración con la Fundación Politécnica de Cataluña se ha realizado el Máster

Internacional en Gestión Portuaria.

- Y en colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona se ha organizado el plan pedagógico para acercar el puerto a los niños. También se ha colaborado con el Departamento de Enseñanza de la Generalitat de Catalunya para dar a conocer el Puerto y las posibilidades de un futuro profesional a los estudiantes de gestión del transporte y comercio internacional.

A lo largo de este año, se ha seguido trabajando con el objetivo de que la formación existente sea coherente, y para cubrir algunas carencias concretas en formación específica, con el fin de hacer transparente y accesible la actividad logística-portuaria, contribuir al desarrollo de las habilidades personales y crear un sentimiento de pertenencia a un grupo. Para la Autoridad Portuaria de Barcelona, la formación es un instrumento de cohesión y la garantía de que el futuro depende de una comunidad portuaria más profesionalizada, que no experimentada.

El Servicio Lingüístico de Catalán

De las actuaciones del año 2003 del Servicio Lingüístico de Catalán, debemos destacar la firma del convenio de colaboración con la Universidad Autónoma de Barcelona, con el fin de establecer un proyecto unificado para la enseñanza



dentro de sus dos líneas de actuación: la formación interna y la formación que ofrece a la Comunidad Logística Portuaria.

Este año, uno de los retos de la Autoridad Portuaria de Barcelona en materia de formación interna, dentro de su política de recursos humanos, ha sido el desarrollo del talento a través de planes de desarrollo individuales y colectivos, teniendo en cuenta que las personas representan un activo básico y que su adecuación a la empresa es fundamental.

Dentro de los planes de desarrollo individuales, resaltan

Policía Portuaria, con acciones formativas en materia de tráfico, intervención policial, pesca inmadura, prevención de riesgos y plan de emergencia, que ha contado con un total de 158 participantes y 5.530 horas de formación.

El plan de formación del personal de mantenimiento, con un total de 180 horas dedicadas al aprendizaje de nuevas herramientas.

Y el plan de formación del personal técnico administrativo, con acciones en materia de liderazgo, organización por procesos, trabajo en equipo, protección de datos y desarrollo de habilidades de las secre-



de lenguas en el Puerto y a la Comunidad Logística Portuaria. Con este convenio se traspasa al Servicio Lingüístico la gestión y la responsabilidad de los cursos de inglés de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Desde el punto de vista de la dinamización lingüística, el



Servicio Lingüístico ha centrado sus esfuerzos en sensibilizar a las empresas de la Comunidad Lingüística Portuaria de la necesidad de recibir cursos de lengua catalana. Con el fin de motivar a utilizar dicha lengua como herramienta de trabajo, los cursos han sido subvencionados en su totalidad.

Con el objetivo de promover la cultura catalana y el uso del catalán escrito, se han organizado los Juegos Florales del Puerto y la Comunidad Logística, que este año han llegado a su cuarta convocatoria y han contado con la participación de 46 autores: 36 en la modalidad de narrativa y 10 en la de poesía; de ellos, 26 son trabajadores de la Comunidad Logística Portuaria.

Por otra parte, a principios de diciembre se inauguró la web www.xlport.net, resultado del trabajo conjunto de los servicios lingüísticos de catalán de los puertos de las Baleares, Barcelona y Tarragona, y que se enmarca dentro del convenio de colaboración que firmaron las tres autoridades portuarias respectivas en el año 2001. Esta web marca, también, un hito en la potenciación de la tecnología lingüística en catalán.

En esta web se ponen a disposición de los trabajadores de los puertos, y del público en general, los materiales lingüísticos que los tres servicios lingüísticos han ido elaborando a partir del asesoramiento lingüístico que se lleva a cabo a diario en cada servicio. Desde su inauguración, la web ya ha recibido 1.009 visitas, y la intención es seguir trabajando conjuntamente para ampliar sus contenidos, con el objetivo de seguir ofreciendo un buen servicio a los trabajadores de las tres comunidades portuarias.

El Centro de Documentación

En el año 2003 se han producido grandes avances que han permitido consolidar el Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el seno de la estructura de la empresa.

La automatización de los diferentes procesos y el alto nivel alcanzado en el uso de las nuevas tecnologías han permitido atender un mayor número de consultas y de solicitudes de información. El proceso de digitalización de la documentación, que no se ha detenido a lo largo del 2003, ha constituido un elemento clave en la mejora de la calidad en el servicio.

La aplicación de esta serie de iniciativas ha propiciado la reorientación del Centro de Documentación en dos líneas estratégicas bien definidas y diferenciadas: por una parte, la relacionada con los aspectos propios de la organización y la



gestión internas, y, por otra, una línea de actividades encaminadas a potenciar y difundir la cultura marítima y la historia del Puerto.

En la primera línea de trabajo, destacan los siguientes servicios:

Servicio informatizado de dossier de prensa y noticias (press-clipping). El Centro de Documentación ha elaborado diariamente y a lo largo de todo el año 2003 un dossier especializado de prensa y noticias, que se ha realizado mediante la investigación directa de los documentalistas

en 700 medios de comunicación en línea; además, hay que añadir que se han recibido 32.000 consultas de los usuarios.

Servicio de banco de imágenes digitales. El Centro de Documentación conserva y gestiona las imágenes gráficas y videográficas del puerto de Barcelona procedentes de reportajes históricos y actuales. Durante este año, la organización ha utilizado dichas imágenes en la elaboración de una amplia variedad de materiales de difusión propios. También este año, el Centro de Documentación se ha encargado de la supervisión de un extenso reportaje fotográfico de más de 1.000 fotografías, que ha recogido los acontecimientos más remarcables acaecidos a lo largo de este periodo.

Servicio de consulta de contenidos en línea. En colaboración con el Departamento de Sistemas de Información, se

des que en su mayoría se han llevado a cabo en colaboración con otras instituciones. Entre ellas destacan:

Colaboración con el Consorcio de les Drassanes. El convenio de colaboración con el Centro de Documentación Marítima del Consorcio de les Drassanes ha dado como resultado la continuación de la catalogación del fondo videográfico y filmico de la Autoridad Portuaria, la digitalización de 1.200 imágenes procedentes del Archivo Fotográfico del Puerto y la participación en la organización de la exposición "Los barrios marineros de Barcelona, 1900-1950" y en la confección del catálogo de la misma.

Colaboraciones con programas de televisión y otros medios de comunicación. El Centro de Documentación y el Departamento de Prensa de la Autoridad Portuaria, junto con el Centro de Documentación Marítima, han prestado su colaboración a la serie de Televisió de Catalunya (TV3) *Thalassa* en la elaboración del episodio titulado "Les contradiccions d'un delta". También es preciso mencionar, dentro de este apartado, la entrega de material documental para publicaciones especializadas.

A lo largo de este año, el Centro de Documentación ha emprendido políticas de actuación encaminadas a definir y llevar a cabo un proyecto cultural bastante ambicioso cuyo principal propósito es superar las fronteras del Puerto de Barcelona contando con la colaboración de otras instituciones y del conjunto de la Comunidad Lingüística y Portuaria.

han ampliado y mejorado los servicios que el Centro de Documentación ofrece a través de la web corporativa de la Autoridad Portuaria. Entre los más destacados, hay que resaltar la nueva interfaz de consulta en Internet del Fondo Fotográfico, que pone más de 6.000 documentos fotográficos al alcance de los investigadores. También se ha incorporado la información del Fondo Histórico de Proyectos de Obras que conserva el Puerto.

La segunda línea de trabajo reúne un conjunto de activida-



El Port Vell

El Port Vell, gracias a la oferta que pone a disposición de la ciudad (cultura, negocio, ocio y deporte) y a su situación privilegiada, se ha erigido en el 2003 en un espacio líder en Barcelona, con casi 15 millones de visitantes.

El Maremagnum se confirma como uno de los centros lúdicos, comerciales y de restauración más atractivos de Barcelona. De la demás oferta permanente del Port Vell del 2003 se extraen los siguientes resultados: L'Aquàrium ha recibido 1.375.271 visitantes; el Imax Port Vell, 671.509; el



nización de la plaza del Mar y de la plaza de Les Palmeres, empezando por un parking público subterráneo, son también el primer paso para lograr un nuevo espacio ciudadano que culminará con la edificación de la nueva lonja de pescadores y los espacios de la nueva bocana

de Natación de Barcelona, que han constituido un desafío para el puerto, en el mejor de los sentidos. Durante los mismos, el deporte convivió con el tránsito habitual de buques comerciales y de cruceros en un puerto que estrenaba bocana. La Federación Internacional de Natación (FINA) felicitó a la organización de estos mundiales y a las empresas involucradas, entre ellas el Puerto.

También han sido novedades la colaboración del Puerto en la organización de los Juegos Mundiales de Policías y Bomberos en el espacio de las pla-

carácter familiar y que incluye personas de todas las edades. Las visitas son diurnas y el gasto medio es de 20 euros por persona, sin contabilizar las entradas a las diferentes empresas concesionarias del entorno (Imax Port Vell, L'Aquàrium Barcelona, el Museo de Historia de Cataluña y el Museo Marítimo); gracias a la conexión del Port Vell con la ciudad, el visitante acostumbra a venir andando o en transporte público.

Todas estas actividades se gestionan a través de Port 2000 e incluyen áreas tan importantes como el mantenimiento, la limpieza y



Palau de Mar, con el Museo de Historia de Cataluña, 336.453, y los cines convencionales, 379.000 espectadores. Estos datos confirman el éxito del Port Vell. Pero además, de forma creciente y gracias a sus ampliaciones, el Club Natació Atlètic Barceloneta y el Club Natació Barcelona consolidan sus asociados, del mismo modo que el Real Club Náutico Barcelona, el Reial Club Marítim de Barcelona y Marina Port Vell. En lo referente a los negocios, destacaremos que el World Trade Center Barcelona y el edificio Escar son ya dos actividades de negocio consolidadas.

Con la demolición del antiguo acuario del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) se adecua un nuevo espacio de recreo para el ciudadano de Barcelona. El desarrollo del proyecto del paseo Marítimo y la urba-

previstos en el Plan Especial del Port Vell.

La oferta temporal de actividades en los espacios públicos pone de manifiesto que año tras año algunas de ellas se repiten gracias al gran éxito de afluencia logrado. Entre estas, destacan la Feria del Vino y el Cava (200.000 entradas vendidas), Firagran (también con 200.000 visitantes), el Circo Museo Raluy (30.000 espectadores), la Ludoteca, la Fiesta de la Diversidad, la llegada de Sus Majestades los Reyes Magos de Oriente y las famosas regatas Ermenegildo Zegna, Trofeo Conde de Godó y Regata Eau de Rochas; en conjunto, constituyen la demostración palpable de la consolidación del Port Vell, pese a tener un perfil de público completamente diferente.

Una de las novedades del 2003 han sido los Mundiales



del Port Vell, y el encuentro anual que Intermón organiza en todas las ciudades importantes del mundo, porque este año se ha celebrado en Barcelona, en concreto en el paseo Joan de Borbó, con la actividad *Un día para la esperanza*.

También destacan en el día a día cotidiano del Port Vell las filmaciones publicitarias y de largometrajes, como por ejemplo la de la película *Excuses*.

El Port Vell es frecuentado por un tipo de visitante heterogéneo, de ambos sexos, de

la seguridad del área Port Vell, sin las cuales sería imposible garantizar el éxito de este lugar.



El World Trade Center Barcelona

Durante el año 2003, el World Trade Center Barcelona (WTCB) ha constituido un punto de referencia en el mundo de los negocios. Sus instalaciones y sus servicios permiten al mundo empresarial disfrutar de un entorno óptimo para el desarrollo de los negocios. Empresas del prestigio como Transcom, Euro RSCG y Reckitt Benchiser se



han incorporado al centro de negocios a lo largo de este año.

Por su parte, el centro de congresos ha acogido en sus instalaciones a un total de 90.000 personas, que han participado en 550 acontecimientos de distinto tipo, entre los que destacan la Segunda Convención Municipal del Ayuntamiento de Barcelona, el Segundo Congreso de la Radio en Cataluña, el 45º Rally Internacional de Coches de Época, la Presentación Mundial del nuevo Toyota Avensis, la 37ª Asamblea Plenaria de la Federación Municipal de Asociaciones para las Naciones Unidas, el 1º Congreso del Colegio de Logopedas de Cataluña, la Presentación de la Nueva Colección Siemens-Balay, el I Congreso Iberoamericano de Nutrición Vegetal, y la Conferencia Anual Epoline; además, el WTCB fue la sede del centro de datos de las elecciones al Parlamento de Cataluña.

Consciente de la globalización de los mercados, el WTCB también ha apostado por ofrecer tanto a las empresas del complejo como a las externas una nueva y exclusiva ventanilla de información y de gestión de cualquier solicitud de comercio internacional: el International Business Gate (IBG). El IBG es fruto de un acuerdo de colaboración entre

el WTCB y las máximas instituciones vinculadas al comercio internacional de Cataluña: la Cámara de Comercio de Barcelona; el Consorcio de Promoción Comercial de Cataluña (COPCA); Pimec-Sefes; el Puerto de Barcelona, y el Centro Intermodal de Logística (CILSA). La trayectoria y experiencia de las mismas avalan al IBG como una herramienta imprescindible para la toma de contacto con las empresas y el mercado nacional. Entre sus

servicios, el IBG ofrece información general sobre mercados, ferias, misiones comerciales, agendas de negocio, oportunidades de mercado, contratos, estudios de mercado, listas de empresas... es decir, es la puerta al mundo de los negocios de Cataluña.

El perfil tecnológico del complejo se refuerza año tras año con la incorporación de nuevos servicios. Durante el año 2003, el WTCB ha implantado la red *wireless*, una red de transmisión de datos inalámbrica que da cobertura a toda la plaza del complejo, de modo que cualquier usuario que se halle dentro del radio de cobertura y que disponga de un ordenador equipado con tecnología

wireless podrá disfrutar de conectividad con otros usuarios conectados, y compartir recursos y servicios de Internet, como HTTP, FTP, POP3...

Dentro del marco de la calidad, el WTCB sigue concediendo prioridad ante todo a su política de mejora continua, y aportando nuevas herramientas a los servicios y a las instalaciones que garanticen la total satisfacción de los usuarios (encuestas de cali-

nueva oferta cualitativa de espacios para oficinas, con un concepto innovador en el mercado inmobiliario español en línea con el que ofrece el WTCB. Durante las últimas semanas, se ha efectuado la venta de esta primera fase a un grupo de inversión alemán, aspecto que consolida este proyecto y que permite enfocar el desarrollo de fases posteriores.



dad, tanto a las empresas del centro como a los visitantes, auditorías internas, módulos de sugerencias y reclamaciones...). Si durante el último año se consiguió la certificación de calidad en materia de operaciones y congresos y convenciones, este año el alcance de la certificación se ha ampliado, englobando las actividades comerciales y financieras.

Por otro lado, la primera fase del complejo WTC Almeda Park, en el que participa el WTCB, se inauguró en el mes de octubre, con 40.000 m² de oficinas y de servicios en el nuevo centro de negocios de Cornellà de Llobregat. Tecnología y flexibilidad serán los rasgos diferenciadores de esta

Por otro lado, la primera fase del complejo WTC Almeda Park, en el que participa el WTCB, se inauguró en el mes de octubre, con 40.000 m² de oficinas y de servicios en el nuevo centro de negocios de Cornellà de Llobregat. Tecnología y flexibilidad serán los rasgos diferenciadores de esta

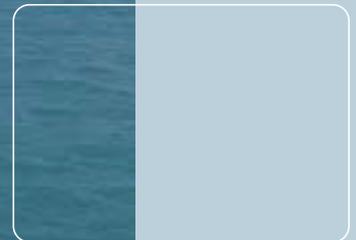
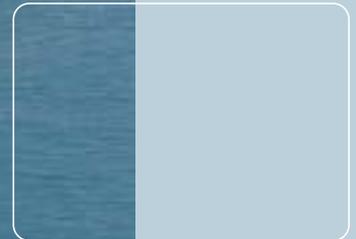
Por otro lado, la primera fase del complejo WTC Almeda Park, en el que participa el WTCB, se inauguró en el mes de octubre, con 40.000 m² de oficinas y de servicios en el nuevo centro de negocios de Cornellà de Llobregat. Tecnología y flexibilidad serán los rasgos diferenciadores de esta



2



- Philadelphia
- Le Havre
- Valparaiso
- Vietnam
- Bangkok
- Tarragona
- Tianjin
- Malaysia
- Belawan
- Sydney
- Vera Cruz
- Bourgas
- Santos
- Paranagua
- Vancouver
- Miami
- València
- Singapore
- New York
- Piraeus
- Havana
- Melbourne
- Barcelona
- Port Said
- Marsaxlokk
- Sri Lanka
- Thessaloniki
- Damman
- Doha
- Casablanca
- Mombasa
- Taiwan
- Alexandria
- South Korea
- Antwerp
- Felixtowe
- Hamburg
- Algiers
- Bombay
- Lattakia
- Bremerhaven
- Rotterdam
- Halifax
- Algeciras
- Göthenburg
- Mahon
- Toronto
- Pakistan
- Los Angeles
- Tunis
- Las Palmas
- Dubai
- Zaragoza
- Hong Kong
- Istanbul
- Constanza
- Tangier
- Ghana
- Lisbon
- Calcutta
- Almería
- Montevideo
- Toulouse
- Buenos Aires
- Genoa
- Seattle
- Ningbo
- Marseilles
- Lyon
- Barranquilla





El 2003 ha estado marcado por los retos de consolidar e incrementar los diferentes tipos de tráficos del Puerto de Barcelona, en el marco de una cada vez mayor competencia en el entorno del Mediterráneo. Los datos confirman el esfuerzo de la política comercial desarrollada estos últimos años, con un incremento consecutivo del tráfico, año tras año. El mes de diciembre se cerró con un aumento del 7,62%, cifra que representa más del doble que el año anterior. Este incremento se ha extendido a todos los tipos de mercancías o de envases. Por otro lado, este aumento se sitúa por encima de la media de los puertos del Estado español, que ha sido del 3,78%.

Si comparamos los datos con el crecimiento del PIB en Cataluña (2,4%) y el resto del Estado español (2,2%), el Puerto de Barcelona ha superado cualquier expectativa, y se ha reafirmado en su posición de motor de crecimiento y aporador de riqueza.

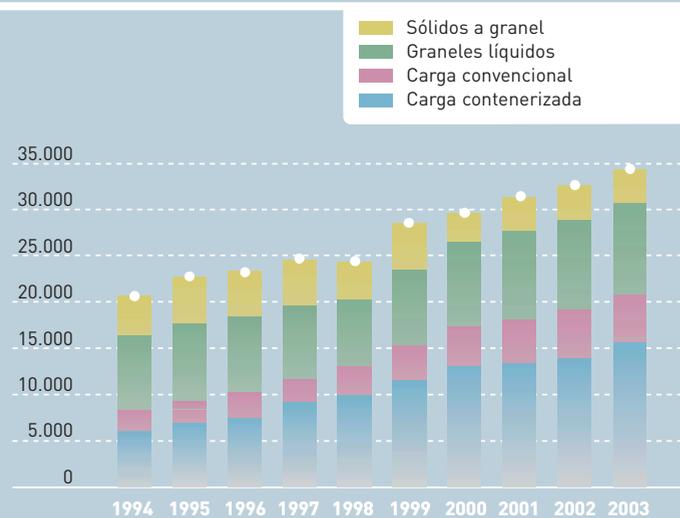
En toneladas, el total del tráfico ha sido de 35.512.073 t, un 7,62% más que en el año anterior. La carga contenerizada ha alcanzado 1.652.366 TEU, un 13,08% más que durante el año 2002, lo que ha representado el incremento más elevado del total de puertos del Estado español.

El tráfico de automóviles también ha mantenido un buen comportamiento, con un incremento del 7,54% respecto al año anterior, alcanzando un total de 649.441 unidades. Las nuevas operaciones con las marcas Mazda y Toyota son exponentes de la creciente confianza del mercado automovilístico en el Puerto de Barcelona.

Otro de los tráficos que se ha estado potenciando, el de pasajeros de cruceros, ha superado en el 2003 la cifra del millón de personas, lo que representa un 25,71% más que el año anterior, y un aumento de más del 200% en los últimos siete años.



Estructura del tráfico de mercancías, 1994-2003
(miles de toneladas)



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Carga contenerizada	6.096	6.981	7.628	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344
Carga convencional	2.442	2.420	2.466	2.694	3.078	3.792	4.596	4.706	5.453	5.574
Graneles líquidos	8.035	8.215	8.347	8.045	7.238	8.500	8.966	9.515	9.930	10.159
Graneles sólidos	3.816	5.115	5.130	5.077	4.407	4.053	3.254	3.818	3.383	3.698
Total	20.389	22.731	23.571	24.887	24.725	27.877	29.805	31.469	32.608	34.775



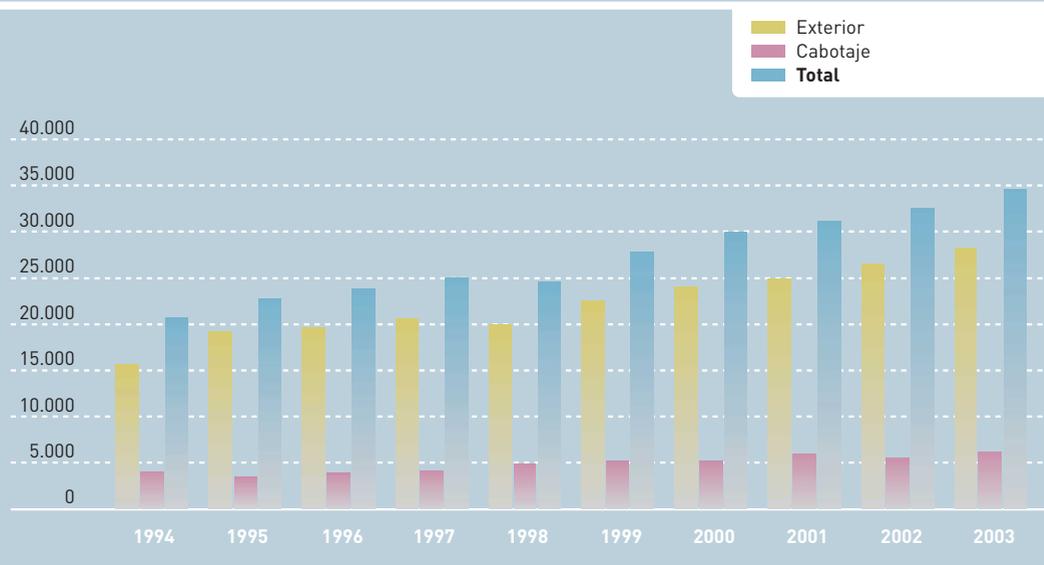
Análisis por tipo de navegación

El tráfico de cabotaje y el de exterior presentan incrementos significativos, tanto en las entradas como en las salidas. En el gráfico se puede apreciar la distribución del tráfico, en comparación con el año anterior y por tipo de envase. El ligero descenso de los hidrocarburos y otros líquidos a granel es únicamente en relación con el total, porque en toneladas se produce un incremento del 2,99% respecto al año anterior.



Evolución del tráfico de mercancías por tipo de navegación, 1994-2003

(miles de toneladas)

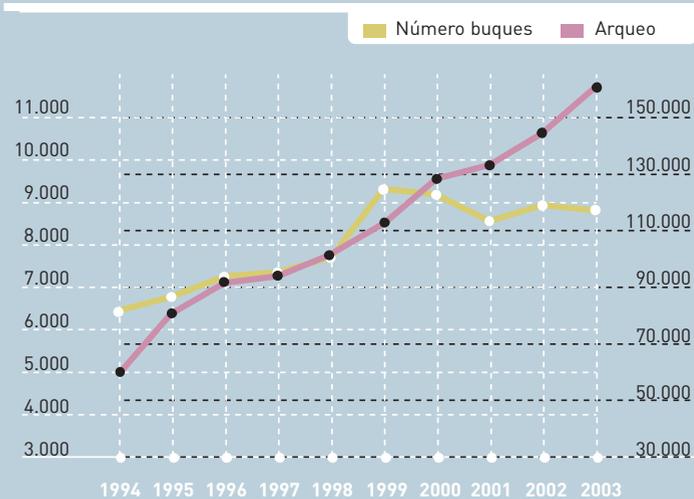


	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Exterior	15.925	18.912	19.297	20.390	19.780	22.432	24.264	25.289	26.651	28.027
Cabotaje	4.464	3.820	4.274	4.497	4.945	5.445	5.541	6.180	5.957	6.748
Total	20.390	22.732	23.571	24.887	24.725	27.877	29.805	31.469	32.608	34.775



Evolución del tráfico de buques, 1994-2003

(número y miles de toneladas)



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Número de buques	6.421	6.854	7.200	7.385	7.712	9.204	9.138	8.651	8.993	8.861
Arqueo (miles de toneladas)	61.403	82.833	91.022	93.684	101.713	118.697	129.158	132.121	146.992	161.785





La carga general

La carga general ha pasado del 59,17% en el año 2002 al 60,15% en el 2003. El importante incremento del número de contenedores y de la carga general no contenerizada sigue la tónica de ir ocupando más proporción en los datos totales del puerto.

El grado de contenerización de la mercancía general sube: el 66,68% en la carga y hasta un 64,99% en la descarga. En lo referente a la mercancía en tránsito, este índice alcanza el 97,56%. Estos resultados demuestran la apuesta del Puerto de Barcelona por el tráfico de alto contenido en valor añadido, y el alto nivel de especialización y modernización de las empresas que operan en el puerto.



Participación de la carga general en el tráfico total, 2003 (toneladas)



La carga en contenedor

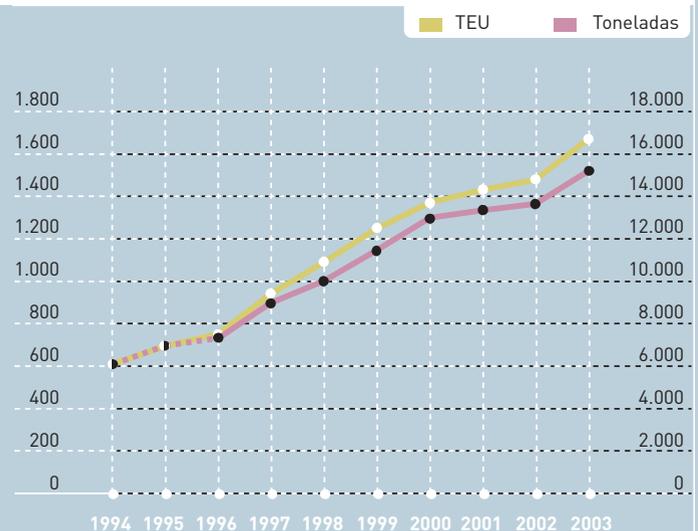
El movimiento de contenedores ha llegado a 1.652.366 TEU, y es importante constatar el grado de equilibrio existente entre el embarque y el desembarque, que están en el 37,55% y el 37,84%, respectivamente. Los tránsitos representan el 24,61%. El incremento de este tipo de tráfico en los últimos siete años ha sido de casi un 50%.

Los principales países para la carga de mercancías contenerizadas son, en toneladas, los Estados Unidos, Turquía, China y Marruecos.

En cambio, en la descarga ocupa el primer lugar China, seguida de España, los Estados Unidos y Brasil.



Evolución del tráfico de carga general contenerizada, 1994-2003 (miles TEU y miles de toneladas)



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Toneladas	6.097	6.981	7.628	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842	15.344
TEU	605	689	767	972	1.095	1.235	1.388	1.411	1.461	1.652



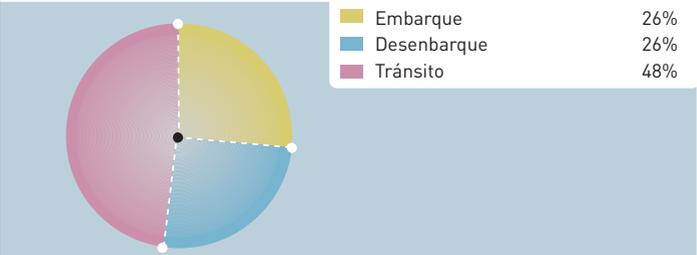
El tráfico de pasajeros

Este año se ha alcanzado el objetivo de sobrepasar el millón de cruceristas. Han sido exactamente 1.049.230 pasajeros, lo que ha supuesto un incremento del 25,71% respecto al año anterior. Otro hecho significativo ha sido el número de escalas, que se ha incrementado hasta 708, lo que representa un 11,85 % más que el año pasado, lo que demuestra la confianza que inspira a las compañías de cruceros el Puerto de Barcelona. Por su parte, los ferrys de línea regular han sufrido un ligero descenso en el servicio con las islas Baleares, del -3,71%, y en el cabotaje comunitario, del -7,27%.

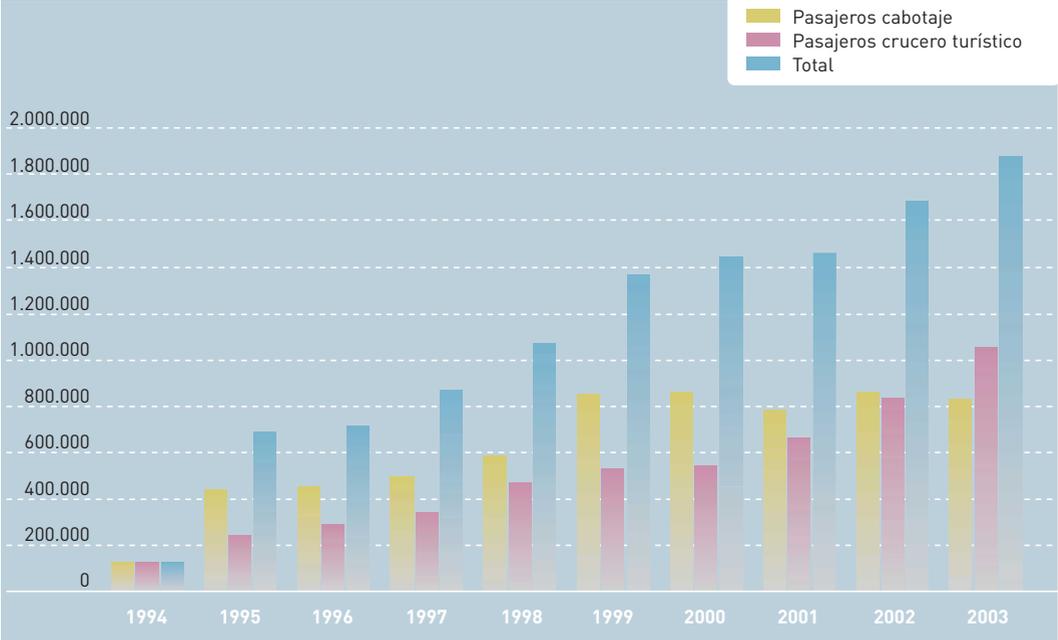
En cifras totales, el crecimiento ha sido de un 10,62%, con 1.869.967 pasajeros durante el 2003.



Distribución del tráfico de pasajeros en cruceros, 2003



Evolución del tráfico de pasajeros, 1994-2003



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Pasajeros cabotaje	490.843	448.170	453.126	509.944	588.946	836.656	847.973	790.260	855.865	820.737
Pasajeros crucero turístico	174.008	233.389	277.324	358.990	476.476	541.596	576.648	652.800	834.659	1.049.230
Total	664.851	681.559	730.450	868.934	1.065.422	1.378.252	1.424.621	1.443.060	1.690.524	1.869.967

3

Philadelphia
 Le Havre
 Valparaiso
 Vietman
 Bangkok
 Tarragona
 Tianjin
 Malaysia
 Belawan
 Sydney
 Vera Cruz
 Bourgas
 Santos
 Paranagua
 Vancouver
 Miami
 València
 Singapore
 New York
 Piraeus
 Havana
 Melbourne
 Barcelona
 Port Said
 Marsaxlokk
 Sri Lanka
 Thessaloniki
 Damman
 Doha
 Casablanca
 Mombasa
 Taiwan
 Alexandria
 South Korea
 Antwerp
 Felixtowe
 Hamburg
 Algiers
 Bombay
 Lattakia
 Bremerhaven
 Rotterdam
 Halifax
 Algeciras
 Gothenburg
 Mahon
 Toronto
 Pakistan
 Los Angeles
 Tunis
 Las Palmas
 Dubai
 Zaragoza
 Hong Kong
 Istanbul
 Constanza
 Tangier
 Ghana
 Lisbon
 Calcutta
 Almería
 Montevideo
 Toulouse
 Buenos Aires
 Genoa
 Seattle
 Ningbo
 Marseilles
 Lyon
 Barranquilla





Durante el ejercicio económico del 2003, y según datos pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria ha obtenido un beneficio de 26.946 miles de euros, que se ha situado un 3% por debajo del del ejercicio precedente por los efectos del resultado extraordinario.

La actividad comercial ha hecho crecer la cifra de negocio un 6%. Un incremento más moderado del 4% de los gastos de explotación ha permitido que los beneficios de explotación hayan totalizado 35.485 miles de euros, un 7% más que en el año anterior.

El resultado financiero ha

Autoridad Portuaria ha realizado al Fondo de Contribución Interportuario se ha incrementado un 9% y ha situado el resultado final del ejercicio en los 26.946 miles de euros. El Fondo de Contribución Interportuario se destina principalmente a la financiación del ente público Puertos del Estado y de los puertos deficitarios del Estado español.

Los recursos procedentes de las operaciones (*cash flow*) han subido hasta los 53.807 miles de euros, y han significado un aumento del 9% de la capacidad de generación de fondos

ron la costa de Barcelona a finales del 2001, en el mes de junio se presentó una petición formal para aumentar en un 38% las ayudas del Fondo de Cohesión. En el momento de redactar este informe, el ente público Puertos del Estado todavía no ha tramitado esa



registrado una mejora neta de 536 miles de euros, a pesar de haberse saldado con signo negativo, como consecuencia del nivel de endeudamiento asumido para financiar las inversiones. Así, los beneficios de las actividades ordinarias han sumado un total de 33.598 miles de euros y se han incrementado un 10% respecto al 2002.

El resultado extraordinario ha registrado pérdidas por valor de 2.243 miles de euros que, en términos absolutos, han supuesto una disminución neta de 4.083 miles de euros respecto a los beneficios de 1.840 miles de euros registrados durante el 2002. Esto ha motivado el cambio de signo en la variación del resultado del ejercicio y ha dejado el resultado de las operaciones un 3% por debajo del del año anterior. La aportación neta de 4.965 miles de euros que la

de la Autoridad Portuaria. De cara al futuro, es fundamental que la Autoridad Portuaria vaya incrementando su capacidad de generación de recursos para poder afrontar la financiación del plan de inversiones.

En cuanto a las actuaciones de este ejercicio encaminadas a la financiación del Plan Director, deben remarcar las entradas de fondos correspondientes al cobro de 13.991 miles de euros de la subvención de capital con cargo al Fondo de Cohesión Europeo y la instrumentación de un tercer préstamo del Banco Europeo de Inversiones, por un importe de 50.000 miles de euros. Con motivo de las modificaciones que la Autoridad Portuaria aplicó a los proyectos constructivos de los nuevos diques de abrigo de la ampliación del puerto, a raíz de los temporales que afecta-

solicitud ante los órganos competentes.

El volumen total de inversión en inmovilizados materiales que la Autoridad Portuaria ha realizado durante este ejercicio casi ha duplicado las inversiones ejecutadas en el año anterior. Esa fuerte variación se ha producido básicamente por la ralentización del ritmo de ejecución de las obras de construcción de los nuevos diques durante el año anterior, con motivo de la indicada redefinición de los proyectos.

Es preciso remarcar como un hecho muy significativo la entrada en vigor, el 1 de enero del 2004, de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de la prestación de servicios de los puertos de interés general. El principal objetivo de dicha ley es adaptar el régimen económico, la prestación de los servicios y la gestión del dominio público a un nuevo modelo de gestión portuaria, en el que las autoridades portuarias se configuran como organismos encargados de proveer y gestionar el dominio público, y la prestación de servicios se enmarca en un nivel subsidiario. La aplicación de la nueva ley también supone que la mayor parte de los ingresos ordinarios de la Autoridad Portuaria se transformen en tasas.



El resultado de explotación



Resultado de explotación

(miles de euros)	2003	2002	variación	% variación
Ingresos de explotación	101.895	97.078	4.817	5%
Importe neto de la cifra de negocio	100.202	94.170	6.032	6%
Otros ingresos de explotación	1.693	2.908	-1.215	-42%
Gastos de explotación	66.410	64.014	2.396	4%
Gastos de personal	26.080	24.174	1.906	8%
Dotaciones para la amortización de inmovilizado	21.845	21.411	434	2%
Variación de las provisiones de tráfico	-67	1.283	-1.350	
Otros gastos de explotación	18.552	17.146	1.406	8%
	35.485	33.064	2.421	7%

Ingresos de explotación

Los ingresos obtenidos de los servicios portuarios y de los cánones de las concesiones del dominio público portuario han hecho que el importe de la cifra de negocio se haya incrementado un 6% respecto 2002 y que se haya superado la barrera de los 100 millones de euros.



Importe neto de la cifra de negocio

(miles de euros)	2003	2002	variación	% variación
Servicios a buques	17.956	16.832	1.124	7%
Pasajeros	1.160	1.075	85	8%
Servicios a mercancías	50.068	47.495	2.573	5%
Otros servicios	3.264	2.503	761	30%
Cánones por concesiones	27.754	26.265	1.489	6%
	100.202	94.170	6.032	6%



El tráfico de mercancías ha representado la principal fuente de ingresos de la Autoridad Portuaria, con el 50% del volumen de negocio del ejercicio. Esta partida de ingresos ha aumentado un 5% respecto al 2002, gracias al crecimiento del 7% del volumen total de tráfico.

Per tipus d'envàs, el volum de tràfic de càrrega general ha augmentat un 8%, mentre que el de les mercaderies a granel ho ha fet un 4%. La variació més significativa s'ha produït en la càrrega general contenitzada amb un increment de l'11% respecte del 2002. En aquesta línia, el tràfic de contenidors ha crescut un 13% i ha superat amb escreix la xifra del milió i mig de TEU fins a un total de 1.654.366 TEU.

Los ingresos de los servicios a buques han aumentado un 7% a pesar de la ligera disminución

Evolución de los ingresos de los servicios a mercancías y del volumen de tráfico

(miles de toneladas y miles de euros)



Evolución de los ingresos de los servicios a buques y del número de escalas

(número de escalas y miles de euros)





del 1% del número total de escalas. En conjunto, esto ha sido posible gracias al incremento del 12% del tonelaje bruto medio, lo que significa que los buques que han hecho escala en el puerto durante el 2003 eran de mayores dimensiones, ya que su estancia media ha bajado un 5%.

Gastos de explotación

Los gastos de explotación han subido un 4% respecto al año anterior. La partida de gastos de personal ha representado el 39% de este capítulo y ha registrado un aumento del 8%



como consecuencia de nuevas incorporaciones a la plantilla y del incremento de las indemnizaciones por bajas incentivadas.

Las dotaciones para la amortización del inmovilizado han supuesto el 33% del total de los gastos de explotación y han aumentado un 2%. A destacar que esta variación mantiene una relación directa con el ritmo de las altas de los activos materiales en el inmovilizado fijo.

Las provisiones para insolvencias de tráfico, para cubrir la deuda vencida de los clientes de la Autoridad Portuaria, han registrado una disminución neta de 1.350 miles de euros, como consecuencia de un exceso de provisiones de 67 miles de euros contabilizado durante este ejercicio, respecto a la dotación de 1.283 miles de euros del año anterior.

Los servicios exteriores, en los que han destacado los gastos de reparación y conservación, han sido el principal motivo del aumento del 8% de los demás gastos de explotación.

Estado de origen y aplicación de fondos

Aplicaciones de fondos

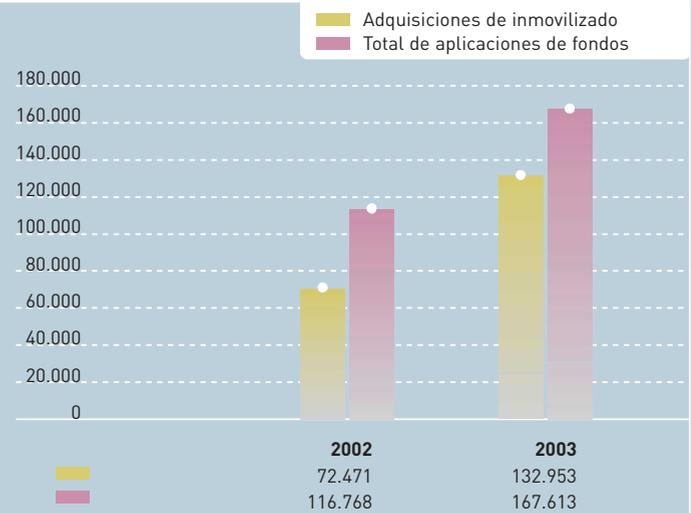
Las inversiones en inmovilizado han supuesto el 79% del total de fondos que la Autoridad Portuaria ha aplicado durante el ejercicio del 2003. Respecto al ejercicio anterior, las adquisiciones de inmovilizado han aumentado un 83%, hasta un total de 132.953 miles de euros, lo que ha supuesto que el total de aplicaciones haya subido un 44%, hasta un total de 167.613 miles de euros. La aceleración del ritmo de

ejecución de las obras de construcción de los nuevos diques ha sido el principal motivo del fuerte aumento del volumen de inversiones que la Autoridad Portuaria ha realizado en el inmovilizado material. En este capítulo, también han destacado la modificación del proyecto constructivo de las obras de abrigo de la nueva bocana y la habilitación de la ampliación del muelle Adossat.

En lo relativo a las demás aplicaciones de fondos, debe remarcarse la aplicación de un total de 22.404 miles de euros en concepto de cancelación y traspaso a corto plazo de deuda a largo plazo:

- De forma anticipada se han cancelado 20.000 miles de euros de deuda generada por las disposiciones que la Autoridad Portuaria había efectuado en ejercicios anteriores del crédito sindicato suscrito con el banco Santander Central Hispano.
- Se han traspasado a corto plazo 2.404 miles de euros del principal de los préstamos concedidos por el Banco Europeo de Inversiones, que deberán reembolsarse durante el ejercicio del 2004.

Aplicaciones de fondos (miles de euros)



Orígenes de fondos

Las necesidades de financiación que suponen las obras de la ampliación del puerto se han manifestado, durante este ejercicio, en un incremento del 46% de los orígenes de fondos.

La capacidad que posee la Autoridad Portuaria para financiar las inversiones con recursos propios –el *cash flow*– ha aumentado un 9% respecto al año anterior y todavía se ha mantenido como el primero de los orígenes de fondos.

La subvención de capital del Fondo de Cohesión Europeo,

restantes 15.467 miles de euros de este capítulo.

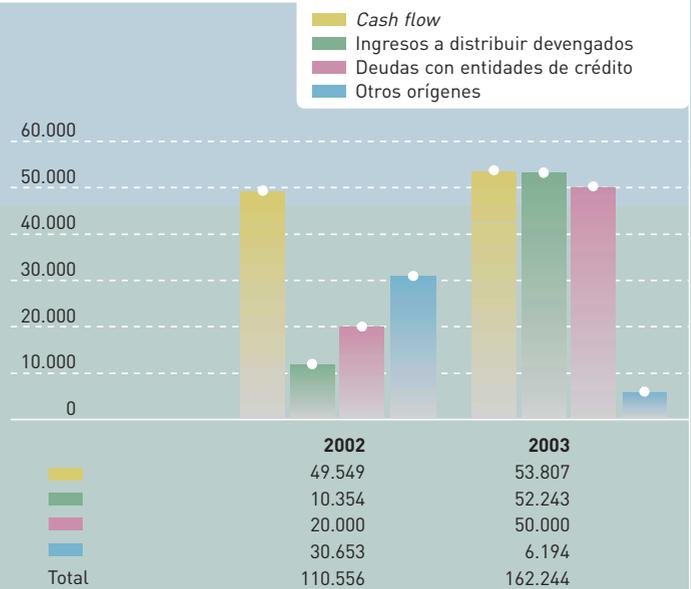
Por lo que respecta al endeudamiento externo, la Autoridad Portuaria ha obtenido un nuevo préstamo del Banco Europeo de Inversiones por un importe de 50.000 miles de euros.

Finalmente, debemos indicar que se ha producido un exceso de aplicaciones sobre el total de orígenes de fondos por valor de 5.369 miles de euros.



destinada a financiar la construcción de los nuevos diques ha devengado un total de 36.776 miles de euros durante el 2003, siendo el principal motivo por el que los ingresos devengados a distribuir se han multiplicado por cinco respecto al año anterior. Este importe ha sido el resultado de aplicar la cofinanciación del 53% al volumen de obra ejecutado durante el ejercicio. Por otro lado, la financiación privada de infraestructuras portuarias, en concepto de canon anticipado por derechos concesionales, ha aportado los

Orígenes de fondos (miles de euros)





Balance de situación el 31 de diciembre de 2003 y 2002 (miles de euros)

Activo	2003	2002	Pasivo	2003	2002
Activo fijo	894.506	789.440	Fondos propios	644.165	620.702
Inmovilizaciones inmateriales	8.967	6.427	Patrimonio	512.743	512.743
Inmovilizaciones materiales	848.772	744.665	Inmovilizado liberado al uso general	-33.821	-30.338
Inmovilizaciones financieras	35.942	38.348	Resultados acumulados	138.297	110.374
Deudores por operaciones a largo plazo	825	0	Pérdidas y ganancias: benefici	26.946	27.923
Gastos a distribuir en varios ejercicios	11.432	11.874	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	123.410	77.076
			Provisiones para riesgos y gastos	10.417	8.748
			Acreedores a largo plazo	113.604	85.815
			Deudas con entidades de crédito	105.414	77.818
			Deudas con empresas del grupo y asociadas	0	0
			Otros acreedores	8.190	7.997
Activo circulante	46.137	75.102	Acreedores a corto plazo	60.479	84.075
Existencias	345	346	Deudas con entidades de crédito	2.595	2.575
Deudores	28.466	36.823	Deudas con empresas del grupo y asociadas	800	19.654
Inversiones financieras temporales	15.151	34.635	Acreedores comerciales	5.614	4.759
Tesorería	1.573	2.657	Otras deudas no comerciales	51.468	57.087
Ajustes por periodificaciones	602	641			
Total activo	952.075	876.416	Total pasivo	952.075	876.416

(Pendiente del informe de auditoría)




Cuentas de pérdidas y ganancias al 31 de diciembre de 2003 y 2002 (miles de euros)

Debe	2003	2002	Haber	2003	2002
Gastos			Ingresos		
Gastos de personal	26.080	24.174	Por prestación de servicios portuarios	72.448	67.905
Dotaciones para amortizaciones del inmovilizado	21.845	21.411	Por concesiones y autorizaciones	27.754	26.265
Variación de las provisiones para insolvencias de tráfico	-67	1.283	Otros ingresos de explotación	1.693	2.908
Otros gastos de explotación:					
Servicios exteriores	16.475	15.520			
Tributos	785	621			
Otros	1.292	1.005			
Total gastos de explotación	66.410	64.014	Total ingresos de explotación	101.895	97.078
Beneficios de explotación	35.485	33.064			
Gastos financieros y asimilados	2.632	2.995	Ingresos de otros valores negociables y de créditos del activo inmovilizado	277	253
			Otros intereses y ingresos asimilados	468	319
Total gastos financieros	2.632	2.995	Total ingresos financieros	745	572
Resultados financieros positivos	0	0	Resultados financieros negativos	1.887	2.423
Beneficios de las actividades ordinarias	33.598	30.641			
Variación de las provisiones de inmovilizado material, inmaterial y financiero	132	335	Beneficios por enajenación de inmovilizado material, inmaterial y financiero	2	5
Pérdidas procedentes del inmovilizado	875	533	Subvenciones de capital transferidas al resultado	1.548	1.526
Gastos extraordinarios	4.419	1.146	Ingresos extraordinarios	1.634	2.412
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	318	385	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	317	296
Total gastos extraordinarios	5.744	2.399	Total ingresos extraordinarios	3.501	4.239
Resultados extraordinarios positivos	0	1.840	Resultados extraordinarios negativos	2.243	0
Beneficios de las operaciones	31.355	32.481			
Fondo de Contribución aportado	8.670	7.947	Fondo de Contribución recibido	3.705	3.389
Inpuesto sobre sociedades	-556	0			
Resultat del període (beneficios)	26.946	27.923			

(Pendiente del informe de auditoría)





Cuadro de financiación (miles de euros)

Aplicaciones de fondos			Orígenes de fondos		
	2003	2002		2003	2002
Adquisiciones de inmovilizado	132.953	72.471	Recursos procedentes de las operaciones	53.807	49.549
Inmovilizaciones inmateriales	4.066	2.731	Resultado del periodo sin Fondo de Contribución	31.911	32.481
Inmovilizaciones materiales	128.746	68.477	Dotación a la amortización del inmovilizado	21.845	21.411
Inmovilizaciones financieras	141	1.263	Dotación a las provisiones del inmovilizado	375	426
Fondo de Contribución aportado	8.670	7.947	Amortización de gastos a distribuir	442	456
Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/t	24.013	32.414	Dotación a las provisiones para riesgos y gastos	2.860	623
Deudas con entidades de crédito	22.404	12.404	Pérdidas procedentes del inmovilizado	875	533
De proveedores de inmovilizado y otros	1.609	20.010	Exceso de provisiones del inmovilizado	-243	-91
Provisiones para riesgos y gastos	1.152	2.371	Exceso de provisiones para riesgos y gastos	-39	-2.851
Créditos comerciales a largo plazo	825	1.565	Beneficios procedentes del inmovilizado	-2	-5
			Subvenciones de capital traspasadas a resultados	-1.548	-1.526
			Ingresos traspasados a resultados por concesiones revertidas	-1.201	-802
			Otros ingresos a distribuir	-1.357	-1.106
			Otros	-111	0
			Ingresos a distribuir meritados	52.243	10.354
			Subvenciones de capital	36.776	7.316
			Otros ingresos a distribuir	15.467	3.038
			Fondo de Contribución recibido	3.705	3.389
			Deudas a largo plazo	50.000	33.222
			Con entidades de crédito	50.000	20.000
			De empresas del grupo	0	13.222
			Enajenación de inmovilizado	7	66
			Otros orígenes	2.482	13.976
			Cancelación o traspaso a c/t de inmovilizado financiero	2.482	619
			Cancelación o traspaso a c/t de créditos comerciales	0	13.357
Total aplicaciones	167.613	116.768	Total orígenes	162.244	110.556
Exceso de orígenes sobre aplicaciones			Exceso de aplicaciones sobre orígenes	5.369	6.212

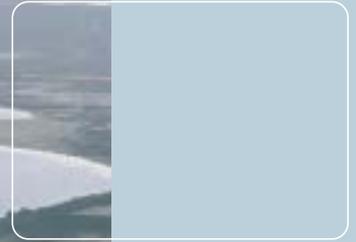
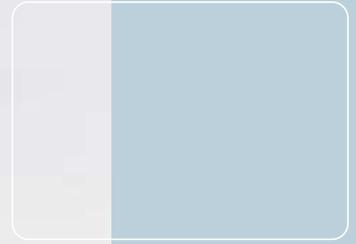
(Pendiente del informe de auditoría)

Variación del capital circulante	2003		2002	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias	-	1	17	-
Deudores	-	8.357	2.194	-
Acreedores	23.596	-	-	26.698
Inversiones financieras temporales	-	19.484	16.870	-
Tesorería	-	1.084	960	-
Ajustes por periodificación	-	39	445	-
Total	23.596	28.965	20.486	26.698
Variación del capital circulante	-	5.369	-	6.212

(Pendiente del informe de auditoría)

Toronto
Pakistan
Los Angeles
Tunis
Las Palmas
Dubai
Zaragoza
Hong Kong
Istanbul
Constanza
Tangier
Ghana
Lisbon
Calcutta
Almería
Montevideo
Toulouse
Buenos Aires
Genoa
Seattle
Ningbo
Marseilles
Lyon
Barranquilla
Philadelphia
Le Havre
Valparaiso
Vietnam
Bangkok
Tarragona
Tianjin
Malaysia
Belawan
Sydney
Vera Cruz
Bourgas
Santos
Paranagua
Vancouver
Miami
València
Singapore
New York
Piraeus
Havana
Melbourne
Barcelona
Port Said
Marsaxlokk
Sri Lanka
Thessaloniki
Damman
Doha
Casablanca
Mombasa
Taiwan
Alexandria
South Korea
Antwerp
Felixtowe
Hamburg
Algiers
Bombay
Lattakia
Bremerhaven
Rotterdam
Halifax
Algeciras
Gothenburg
Mahon

4



Segundo Plan Estratégico del Puerto de Barcelona (2003-2015)

La estrategia en el hinterland

Síntesis



El Segundo Plan Estratégico del Puerto de Barcelona fue aprobado por el Consejo Rector del Plan Estratégico y del Plan de Calidad el 23 de septiembre del 2003, y ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en su sesión del 29 de octubre del 2003.

Dicho Consejo Rector está formado por representantes de las instituciones y empresas del sector público y privado relacionadas con el negocio portuario. Se trata, por lo tanto, de un documento de consenso de la Comunidad Portuaria, tanto por el procedimiento seguido en su aprobación como en su elaboración, en la que han participado miembros representantes de lo que podríamos llamar el núcleo central del negocio portuario; o sea, consignatarios de buques, empresas estibadoras, agentes de aduanas y transitarios.

El Segundo Plan Estratégico tiene dos destinatarios:

- La Comunidad Logística Portuaria (CLP), porque es la encargada de su ejecución a través de los Grupos de Trabajo (GT) que ya se crearon para el primer Plan y que serán los encargados de definir los proyectos y las acciones en relación con las líneas de actuación estratégica establecidas.
- Las administraciones e instituciones económicas y sociales, para que conozcan las propuestas de futuro y los principales retos que debe afrontar el Puerto de Barcelona y lo tengan todo ello en cuenta en sus iniciativas y planes de actuación.

El Segundo Plan Estratégico complementa y actualiza el primero. Una vez resuelta y en marcha la ampliación del Puerto de Barcelona, este segundo Plan centra su contenido en el *hinterland* del Puerto, porque es en ese mercado donde se dirime la competitividad futura del Puerto de Barcelona y, por lo tanto, es aquí donde hay que concentrar todos los esfuerzos.

En lo que respecta a los muelles ya resulta evidente una clara tendencia hacia la igual-

dad de servicio entre los puertos en competencia más directa. Es, por lo tanto, en el lado de tierra, en el *hinterland*, donde existe un campo más amplio para la diferenciación entre las ofertas portuarias.

Por otra parte, la necesidad de ser competitivos en el *hinterland* es crucial para ampliar el mercado, porque las líneas marítimas, con portacontenedores cada vez de mayor capacidad, requieren acceder a un *hinterland* más lejano que el actual para rentabilizar la escala.

El documento, que describe los problemas, las propuestas de solución y las acciones a desarrollar para mantener y aumentar la competitividad del Puerto, está estructurado en seis apartados.

El primero trata de cuál es la misión del Puerto de Barcelona, su razón de ser. A

continuación, se efectúa un análisis de la situación de partida, que describe la realidad del entorno y los límites y las oportunidades presentes del Puerto en dicho entorno. El tercer apartado, "el escenario estratégico", analiza las tendencias que apuntan en el negocio portuario y sus implicaciones para el Puerto de Barcelona. El cuarto apartado, "la red del Puerto en el *hinterland*" es la respuesta del Puerto de Barcelona a las exigencias actuales y futuras de su entorno. En el siguiente apartado, "el desarrollo de la red, factor clave de éxito" se expone detalladamente en qué se basa esta estrategia de red y cuáles son los requisitos para llevarla a cabo. El último apartado, "el desarrollo del segundo plan estratégico", recoge las líneas de actuación que deben orientar los proyectos y actuaciones que se lleven a cabo.

Finalmente, el documento plantea dos condiciones que son ineludibles para que sea posible el éxito de la estrategia definida por el Puerto. La primera condición, evitar la congestión del tráfico viario de entrada y salida del puerto. Y la segunda, garantizar la accesibilidad ferroviaria a los mercados europeos.





La misión del Puerto de Barcelona: ¿Cuál es nuestra razón de ser?

La misión del Puerto, que se definió en el primer Plan y sigue siendo válida para este segundo Plan, es: "Contribuir a la competitividad de los clientes del Puerto mediante la prestación de servicios eficientes que respondan a sus necesidades de transporte marítimo, distribución terrestre y servicios logísticos."

Dicha misión implica impulsar el transporte puerta a puerta y los servicios logísticos en las operaciones de comercio internacional.

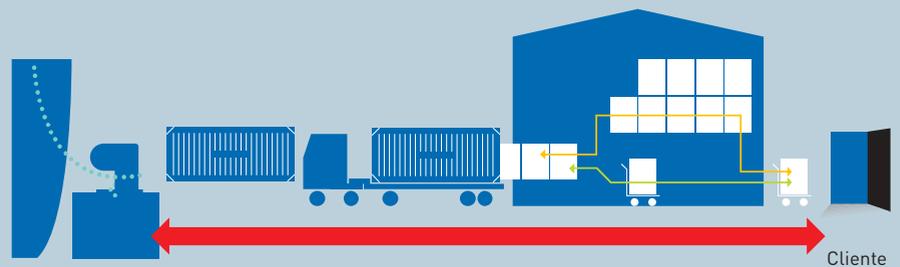


Estructuración del Plan Estratégico

<p>¿Cuál es nuestra razón de ser?</p> <p>Nuestra misión</p>	<p>¿Dónde estamos?</p> <p>La situación de partida</p>	<p>¿Cuáles son los retos?</p> <p>El escenario estratégico</p>
<p>¿Qué queremos?</p> <p>El objetivo estratégico</p> <p>La red del Puerto en el hinterland</p>		
<p>5</p> <p>¿Qué debemos hacer?</p> <p>Desarrollar la red</p>	<p>6</p> <p>¿Cómo hay que hacerlo?</p> <p>Líneas de actuación estratégica</p>	



Completar el transporte con prestaciones logísticas





Situación de partida en el 2003: ¿Dónde estamos?

Un mercado mucho más competitivo para los puertos

El segundo Plan confirma, tal como ya se avanzó en el primero, que los puertos del sur de Europa están inmersos en un mercado mucho más competitivo. Las causas debemos buscarlas en un conjunto de factores relacionados entre sí.

Por una parte, la globalización de los mercados y la ampliación europea ofrecen una clara oportunidad para impulsar la entrada y salida de las mercancías a Europa desde el sur, ante la necesidad de reducir la congestión en el centro y norte de Europa.

Asimismo, la acentuación de la concentración de navieras y la reestructuración de las líneas ante la necesidad de una mayor eficiencia en la explotación en las rutas este-oeste tenderá a conferir ventajas al arco sur, frente al mar del Norte, en los esquemas marítimos mundiales.

Todo ello está llevando al despliegue de estrategias portuarias para ser un puerto de primer nivel en el Mediterráneo, en un entorno en el que los operadores

portuarios se convierten en “multipuertos” y tienden a diversificar más sus intereses en puertos distintos, y en el que el incremento de la subcontratación logística otorga a los clientes más capacidad de decisión sobre los encaminamientos y la negociación de precios.

El Puerto mantiene su aspiración estratégica de convertirse en el principal hub logístico euromediterráneo, a pesar del incremento de la competencia portuaria y de las mejoras necesarias en las conexiones con el hinterland.

La posición actual del Puerto se caracteriza principalmente, por una parte, por los avances que se han producido a raíz del Primer Plan Estratégico, con la puesta en marcha de actuaciones conjuntas de la Comunidad Logística Portuaria. Es el caso de la ampliación del Plan de Calidad y del impulso dado a la reingeniería de procesos y a la plataforma de comercio electrónico PortIC.

Y, por otra parte, por el inicio de las obras de ampliación portuaria y la planificación de las infraestructuras terrestres.

Estos hechos justifican la continuidad del objetivo estra-

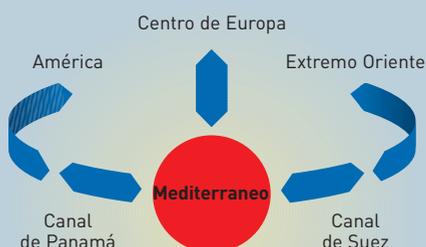


tégico del Puerto. A destacar, además, la buena posición del Puerto en los corredores de tráfico europeos, el hecho de que Barcelona sea el primer centro logístico peninsular y de que Cataluña impulse decididamente su vocación logística, en la que el Puerto debe tener un papel fundamental.

No obstante, hay carencias que afectan a los transportes de conexión con el hinterland –el transporte por carretera, el ferrocarril y el transporte marítimo de corta distancia– y que dificultan el crecimiento y el aprovechamiento por parte del Puerto de Barcelona de todo el potencial del mercado peninsular y del sur de Europa. También hay que garantizar las futuras condiciones de accesibilidad terrestre al puerto ampliado para que la congestión no resulte un freno para el incremento de tráfico.



Creciente importancia marítima del Mediterráneo



Buena posición en los corredores de tráfico





El escenario estratégico: ¿Cuáles son los retos?

El mercado en el *hinterland* (y en el *foreland*) presenta tres exigencias básicas para el Puerto:

- **Garantizar la presencia continua del Puerto cerca de los clientes:** para conocer a fondo el mercado y sus necesidades y, de ese modo, impulsar servicios próximos que faciliten las operaciones de importadores, exportadores y demás operadores.
- **Diferenciarse en servicio:** aprovechando las oportunidades de mejora de la coordinación entre los servicios que se dan en el transporte marítimo y ofrecer nuevos servicios más completos, puerta a puerta, y con nuevos estándares de calidad que alcancen al conjunto de la prestación.
- **Prolongar el servicio marítimo y terrestre añadiendo servicios logísticos a las cargas.**

En el ámbito interno, es preciso que las obras de ampliación del puerto y las nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias previstas en el Plan Director Ferroviario y en el Plan de Accesos Varios otorguen al Puerto las infraestructuras internas y de conexión requeridas para el objetivo estratégico.



Ampliación del Puerto de Barcelona



Nuevas superficies terrestres



Nuevo curso del río Llobregat



Las obras de ampliación del Puerto de Barcelona están cofinanciadas por el Fondo de Cohesión de la Unión Europea



Futuras y actuales conexiones ferroviarias



Actuales conexiones ferroviarias de ancho ibérico



Futuras conexions ferroviarias de ancho mixto



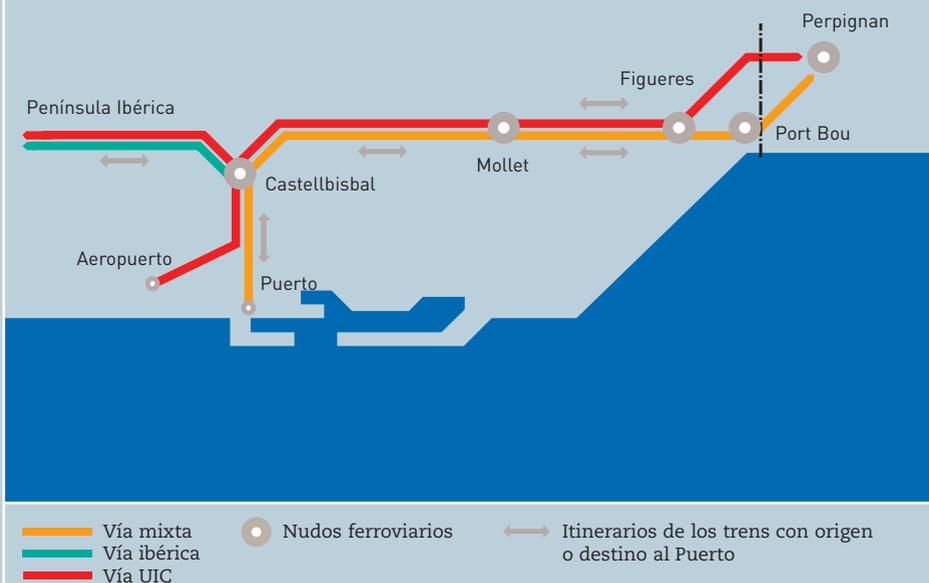
Terminales de carga/descarga



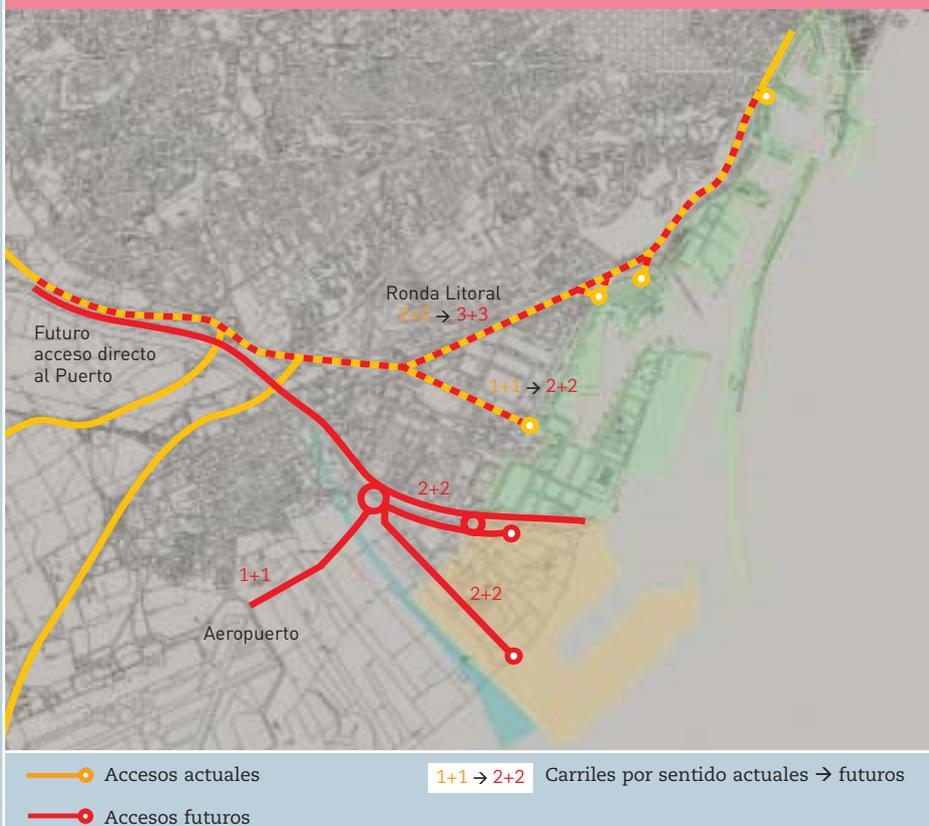
Terminales de recepción/expedición



Conexiones del Puerto con la red ferroviaria



Accesos viarios al Puerto



La red del Puerto en el hinterland: ¿Qué queremos?

El objetivo del Segundo Plan Estratégico es definir la estrategia que el Puerto de Barcelona desarrollará en el *hinterland* para ampliar y consolidar la influencia en dicho mercado. Esa estrategia se basa en la creación de una red de servicios en el *hinterland* y es la respuesta del Puerto para afrontar las exigencias del mercado y avanzar hacia el objetivo estratégico de convertirse en el primer *hub* logístico euromediterráneo.

La red de servicios del Puerto en el *hinterland* está orientada a satisfacer la necesidad creciente que tienen los importadores y exportadores de optimizar su logística internacional marítima. En el campo de las operaciones portuarias, los servicios que ofrecen los puertos en competencia más directa son similares. Es en tierra donde el transporte marítimo internacional ofrece un campo más amplio para coordinar y organizar los servicios y desarrollar estrategias de diferenciación de los mismos que respondan a los requerimientos de los clientes.



Por otra parte, cumplir con los objetivos logísticos de los importadores y exportadores es una condición para atraer carga y mantener las líneas marítimas –que van allí donde esté la carga– y para servir mejor a los usuarios operados, tanto internos como externos al Puerto.

Las aportaciones principales del Puerto de Barcelona como red logística se resumen en el siguiente cuadro:

Objetivos importadores/exportadores	Áreas de mejora de la logística internacional	Principales aportaciones del Puerto en red a la optimización de la logística internacional
Incrementar la rentabilidad: máxima diferencia entre ingresos y costes logísticos	Mejora del servicio: plazos, seguridad, carga, otros servicios	<ul style="list-style-type: none"> Disminución de plazos del paso portuario Servicios de transporte garantizados puerto-puerta o puerta a puerta Estándares y garantías de seguridad de las cargas en toda la red
Disminuir la inversión: minimizar el capital circulante y fijo en logística	Reducción de costes logísticos: transporte, stock, manipulación...	<ul style="list-style-type: none"> Disminución de los costes de transporte terrestre (corredores intermodales, servicios locales coordinados) Servicios de logística internacional compartidos (tmZ, tmT) y privados
	Reducción de stocks	<ul style="list-style-type: none"> Almacenes aduaneros en el Puerto y distribuidos en la red Fiabilidad de los servicios integrados
	Reducción del ciclo pedido-cobro	<ul style="list-style-type: none"> Servicios completos garantizados Plataforma de información e intercambio documental para ayudar a la planificación, la ejecución y el seguimiento de los servicios y facilitar los pagos
	Reducción de los activos físicos: almacenes, medios materiales y humanos	<ul style="list-style-type: none"> Instalaciones distribuidas (almacenes, depots, etc.) para facilitar la subcontratación de la logística internacional

Además, este enfoque hacia el *hinterland*, en tanto que potencia los servicios puerta a puerta, nos proyecta hacia el *foreland*, donde también se aplica la estrategia de red. El segundo Plan centra sus esfuerzos en el *hinterland* porque, al ser el mercado más próximo, facilita identificar a los importadores y exportadores y llegar a ellos, y que las iniciativas de servicio puedan tener más incidencia.

Dentro del *hinterland* se hace hincapié en unos tráficos y mercados prioritarios

Esos tráficos son: los contenedores completos (especialmente el tráfico marítimo y terrestre), los contenedores en grupaje, los vehículos nuevos y el *short sea shipping*.

Los mercados prioritarios son: el mercado terrestre más inmediato, que comprende la mitad norte peninsular y el sur de Francia. Un ferrocarril competitivo permitirá dar mejor servicio a los destinos peninsulares más alejados y sobre todo al sur y centro de Europa. Por su parte, el mercado marítimo prioritario alcan-

za el sur de la Europa occidental y oriental, y el norte de África.



Hinterland terrestre prioritario





El desarrollo de la red de servicios del Puerto: ¿Qué debemos hacer?

Definición

La red del Puerto en el *hinterland* es el conjunto de servicios relacionados con el Puerto distribuidos por el territorio y gestionados descentralizadamente por los operadores, pero con la máxima coordinación, eficiencia y visibilidad para los clientes.

El hecho diferencial de la red es que un profesional portuario o externo (un cargador) puede planificar, organizar y realizar el seguimiento de una operación de importación o exportación del Puerto de Barcelona desde cualquier punto de la red.

Componentes

- Esta red está constituida por:
- **Las infraestructuras y las instalaciones:** el propio Puerto y los demás centros de servicios distribuidos por el territorio. También las infraestructuras de carretera y ferrocarril por las que circulan las mercancías.
 - **Los servicios de transporte y logísticos:** con prestaciones complementarias como estándares de calidad y garantías, y servicios de documentación e información.
 - **La promoción y gestión de la red,** que es llevada a cabo por las instituciones y la Comunidad Logística Portuaria, y la **comercialización,** que realizan los operadores.

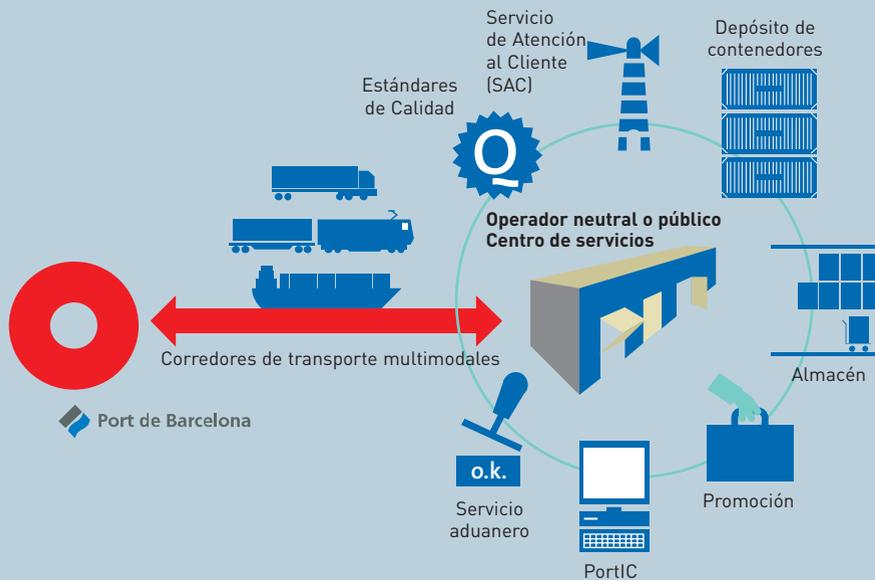
Requisitos para desarrollar la red en el hinterland y líneas de actuación estratégica

Desarrollar una red logística portuaria propia que permita acceder y ampliar el *hinterland* requiere cambios cualitativos en el Puerto actual y en su entorno. Los más importantes son:

- **Seguir mejorando el paso de las mercancías por el Puerto:** en particular, los procesos aduaneros y los del resto de servicios de inspección y, en general, los que involucran a otros organismos administrativos. Incluye impulsar nuevos proyectos que eviten la congestión en los accesos viarios.



Elementos de la red



Hinterland marítimo prioritario





- Promover un cambio sustancial en el transporte terrestre portuario: tanto ferroviario como por carretera.
- Impulsar acciones de implantación y de comercialización más vigorosas en el *hinterland* por parte de las empresas portuarias.
- Reconsiderar globalmente el transporte marítimo de corta distancia y atender los aspectos de infraestructura, los procedimientos operativos y los aspectos comerciales.
- Generalizar las ventajas operativas del Puerto en la

nente e insoslayable de todo el sector logístico, y sin la cual será imposible ampliar el mercado. Por lo tanto, las mejoras tanto de organización como de eficiencia de los servicios para reducir los costes son una condición necesaria para el éxito de la estrategia del Puerto de Barcelona.

Desarrollo del Segundo Plan Estratégico: ¿Cómo hay que hacerlo?

Para desarrollar la red de servicios en el *hinterland* el Segundo Plan Estratégico define siete líneas de actuación estratégica para orientar los proyectos y las actuaciones prioritarias.

1. Accesibilidad terrestre del Puerto

Hay que garantizar que el crecimiento de los mercados del puerto ampliado no se vea frenado por problemas de gestión del tráfico de acce-

ferroviario que el Puerto necesita se basa en:

- Una red ferroviaria interna, abierta a todos los operadores y coordinada con las estaciones y terminales más próximas.
- Acceso ferroviario directo al puerto con doble vía y de ancho mixto, que elimine los actuales cuellos de botella.
- Buena accesibilidad ferroviaria en ancho europeo al continente.
- Grandes corredores peninsulares (Zaragoza, Madrid, Lisboa y Galicia) y europeos (Toulouse, Burdeos y Lyon), con servicios directos, regu-



red: se trata de extender a los elementos de la red los estándares de calidad y garantías, así como las facilidades de intercambio documental, de información y comunicación.

- Transformar las mejoras operativas y el mayor conocimiento colectivo del mercado en nuevas ofertas más completas y adaptadas a los clientes.
- - Extender la formación y la pedagogía del Puerto de Barcelona a toda la red. También crear una imagen de marca del "puerto en red" que potencie los esfuerzos en todos los dominios y ámbitos de actuación.

La competitividad del Puerto tiene que basarse, en gran parte, en la ampliación y la diferenciación de servicio. Sin embargo, la reducción de precios es una exigencia perma-

so o de salida del área de la Región Metropolitana de Barcelona. La solución pasa, entre otras actuaciones, por:

- La ejecución del Plan Director Ferroviario, del Plan Viario y de la ampliación del puerto.
- Promover soluciones globales coordinadas para hacer frente a las condiciones de movilidad futura en la zona del delta del Llobregat.
- Estudiar y aplicar medidas específicas en el Puerto que ayuden a descongestionar el tráfico.
- Ejecutar con urgencia las infraestructuras viarias previstas.

2. Competitividad del transporte ferroviario

Es preciso disponer de un transporte ferroviario viable y competitivo como medio de acceso a los mercados peninsular y europeo. El modelo

lares y frecuentes.

- Atraer operadores ferroviarios e intermodales interesados en ofrecer servicios regulares con el Puerto de Barcelona.
- Una estrategia de presión conjunta en forma de *lobby* con otras entidades e instituciones ante la Unión Europea y el Gobierno español para resolver los problemas de capacidad existentes en el corredor de tráfico mediterráneo.

3. Competitividad del transporte por carretera

Es esencial para la ampliación de los mercados, en especial los de corta y media distancia, y deberá hacer frente al reto de la modernización necesaria para adaptar la competitividad a las necesidades del mercado abierto. Lo que implica:

- El sector del transporte de contenedores por carretera

tiene que dar acceso a la entrada de otros operadores del transporte de contenedores por carretera.

- Más eficiencia en la organización de los servicios para reducir los precios. Lo que pasa por: la coordinación entre gestores del transporte y transportistas; una dimensión empresarial adecuada a las exigencias del mercado; la modernización y apertura al mercado del sector; hallar fórmulas de colaboración entre las empresas del sector, y tener criterios de gestión intermodal de los corredores de transporte.

unidades de transporte en cuanto a las operaciones portuarias y a los procedimientos.

- Determinar las condiciones de promoción y comercialización de la oferta de los operadores.

5. Servicios completos puerta a puerta

Para diferenciar su oferta de servicios, el Puerto tiene que desarrollar servicios puerta a puerta. Para ello es necesario fomentar la colaboración entre operadores para disponer de facilidades compartidas (depósitos, terminales marítimas...)

comercialización de dichos servicios. Lo que implica:

- Garantizar la presencia y la promoción permanente del Puerto para detectar oportunidades de negocio, informar a los clientes de la oferta y las ventajas del Puerto, y fomentar y facilitar la creación de nuevos servicios por parte de los operadores, buscando la cooperación entre ellos.
- Profundizar y ampliar el conocimiento de los mercados: las necesidades logísticas de importadores y exportadores.

Finalmente, el Segundo Plan Estratégico presenta dos condiciones ineludibles para el éxito de la estrategia anteriormente descrita.

En primer lugar, **evitar la congestión del tráfico viario de entrada y salida del Puerto**. Evitar que el desarrollo del puerto ampliado quede frenado por la congestión en el delta del Llobregat es una tarea que requiere la actuación coordinada de todas las instituciones y estamentos, ya desde ahora mismo, para que, entre otras cosas, se ejecuten a corto plazo las infraestructuras viarias previstas.



- La disponibilidad de medios en los mercados interiores, ya sea el uso compartido de centros de transporte, terminales intermodales, etc., que favorezca la reorganización del transporte con el Puerto.

4. Transporte marítimo de corta distancia

Necesita cambios importantes para convertirse en un modo alternativo a la carretera en el acceso al sur de Europa y al *hinterland* del Mediterráneo.

Hay que desarrollar un plan que tenga en cuenta los aspectos portuarios que más inciden en dicho transporte, con el fin de:

- Disponer de las infraestructuras necesarias de acogida y tránsito para este tipo de transporte, tanto para los buques como para los camiones.
- Unificar y coordinar los servicios a los buques y a las

y crear nuevas ofertas puerta a puerta con servicios más globales, imagen de marca y garantías que diferencien la oferta del Puerto.

6. Comercialización de los servicios y promoción del Puerto

La presencia permanente de información y de una oferta de servicios (portuarios, marítimos y logísticos) en el *hinterland* es la condición para desarrollar ofertas de servicios adaptadas a las demandas de los cargadores.

Por una parte, los operadores deben impulsar la comercialización de los servicios, tanto los propios de cada empresa como los servicios más completos, en cooperación entre sí.

Por otra, la Comunidad Logística Portuaria tiene que llevar a cabo las tareas de promoción necesarias para facilitar la

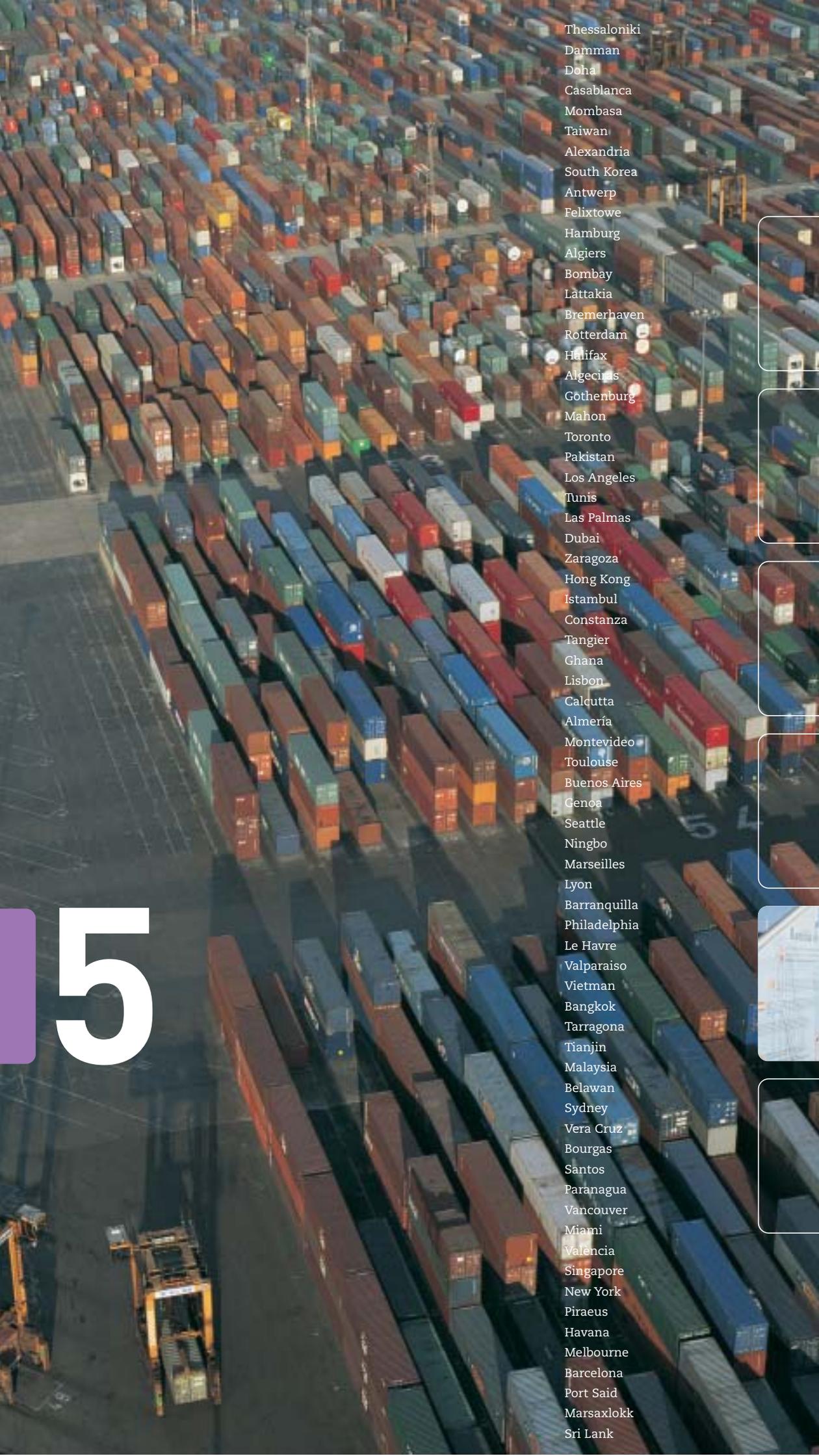


7. Organización y seguimiento de los servicios

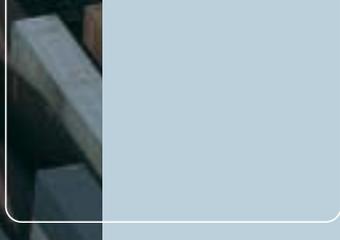
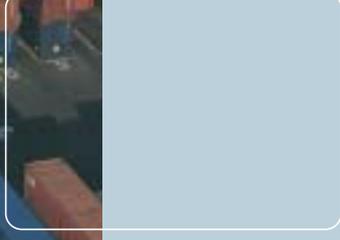
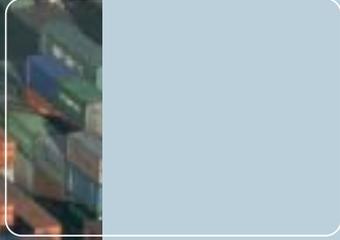
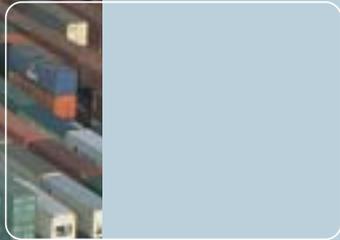
Es preciso permitir a los usuarios de la red la organización y el seguimiento de las cargas, sin limitaciones geográficas. Lo que implica:

- Desarrollar la plataforma PortIC para que sea la herramienta de toda la Comunidad Logística Portuaria.
- Extender las facilidades de información y de comunicación a todos los operadores de la red logística del Puerto.
- Ofrecer servicios de información y de comunicación a los cargadores.

En segundo lugar, **garantizar la accesibilidad ferroviaria a los mercados europeos**. Tanto el Puerto de Barcelona como el corredor mediterráneo de comercio de España con Europa necesitan, a corto plazo, disponer de las infraestructuras que garanticen una buena accesibilidad ferroviaria en ancho europeo al continente.



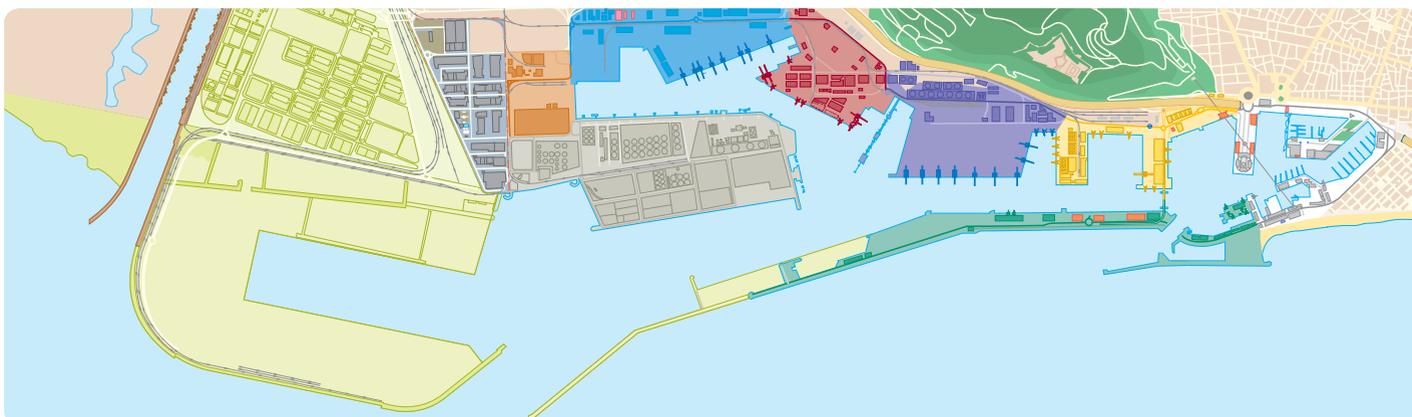
- Thessaloniki
- Damman
- Doha
- Casablanca
- Mombasa
- Taiwan
- Alexandria
- South Korea
- Antwerp
- Felixtowe
- Hamburg
- Algiers
- Bombay
- Lattakia
- Bremerhaven
- Rotterdam
- Halifax
- Algeciras
- Gothenburg
- Mahon
- Toronto
- Pakistan
- Los Angeles
- Tunis
- Las Palmas
- Dubai
- Zaragoza
- Hong Kong
- Istanbul
- Constanza
- Tangier
- Chana
- Lisbon
- Calcutta
- Almería
- Montevideo
- Toulouse
- Buenos Aires
- Genoa
- Seattle
- Ningbo
- Marseilles
- Lyon
- Barranquilla
- Philadelphia
- Le Havre
- Valparaiso
- Vietnam
- Bangkok
- Tarragona
- Tianjin
- Malaysia
- Belawan
- Sydney
- Vera Cruz
- Bourgas
- Santos
- Paranagua
- Vancouver
- Miami
- Valencia
- Singapore
- New York
- Piraeus
- Havana
- Melbourne
- Barcelona
- Port Said
- Marsaxlokk
- Sri Lank



5

Guía del Puerto de Barcelona

A | Datos técnicos



Situación:

Latitud: 41° 20' N

Longitud: 2° 10' E

Mareas:

No hay

Entrada:

Bocana Sud

Orientación: 191°

Anchura: 370 m

Calado: 16 m

Bocana Nord

Orientación: 205°

Anchura: 145 m

Calado: 11,5 m

Superficie terrestre:

828,9 ha

Muelles y atraques:

20 km

Rampas ro-ro:

31

Calados:

hasta 16 m

Remolcadores:

9 (1.213 kW / 2.943 kW)

Almacenamiento:

Cubierto: 134.404 m²

Descubierto: 2.913.524 m²

Grúas de muelle:

45 (20 de contenedores)

Dique Seco:

Eslora: 215 m

Manga: 35 m

Capacidad: hasta 50.000 t de peso muerto

Dique Flotante:

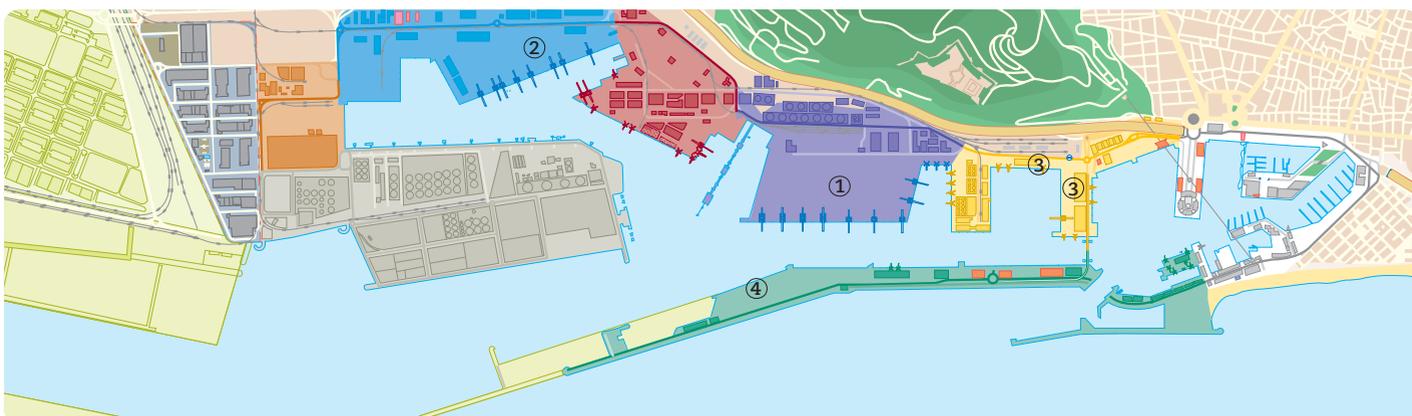
Eslora: 120 m

Manga: 19 m

Capacidad de elevación: hasta 4.500 t

B | Terminales especializados

B.1 | Terminales de contenedores y multipropósito



1

TCB, SL

Tel.: 93 441 00 66

Fax: 93 441 04 18

www.tcbcn.com

tcb@tcbcn.com

Situación:

Muelle 24 Sud

Características:

Superficie: 46 ha

Línea de atraque: 1.362 m

Calado: hasta 16 m

Grúas: 9 (5 Post-panamax)

Straddle-carriers: 40

Terminal ferroviaria (5 ha)

Aduana Marítima y PIF integrados a la terminal

Conexiones frigoríficas:

256

Container freight station:

13.800 m²

Almacenes cubiertos:

14.400 m²

2

Terminal Catalunya, SA

Tel.: 93 441 00 66

Fax: 93 441 04 18

www.grupmestre.es

jmestre@tercat.es

Situación:

Muelles 29 Príncipe d'Espanya y dársena Sud

Características:

Superficie: 35,1 ha

Línea de atraque: 1.653 m

Calado: 8,70/14 m

Rampas ro-ro: 1

Grúas: 8 (7 Post-panamax)

RIG (o RTG): 8; reach stacker:

21; tractoras: 24

Container freight station:

3.607 m²

Almacenes cubiertos:

26.145 m²

3

Terminal Port-Nou, SA

Tel.: 93 227 38 00

Fax: 93 441 21 05

Situación:

Muelles 20 Ponent y 21

Costa

Características:

Superficie: 6,56 ha

Línea de atraque: 860 m

Calado: hasta 12 m

Rampas ro-ro: 5

Almacenes cubiertos:

19.000 m²

Grúas: 10 (1 portacontenedores, 9 de pórtico)

RTG: 2; reach stacker: 5;

tractoras: 4

4

Unió Terminals Estibadors Llevant, SL

Tel.: 93 441 00 66

Fax: 93 441 04 18

Situación:

Muelle 01 Adossat

Características:

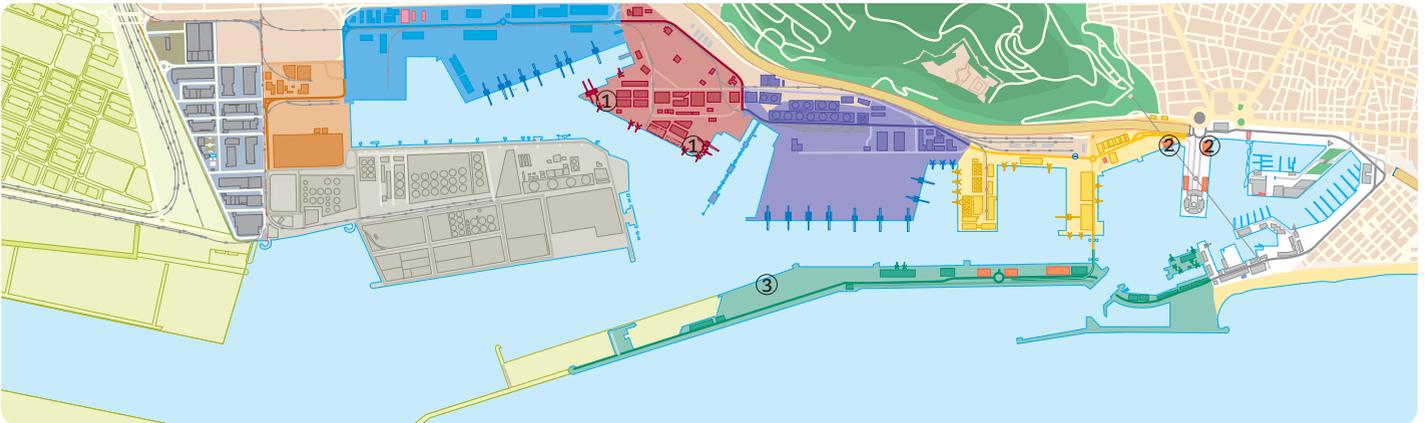
Superficie: 9,77 ha

Línea de atraque: 650 m

Calado: hasta 12 m

Rampas ro-ro: 1

↓ B.2 | Terminales de cabotaje



1
Estibadora de Ponent, SA
 Tel.: 93 223 88 00
 Fax: 93 223 88 53
 jgomez@ral.es

2
Cía. Trasmediterránea, SA
 Tel.: 93 295 91 00
 Fax: 93 295 91 65
 www.trasmediterranea.es

3
Transportes Marítimos Alcudia
 Tel.: 93 223 08 22
 Fax: 93 223 37 08
 alcudiabcn@abaforum.es

Situación:
 Muelles 01 Adossat,
 18 Barcelona, 19 Sant
 Bertran, 26 Álvarez de la
 Campa, y 27 Lepant
Características:
 Superficie: 15,1 ha
 Línea de atraque: 1.860 m
 Calado: hasta 16 m

↓ B.3 | Terminales de automóviles



1
Autoterminal, SA
 Tel.: 93 223 48 33
 Fax: 93 223 42 68
 correogeneral@autoterminal.es

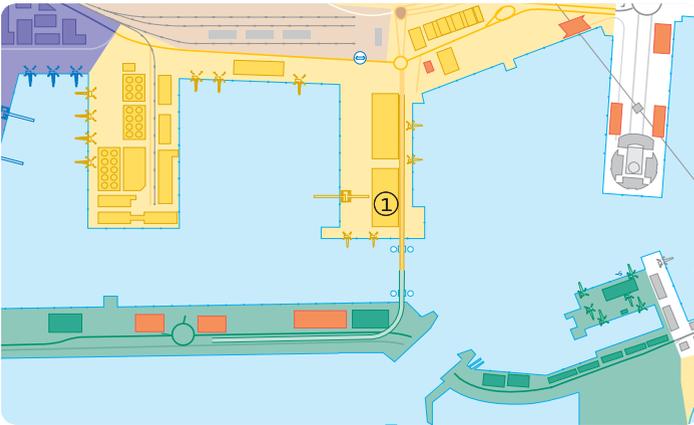
Situación:
 Muelles 30 dársena Sud y 31
 dársena Interior
Características:
 Superficie: 29,2 ha de expla-
 nada y 25,4 ha de apar-
 camiento vertical
 Línea de atraque: 1.005 m
 Calado: hasta 12 m
 2 aparcamientos verticales de
 127.000 m² y 20.000 plazas.

Dispone de un centro de
 personalización de vehícu-
 los y un túnel de desprotec-
 ción.

2
Setram, SA
 Tel.: 93 289 57 94
 Fax: 93 223 45 59
 setram@setram.com

Situación:
 Muelles 30 dársena Sud y 31
 dársena Interior
Características:
 Superficie: 5,7 ha
 Línea de atraque: 893 m
 Calado: hasta 12 m
 1 aparcamiento vertical de
 90.706,4 m²

↓ **B.4 | Terminal de fruta**



1
Barcelona Fruit Terminal, SA

Tel.: 93 227 38 17
Fax: 93 227 38 20

Situación:
Muelle 20C Ponent

Características:
5.556 m² de almacén frigorífico, en tres cámaras de temperatura independiente. Almacenaje simultáneo de

hasta 6.000 paletas. Sistema informatizado de control por código de barras. Plataforma de carga con capacidad de hasta 150 camiones diarios.

↓ **B.5 | 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

Es_Barcelona_bit@sfgroup.com

Características:
Superficie: 11.000 m²
Capacidad: 14.000 t

En régimen de zona franca. Única terminal del Mediterráneo Occidental con la homologación del LIFFE (London International Financial Futures and Options Exchange).

↓ **B.6 | Terminal de metales no férricos**



1
Barcelona Metals, SA

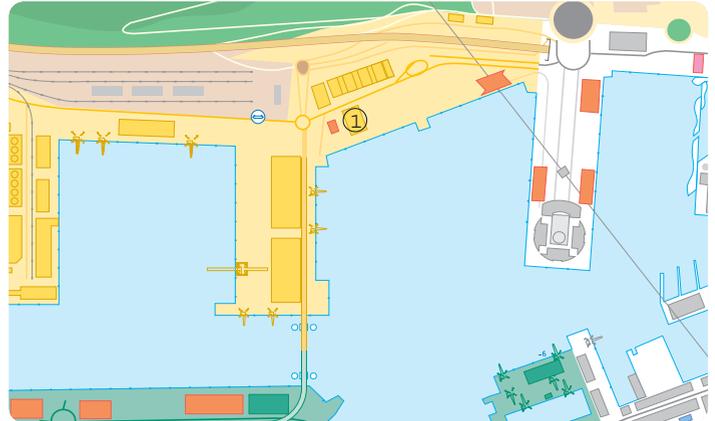
Tel.: 93 223 85 60
Fax: 93 223 85 65

Situación:
Muelle 30 dársena 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 LME (London Metals Exchange).

↓ **B.7 | Almacén frigorífico**



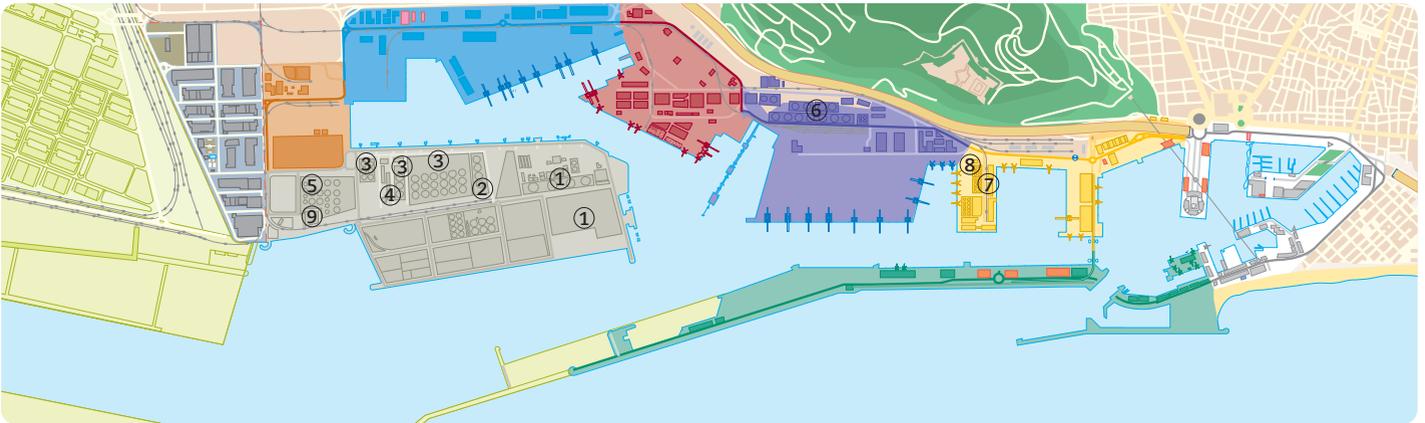
1
Interlogística del Frío, SA

Tel.: 93 443 68 20
Fax: 93 443 68 30

Situación:
Muelle 19 Sant Bertran

Características:
Capacidad cámaras: 5.000 m³
Túnel de congelación. Homologado para el almacenaje intracomunitario.

↓ B.8 | Terminales de graneles líquidos



1

Enagas, SA
(gas natural)
Tel.: 93 223 50 09
Fax: 93 223 24 04
www.enagas.es

2

RELISA
(líquidos oleosos)
Tel.: 93 223 40 02
Fax: 93 223 46 10
relisa@a1web.es

3

TEPSA
(químicos y refinados)
Tel.: 93 289 55 40
Fax: 93 223 45 79
www.tepsa.es
tepsa@tepsa.es

4

TERQUIMSA
(químicos)
Tel.: 93 223 48 80
Fax: 93 223 45 19
www.terquimsa.com

5

DECAL
(refinados)
Tel.: 93 223 87 40
Fax: 93 223 80 95
bcn@decalesp.com

6

CLH, SA
(refinados)
Tel.: 93 289 54 00
Fax: 93 223 20 59

7

SADESA
(líquidos oleosos)
Tel.: 93 442 78 15
Fax: 93 442 23 39

8

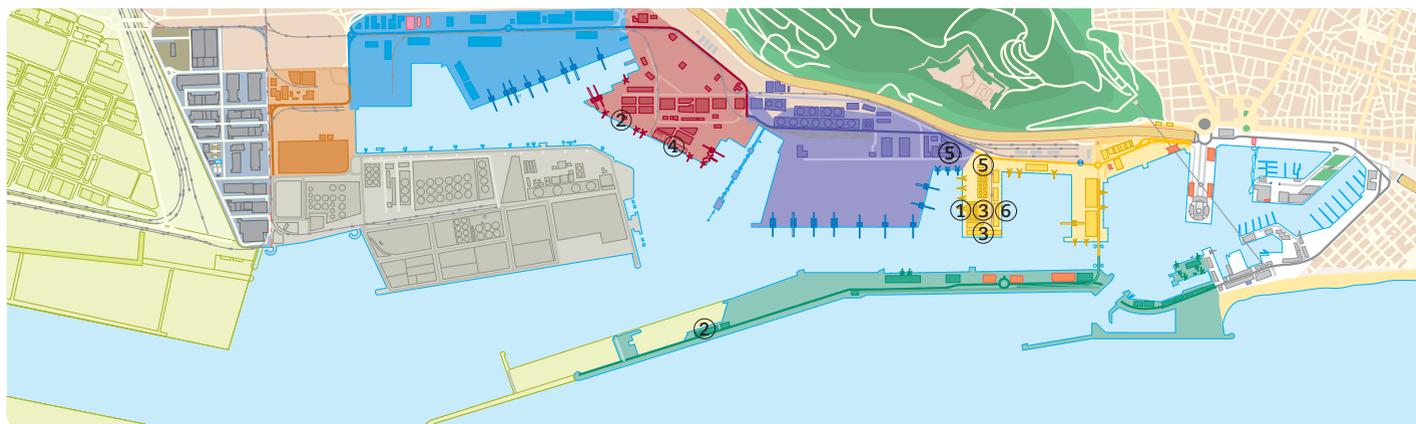
**Loiret & Haëntjens
Esp., SA**
(melaza)
Tel.: 93 443 10 60
Fax: 93 442 27 77
loireth@loireth.com

9

KOALAGAS, SA
Tel.: 93 289 51 76
Fax: 93 289 51 73
Situación:
Muelles 32 Inflamables, 19
Sant Bertran, 22 Contradic y
Tramo IV
Características:
Superficie: 76 ha
Línea de atraque: 2.390 m
exclusivos
Calado: 12 m
Núm. depósitos: 502 (líqui-
dos); 6 (gases)
Tipos: acero suave, inoxida-
bles, isotérmicos, calenta-
dos, revestidos y de calidad
alimentaria.

Capacidad total: 1.308.478
m³ (líquidos); 244.000 m³
(gases).
Instalaciones de llenado de
bidones.
Instalaciones de llenado de
contenedores CIG.
Terminales ferroviarias pro-
pias.


B.9 | Terminales de graneles sólidos



Cemento:

1
Portcemen, SA
 Tel.: 93 443 05 14
 Fax: 93 443 10 29
 portcemen@entorno.es

2
CEMEX España, S.A.
 Tel.: 977 73 70 00
Situación:
 Muelles 01B Adossat, 22C Contradic, y 26B Álvarez de la Campa
Características:
 silos con capacidad para 104.800 t

Grano:

3
ERGRANSA
 Tel.: 93 443 37 16
 Fax: 93 443 44 39
 silo@ergransa.es

Situación:
 Muelle 22B Contradic. 1 terminal
Características:
 silos multicelulares con capacidad para 145.000 t
 Rendimiento práctico de descarga neumática: 900 t/h

Haba de soja:

4
Cargill España, S.A.
 Tel.: 93 223 04 54
 Fax: 93 289 51 05

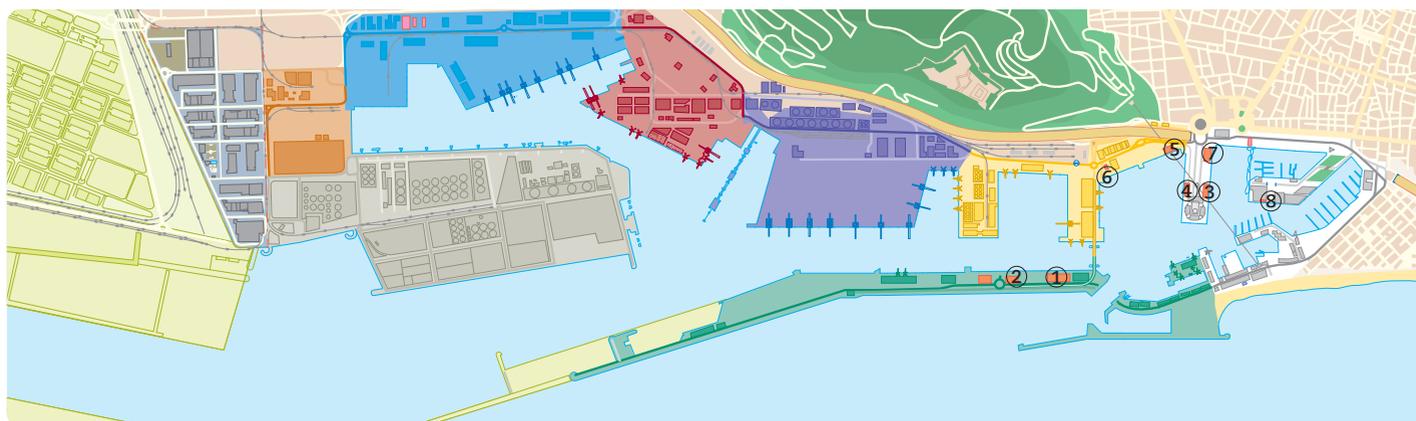
5
MOYRESA
 Tel.: 93 230 24 00
 Fax: 93 443 42 90
Situación:
 Muelles 26B Álvarez de la Campa, 22C Contradic y 23A Oest. 2 terminales
Características:
 industria para la producción de harinas y aceite crudo. Plantas de molturación con capacidad para 1.200.000 t/año.

Potasa:

6
TRAMER, SA
 Tel.: 93 442 19 40
 Fax: 93 443 20 73

Situación:
 Muelle 22A Contradic. 1 terminal
Características:
 Capacidad máxima de almacenaje de 80.000 t.
 Equipo: dos pórticos de carga (rendimientos de 400 a 700 t/h)


B.10 | Terminales de pasajeros



1
Estación Marítima A
 Tel.: 93 221 83 15

2
Estación Marítima B
 Tel.: 93 221 83 67

3
Estación Marítima Nord (World Trade Center)
 Tel.: 93 412 79 14

4
Estación Marítima Sud (World Trade Center)
 Tel.: 93 412 79 14

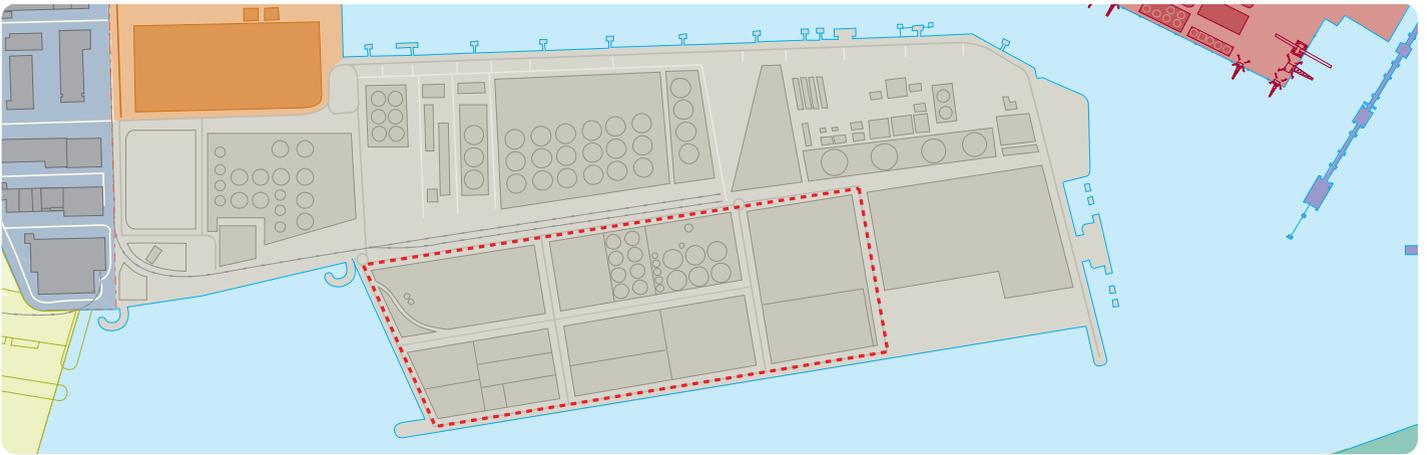
5
Trasmediterránea
 Tel.: 93 295 91 00
 Fax: 93 295 91 65

6
Estación Marítima Barcelona-Génova
 Tel.: 93 443 98 98

7
Estación Marítima Drassanes
 Tel.: 93 441 58 00
 Fax: 93 441 30 31

8
Estación Marítima Maremagnum
 Tel.: 93 225 81 46
Situación:
 Tráfico nacional en los muelles 18 Barcelona y 19 Sant Bertran; tráfico internacional en los muelles 01 Adossat, 15B Espanya y 20 Ponent.

C | El parque de terminales portuarias DELTA 1



Situado en la ampliación del Sector 8 del puerto, el parque de terminales portuarias DELTA 1 es una actuación promovida por la sociedad Muelles y Espacios Portuarios, S.A. (MEPSA) en régimen de concesión de la Autoridad Portuaria de Barcelona, y se inauguró oficialmente el 4 de julio de 2003.

Entre 1997 y 1999 se ejecutaron las obras de infraestructura del dique de abrigo del Est, de 1.550 m de longitud, y del dique Sur, de 450 m. A conti-

nuación durante los años 2000 y 2001 se llevó a cabo una importante actuación de relleno (más de 5 millones de m³) que ha permitido ganar al mar casi 70 ha de nuevo suelo portuario.

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

El parque cuenta con una

ubicación inmejorable. Situado en medio del puerto comercial ampliado, dispone de muy buena accesibilidad con conexión directa con la red de autovías y autopistas gracias al acceso P-30 del puerto, y se beneficia de la gran proximidad al aeropuerto internacional de Barcelona.

Dispone igualmente de acceso ferroviario a todas las parcelas, lo que da a los clientes el valor añadido de la conexión intermodal. El parque de terminales DELTA 1 puede acoger todo

tipo de terminales sin restricciones; se pueden emplazar terminales para cualquier tipo de productos, incluidos los petroquímicos, y está equipado con la infraestructura necesaria para atender eficazmente todas sus necesidades específicas.

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

D | La Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

El Puerto de Barcelona dispone de uno de los centros de distribución intermodal más modernos de Europa.

Se trata de una infraestructura especializada de calidad, que ofrece una serie de ventajas estratégicas y económicas a las empresas que están allí instaladas:

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

Los clientes de la ZAL son principalmente de dos tipos:

- empresas productoras, importadores o exportadores, que transportan sus mercan-

cías a través de Barcelona y su puerto.

- empresas de servicios logísticos, entre las que destacan transitarios, empresas de transporte, armadores, consignatarios y operadores logísticos, así como fabricantes que desean establecer en Barcelona su centro de distribución del sur de Europa.

La primera fase de la ZAL, de 65 ha, está totalmente consolidada, con más de 65 empresas instaladas, 250.000 m² dedicados a almacenes y 45.000 m² destinados a oficinas.

Dentro de esta gran concentración de naves logísticas, la ZAL dispone también del Service Center, el gran edificio multifuncional de la plataforma.

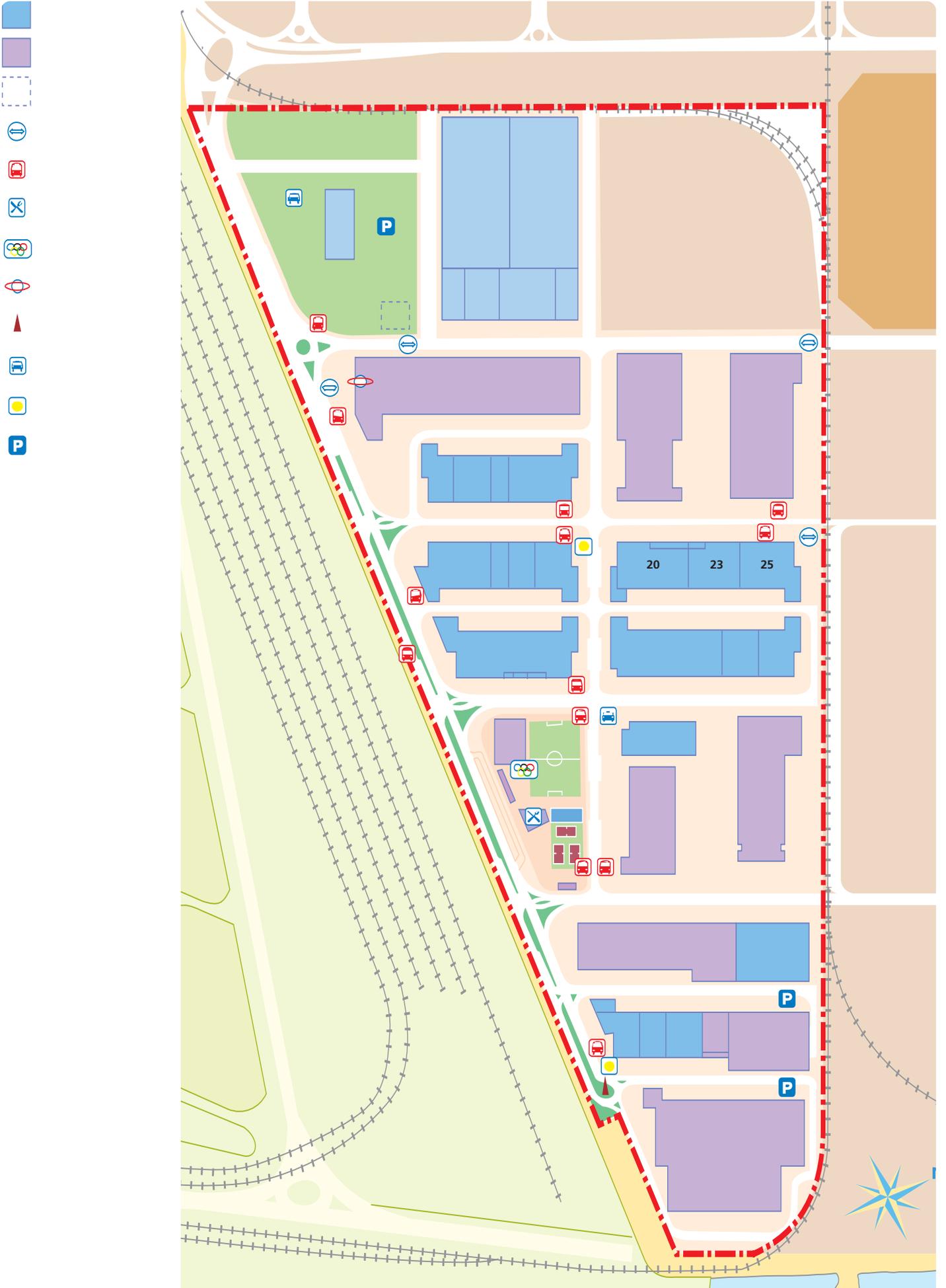
El Service Center es el Centro de Servicios de la ZAL. En sus 19.000 m² se concentra una extensa oferta de servicios con el objetivo de satisfacer las necesidades de las empresas y



de las personas que trabajan en dicha zona.

Actualmente, el Service Center dispone de restaurantes –tanto para el día a día como para comidas especiales–, de una copistería, de una empresa de trabajo temporal, de una agencia de viajes y de un banco. Además, se encuentra en fase de construcción un centro infantil para niños de

cuatro meses a tres años, con la finalidad de ayudar a conciliar la vida laboral y la vida familiar de los trabajadores de la zona. Dicha guardería, que recibe el nombre de Simphonie, es un proyecto pionero en Cataluña, ya que se trata de uno de los primeros centros infantiles creados en un área empresarial. El próximo mes de septiembre se



inaugurará el primer curso de Simphonie, un centro que, además de estar situado cerca del lugar de trabajo de los padres, también se basa en un proyecto pedagógico innovador y de calidad.

El Service Center también incluye un centro de formación y de reuniones con 10 espacios equipados que pueden ser utilizados como aulas de formación o como salas de reuniones. Además, dispone de un auditorio-sala polivalente con capacidad para 230 personas. En este centro se imparte una gran oferta formativa, que va desde un máster en logística hasta cursos de idiomas, pasando por seminarios ejecutivos especializados. Son espacios utilizados por empresas, organismos e instituciones para su formación específica, para sus reuniones y para la celebración de acontecimientos de todo tipo.

El Service Center pretende

ser un espacio de convivencia en el que todos los vecinos de la zona puedan encontrar lo que necesitan. En ese sentido, también ofrece actividades de carácter más lúdico que empresarial, como las Jornadas del Service Center, que consisten en una actividad mensual de interés general (charlas, presentaciones de libros, conciertos de música, catas de vino y de perfumes, etc.). Además, los espacios al aire libre del edificio (zona verde, patio y terrazas) brindan la posibilidad de gozar del sol y del clima mediterráneo.

Por otra parte, la segunda fase de la ZAL dispone de 143 ha. En el año 2003 se han firmado los primeros contratos de arrendamiento de naves monocliente con grandes empresas internacionales del sector logístico. Y en el año 2004 está previsto entregar los primeros almacenes a estos compromisos ya formalizados. También para el 2004 está pre-

vista la construcción de la primera nave modular para las empresas cuyas necesidades de espacio sean más reducidas. Todo ello, garantizando las máximas normas de seguridad impuestas recientemente por ley y ofreciendo la máxima calidad en la construcción de las naves.

Paralelamente al desarrollo de la segunda fase de la ZAL, también se está llevando a cabo la ampliación del puerto y del aeropuerto, y la desviación del río Llobregat, con la posterior construcción de la estación de ferrocarril. Todas esas infraestructuras mejorarán sustancialmente el nivel de multimodalidad de la ZAL.

Aparte de estos grandes proyectos de infraestructura, se está diseñando el proyecto de telecomunicaciones que se desarrollará en toda la plataforma logística y que se basará, principalmente, en una red de comunicaciones interna de fibra óptica y en una torre

de telecomunicaciones de 45 m de altura, donde las operadoras de telecomunicaciones podrán ofrecer libremente todos sus servicios a las empresas de la ZAL y del Service Center.

Pertenecer a la ZAL supone disfrutar de una situación estratégicamente privilegiada dentro del sur de Europa, de un elevado nivel de multimodalidad, de la más avanzada tecnología, de una amplia oferta de servicios de valor añadido y de una concentración de empresas del sector del transporte y de la logística que consolida la comunidad logística de la región.

Zona d'Activitats Logístiques GILSA (Centre Intermodal de Logística, SA)

Av. Ports d'Europa, 100, 4a pl.
Service Center
08040 Barcelona
Tel.: 93 552 58 00
Fax: 93 552 58 01
info@zal.es
www.zal.es

E | Las terminales marítimas interiores tmZ y tmT

Las terminales marítimas interiores de Zaragoza (tmZ) y Toulouse (tmT) son nodos de la red de servicios portuarios y logísticos del Puerto de Barcelona para facilitar el comercio internacional marítimo de Aragón, el Valle del Ebro y zonas adyacentes en el caso de tmZ, y del sur de Francia, en el caso de tmT. Son también una iniciativa estratégica del Puerto de Barcelona para contar con una presencia permanente en estos mercados y diferenciar una amplia oferta de servicios apoyada por estándares de calidad con garantías.

Estas iniciativas aprovechan la sinergia entre dos componentes diferenciados:

- un operador logístico neutral encargado de la gestión técnica y de la comercialización de los servicios de la plataforma entre los transitarios y los operadores usuarios de la terminal;
- una estructura de promoción en la que participa el Puerto de Barcelona, encargada de difundir la oferta de servicios del Puerto

a los operadores y a los importadores y exportadores, así como de velar por la calidad de los servicios y la atención a los clientes.

Las terminales son colaboradoras neutras de los transitarios y otros operadores del comercio internacional que ofrecen prestaciones diseñadas para conseguir un uso eficiente del Puerto de Barcelona y un nivel de servicio garantizado.

Los clientes de las terminales tienen acceso a los servicios siguientes:

- Logística de cargas: consolidación y desconsolidación de contenedores FCL y LCL con servicio de almacenaje y todos los servicios complementarios (clasificación, paletización, trincaje, etc.); operaciones en depósito aduanero y servicios de recogida y distribución.
- Logística de contenedores: depósito para contenedores vacíos; servicios de almacenaje, manipulación, limpieza y reparación; mani-

pulación de contenedores llenos. Asimismo, la terminal incorpora un área de trasbordo a los vehículos de transporte por carretera y para las operaciones de carga/descarga sobre plataforma portacontenedores.

- Servicios de recogida y distribución local y servicio de transporte entre la terminal y el Puerto de Barcelona.

- Servicios de marca del Puerto de Barcelona:

– Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona, PortIC, que permite la realización automática de transacciones vinculadas a la logística del transporte sin necesidad de utilizar el soporte papel. También proporciona información sobre el seguimiento de las cargas.

– Servicios de soporte a los operadores.

– Estándares de calidad preestablecidos con garantías relativas a las condiciones de despacho, al tráfico y a la seguridad de las mercancías tanto en la terminal como en el Puerto.

– Servicio de atención al cliente e información permanente del tráfico de las mercancías por la terminal y el puerto.

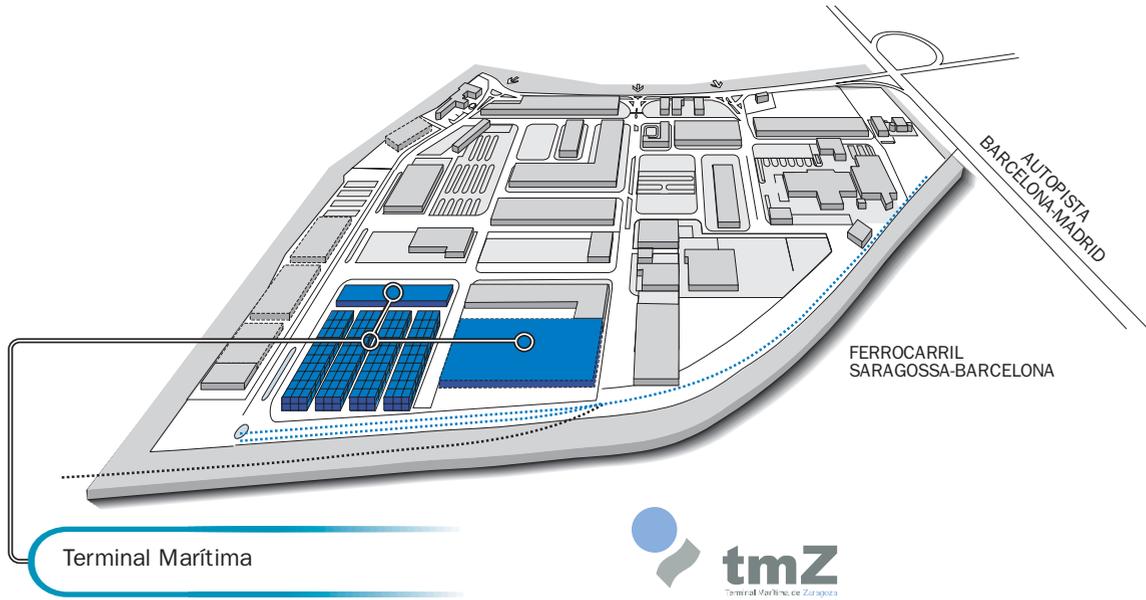
Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Camino de la Cogullada, s/n
Mercazaragoza, calle P.
50014 Zaragoza
Tel.: 976 464 439 / 38
Fax: 976 476 406
www.tmzaragoza.com
tmzaragoza@tmzaragoza.com

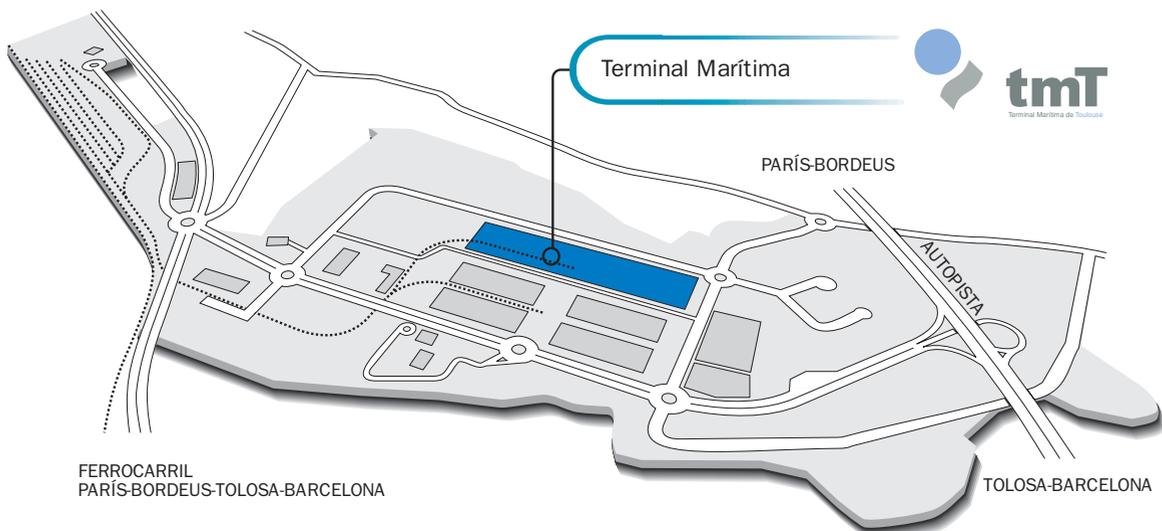
Terminal Maritime de Toulouse (tmT)

BP 31 31621 Eurocentre Cedex
Francia
www.tmtoulouse.com
tmtoulouse@tmtoulouse.com

↓ E.1 | La terminal marítima de Zaragoza (tmZ)



↓ E.2 | La terminal marítima de Toulouse (tmT)



↓ F | El Port Vell

Los casi 12 millones de visitantes que ha recibido el Port Vell a lo largo del 2003 son la constatación del enorme atractivo de la zona, que se ha consolidado como el principal espacio comercial y de ocio de Barcelona, convirtiéndose en uno de sus mejores atractivos y en una cita obligada tanto para los propios barceloneses como para quienes visitan la ciudad.

Los grandes espacios públicos de paseo, las oficinas, los locales comerciales, el Aquàrium, el cine Imax, el complejo de multicines del Maremagnum, un amplio espacio destinado a aparcamiento y las diferentes zonas destinadas a deportes náuticos permiten que el visitante pueda disfrutar y elegir entre un amplio abanico de actividades: pasear, hacer deporte, relajarse, comer, asistir a espectáculos, disfrutar de la noche barcelonesa; en fin, sumergirse en un mundo en el que la diversión está asegurada



Muelle de Espanya

Maremagnum

El Maremagnum es uno de los centros lúdicos, comerciales y de restauración más atractivos de Barcelona, situado sobre el mar, en el que es posible comprar un perfume o el último modelo de la temporada, tomar unas tapas en una terraza, comer un bocadillo o una mariscada, entrar en el mundo de la realidad virtual o pasear mientras suena de fondo una música de jazz. Actualmente está en fase de adecuación de su infraestructura y también está mejorando su oferta.

Superficie total: 39.000 m²
Tel.: 93 225 81 00
www.maremagnum.es

El Aquàrium

El Aquàrium es el mayor acuario de Europa y el más importante del mundo en temática mediterránea. Cuenta con ochenta metros de túnel transparente bajo un inmenso océano y 21 peceras gigantes tematizadas que acercan al público a los tiburones, a los caballitos de mar, a los peces

de colores... En total, el Aquàrium alberga 10.000 animales pertenecientes a más de 450 especies diferentes. Además, los espacios denominados Planeta Aqua y Explora complementan una de las atracciones preferidas de los visitantes y uno de los lugares más frecuentados de Barcelona.

Superficie: 14.290 m²
Volumen de agua: 5.500 m³
Número de visitantes en el año 2003: 1.375.271
Compra de entradas en las taquillas o en las sucursales de la Caixa de Catalunya
Tel.: 93 221 74 74
www.aquariumbcn.com

Teatro Imax Port Vell

El cine Imax es 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, de 27.000 W de potencia y de ecalización controlada por ordenador.

Número de espectadores en el año 2003: 671.509
Información sobre horarios, precios y venta de entradas: 902 10 12 12
Tel. Imax Port Vell: 93 225 11 11
www.imaxportvell.com

Cines Maremagnum

Los cines Maremagnum constan de ocho salas con capacidad total para 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 el año 2003: 379.000
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
Tel. CINESA: 93 423 24 55



Muelle de la Barceloneta

Marina Port Vell

La Marina Port Vell es el puerto deportivo, y cuenta con 410 amarres para embarcaciones de hasta 70 m de eslora y con las más completas prestaciones (agua potable, electricidad, teléfono, suministro de carburante, televisión por cable, control de accesos, recogida de basuras, etc.).

Además de todo ello, dispone de un edificio anexo con locales comerciales, tiendas de náutica, un banco, una lavandería, un supermercado, etc., que complementan su oferta.
Tel.: 93 484 23 00
www.marinaportvell.com

Marina'92

Junto con Marina Port Vell, la Marina'92 constituye uno de los principales complejos del Mediterráneo íntegramente dedicados a la náutica.

La Marina'92 ofrece un servicio de mantenimiento y reparación con un varadero de 400 t, un *travel lift* de 150 t, grúas de hasta 8 t, un dique flotante de hasta 4.000 t, una nave de pintura flotante de hasta 75 m, y 50 puntos de hibernación a cubierto para embarcaciones de motor de hasta 16 m de eslora. Todo ello permite la asistencia técnica de todo tipo de embarcaciones, tanto de recreo como profesionales. Con la inauguración del nuevo *syncrolift*, Marina'92 se convierte en el emplazamiento de mantenimiento y reparaciones más importante del Mediterráneo.
Tel.: 93 224 02 24
www.mb92.com



Muelle del Dipòsit

Palau de Mar

El Palau de Mar es un viejo almacén portuario convertido en un moderno edificio de oficinas equipado con tiendas, restaurantes, bares y muchos otros servicios destinados a sus ocupantes y visitantes.

Entre sus ocupantes destaca el:

Museu d'Història de Catalunya

Número de visitantes en el

año 2003: 336.453
Tel.: 93 225 47 00 / 26 / 32
cultura.gencat.net/museus/mhc



Muelle de Barcelona

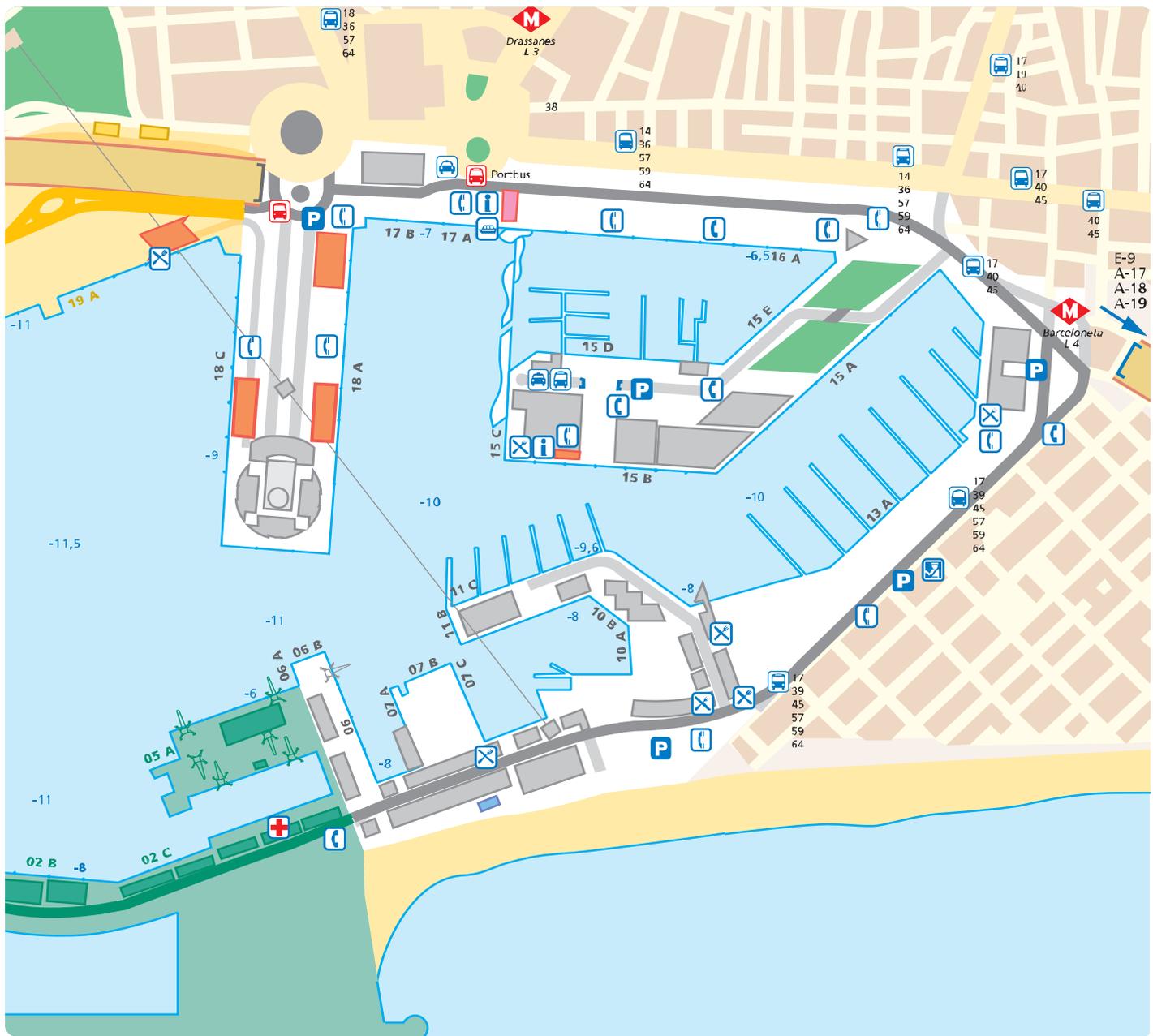
World Trade Center Barcelona

El World Trade Center Barcelona es la infraestructura idónea y más moderna para el desarrollo de la actividad empresarial. Dotado de los últimos avances tecnológicos, reúne en un único entorno una amplia gama de servicios e instalaciones, así como el acceso al mundo de los negocios internacionales.

Obra de la prestigiosa firma de arquitectos Pei, Cob, Fredd & Partners, es un edificio emblemático y singular, diseñado para garantizar la máxima flexibilidad, con el objetivo de adaptarse a las necesidades presentes y futuras de la empresa. Ofrece 35.000 m² de espacios para alquiler de oficinas, 6.500 m² de zonas comerciales, 5.000 m² de espacios para convenciones y congresos y un aparcamiento con más de 874 plazas. También dispone del Eurostars Grand Marina Hotel, un hotel de cinco estrellas gran lujo, para los visitantes del World Trade Center Barcelona y para los pasajeros de los cruceros de las modernas estaciones marítimas del muelle de Barcelona.

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

Tel.: 93 508 80 00
Fax: 93 508 80 10
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com





16

Directorio del Puerto de Barcelona

Autoridad Portuaria de Barcelona

Edificio Portal de la Pau
Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00
Fax: 93 306 88 11
www.apb.es

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

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

SAC (Servicio de Atención al Cliente)
Tel.: 900 210 938
sac@apb.es
www.apb.es

Representación del Puerto de Barcelona en Japón
DE TOK LTD.
Mr. Takeshi Suzuki
11-3 Akasaka
1-Chome, Minato-ku
Reinanzaka Annex Building
Tokyo 107-0052, Japan
Tel.: 813 3584 11 17
Fax: 813 3584 11 19
detokltd@mb.kcom.ne.jp

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
cconsult@netvigator.com

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

Representación del Puerto de Barcelona en México
Sr. Ramón Padreras Roca
Av. Lomas Verdes, 825
Local 213-E, Est 4, Col. Lomas Verdes
Naucalpan 53120, Edo. de México
Tel.: 52 (55) 5344 7694
Fax: 52 (55) 5374 0743
newmon@dsi.com.mx

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

Zona de Actividades Logísticas
CILSA (Centro Intermodal de Logística, SA)
Av. Ports d'Europa, 100, 4a pl.
Service Center
08040 Barcelona
Tel.: 93 552 58 00
Fax: 93 552 58 01
info@zal.es
www.zal.es

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

World Trade Center Barcelona, SA
Muelle de Barcelona, s/n.
Edificio Este, 2a pl.
08039 Barcelona
Tel.: 93 508 80 00
Fax: 93 508 80 10
comercial@wtcbarcelona.es
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
estibarna@estibarna.es

Capitanía Marítima de Barcelona
Ctra. Circunvalación, Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 223 53 94
Fax: 93 223 46 12

Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Seguridad Marítima
Edificio Torre de Salvamento,
Tramo VI, 9a pl.
Ctra. Circunvalación, Tramo VI
08040 Barcelona
Tel.: 93 223 47 33
Fax: 93 223 46 13
barcelona@sasemar.es

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

Punto de Inspección Fronterizo
Edificio PIF
Ctra. Circunvalación, Tramo IV
08039 Barcelona
Sanidad Exterior:
Tel.: 93 520 91 80
Fax: 93 443 16 32
Equipo de Calidad (EQ):
Tel.: 93 306 88 18

CATICE (Antes SOIVRE) (Centro Asistencia Técnica e Inspección Comercio Exterior)
Muelle Príncep d'Espanya
Edificio Tersaco, 4a pl.
Tel.: 93 289 66 10
Fax: 93 223 48 64
buzon.official@barcelona.catice.mcx.es

Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona
Av. Drassanes, 23-25, 4t A
08001 Barcelona
Tel.: 93 443 21 00
Fax: 93 442 36 68
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona
Av. Drassanes, 23-25, 9è 1a
08001 Barcelona
Tel.: 93 442 88 24
Fax: 93 442 90 62
aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

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
ateia@bcn.ateia.com
www.bcn.ateia.com

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

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona
Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: 93 416 93 00
Fax: 93 416 93 01
barcelona@cambrescat.es
www.cambrabcn.es

Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Barcelona
Av. Diagonal, 452-454, 4a pl.
08006 Barcelona
Tel.: 93 416 94 84
Fax: 93 416 93 01
shippers@cambrescat.es



Corporación de Prácticos del Puerto
Final P. Gabriel Roca.
Edificio Porta Coeli, 3º
08039 Barcelona
Tel.: 93 221 95 67
Fax: 93 221 38 95
pracbarn@accessnet.es

Renfe-Transporte Combinado
Estación Morrot
P. Josep Carner, s/n
08038 Barcelona
Tel.: 93 496 31 49
Fax: 93 496 32 46 (Dept. Comercial)
inf.codvu05@cosme.renfe.es
www.renfe.es/teco

Renfe-Cargas
Estación Can Tunis
Motors s/n
08004 Barcelona
Tel.: 93 508 93 40
Fax: 93 508 93 66
cargas@renfe.es
www.renfe.es

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)
Camino de la Cogullada, s/n
Mercazaragoza, calle P.
50014 Zaragoza
Tel.: 976 464 439/38
Fax: 976 476 406
tmzaragoza@tmzaragoza.com
www.tmzaragoza.com

Terminal Maritime de Toulouse (tmT)
BP 31 31621 Eurocentre Cedex
Francia
tmtoulouse@tmtoulouse.com
www.tmtoulouse.com

- Istanbul
- Constanza
- Tangier
- Ghana
- Lisbon
- Calcutta
- Almería
- Montevideo
- Toulouse
- Buenos Aires
- Genoa
- Seattle
- Ningbo
- Marseilles
- Lyon
- Barranquilla
- Philadelphia
- Le Havre
- Valparaiso
- Vietnam
- Bangkok
- Tarragona
- Tianjin
- Malaysia
- Belawan
- Sydney
- Vera Cruz
- Bourgas
- Santos
- Paranagua
- Vancouver
- Miami
- València
- Singapore
- New York
- Piraeus
- Havana
- Melbourne
- Barcelona
- Port Said
- Marsaxlokk
- Sri Lank
- Thessaloniki
- Damman
- Doha
- Casablanca
- Mombasa
- Taiwan
- Alexandria
- South Korea
- Antwerp
- Felixtowe
- Hamburg
- Valparaiso
- Vinhay
- Battkik
- Færøghaven
- Frankdam
- Mallixia
- Belgians
- Spytheburg
- Mahocruz
- Forngas
- Bakistan
- Porangales
- Vanisover
- Misfilmas
- Valencia
- Singapore
- Newyong







Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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

© **Autoritat Portuària
de Barcelona**

Producción e impresión
Novatesa Gràfiques, SL

Diseño gráfico
Joan Colomer (AMB)

Fotografia
Lluís Castellà Bel
(Tracte Comunicació Global)
Colita
Oriol Maspons
UTE Río Llobregat
Paisajes Españoles

D.L.: B-17366-2004