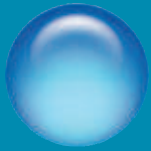


2006

PORT DE TARRAGONA MEMÒRIA ANUAL



índex

Presentació

Introducció

LA GESTIÓ

LA PROMOCIÓ COMERCIAL
L'ATENCIÓ AL CLIENT
LA QUALITAT
EL MEDI AMBIENT

ELS TRÀFICS

EVOLUCIÓ DELS TRÀFICS
LES XIFRES DE TRÀFIC DE L'EXERCICI

L'EXERCICI ECONÒMIC

MOVIMENT ECONÒMIC

EL PLA ESTRATÈGIC

ESTRATÈGIES
ACCESSOS I COMUNICACIONS
La clara aposta pel ferrocarril

EL HINTERLAND DEL PORT
EL FRONT PORTUARI CATALÀ
EL FORELAND DEL PORT

EL PLA DIRECTOR

EL PLA DIRECTOR
PERSPECTIVES DE FUTUR
EL PLA D'UTILITZACIÓ DELS ESPAIS PORTUARIS (PUEP)
Tràmit del pla
Contingut i execució del pla

EL PORT DE TARRAGONA I LA SEVA RELACIÓ AMB LA SOCIETAT

International Marina Tarraco
Aparcament subterrani del Moll de Costa
Esplanada del Serrallo

PROJECTES

PROJECTES
OBRES

APPORTT

Activitats més destacades de l'exercici 2006

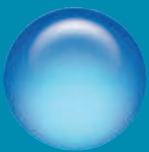
ESTARRACO

Paràmetres d'activitat
Previsions per al 2007

PREVENPORT

EL CEMAPT

EL MOLL DE COSTA
L'ARXIU DEL PORT
SERVEI DE PUBLICACIONS
EL MUSEU DEL PORT DE TARRAGONA



**CONSELL D'ADMINISTRACIÓ
DE L'AUTORITAT PORTUÀRIA**

Il·lm. Sr. Josep Anton Burgasé i Rabinad
President de l'Autoritat Portuària

Sr. Josep Maria Bru i Serra

Sr. Ramon Gras Vidal
Director de l'Autoritat Portuària

Sr. José Miguel García Eiranova
Secretari de l'Autoritat Portuària

Sr. Josep M. Andreu i Prats
Representant de la Federació Empresarial
d'Autotransports de Tarragona

Sr. Andreu Puñet Balsebre
Representant de l'Associació Empresarial
Química de Tarragona (AEQT)

Sr. Manuel Roca i Marco

Sr. Joan Llord i Corbella
Director general d'ordenació del territori i
urbanisme de la Generalitat

Il·lm. Sr. Josep M. Sabaté i Guasch
Delegat territorial del govern
de la Generalitat

Sra. Dolors Herrera Jiménez

Sr. Sebastià Cabré i Solé
Representant de la Confederació
Empresarial de la Província de Tarragona

Sr. Joan Oriol Rovira
Delegat de l'Associació Catalana
d'Empreses Concessionaries amb
Instal·lacions Portuàries - ASCIPORT

Sr. Fernando Collado Simon
Capità Marítim de Tarragona

Sr. Juan Luis Domínguez Sidera
Advocat de l'Estat i Coordinador
de l'Assistència Jurídica

Sr. Pablo F. Navarro Fernández
Assessor Jurídic del Consell
d'Administració

Sr. Javier Gesé Aperte
Sotsdirector de polítiques tarifàries
i d'ordenació d'espais de Ports de l'Estat

Sr. Joaquin Coello Brufau
President del Port de Barcelona

Sr. Francisco Javier Blanco Romero
Administrador principal de Duanes

Sr. Agustí Mallol i Pons
Representant de l'Ajuntament
de Tarragona

Sr. Alejandro Fernández Álvarez
Representant de l'Ajuntament
de Tarragona

Il·lm. Sr. Josep Poblet i Tous
Alcalde de l'Ajuntament de Vila-seca

Sr. Albert Abello Hierro
President de la Cambra Oficial de Comerç,
Indústria i Navegació de Tarragona

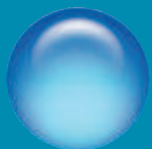
Sr. Isaac Sanromà Ortega
President de la Cambra Oficial de Comerç,
Indústria i Navegació de Reus

Sr. Manuel Calvo Fernández
President de l'Associació d'Empreses
Estibadores del Port de Tarragona

Sr. Gregorio de la Fuente Expósito
President de l'Associació de Consignataris
del Port de Tarragona

Sra. Carme Rangil Ortega
Membre del Consell Nacional de la UGT
de Catalunya

Sr. Jaume Pros i Perelló
Secretari general de la Unió Intercomarcal
de les Comarques Tarragonines de CC OO
a Tarragona.



PRESENTACIÓ



L'exercici que ha conclòs ha significat la culminació de la línia encetada pel Port de Tarragona en la direcció de potenciar la consolidació i diversificació dels tràfics. En aquest sentit haig de manifestar que, en els darrers anys, hem estat treballant aquests dos eixos estratègics; d'una banda, per tal de finançar d'una forma absoluta els tràfics tradi-

cionals, dels que som uns gran especialistes, i de l'altra, potenciant d'una manera decidida, el tractament de nous productes que, dins del context de mercaderia general, aporten aquesta quota de diversificació que entra de ple en l'objectiu que inicialment vàrem establir.

Aquesta càrrega general en la que hem estat centrats de manera especial, ha tingut un creixement de l'ordre del 23%, fonamentalment en productes com els siderúrgics, la pasta de paper, els vehicles, la fruita, i d'altres que fan concebre unes immemorables expectatives permetent un alt grau de versatilitat en la dinàmica i en l'operativa del Port.

Dins d'aquest punt, cal fer esment de l'èxit de les noves línies regulars que, dins del context de multimodalitat i dins de l'àmbit Mediterrani, estan portant a terme diferents empreses navilieres que han decidit constituir a Tarragona una base estable de tractament i distribució de mercaderies, treballant la càrrega general amb plataformes i contenidors, optimitzant d'aquesta manera les distàncies a recórrer i el temps de distribució.

El conjunt total de la càrrega tractada durant l'exercici de 2006, ha assolit la xifra de 31'7 milions de tones, una xifra rècord que cal considerar com un èxit de l'actual línia estratègica del Port i que fa palesa de manera fefaent l'equilibri existent entre l'àrea econòmica, l'àrea inversora i l'àrea d'explotació; una sintonia que manifesta un alt sentit de gerència i també una confiança important per part de la Comunitat Portuària. Aquesta situació ha facilitat el que s'hagin pogut dedicar un total de 25,3 milions d'euros a la faceta inversora, destacant l'obra de prolongació del Dic de Llevant, en la que s'han dedicat un total de 12,5 milions d'euros.

Una faceta interessant d'aquest passat exercici és la d'haver incrementat d'una manera important les mercaderies carregades, assolint per aquest concepte un total de 5'9 milions de tones, una situació que cal remarcar i considerar com a signe molt positiu de l'evolució de la capacitat productiva de la nostra economia.

En l'apartat econòmic, dir que aquest exercici hem tancat amb un volum de negoci de 50,1 milions d'euros, que ha significat un benefici de 15,8 milions d'euros.

Davant d'aquesta immillorable situació, continuo pensant que la vocació del Port de Tarragona és la d'ésser un autèntic referent en tots els sentits, tant per a la societat que ens envolta, com pels sectors econòmics de la nostra àrea d'influència que estan cridats a ser clients objectius i membres actius d'aquesta gran plataforma portuària del sud de Catalunya.

Josep Anton Burgasé
President del Port de Tarragona

la gestió



1. La gestió

Fins a la instal·lació del complex petroquímic a les nostres comarques, el Port de Tarragona, amb unes línies de tràfics relativament discretes, amb unes instal·lacions reduïdes, proporcionals al moviment de mercaderies que es donava, es dedicava fonamentalment al cabotatge litoral a base de productes agroalimentaris.

A partir de la dècada dels setanta, el Port entra en una nova dimensió, s'especialitza en el moviment de líquids a doll i sòlids a lloure. En aquesta nova fase, el volum de tones mogudes es dispara, superant-se la barrera dels 20 milions de tones; proporcionalment creix la faceta inversora procedint-se a la construcció de grans terminals portuàries, a la construcció d'accessos i comunicacions d'acord amb les noves necessitats i a la incorporació de maquinària i utilatge, convertint-se així en un dels ports més importants del sistema portuari de l'Estat.

En aquest ordre podem dir que actualment, en el context general, el Port de Tarragona és un dels cinc ports més importants de l'Estat, líder en productes energètics i agroalimentaris, en productes moguts per ferrocarril i en productes líquids. Aquesta situació li ha conferit una especial preeminència en el context peninsular i mediterrani.

La mundialització del comerç, la importància del Mediterrani en les rutes marítimes, la pertinença a la Unió Europea, el creixent tràfic amb els països del Mediterrani, els nous tipus de tràfics que requereixen la construcció de noves i específiques terminals portuàries, la conceptualització de port de quarta generació, les transformacions urbanístiques i d'infraestructures a l'entorn del Port, la necessitat d'implementar una zona d'activitats logístiques, amb la finalitat de completar una oferta portuària altament competitiva, han suposat noves pautes de treball que requereixen una nova ordenació, un nou plantejament i, per suposat, una nova estratègia en tots els ordres.





1.1 La promoció comercial

La política comercial de l'Autoritat Portuària de Tarragona s'orienta cap a la diversificació de càrregues, amb l'objectiu concret de no dependre excessivament dels sòlids a dojo i els líquids a doll, amb l'augment del volum de la mercaderia general i els contenidors sobre el total de les mercaderies mogudes al llarg de l'any, mitjançant les línies regulars i el short sea shipping. Així mateix, encara que amb caràcter secundari, s'està intentant potenciar el tràfic de passatgers.

En conseqüència, el pla estratègic que s'ha establert s'ha dirigit a la captació de noves càrregues o a l'augment i la consolidació de les que actualment s'estan movent al Port de Tarragona, amb una seguit d'actuacions que s'han desenvolupat durant el 2006.

Des del punt de vista de la facturació, per a potenciar els objectius comercials, l'Autoritat Portuària ha considerat com a tràfics prioritaris els contenidors, el tràfic de fruita i els passatgers, als que se'ls hi aplica les màximes bonificacions que la Llei 48/2003 permet, en les taxes corresponents a la mercaderia i al buc. Així mateix, s'han considerat un seguit de tràfics rellevants als que se'ls ha aplicat bonificacions en funció del compromís de tràfics aportats pels carregadors o operadors.

En aquest sentit, amb l'aplicació d'aquests bonificacions, es pretén donar un incentiu comercial als nous tràfics portuaris. També s'han considerat accions dirigides als armadors de línies regulars i al foment de línies de short sea shipping.

Quant a les accions comercials, de promoció i comunicació, s'han establert una conjunt d'iniciatives que es concreten en:

1. Increment del tràfic portuari Reunions amb clients

Col·laboració en presentacions de l'oferta de serveis

Millora del flux d'informació amb els clients

2. Internacionalització del Port de Tarragona

Assistència a fires internacionals

Participació en projectes europeus

Participació en associacions internacionals



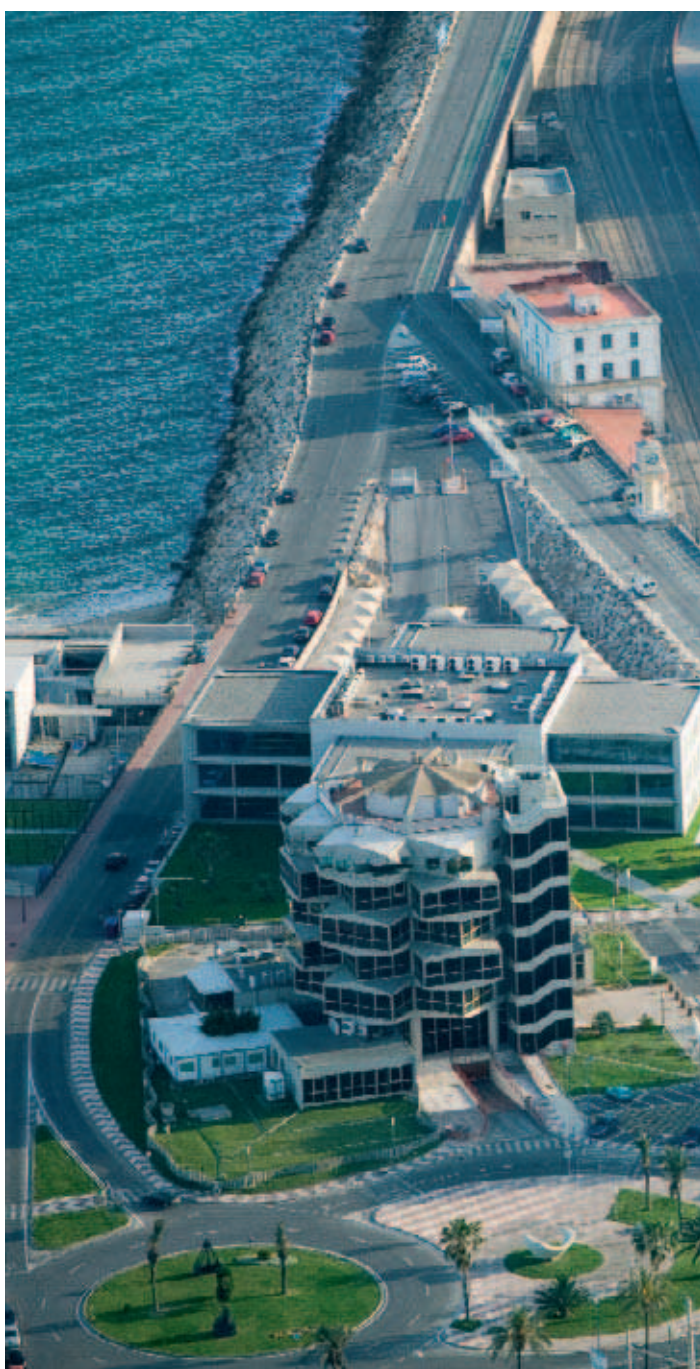


1.2 L'atenció al client

Els esforços que destina l'Autoritat Portuària de Tarragona a conèixer i a servir el mercat extern amb la finalitat d'optimitzar el binomi producte/mercat són evidents. El Servei d'Atenció al Client (SAC) manté, amb la seva línia directa, personal i permanent amb els clients, usuaris i membres de la Comunitat Portuària, un servei que garanteix un alt nivell d'exigència, d'eficàcia i de millora integral dels serveis portuaris del Port de Tarragona.

Durant l'exercici 2006 es van registrar un total de 336 expedients, dels quals 110 eren peticions d'informació, 144 reclamacions, 1 suggeriment, 67 sol·licituds i 14 queixes. Tots els expedients s'impulsaren d'ofici, tramitant-se i atenent-se amb la major celeritat, i amb un rigorós ordre d'incoació en assumptes d'homogènia naturalesa.

Es recorda, que els expedients que es tramiten al SAC es generen mitjançant la recepció de correus electrònics, via fax, telefònicament, per registre d'entrada o bé presencialment pel sol·licitant.





1.3 Pla de Qualitat

El Pla de Qualitat del Port de Tarragona té l'objectiu de millorar la qualitat dels serveis portuaris per tal de satisfer les necessitats dels clients.

L'Autoritat Portuària exerceix un lideratge en la implantació de Sistemes de Gestió de la Qualitat en la Comunitat Portuària per tal d'orientar els processos a la satisfacció del client i a la qualitat de serveis.

Durant l'any 2006 s'ha continuat amb el desenvolupament i el seguiment del Pla de Qualitat en diferents àmbits de l'activitat portuària, com són la logística de l'automòbil, el practicatge o les millores per al tràfic de contenidors.

El Port de Tarragona ha consolidat la seva competitivitat en el tràfic d'automòbils. Després de superar les avaluacions externes de conformitat, el Comitè de Seguiment format per ANFAC i Ports de l'Estat va atorgar el mes de març de 2006 la Certificació de Qualitat de Servei per al Tràfic d'Automòbils a l'Autoritat Portuària, a les dues terminals d'automòbils BERGÉ-CARPORT i SUARDIAZ TERMINAL TARRAGONA, i a la societat d'estiba i desestiba ESTARRACO. La Corporació de Pràctics també va obtenir aquesta Certificació el mes de setembre de 2006.

Continuant amb l'aplicació del Model EFQM d'Excel·lència, l'Autoritat Portuària ha dut a terme els projectes de determinació de la Missió, la Visió i els Valors, i de definició dels Processos de l'APT, que van ser aprovats pel Comitè de Coordinació el mes de desembre de 2006. Mitjançant un Pla de Comunicació intern i extern, aquesta Política de Qualitat de l'APT i el Mapa de Processos van ser difosos al personal de l'Autoritat Portuària, a la Comunitat Portuària i als clients finals del Port de Tarragona.

Amb el Pla de Formació de la Comunitat Portuària s'ha seguit treballant per incrementar mitjançant la formació la professionalitat del personal de les empreses, entitats i organismes que la componen per tal d'oferir un servei de qualitat als clients. Els indicadors d'aquest Pla de Formació estableixen que entre l'any 1999 i el 2006 s'han realitzat un total de 72 accions formatives, 2.582 hores de formació, amb la participació de 1.614 alumnes, que han manifestat un grau de satisfacció del 93%.

El Sistema Intern de Suggestiments (SIS) ha continuat implementant aquells suggeriments que realitza el personal de l'Autoritat Portuària que van adreçats a aconseguir millores en: qualitat de servei, optimització de processos, seguretat, econòmics, medi ambient, culturals i socials.





1.4 El medi ambient

EL PORT DE TARRAGONA I EL SEU ENTORN

Els principals aspectes ambientals derivats de l'activitat portuària són:

Generació de residus

La recollida de residus perillosos es genera per l'abandonament de productes contaminants, com ara olis, bateries usades, piles salines alcalines, residus d'olis no especificats, fluorescents, envasos contaminats (bidons), etc., els quals periòdicament són recollits i lliurats al gestor autoritzat corresponent, mitjançant empreses externalitzades, contractades per l'Autoritat Portuària de Tarragona.

L'Autoritat Portuària de Tarragona continua potenciant la recollida selectiva dels residus valoritzables a les seves oficines i als restaurants del recinte portuari. Pel que fa a les oficines, es recull paper, plàstic, cartró, tòners, piles, residus informàtics, fluorescents, els quals són recopilats segons les seves característiques i gestionats adequadament.

L'Autoritat Portuària de Tarragona i les empreses estibadores del port han signat un conveni de col·laboració per a la neteja d'esplanades, zones de maniobra, dipòsits i emmagatzemats del port amb la posterior gestió dels residus de càrrega i d'altres generats per la pròpia activitat portuària, per tal d'optimitzar i racionalitzar la gestió dels residus. D'altra banda, l'Autoritat Portuària de Tarragona té establert un conveni per a la neteja de vials i zones comunes.

Per tal de combatre les plagues d'insectes, la de rosegadors i el control de la població de coloms dins del recinte portuari, l'Autoritat Portuària realitza actuacions periòdiques i intenses, mitjançant l'empresa adjudicatària al respecte, per tal d'evitar el risc sanitari per a la salut humana i de les mercaderies.

Emissions atmosfèriques

El port de Tarragona disposa d'instal·lacions que analitzen les emissions a l'atmosfera. Una d'aquestes instal·lacions està situada al vial interior del port, prop el barri del Serrallo. És un projecte cofinançat per la Unió Europea, anomenat HADA, i dels seus analitzadors s'obtenen resultats sobre òxid de sofre, òxid de nitrogen, monòxid de carbó i de partícules en suspensió.



L'altra cabina mediambiental, emplaçada al moll de Castella - la Rioja mitjançant conveni amb la Generalitat de Catalunya, mesura la humitat, velocitat, direcció, pressió atmosfèrica, temperatura, radiació solar, pluja i també les partícules en suspensió.

L'Autoritat Portuària també disposa de les dades recollides a l'edifici de Port Control, al moll de Catalunya, que indiquen on-line, les condicions ambientals dins del recinte portuari.

Vessaments a les aigües portuàries

L'Autoritat Portuària disposa d'una embarcació adaptada per a la neteja diària de la làmina d'aigua i enretirada de sòlids flotants dins del recinte portuari.

L'Autoritat Portuària de Tarragona té establerts convenis de col·laboració amb empreses que realitzen serveis de prevenció i lluita contra la contaminació d'aigües marines i d'aigües interiors i que, en cas d'accident i/o incident, posen a disposició de l'Autoritat Portuària els mitjans personals, materials i tecnològics, tot gestionant els residus.

En relació amb la contaminació de les aigües portuàries s'han registrat 260 actuacions, i s'han recollit 373,92 m³ de residus flotants, i disset intervencions, relacionades amb episodis, no significatius, de contaminació per hidrocarburs.

Pel que fa al servei de recollida de residus procedents dels vaixells lliurats als operadors MARPOL del Port, l'any 2006, s'han recepcionat 1.499,47 m³ corresponent a l'annex V (residus sòlids dels vaixells). Pel que fa a la gestió de l'annex I, (recollida de residus oliosos i d'hidrocarburs), s'han recollit 25.970,20 m³.

L'Autoritat Portuària de Tarragona té establert un conveni de col·laboració entre Ports de l'Estat, la Universitat de Cantàbria i les autoritats portuàries de Gijón i Huelva per a la validació de la «ROM 5.1 Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias».

Ports de l'Estat juntament amb el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) tenen establert un conveni que permet la caracterització del clima marítim en el litoral de l'Estat espanyol mitjançant una xarxa de boies que mesuren l'onatge i els corrents.

Dins dels programes de control de la qualitat de les aigües, l'AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA participa en el conveni amb Ports de l'Estat, l'Autoritat Portuària de Barcelona i el Laboratorio de Ingeniería Marítima de la Universitat Politècnica de Catalunya (LIM/UPC) per a diagnosticar i predir la dinàmica dels intercanvis d'aigua i els temps de renovació en els recintes portuaris.

El risc potencial d'accidents per vessament d'hidrocarburs al mar en les operacions de càrrega/descàrrega, transbords, manipulació de crus i productes petrolífers, ha determinat la redacció i l'aplicació del Pla Interior de Contingències per Contaminació Marina Accidental al port de Tarragona (PICCMA), que va ser aprovat en sessió del Consell d'Administració de data 7 de febrer de 2006.



Impactes derivats de les operacions de dragatge

S'ha realitzat una caracterització d'àrids, amb un volum de 95.000 m³, amb l'objectiu de tipificar els materials existents que han permès ser emprats en el procés de reparació amb l'aportació de sorra, destinada a la platja de la Pineda.

Com a resultat de l'estudi s'ha determinat la idoneïtat dels materials, d'acord amb les recomanacions elaborades per CEDEX i també s'han considerat altres paràmetres de la Direcció General de Costes. Són materials exempts de contaminació i el seu valor IQS determina que són materials no alterats.

Impactes causats per les obres de noves infraestructures

El creixement experimentat al port de Tarragona en la darrera dècada ha estat de gran importància. S'han realitzat obres com la prolongació del dic del passeig de l'Escullera, un projecte sotmès a l'avaluació ambiental, l'Espigó dels Prats, el trasllat del Club de Rem, la reorganització del barri del Serrallo, la pavimentació central del moll d'Andalusia i el moll de Cantàbria.

Consum de recursos naturals a l'Autoritat Portuària de Tarragona

Energia elèctrica:	8.638.966 kwh
Aigua:	406.816 m ³
Combustible	43.426,35 litres de gasoil i 9.295,43 de gasolina sense plom.

Uns altres aspectes a tenir en compte és el control de la totalitat de la flota de vehicles de l'Autoritat Portuària i que per tal d'assegurar el seu bon funcionament i minimitzar l'emissió de gasos i altres contaminants, es realitzen les inspeccions tècniques periòdicament.

Normatives

Dins del marc normatiu de la Llei 3/1998 de la Intervenció Integral de l'Administració Ambiental (IIAA), l'Autoritat Portuària de Tarragona ha sol·licitat als usuaris del port còpia d'autorització, llicència i/o comunicació ambiental, d'acord amb l'annex de l'activitat que desenvolupen.

D'altra banda i d'acord amb la legislació vigent en matèria de residus, s'ha requerit l'inventari i el pla de residus de cadascun dels usuaris del port de Tarragona.

En compliment de la Llei 10/1998, de 21 d'abril, en què s'estableix la obligatorietat dels titulars de sòls on s'hagi desenvolupat o es desenvolupi activitat potencialment contaminant, i del RD 9/2005, de 14 de gener, de declaració de sòls contaminats, l'Autoritat Portuària de Tarragona ha tramès l'Informe Preliminar de Situació al Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.

Formació i simulacres d'emergència

Els simulacres són una eina de primera magnitud i la seva programació, implementació i revisió és constant. És per això que la millora en el desenvolupament d'accions específiques mediambientals comprèn una formació permanent, factor que l'Autoritat Portuària presta una especial atenció. Així doncs, l'any 2006 es van organitzar diverses jornades a Tarragona per a l'exposició i difusió del projecte HADA. Així mateix varen realitzar-se exercicis pràctics d'equips analítics flotants en la dàrsena interior del port.

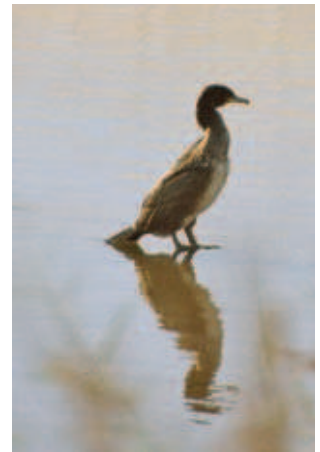
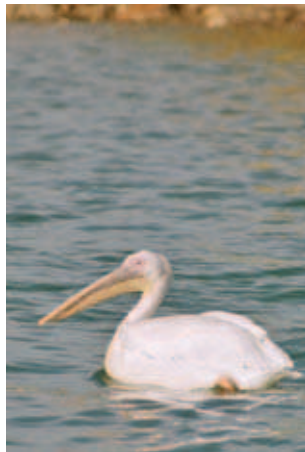
Periòdicament s'organitzen simulacres de contaminació marina on es canalitza tot el procediment en cas d'un vessament i es practica amb els mitjans (embarcacions, barreres, material absorbent, etc.) a utilitzar fins la total neteja del vessament i finalització del servei.

Així mateix, el port de Tarragona participa i col·labora en els simulacres que les indústries petroquímiques establertes en el domini públic portuari realitzen regularment.

Coexistència sostenible al port de Tarragona

El port de Tarragona és un indret molt important per a algunes espècies d'ocells, especialment gavines. Moltes gavines porten anelles de plàstic numerades que ens permeten conèixer la seva procedència i també els moviments en diverses zones del litoral. Aquests marcatges estan coordinats a nivell europeu i aporten una informació de gran interès per al coneixement de la seva biologia. Hi ha espècies com el gavià fosc o la gavina capnegra que formen part d'un projecte per realitzar un atlas dels ocells hivernants a Catalunya.

Una de les tasques de seguiment és el cens hivernal d'aus aquàtiques.



En la zona situada en l'escullera exterior del Port, atorgada en concessió, es troba el Parc Subaquàtic, reserva destinada a la regeneració de diverses espècies de la nostra fauna i flora mediterrània. En aquest indret s'han anat enfonsant embarcacions que han permès que la diversitat de l'ecosistema identifiqui a més de dues-centes cinquanta espècies, algunes d'elles singularment escasses en el nostre litoral.

És important distingir les diverses comunitats d'algues, que segons la seva fondària i rocallositat ens permet observar morenes, congres, donzelles, tords, sards, escórporres, daurades, mabres, peixos lluna, esponges, etc.



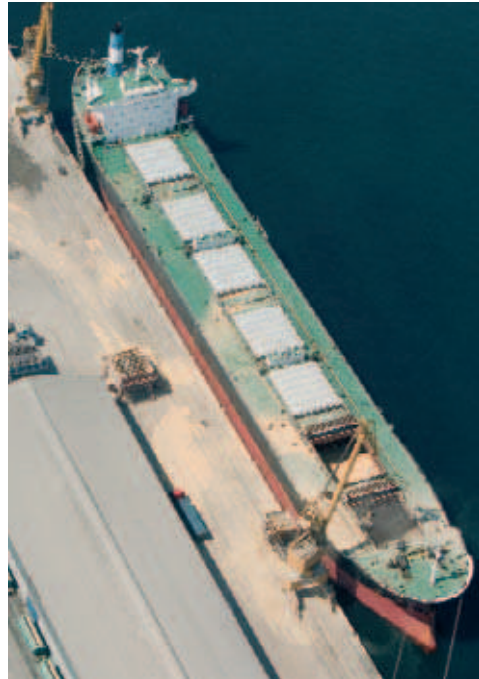
2 els tràfics



2. Els tràfics

El Port de Tarragona es troba situat a la confluència de dos eixos de desenvolupament econòmic de l'estat espanyol: l'arc mediterrani i la vall de l'Ebre. El seu hinterland comprèn Catalunya, que és la comunitat autònoma més activa econòmicament de la Península Ibèrica, i arriba, seguint la vall de l'Ebre, a Aragó, La Rioja i Navarra.

En el triangle format per les ciutats Tarragona-Reus-Valls es troben localitzades una gran quantitat d'indústries, constituint la segona àrea metropolitana de Catalunya, després de la de Barcelona.



Des de la dècada dels seixanta, el Port s'ha convertit en una instal·lació eminentment importadora, destacant els productes petrolífers, agroalimentaris i el carbó. La càrrega general és una mercaderia que s'intenta potenciar amb l'objectiu de diversificar els productes tractats en el Port.





2.1 L'evolució dels tràfics

El negoci portuari és un dels sectors més dinàmics de l'economia. Els canvis que s'estan produint en aquests darrers anys són tan profunds que contínuament s'ha de procedir a una contínua remoció d'escenaris portuaris. En aquest sentit, el Port de Tarragona està dedicant esforços i recursos a la internacionalització del seus tràfics amb l'objectiu d'aconseguir i establir noves línies regulars que permetin mante-

suport del Banc Europeu d'Inversions per dur-hi a terme importants projectes industrials i d'infraestructura i, fins i tot, per crear en el Mediterrani una zona de lliure comerç que possibilitaria una expansió comercial molt més efectiva.

No obstant això, el Port continua tenint una gran dependència dels productes petroquímics, agroalimentaris i energètics, i així ho evidencien les xifres. Els augments percentuals del tràfic tant en el total de



nir el ritme de creixement de tràfic total actual. D'aquesta manera, prenen molt d'èmfasi les iniciatives comercials i les noves línies de col·laboració que van sorgint entre els ports mediterranis i el nostre Port.

Sense dubte, l'escenari mediterrani, compost pels països europeus, euroasiàtics, de l'Orient Mitjà i els del nord d'Àfrica, constitueix la principal aposta de futur del Port de Tarragona. Es pretén potenciar els vincles comercials amb els països del nord d'Àfrica i iniciar missions comercials en els països recentment integrats a la Unió Europea, dues grans àrees d'acció que tenen per davant una gran projecció econòmica i que disposen del

sòlids a lloure com en el total de líquids a doll continuen ubicant el Port de Tarragona entre els ports espanyols més destacats.

En aquests darrers anys el Port de Tarragona ha estat immers en una important tasca de diversificació de tràfics que progressivament ha anat donant els seus fruits, destacant de manera especial l'increment sostingut i estable en el moviment de vehicles gràcies a l'adequació de les esplanades del Port a la zona de Ribera per a l'ús d'aquest tipus de mercaderia. Altres tràfics com els siderúrgics, la fruita, els vehicles, la pasta de paper i d'altres, també es troben immersos en aquesta faceta de creixement.



2.2 Les xifres de tràfic de l'exercici

Durant l'any 2005 el tràfic de mercaderies carregades i descarregades al Port ha estat de 31.397.301 tones, el que suposa un creixement de 4,45% respecte l'any anterior (1.337.077 tones)

Tràfic marítim	31.327.848 Tm.
Avituallament	180.892 "
Local	2.398 "
Pesca	4.381 "
Mercaderies no embarcades	219.854 "
	31.397.30 Tm.

Així mateix, els tràfic marítim ha tingut la següent composició, ans les variacions que s'assenyalen:

	% sobre total	Tm. 2004	Variació 2004-2003	% variació
Productes petrolífers	53,3%	16.698.608	753.666 Tm.	4,7%
Líquids no petrolífers	6,2%	1.947.511	-14.537 "	-0,7%
Sòlids a lloure	35,9%	11.237.751	-665.546 "	-5,6%
Mercaderia general	4,6%	1.443.978	267.674 "	22,8%
	100%	31.327.848	341.258 Tm.	1,1%

En el grup de productes petrolífers el tràfic de refineries representa 15.944.943 tonesla qual cosa suposa una diferència de 1,6% respecte l'exercici anterior. La parada tècnica de la refineria explica aquesta regressió conjuntural.

Els principals components d'aquest tràfic són:

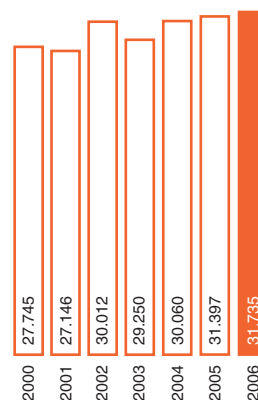
Petrolí Cru	8.565.115 Tm.
Nafta	1.515.472 "
Fuel oil	1.728.539 "
Butà i Propà	702.540 "
Condensat, cru	702.540 "
Gas-oil	1.033.743 "

Els líquids a doll no petrolífers s'han situat en 1.962.048 tones, amb un augment del 6,2%, xifra que consolida el desenvolupament d'aquest sector de tràfic.

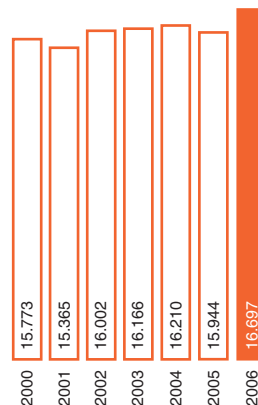
Els més representatius són els que a continuació detalllem:

Gasolina piròlisi	368.312 Tm.
Concentrat benzènic	212.723 "
Sosa càustica	112.371 "
Acètic i àcids monocarboxílics	340.870 "
Metanol, alcohols acíclics i derivats	176.573 "

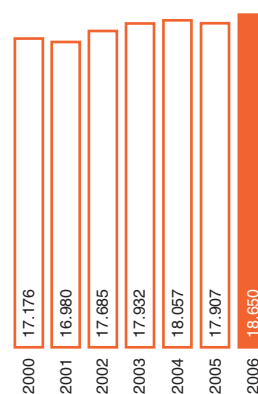
TRÀFIC TOTAL



PETROLIS



LÍQUIDS A DOLL



SÒLIDS A LLOURE

El tràfic dels sòlids a lloure ha aconseguit la xifra de 11.903.296 tones, la qual cosa suposa un increment de l'11,8% respecte a l'any anterior. Els majors valor s'han donat en els productes agroalimentaris, ciment i carbó

Carbon	5.467.342 Tm.
Tortons i farina de soja	808.845 "
Blat	443.699 "
Blat de moro i derivats	234.249 "
Ciment i clíncker	84.763 "
Altres minerals	217.729 "
Pèsols i secs	175.583 "
Altres cereals	230.238 "
Altres pinsos i farratges	221.373 "

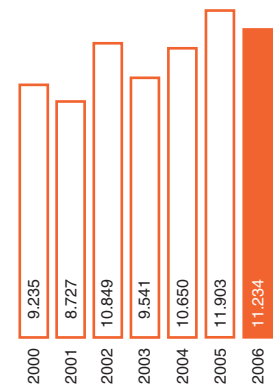
La càrrega general ha assolit la xifra de 1.176.304 tones, que representen un augment del 26% respecte a l'anterior exercici. Entre els principals tràfics destaquem:

Vehicles, plataformes i transports especials	492.136 Tm.
Productes siderúrgics	418.310 "
Productes químics	92.300 "
Fruïtes, hortalisses i llegums	76.307 "

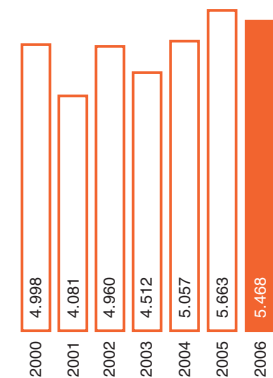
Altres xifres significatives són:

		2004	2005
Bucs totals	Nº	2.784	2.729
	GT	39.858.916	39.937.594
Bucs tancs	Nº	1.259	1.256
	GT	17.484.154	18.733.642
Bucs granelers	Nº	340	402
	GT	7.414.394	7.672.483
Contenidors	TEU	8.978	12.202
	Tm.	80.814	107.832
Pesca	Tm.	4.035	4.381
	milers €*	13.597	14.406

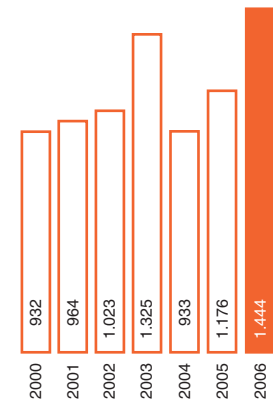
(*)Primera venda.



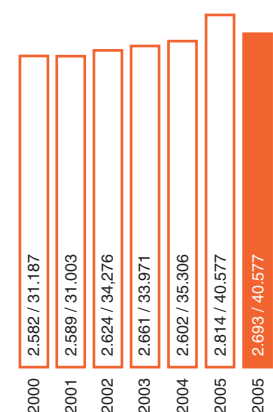
CARBÓ



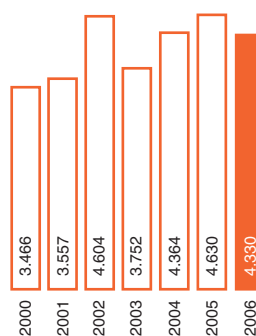
MERCADERIA GENERAL



BUCS-G.T.



CEREALS

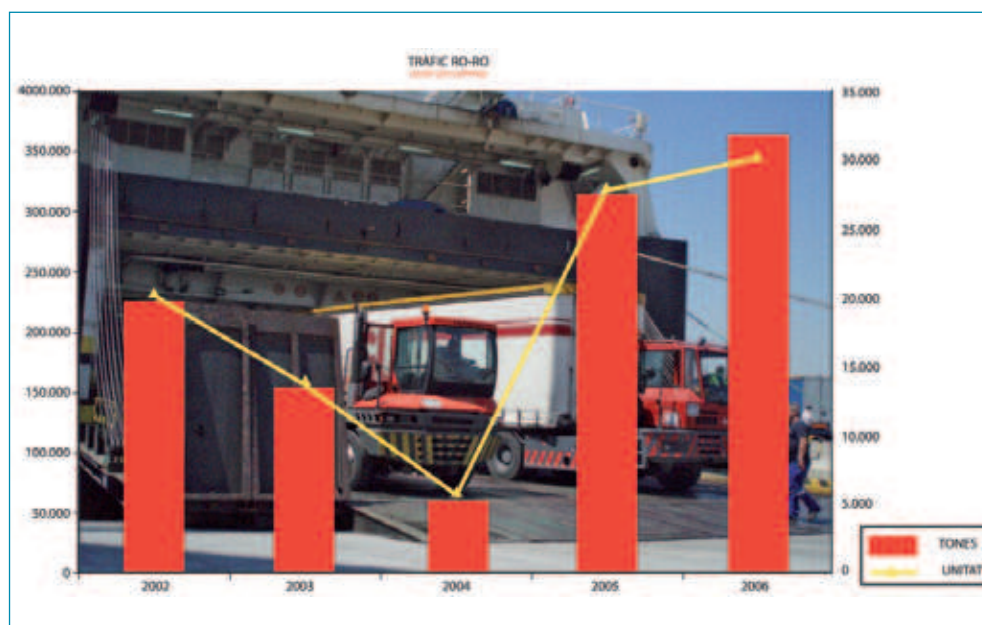


EL TRANSPORT MARÍTIM DE CURTA DISTÀNCIA AL PORT DE TARRAGONA

El transport marítim de curta distància està impulsat des de fa temps per la Comissió Europea amb l'objectiu de racionalitzar la creixent saturació de les carreteres europees. Tot i que el short sea shipping compta amb el suport total de la Comissió, encara falten alguns punts per aclarir, com ara la concreció del concepte d'autopistes del mar' o una política d'ajuts financers concorde amb la realitat.

En aquest context, el port de Tarragona, gràcies a la seva ubicació geoestratègica i a una major implicació del seu hinterland, està desenvolupant tota una sèrie d'estratègies amb l'objectiu d'incrementar el nombre de línies que realitzen aquest tipus de transport i oferir un servei de transport marítim més flexible i competitiu a les empreses clientes. En aquesta línia, el port de Tarragona està participant en dos projectes europeus; el primer és el projecte PLACA 4 S sota el marc del programa europeu INTERREG IIIb Sudoe que té com a finalitat transvasar tràfic terrestre al mar analitzant la fase terrestre de la cadena intermodal, i el segon projecte europeu és el WEST MOS afavorit pel programa TEN-T que té com a finalitat analitzar la fase marítima d'enllaç entre els països europeus de La Mediterrània (França i Itàlia).

El port disposa, actualment, d'espais d'atracada, càrrega i descàrrega dedicats a aquest mitjà de transport i s'ha convertit en un punt de referència per a aquest tipus de tràfic de curta distància. Aquesta aposta decidida per part del port de Tarragona i de la seva comunitat portuària, es veu reflectida en el considerable augment que aquest tipus de tràfic ha tingut en els darrers 5 anys.



3

exercici econòmic





3.1 Moviment econòmic

L'exercici 2006 ha estat un any de consolidació del moviment de mercaderies en el Port de Tarragona, les 31,7 milions de tones mogudes han suposat un increment de l'1,1% respecte l'exercici anterior. Aquesta quantitat de mercaderies junt amb la incorporació de nous espais i elements concessionables, han dut a superar per primer cop la barrera dels 50 milions d'euros en l'import net de la Xifra de Negoci i aconseguir, gràcies a això, uns beneficis després d'impostos en 2006 de 15.862 milers d'euros.

A nivell d'explotació s'ha de destacar, com ja hem indicat, l'increment del 6,23% de la Xifra de Negoci respecte l'exercici anterior. Aquest augment de tres milions d'euros respecte a 2005 ha situat la mateixa en 50.012 milers d'euros. Una de les causes que ho justifica, és sobretot, l'augment del 16% de la Taxa d'ocupació privativa de domini públic portuari i del 14,7% de la Taxa per aprofitament especial de domini públic portuari.

Les despeses d'explotació d'aquest any 2006 han pujat a 32.252 milers d'euros, un 6,45% més que en 2005. Tot i que aquesta dada sembla indicar un lleuger retrocés en la política de restricció i control de la despesa portada en els últims exercicis, s'ha de destacar que gran part de l'increment és degut a despeses en "reparacions i conservacions" de les instal·lacions portuàries, on el seu augment respecte a 2005 ha estat d'un 24,7%.

Aquest any 2006, l'aportació a Ports de L'Estat, segons l'article 11.1.b) de la Llei 48/2003, del 4% dels ingressos per Taxes Portuàries respecte l'exercici anterior ha estat de 1.813 milers d'euros, la qual cosa significa un 12,2% més que l'any anterior.

En dotacions per amortitzacions, tot i que en l'any 2006 la inversió ha estat de 24.910 milers d'euros únicament s'ha registrat un increment del 3,6%, això es degut, igual que en l'exercici anterior, a que en el compte "d'immobilitzat en curs" trobem el projecte subvencionat

mitjançant Fons de Cohesió, "Prolongación del Dique Rompeolas", l'import acumulat del qual ascendeix en 2006 a 42.137 milers d'euros.

Tot això ens ha dut en el 2006 a aconseguir uns resultat d'explotació de 17.875 milers d'euros, la qual cosa ha suposat un increment respecte a 2005 del 5,6%.

Respecte als resultats Financers és important destacar que s'ha trencat la tendència de resultats negatius dels últims 7 exercicis, passant aquest 2006 a uns resultats positius de 245 milers d'euros, juntament amb la cancel·lació de l'endeutament bancari.

Per últim i a nivell d'extraordinaris, aquesta Autoritat Portuària segueix dotant els interessos corresponents a les sentències de les reclamacions de T3 i G3 i portant els ingressos traspassats a resultats per les concessions revertides i per les subvencions de capital rebudes.

La llei 48/2003 estableix el Fons de Compensació Interportuari com instrument de redistribució de recursos del sistema portuari estatal. L'any 2006 l'Autoritat Portuària de Tarragona ha aportat al mateix 1.869 milers d'euros i ha rebut 178 milers d'euros, això ha suposat un increment net de l'aportació de 19,2% respecte a 2005.

Tot l'anteriorment exposat, ha motivat a que els resultats del l'exercici 2006 hagin estat de 15.862 milers d'euros.

Els recursos generats per les operacions (Cash Flow) han ascendit a 30.581 milers d'euros, la qual cosa significa un increment en la capacitat de generació de recursos del 7,6% respecte a 2005. Aquesta dada manté la tendència a l'alça del mateix i consolida la sostenibilitat de la política d'autofinanciació d'aquesta Autoritat Portuària.

En el que es refereix a l'Origen i Aplicació de fons de l'exercici 2006, els 35.742 milers d'euros dels orígens en front als 27.962 milers d'euros de les aplicacions, han portat en el 2006 un augment del capital circulant de 7.780 milers d'euros.



el pla estratègic



4. El pla estratègic

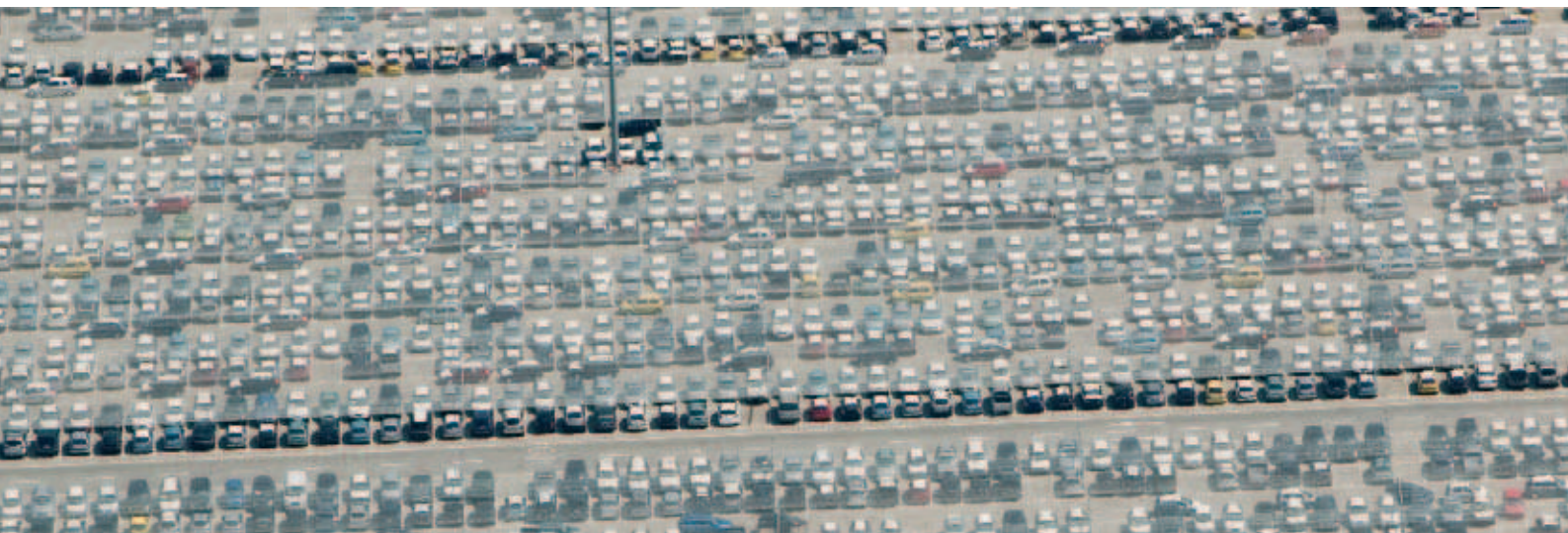
En els últims anys, alguns ports del Mediterrani han viscut un considerable increment del tràfic de contenidors, tendència que sembla que vagi a mantenir-se. Per aquest motiu, cal desenvolupar sistemes logístics i d'informació portuaris, compatibles amb els de les xarxes terrestres, i fomentar el transport marítim de curta i mitja distància, incrementant els vincles econòmics amb els països de la zona.

El Pla Estratègic del Port de Tarragona traça les línies mestres de treball que en diferents àmbits és necessari realitzar en les pròximes dècades: construcció i habilitació de nous terminals portuàries, posada en funcionament de la Zona de Activitats Logístiques, implementació de noves tècniques d'informació, comunicació o gestió, formació, consolidació del concepte de comunitat portuària, millores en els accessos i comunicacions al port, diversificació en mercaderies tractades en el port, promoció del transport combinat, potenciació d'aquesta zona com una de les eficients en logística intermodal i incrementar els contactes comercials amb mercats d'altres continents.

En els darrers anys, a la Unió Europea, s'ha desenvolupat de manera important el denominat short sea shipping, el transport marítim de curta distància, que ha adquirit gran rellevància a Europa. Mitjançant aquest transport de cabotatge intraeuropeu, es busquen tres objectius fonamentalment: la millora de la qualitat, l'eficiència dels serveis del transport marítim de curta distància, i la millora de la infraestructura i l'eficiència dels ports.

La generalització del short sea shipping evitarà els embotellaments que actualment es produeixen en el transport per carretera degut a la gran congestió del tràfic que es dona al centre d'Europa. No obstant això, en aquest sector queda pendent solucionar l'elevat cost que comporta, així com altres problemes estructurals, jurídics, institucionals i operatius. Les diferents normatives dels estats representen un obstacle per establir una política comuna. Per desenvolupar aquest short sea shipping es necessita una normativa que permeti als operadors i armadors moure's en unes condicions de mercat molt més competitives.





S'ha plantejat que el short sea shipping mediterrani pugui estar dotat amb una major flexibilitat tarifària, que permeti incrementar l'eficiència dels ports, eliminant entrebancs administratius i augmentar l'operativitat dels bucs per oferir un servei just in time. Segons els experts, el Mediterrani és, per les seves característiques geogràfiques, l'escenari ideal per aquest tipus de tràfics alternatius al transport per carretera o complementaris al mateix. Les distàncies existents entre els ports del Mediterrani permeten que el short sea shipping pugui tenir un gran potencial de desenvolupament. A més, aquests trànsits han d'oferir un servei porta a porta basat en estratè-

gies de just in time, havent de tenir integrats tots els elements de la cadena logística.

L'aposta de la Comissió de la Unió Europea per a integrar el sistema portuari en la xarxa transeuropea de transports, fomentar la multimodalitat i el transport de cabotatge intracomunitari, ha plantejat uns reptes que han requerit la transformació de la dinàmica portuària incorporant nous esquemes de gestió i actuació. Per això, el Port de Tarragona, anticipant-se als esdeveniments, seguint les pautes del Pla Estratègic establert, encara el procés de canvi necessari dins d'una planificació a mig i llarg termini que serveixi de guia per a tota la comunitat portuària.



El pla basa la seva estratègia en l'obtenció i consolidació de 4 objectius estratègics bàsics:

- Pla Director d'Inversions
- Potenciació del concepte de Comunitat Portuària incorporant la iniciativa privada en l'operativa del port
- Lideratge com a motor i catalitzador econòmic de la zona
- Creació de supraestructures que afavoreixin el comerç marítim.

4.1 Estratègies

Aquestes apostes estratègiques han dirigit al Departament Comercial del Port a buscar totes aquelles situacions que estiguin a l'abast de les nostres possibilitats.

Després de fer una detallada prospectiva de mercats, de les tendències i d'altres situacions que puguin propiciar l'arribada de nous tràfics, s'han centrat especialment en l'àrea mediterrània on els analistes auguren un gran increment del comerç marítim, de l'ordre del 50% en els pròxims anys. Actualment, Europa mou pel medi marítim, al Mediterrani, 450 milions de tones anuals, xifra que es catapultarà espectacularment en els pròxims anys si es manté aquesta tendència.

Una altra línia de treball establerta és la de diversificar les mercaderies que es moguin al Port. Es tracta d'afegir als productes tradicionals menys tractaments augmentant significativament les tones de cada un d'aquests tràfics, especialment d'aquells que puguin generar valors afegits a les comptes d'escaleta que puguin propiciar un tractament al llarg de la cadena logística.

En aquesta línia de diversificació es preveu augmentar significativament les inversions en la construcció de terminals portuàries, procedint posteriorment a concessionar-les amb la finalitat de que la iniciativa privada procedeixi a exportar-les amb un alt grau d'especialització.





4.2 Accessos i comunicacions

Tarragona es troba ubicada en un nus de comunicacions terrestres important que s'està desenvolupant de forma accelerada en els darrers anys.

En l'eix Nord-Sud es troba l'autopista AP-7 del Mediterrani, la carretera N-340 i l'autovia de Salou; en direcció a l'interior l'autopista AP-2 a Saragossa, l'autovia de Tarragona-Reus, N-420, i la carretera N-240 a Valls i Lleida. Una altra inquietud important i que mereix especial atenció és el projecte de l'autovia Tarragona-Montblanc-Lleida que garantirà un accés directe al port des de les comarques interiors.

La clara aposta pel ferrocarril

Quant al ferrocarril, s'està potenciant el corredor del Mediterrani Barcelona-València. En la línia Barcelona-Madrid, el passat exercici va entrar en funcionament la línia Tarragona-Madrid de l'AVE, i des del Port s'està promovent una connexió ferroviària directa en ample internacional europeu, sense ruptura de càrrega a la frontera francesa, connectant a l'àrea de Tarragona el corredor mediterrani amb la línia Madrid-Barcelona.

La dificultat de transportar mercaderies pel traçat de l'AVE, així com la imperiosa necessitat d'establir un traçat ferroviari d'ample europeu que racionalitzi els diferents mitjans de transport i pugui connectar els ports catalans amb la resta d'Europa, ha portat a la Generalitat de Catalunya a sol·licitar un estudi tècnic que avalui la possibilitat d'establir una línia ferroviària d'aquestes característiques i que pugui servir als dos grans ports catalans.



4.3 El hinterland del port

El Port de Tarragona té una gran zona interior a la qual proveeix en matèria de distribució de productes tractats en aquesta plataforma logística. En aquests últims anys, el Port s'està centrant intensament en aquelles regions amb cert vincle cultural i comercial històric.

L'Euroregió, una idea que pretén bàsicament integrar comunitats autònomes, regions, administracions estatals i institucions europees, ofereix un plantejament interdisciplinari que pot convertir-se en el motor econòmic d'una Europa sense fronteres i sense límits.

L'espai geogràfic de l'Euroregió el conformen el Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Aragó, Andorra, Catalunya, Balears i València, encara que alguns programes poden estar oberts a d'altres àrees geogràfiques com Múrcia i Andalusia o La Provença i la vall del Roine. Una gran proposta que creixerà en funció de les expectatives que generin els projectes iniciats i els èxits assolits.



Aquesta gran àrea geogràfica concentra el 4,1% de la població de la Unió Europea, quasi 20 milions d'habitants que configuren unes subàrees molt potents industrialment i comercialment, amb una gran capacitat dinàmica i econòmica, destacant poderosament Catalunya, que aporta el 40% del PIB total d'aquesta zona europea. La gran aposta per aconseguir la creació d'àrees més grans, de major contingut, i de millores expectatives, radica en l'excel·lent balanç obtingut per l'economia catalana en aquest període de pertinença a la Unió Europea; una situació propiciada fonamentalment per l'obertura de mercats cap a l'estranger que ha comportat un augment de les exportacions, una reducció de l'atur, amb unes perspectives de creixement de 2,8% superior al previst 1,7% de l'Eurozona.



Les dimensions territorials i econòmiques d'aquesta Euroregió determinen un extens mercat que possibilita la realització i la consolidació de serveis empresarials de gran contingut en valor afegit; una situació que acostuma a localitzar-se en les grans capitals amb Madrid o París, i que d'aquesta manera permetria el desenvolupament de noves localitzacions amb noves centralitzacions i amb capacitat de decisió.

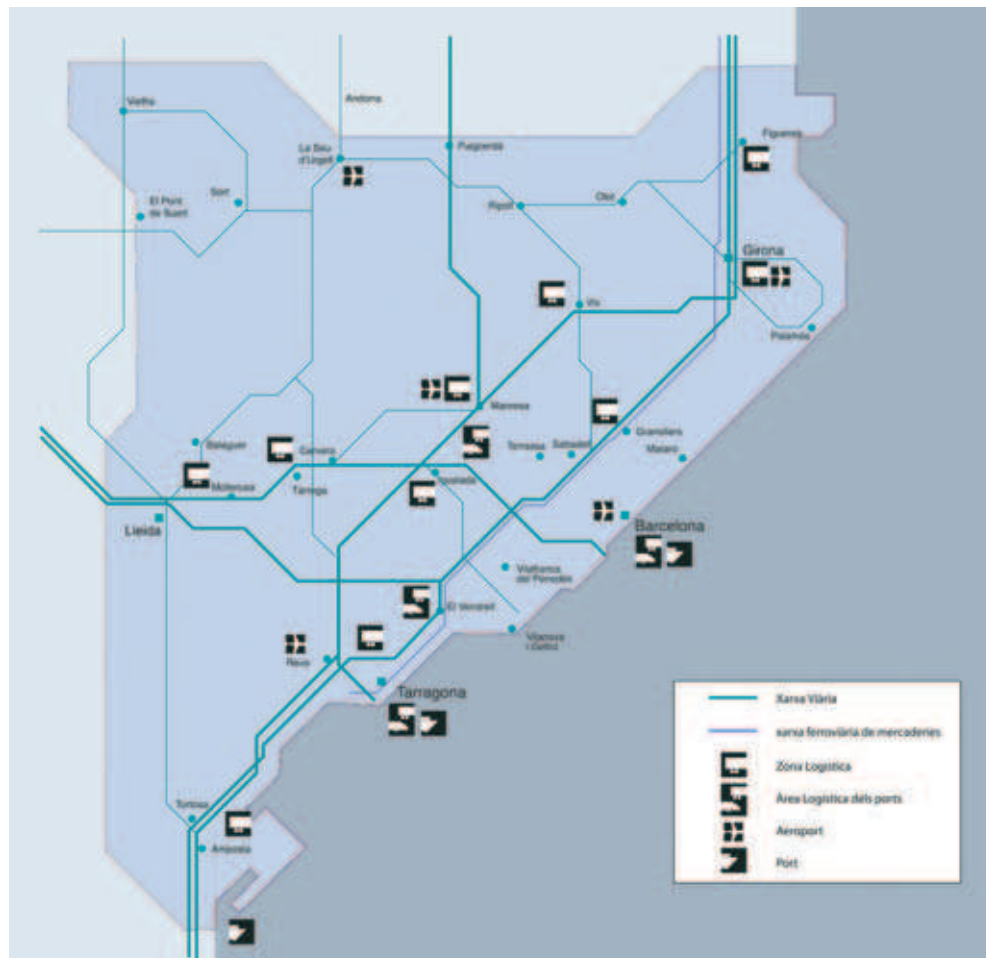
4.4 El front portuari català

Amb l'objectiu de coordinar la política portuària a Catalunya i de crear un àmbit d'actuació adequat on cada port i instal·lació pugui optimitzar la seva competitivitat, es recupera l'antiga idea del Front Portuari Català. Aquest lobby català el constitueixen les autoritats portuàries de Barcelona i de Tarragona i l'ens Ports de la Generalitat, i sorgeix de la necessitat d'abordar conjuntament qüestions de diferent índole que tenen un impacte directe en la competitivitat i l'eficiència, i en definitiva, en el futur i el progrés, de l'activitat portuària catalana.

"Raons per col·laborar, raons per no competir" és el lema i alhora punt de partida d'aquest organisme, que pretén establir una col·laboració més estreta entre els dos grans ports d'interès general per a l'assoliment d'objectius comuns. L'intercanvi de Know How, la formació conjunta de personal, la parti-

cipació en la demanda de supraestructures –en especial, l'eix transversal ferroviari d'ample europeu amb connexió als dos ports, la constitució de línies feeders dins d'un corredor mediterrani, l'intercanvi telemàtic de dades a temps real, la realització d'estudis i publicacions conjunts, configuren el principal contingut del Front Portuari Català.

No obstant això, la majoria dels esforços i recursos d'aquest front comú aniran dirigits a l'organització de missions empresarials conjuntes a àrees o països susceptibles de convertir-se en clients potencials. La necessitat de cercar nous mercats comercials tant a l'àrea mediterrània com a altres zones d'interès econòmic, com el sud-est asiàtic o Llatinoamèrica, fa gairebé imprescindible la planificació d'estratègies conjuntes que portin a bon destí.





4.5 El foreland del port

La Unió Europea ha establert en els darrers anys, programes i ajudes per a potenciar el comerç mediterrani, tant a nivell d'Europa, incloent els nous països recentment incorporats. D'aquesta manera, es preveu que països de l'antiga Unió Soviètica, així com el nord d'Àfrica, reporten beneficis i quotes de negoci rellevants dins de les noves estratègies com el short sea shipping i la possibilitat de ser un port feeder, donada la manca d'apostes dels grans operadors transoceànics per al Port de Tarragona.

En aquests moments, el Port de Tarragona està participant en diferents programes sota els auspicis de la Unió Europea amb l'objectiu d'aconseguir ajudes que li permetin optimitzar les seves instal·lacions incorporant nous tràfics provinents del Mediterrani dins de les denominades autopistes del mar, uns programes que s'han establert per a potenciar el transport marítim de cabotatge i per a facilitar la transferència de càrrega i l'equilibri intermodal amb la carretera.

En aquest context, resulta crucial la implementació d'estratègies amb la finalitat d'impulsar econòmicament i comercialment la zona euromediterrània, especialment de tres espais o àmbits molt concrets: els nous països de la Unió Europea, l'Orient Mitjà i el nord d'Àfrica.

Sota aquesta premissa de treball, s'han d'establir diferents línies d'acció: crear una zona mediterrània de lliure comerç que culminaria cap al 2010, després d'establir els requisits necessaris per tal d'unificar criteris que possibilitin aquesta situació; dinamitzar comercialment aquesta àrea mediterrània amb la finalitat de poder competir amb garanties amb els països del nord d'Àfrica, uns països millor posicionats tant històricament com geoestratègicament.

Es necessita crear noves estructures al Mediterrani, noves situacions i nous revulsius per tal de poder competir amb garanties amb els ports del nord d'Europa, els quals han vist incrementades les seves quotes de negoci de forma contundent.

Una de les possibles mesures per contrarestar aquesta ofensiva dels grans ports del nord d'Àfrica seria la de presentar grans concentracions de ports a l'estil de l'existent Marsella-Fos-Sete, unes grans plataformes que podrien competir en millors condicions.

A Catalunya, es considera que el Front Portuari en un règim de complementarietat pot ser una eina fonamental en aquesta estratègia de treball, que va des de la promoció exterior dels ports a la pressió conjunta per a la conservació d'infraestructures externes.



5 el pla director



5.1 El pla director d'inversions

La mundialització de l'economia ha suposat la preeminència del transport marítim sobre la resta; més d'un 90% de les mercaderies es mouen per aquest mitjà, assumint els ports, un paper estratègic i logístic de capital importància.

L'alta competitivitat existent en el transport marítim exigeix contínuament als diferents ports, la incorporació de nous mètodes, noves tecnologies, noves inversions, i una contínua i completa formació del personal, tot, amb la finalitat de donar una complida resposta als nous reptes, i noves demandes que contínuament es plantegen.

El Port de Tarragona, seguint les directrius establertes al Pla Director del Port, dins d'una periodicitat plurianual, està portant a terme el programa inversor on s'han establert els recursos a emprar durant el període 2000-2014. Un total de 754 milions d'euros, dels quals 356 milions són incorporacions de l'Autoritat Portuària de Tarragona, i els 398 milions restants són inversions de les diferents empreses que operen al Port.

Aquest gran volum inversor es destina principalment a potenciar dos grans eixos logístics: per una banda la incorporació de nous espais, i la construcció de noves terminals portuàries, tant pel que fa a noves línies d'atraca com a grans superfícies annexes; d'altra banda, la millora d'equipaments, accessos i comunicacions, que possibiliten un àgil, ràpid i eficaç tractament de la càrrega en tot el recorregut de la cadena logística.

La Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), de 90 ha de superfície, representa una oferta de sòl industrial portuari de primera categoria. Ofereix principalment els següents serveis: oferta Telecom personalitzada, sistema de seguretat permanent en tota la zona, control d'accessos, recinte duaner a magatzem, Trade Mark Manutention en logística, magatzems de trànsit i logística d'última generació, Business Center, així com els darrers avenços en Internet i Intranet.

Una altra obra de capital importància és la prolongació del dic de Llevant en una cinquena alineació, una obra de 45 milions d'euros (Projecte cofinanciat per fons de cohesió de la Unió Europea), que prolongarà en 830 metres l'actual dic i que permetrà abrigar degudament els molls de ribera i planificar la construcció de nous molls adossats al mateix. En aquesta línia de treball, cal a dir que a l'exercici 2006, la inversió del Plan Director ha estat de 25,3 milions d'euros, dels que 12,5 milions han estat destinats a aquesta obra.



5.2 Perspectives de futur

El Port de Tarragona està compromès a consolidar l'alt grau de competitivitat i efectivitat que actualment ostenta. Els seus grans reptes de futur se centren en tres eixos fonamentals de treball:

1- Creació d'infraestructures internes i externes.

La necessitat d'adequar el creixement de les infraestructures portuàries a l'exigència de la demanda dels mercats, ha portat a la necessitat d'establir un nou Pla Director que ha de marcar la realització d'unes inversions, en uns períodes establerts, d'acord amb les disponibilitats financeres, tot dins d'un nou concepte de Port.

També és de destacar, l'aposta per millorar els traçats i serveis de les carreteres i autopistes com a xarxes de comunicació i distribució; les línies ferroviàries d'alta velocitat, que han de connectar els tràfics de mercaderies amb els grans corredors ferroviaris que s'estenen per Europa; i finalment, l'aeroport com a peça final que tanca el bucle de la intermodalitat plena d'aquesta demarcació. Una zona que s'ha configurat com la segona en importància, en l'ordre industrial, comercial i turístic, en el context de l'economia catalana.

2- Logística i intermodalitat. Gran capacitat de diversificació, recepció, concentració i tractament de mercaderies i productes.

La moderna concepció dels ports com a centres motors de l'activitat de la zona o del mateix hinterland, ha portat la necessitat de dinamitzar l'activitat tenint una major presència al procés de la cadena logística i fent que la comunitat portuària en un sentit molt ampli d'aquesta accepció, es conscienciï d'aquesta necessitat i en participi.

Les noves terminals amb grans calats, la incorporació de grans superfícies contigües a les línies d'atracada, la millora dels accessos i comunicacions incorporant a tots els molls l'estesa ferroviària, la formació de personal en les noves tecnologies, etc. Tot ha redundat en una millora i optimització del tractament de la mercaderia, així com una disminució dels temps d'estada i l'agilització i la simplificació de la tramitació documental.



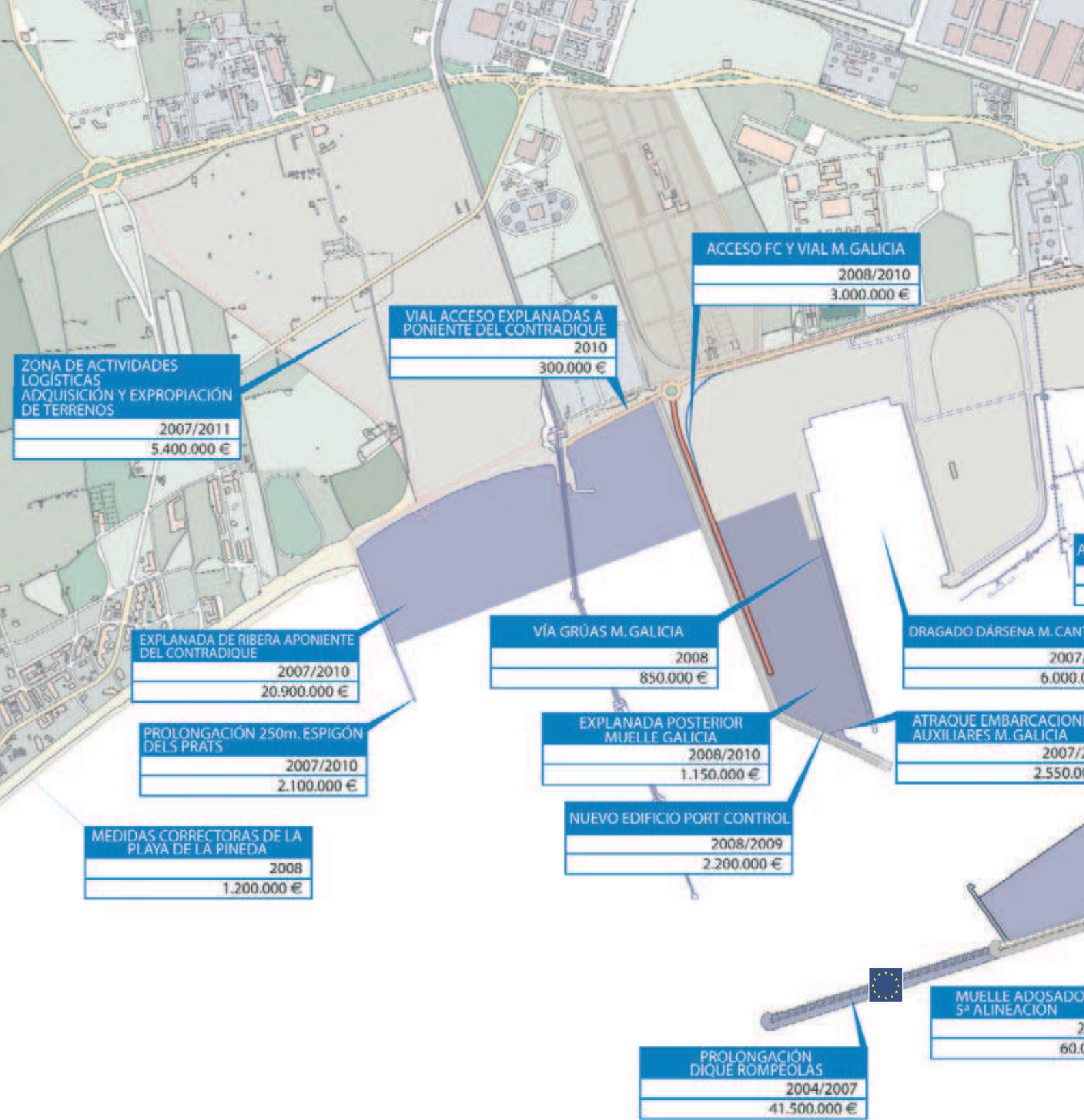
La consideració de port de cinquena generació ha de comportar la plena incorporació del short sea shipping, fonamentalment en el transport de contenidors, que suposa un pas fonamental en el procés de diversificació de mercaderies.

En aquest apartat s'ha de tenir molt en compte el fet que els percentatges d'increment de tràfic marítim intraeuropeu per als propers anys estan previstos entorn al 25%.

En un altre ordre, s'ha de significar que a part del tràfic intracomunitari i mediterrani, el Port de Tarragona té com a objectiu tres àrees de fort potencial de creixement: Llatinoamèrica (Argentina i la resta de països del Mercosur), Extrem Orient (Japó i Corea del Sud) i els nous països europeus de l'àrea mediterrània i del nord d'Àfrica.

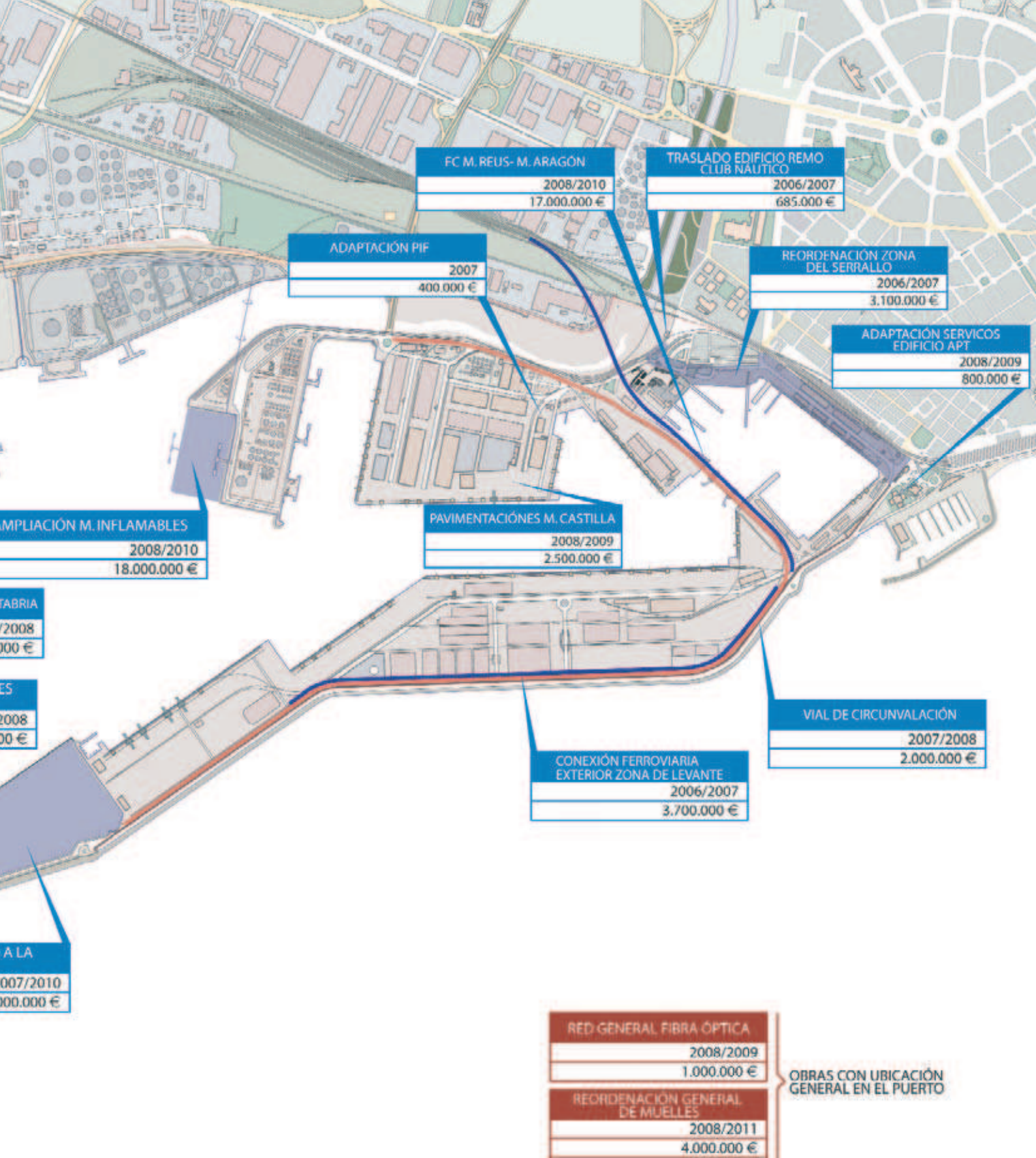
3- Establiment d'una marca de garantia del servei sustentada en valors corporatius i en un concepte de missió, d'acord amb el Pla Estratègic i el Pla de Qualitat del Port.

El fet d'oferir un servei integral sota la denominació de Port de Tarragona, fonamentat en el Pla Estratègic i el Pla de Qualitat existent, ha suposat la necessitat de crear una imatge de marca que mantingui els diferents processos, actituds i conductes necessàries per al seu eficaç desenvolupament. Tot amb la finalitat de projectar-se com un destacat centre de know-how logístic, reconegut als diferents continents on té presència activa el Port de Tarragona.



PROJECTE COFINANCIAT PER LA UNIÓ EUROPEA

El present projecte contribueix a reduir les disparitats socials i econòmiques entre els ciutadans de la Unió



planificació d'inversions

5.3 El pla d'utilització dels espais portuaris (PUEP)

El port del futur ultrapassa la configuració clàssica de mera oferta de serveis al transport marítim. Les ràpides transformacions que es produeixen en les tecnologies del transport, que impliquen canvis importants en la seva oferta, els canvis en els hàbits de consum i en els mitjans de producció, demanden complementarietat dels mitjans de transport, basada en centres logístics i de distribució, que externalitzen fases dels processos de producció industrial de la mercaderia, al mateix temps que s'apropa al consumidor final, encobrint, en certa manera, la fase de transformació i la distribució de productes.

Aquest esforç de planificació cerca continuar la racionalització de les relacions port-ciutat que ha seguit, fins el dia d'avui, comptabilitzant les necessitats pròpies de l'activitat portuària amb els usos exteriors municipals, residencials, industrials o agrícoles de les zones limítrofes i fixant, a més, les connexions per ferrocarril i carretera dels molls actuals amb les ampliacions en marxa.

El Pla d'Utilització dels Espais Portuaris és un instrument de l'Autoritat Portuària que li permet organitzar i racionalitzar els usos de les diferents àrees portuàries donant-les-hi cohesió amb el Pla General Municipal, la qual cosa suposa un creixement econòmic i sense contratemps.

La Llei de Ports i de la Marina Mercant, de 24 de novembre de 1992, modificada per la Llei 62/1997, i posteriorment modificada per la Llei 43/2003, estableix en l'art.15:

"La delimitació de la zona de servei del port es farà, a proposta de l'Autoritat Portuària a través d'un Pla d'Utilització dels Espais Portuaris que inclourà els usos previstos per a les diferents zones del port, així com la necessitat o conveniència d'aquests"

A banda del que estableix la llei, la realitat econòmica del port de Tarragona i el seu entorn presenta uns aspectes que exigien la redacció d'un instrument com el PUEP:

- Importància econòmica del port i la seva àrea d'influència.
- Transformació del comerç mundial motivat per una globalització de l'economia.
- Evolució en les característiques del tràfic marítim.
- Transformacions urbanístiques i d'infraestructura a l'àrea geogràfica propera al port i a l'àrea metropolitana Tarragona-Reus-Valls.
- Zona d'activitats logístiques.

Tots aquests motius provocaren la necessitat d'adequar l'antiga delimitació de la Zona de Servei del Port de l'any 1976 a les condicions actuals i futures.

Per tant, la racionalització de les terminals portuàries, les noves inversions, la reforma de la façana portuària i la pressió que exerceixen els diferents municipis, van obligar a la redacció del PUEP, i obliguen ara a la seva revisió per tal d'adaptar-se a nous plantejaments.

Tràmit del pla

Anteriorment el Port de Tarragona disposava de la Delimitació de la Zona de Servei aprovada per Ordre Ministerial del MOP de 3 d'agost de 1976.

La Zona de Servei del Port comprenia l'espai costaner que va des de l'inici del Passeig Marítim en el terme municipal de Tarragona, fins al terme municipal de Vila-seca a la Platja de la Pineda i acaba en el terme municipal de Salou a la cantera.

Per les raons anteriorment exposades es va sol·licitar Autorització per a la redacció del Projecte de Nova Zona de Servei, que es va concedir per ordre de la Direcció General de Ports el 23 d'octubre de 1992.

Una vegada aprovat el Pla, i conforme el que s'estableix en l'article 18.1 de la Llei 27/1992, als Plans Generals dels Municipis de Tarragona, de Vila-seca i de Salou, es classificarà la zona de servei del Port de Tarragona com a Sistema General Portuari.

Aquest Sistema General Portuari es desenvoluparà en el futur mitjançant un Pla Especial, segons el previst en els articles 18.2 i 18.3 de la mencionada Llei.

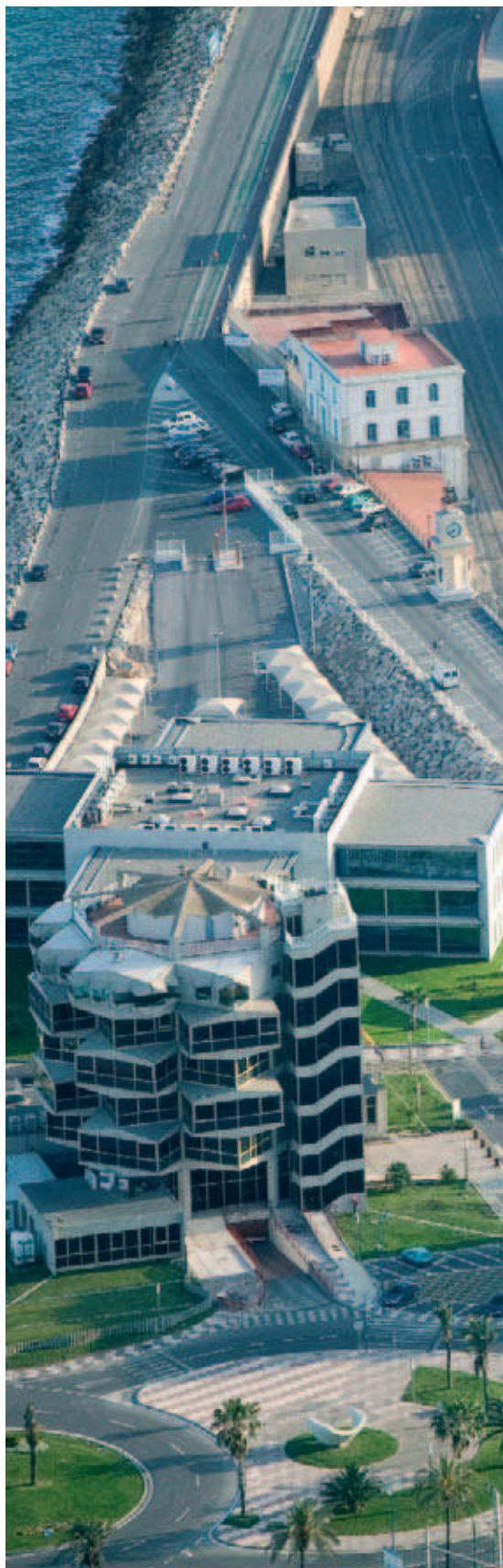
El Pla d'Utilització dels Espais Portuaris ha seguit la tramitació establerta en la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, i fou aprovat per Ordre Ministerial de 9 de març de 1994, publicada en el BOE núm.64 de 15 de març.

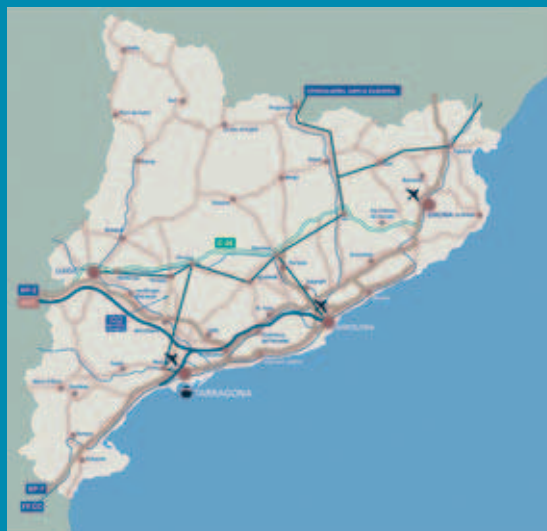
S'ha tramitat tota la modificació del Pla General de la ciutat de Tarragona, en el que es va incloure el Pla d'Utilització dels Espais Portuaris aprovat, juntament amb la definició dels usos de les noves zones portuàries incorporades.

Contingut i execució del pla

El Pla ha tingut en compte les necessitats d'aigües abrigades, dàrsenes, línies d'atrancament i superfícies de terra que són necessàries per atendre degudament la demanda de tràfic del Port de Tarragona en els pròxims anys.

La Zona de Servei del Port s'ha dividit en deu categories (A-J), d'acord amb les necessitats del port futures, tal i com pot veure's en el plànol adjunt on es defineixen la seva denominació i la seva situació.





Les superfícies que el Pla ha previst són les següents:

Port 1992	127 ha
Ampliacions de molls	338 ha
Adquisició de terrenys	148 ha
Superfície total	613 ha

Les actuacions dels últims anys han permès l'execució del Pla de la següent manera:

Molls i esplanades construïts	
1991	-
1992	-
1993	54,50 ha
1994	3,50 ha
1995	35,50 ha
1996	18,00 ha
1997	4,09 ha
1998	22,00 ha
1999	-
2000	-
2001	16,00 ha
2002	25,00 ha
2003	4,00 ha
2004	-
2005	-
2006	20,00 ha
TOTAL	187,59 ha

Superfície terrenys adquirits	
1991	38,29 ha
1992	13,28 ha
1993	50,05 ha
1994	9,52 ha
1995	12,58 ha
1996	28,09 ha

Els accessos de carretera que s'inclouen en el Pla són:

- a) Eix Transversal, autovia de quatre carrils que connecta amb l'autopista AP-7, carretera N-340, autovia Reus N-420 i Polígon Francolí, construït el 1990.
- b) Accés a l'autovia Tarragona-Salou al costat del Complex Educatiu de Tarragona (C.E.T.)
- c) Accés a l'autovia Tarragona-Salou per la finca La Granja-Pineda.
- d) Accés Oest a l'autovia Tarragona-Salou, i carretera N-340.

Els accessos de ferrocarril que contempla el Pla, a banda dels ja existents són:

- a) Accés Oest FFCC des de les línies Barcelona-Madrid i Barcelona-València en la zona de classificació.
- b) Accés a les explanades de ribera, construït el 1997.

D'aquests accessos mencionats, s'han construït els enllaços de l'Eix Transversal de carretera amb el Polígon Francolí i s'ha acabat la construcció dels accessos de carretera i de ferrocarril a les explanades de ribera.

Actualment, l'Autoritat Portuària de Tarragona s'està plantejant la necessitat de procedir a la revisió del Pla d'Utilització dels Espais Portuaris (PUEP) i establir la seva adaptació a les noves situacions que es plantegin. L'establiment d'aquest nou PUEP facilitarà el planejament i creixement futur del Port, així com la racionalització de les seves instal·lacions.

El port de Tarragona i la seva relació amb la ciutat





6. El Port de Tarragona i la seva relació amb la societat

Les relacions del Port de Tarragona amb el seu entorn territorial vénen marcades per un afany de convivència, de respecte mutu, i d'estreta i fecunda col·laboració en diferents àmbits, urbanístic, cultural i social, cosa que facilita la realització de múltiples accions que, d'altra manera, seria molt difícil posar-les en pràctica.

D'aquesta manera, el Port de Tarragona, conscient del seu paper en l'arrelament, promoció i projecció de l'acervo cultural d'aquestes latituds, tracta de contribuir i participar en la vida cultural, acadèmica i social de la demarcació. En aquesta línia, ve programant en els seus espais del Moll de Costa, exposicions de tot tipus atenent a la diversitat; publicacions de caràcter tècnic, històric i social; programes de visites escolars, que permeten el coneixement del medi marí, així com l'activitat comercial del Port; i vetllades de concerts, conferències i altres actes de diversa índole.

La posada en servei de diversos programes que, sota la fórmula de convenis, s'han establert amb l'Ajuntament, la Diputació, la Universitat, i altres organismes, institucions o fundacions, han possibilitat altres realitzacions ciutadanes, que d'altra manera hauria estat molt difícil portar-les a terme donat el seu cost d'execució.

Actualment, activitats promogudes pel Port, com publicacions, exposicions i altres manifestacions culturals o socials, són un exponent de la gran tasca que s'està portant a terme en aquest sentit.

L'ambiciós projecte Port-Ciutat que s'executa a terme, se sustenta en una immillorable coordinació amb la ciutat i una plena identificació d'objectius amb l'Ajuntament, la qual cosa permet harmonitzar i integrar perfectament els interessos continguts al Pla Especial del Port, amb els interessos generals de la ciutat establerts al Pla General, d'una forma totalment satisfactòria per ambdues institucions.

Un dels elements que més destaca i que està obtenint un major reconeixement públic, és el Museu del Port. Aquesta instal·lació, inaugurada a la primavera de l'any 2000, ha rebut la visita de 114.279 persones dins dels diferents programes establerts, destacant la participació de 71.823 alumnes d'Educació Infantil, Primària i Secundària que, seguint les pautes pedagògiques hi han realitzat tallers. De la mateixa manera, el Museu de fars del Far de la Banya, inaugurat el 2003, ha rebut una bona acollida pel públic interessat.





puerto Tarraco

Els diferents tinglados del Moll de Costa, convertits i rehabilitats en sales d'exposicions i actes públics, han rebut en el passat exercici més de 37.297 visitants, que s'han distribuït en les 19 exposicions que s'han realitzat, en els 84 actes socials que han tingut lloc, en els concerts, els viatges en golondrina i les diferents fires i mostres que s'han portat a terme.

En aquest sentit és de destacar la tasca que està portant a terme el Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona, veritable promotor i catalitzador de totes aquestes activitats, que juntament amb la seva constant tasca de recuperació i conservació del patrimoni marítim del nostre litoral, configura una vasta línia d'actuació d'aquesta singular entitat.

No obstant això, és la nova façana portuària, d'acord amb els plantejaments urbanístics de la ciutat, el gran projecte que es va iniciar l'any 2004, i que pretén ser un revulsiu econòmic i social sense precedents. Queden integrats en aquesta nova definició de la zona portuària la construcció d'una marina per a grans megaiots, la construcció d'un aparcament subterrani al Moll de Costa i la connexió d'aquest últim amb el barri del Serrallo a través d'una nova esplanada. Funcionalitat i disseny urbanístic es combinen en aquests nous projectes.

Puerto Tarraco

Puerto Tarraco obre un nou horitzó entre els grans ports esportius del litoral Mediterrani. Es tracta d'un port únic per a grans embarcacions, amb els majors calats, equipat amb els últims avenços en noves tecnologies, i amb un entorn privilegiat per la bondat del clima i pels accessos i comunicacions amb l'interior de la península, la qual cosa el fa especialment indicat per hivernar.

La dàrsena interior del Port, amb una làmina d'aigua de 100.000 m² i amb més de 30.000 m² de superfície terrestre, permetrà albergar la instal·lació d'un modern complex que facilitarà el que Tarragona s'equipari en el sector dels grans iots esportius, oferint servei a embarcacions d'entre 30 a 120 metres d'eslora; un total de 86 iots tindran recer en aquesta singular Marina.

El gran calat d'aquesta dàrsena facilita l'atracament d'aquests grans iots, quelcom que no pot fer-se en la majoria dels ports esportius existents al Mediterrani.





Aparcament subterrani del Moll de Costa

La creixent oferta de serveis que s'oferiran a la zona ciutadana del Port de Tarragona, va aconsellar la construcció d'un aparcament subterrani al Moll de Costa; un aparcament que amb un total de 405 places donarà resposta a les necessitats plantejades.

La inversió que es realitzarà és de 6 milions d'euros, en un projecte que utilitzarà 8.200 m² de superfície del Moll de Costa en una única planta subterrània, que no afectarà a les activitats socials i culturals que es realitzin en la superfície.

La ubicació central d'aquesta instal·lació permetrà atendre i donar servei al públic del Moll de Costa, a Puerto Tarraco, als veïns del Serrallo, i als nombrosos visitants de l'àrea lúdica i gastronòmica del Serrallo.

Esplanada del Serrallo

El desplaçament de la Llotja dels Pescadors, a l'oest del barri del Serrallo, amb la construcció i posada en funcionament de la nova instal·lació, permet demolir l'antiga seu i disposar d'una gran esplanada a la façana mateixa del barri pesquer.

Amb la finalitat d'establir una gran façana portuària de caràcter ciutadà, l'Autoritat Portuària de Tarragona, ha volgut realitzar un projecte que permeti la construcció d'una gran àrea on proliferin la permeabilitat amb el nucli del barri, les zones de jardí o de passeig i les grans aceres amb molta superfície útil.

Serà, en definitiva, el darrer esglaó o la darrera peça del puzzle, que ha de constituir aquest formidable conjunt que serà la façana portuària de Tarragona.



7 projectes





PROJECTES

La redacció de projectes, plecs de bases, plec de característiques, memòries valorades d'obres, subministraments i estudis d'assistència tècnica, realitzada pels departaments d'aquest Ens, amb objecte de poder portar a terme les inversions programades, s'ha concretat amb els següents treballs:

Projecte "Pavimentación zonas localizadas explanada m. Aragón junto a silos"

Memoria Valorada "Actualización de la planimetría general del Puerto de Tarragona para el desarrollo de actuaciones relacionadas con el proyecto "Placa-4s"

Plec de Característiques "Vestuario-aseo para prevenport (transportistas)"

Plec de Característiques "Nuevas defensas pantalanés cofradía de pescadores"

Projecte "Vías externas muelle Aragón"

Plec de Característiques "Reparación de defensas"

Plec de Característiques "Dragado dársena extremo sur m. Aragón"

Memoria Valorada "Acondicionamiento y mejora de los elementos de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Tarragona"

Plec de Característiques "Señalización horizontal control de accesos"

Memoria Valorada "Actuación urgente acceso ferrocarril muelle Castilla"



Plec de Característiques "Pavimento rígido acceso eje transversal"

Projecte "Segundo proyecto modificado a la variante prolongación dique rompeolas"

Plec de Característiques "Acometida eléctrica control de accesos en la puerta nº 1 eje transversal"

Memòria Valorada "Construcción aceras provisionales para comunicación peatonal entre el barrio del Serrallo y el m. Costa"

Ensayos para el control de calidad de la obra "Vías externas m. Aragón"

Plec de Característiques "Acometida eléctrica (línea trifásica 380v) a edificios varios en paseo de la Escollera"

Plec de Característiques "Impermeabilización y pintura del edificio y reparaciones varias en el faro de Salou"

Plec de Prescripcions Tècniques per a la contractació dels serveis de telecomunicacions de l'apt lot 1

Plec de Prescripcions Tècniques per a la contractació dels serveis de telecomunicacions de l'apt lot 2





Asistencia Técnica para:

- 1) Coordinación de seguridad y salud de las obras:
 - traslado del edificio de remo
 - actuaciones complementarias al edificio de remo
- 2) Estudio de seguridad y salud del proyecto
 - traslado del edificio de remo

Plec de Característiques "Adaptación PIF a la nueva normativa"

Plec de Característiques "Mantenimiento de las tomas de corriente para grúas y red eléctrica de suministro 440 v"

Projecte "Explanada de ribera a poniente del contradique"

Plec de Característiques "Señalización vertical en el control de accesos del eje transversal"

Plec de Característiques "Mantenimiento integral de las estaciones transformadoras propiedad de la A.P.T."

Plec de Característiques "Mantenimiento integral del alumbrado público propiedad de la A.P.T."



Plec de Característiques "Mantenimiento integral de los equipos de climatización propiedad de la A.P.T."

Plec de Característiques "Mantenimiento integral de las instalaciones eléctricas (baja tensión) y de fontanería de los edificios propiedad de la A.P.T."

Plec de Característiques "Sustitución correas y bajantes cubierta nave Fruport nº 1"

Projecte "Complementario núm. 1 al proyecto modificado a la variante de la prolongación del dique rompeolas"

Memòria Valorada "Formación de rampa ro-ro doble en el muelle de Andalucía sur, dentro de las actuaciones relacionadas con el proyecto Placa-4s"

Memòria valorada "Actuaciones varias en el edificio de servicios auxiliares"

Memòria Valorada "Vestuario-aseo para personal femenino (prevenport)"

Memòria Valorada "Actuaciones varias en edificio de los sindicatos c/ Mar, 6"

També s'han portat a terme ells treballs de redacció d'un total de 15 liquidacions d'obres i subministres, i de 67 expedients de contractació de petites obres varies, abonant-se totes al llarg de l'any.





OBRES

Durant l'exercici de 2006 han iniciat o continuat la seva execució les següents obres.

Prolongació Dic Trencaones

Prosegueix les obres que començaren en l'any 2004 que consistien en la continuació de l'existent en una longitud de 830 metres.

La quantitat invertida en l'any en curs ascendeix a la quantitat de 12.438.300,52 euros.

Prolongació 250 metres Espigó dels Prats

Continuen les obres a bon ritme havent finalitzat les concernents del braç del dic, a falta del morro de finalització.

La quantitat invertida és d'1.732.833,42 euros.

Accés ferroviari al moll d'Andalusia

Segueixen de manera satisfactòria les obres consistents en l'execució d'una quarta via com increment als accesos ja existents al moll d'Andalusia.

La inversió realitzada arriba el montant de 955.748,44 euros.

Reordenació Zona del Serrallo

Les obres en qüestió es troben en un avançat estat de construcció en quant a treballs previs, havent-se portat a terme un 50 % de les pavimentacions programades.

La inversió ascendeix a la quantitat de 990.062,19 euros

Vies externes moll Aragó

Continuen satisfactòriament els treballs reflexats en el projecte consistent, en línies generals, en l'execució d'una via en placa de formigó en l'accés al moll Catalunya.

S'han invertit en l'any en curs 2.279.623,83 euros.

Obres complementàries del Trasllat Edifici de Rem

Consisteixen en la construcció d'una rampa de formigó armat comunicat amb l'edifici de Rem que desembocarà amb un embarcador per a situar embarcacions en el riu.





APPORTT

AGRUPACIÓ PER A LA PROMOCIÓ
DEL PORT DE TARRAGONA, A.I.E.





APPORTT és una agrupació d'interès econòmic, sense ànim de lucre, constituïda el Juliol de 1992, que aglutina a tots els sectors econòmics provincials relacionats amb l'activitat marítima.

El seu objectiu principal és la gestió i promoció dels interessos comuns a les empreses del Port de Tarragona, coordinant la prestació de serveis per auxiliar, facilitar, desenvolupar i millorar els resultats de les activitats empresarials dels seus socis.

Les línies d'actuació són:

- Informació, publicació i promoció del Port de Tarragona, de les seves activitats i serveis.
- Organització d'aconteixaments, actes, jornades tècniques i visites especialitzades relacionades amb l'activitat portuària.
- Realització d'estudis i publicacions per atendre les necessitats conjuntes dels seus socis.
- Assessorament i orientació per l'ús dels serveis disponibles en el Port.
- Proporcionar als agrupats contactes empresarials, visites a col·lectius importadors i exportadors, organització de missions comercials per millorar els interessos econòmics dels agrupats.
- Participació en congressos, fòrums i exposicions internacionals.

ACTIVITATS MÉS DESTACADES 2006

APPORTT, amb l'objectiu de promoció del Port de Tarragona com la Plataforma logística intermodal d'Europa participa en la Trobada d'empreses ferroviàries / Transitàries organitzat per FETEIA i l'Associació Nacional de Promoció del SSS. Barcelona 24 de gener.

APPORTT és membre de la Junta directiva de l'Associació Nacional de Promoció del Short Sea Shipping. És en aquest context que participa en la VII Mesa Nacional Short Sea Shipping. Saragossa, 9 de febrer.

El dia 2 de març a Tarragona, APPORTT celebra la Jornada Short Sea Shipping. Les Autopistes de Mar.

Excel·lents ponents en representació de navilieres, autoritats portuàries, operadors logístics i consultories van debatre sobre el present i el futur del SSS i la seva important repercussió en la logística intermodal.

Els participants van poder gaudir de les intervencions següents

Enric Ticó, president de l'Associació Nacional de Promoció del SSS; José Angel Corres, president de l'Autoritat Portuària de Bilbao; així com màxims representants de firmes navilieres de renom internacional: Celestino Fernández Argüelles, director general de Flota Suardiaz; Leo Carbone, conseller delegat de Grimaldi Logística i Karin Hekker, directora comercial de X-Press Iberia.

Marcos Montero, president de la Conf. Espanyola de Transport de Mercaderies ens va delectar amb la seva ponència sobre el rol de l'operador logístic.

Per acabar; Luís Pedrosa, director del grup de Transport i Logístic de la Pràctica de Consultoria de Deloitte va informar sobre el paper de la consultoria al servei del SSS.

Les conclusions de la jornada van ser exposades pel president de l'Autoritat Portuària de Tarragona, Josep Anton Burgasé.

La jornada va comptar amb la participació de més d'un centenar d'empresaris interessats en el short sea shipping i la seva actualitat.

APPORTT participa a la Fira Internacional de Logística LOGISEXPO celebrada a Saragossa els dies 8, 9 i 10 de març. L'objectiu d'aquesta acció comercial és la fidelització del PORT DE TARRAGONA COM EL PORT D'ARAGÓ.

És evident que el Port de Tarragona és la millor alternativa per al transport de les exportacions i importacions de mercaderies amb origen i destinació a Aragó.

Per aquest motiu, APPORTT ha desenvolupat en els darrers anys diverses accions comercials de promoció del Port de Tarragona i la seva comunitat portuària: jornades de presentació del Port de Tarragona a col·lectius empresarials de Saragossa, Osca i Terol; assistència a seminaris de transport, contactes permanent amb el Govern d'Aragó sobre la plataforma logística PLAZA.

La Fira LOGIESEXPO va ser inaugurada pel president del Govern d'Aragó que va conversar extensament amb el president del Port de Tarragona, Mr Josep Anton Burgasé i el president d'APPORTT, Mr Josep Saltó.

L'estand d'APPORTT va ser un dels més admirats pels visitants de la Fira per la seva originalitat en el disseny i els materials utilitzats. Tota la decoració era de cartró reciclat, una aposta per la sostenibilitat i la protecció del medi ambient.

En el marc de la Fira, APPORTT organitza una jornada de presentació de la nova oferta de serveis del Port de Tarragona i les seves línies regulars per a l'empresari aragonès.

Més d'un centenar d'empreses van participar a la presentació en la qual es van ressaltar els avantatges competitius del Port de Tarragona respecte a altres ports per les seves instal·lacions, qualitat en el servei i millores en les tarifes portuàries.

El dia 21 de març es constitueix la Mesa Socioeconòmica del Camp de Tarragona i és presentada al president de la Generalitat de Catalunya, Molt Honorable Senyor Pasqual Maragall.

La Mesa Socioeconòmica del Camp de Tarragona és un grup exclusivament d'agents socioeconòmics voluntari, plural i independent format, inicialment, per l'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona-APPORTT, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Reus, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona, la Cambra de Comerç i Indústria de Valls, Comissions Obreres, la Confederació Empresarial de la Província de Tarragona, Unió de Pagesos, Unió General de Treballadors i la Universitat Rovira i Virgili.

La missió de la Mesa Socioeconòmica del Camp de Tarragona és crear un espai d'anàlisi, reflexió i acció coordinada per aportar a la societat i a les administracions públiques arguments útils que contribueixin a orientar i impulsar el desenvolupament econòmic i social del territori.

APPORTT organitza en col·laboració amb la Fundació per al desenvolupament Socioeconòmic de l'Alt Aragó el Seminari: Oportunitats d'un Port Sec a l'Alt Aragó. Osca, 29 de març.



APPORTT organitza la Jornada de presentació del Port de Tarragona per al transitari de la Comunitat de Madrid. Hotel Santo Mauro, Madrid, 5 d'abril.

A la reunió es presenta el Port de Tarragona com una excel·lent alternativa per al transitari de la zona centre i en connexió amb tot el Mediterrani.

La jornada està presidida per Enric Ticó, president de FETEIA; Josep Anton Burgasé, president del Port de Tarragona i Josep Saltó, president d'APPORTT.

Més d'un centenar d'empresaris representats de les principals empreses exportadores, importadores i transitàries de la Comunitat de Madrid van participar activament en la jornada.

Una vegada més es ressalta el Port de Tarragona com la plataforma logística intermodal d'Europa i un enllaç entre continents.

6 d'abril. Celebració de l'Assemblea general de socis d'APPORTT en la qual s'aprova la gestió realitzada en el passat exercici i el balanç econòmic.

Tanmateix es presenta l'actualització de la nova web d'APPORTT: www.apportt.com

Recepció dels alumnes de cicle formatiu de grau superior de gestió del transport de l'IES Vidal i Barraquer i dels alumnes de gestió internacional de la Cambra de Comerç de Saragossa. Port de Tarragona, 28 d'abril i 8 de maig respectivament.

Participació com a conferenciant en el curs de Postgrau d'operacions portuàries. Tarragona, 8 de maig.

Col·laboració com a patrocinador en el IV Congrés de FETEIA 2006 celebrat els dies 11-13 de maig a Sevilla.

Participació en la Jornada sobre sostenibilitat en les terminals portuàries celebrada a Tarragona el dia 17 de maig.

APPORTT participa com expositor en el Saló Internacional de la Logística –SIL 2006 que va tenir lloc a Barcelona entre els dies 23 i 26 de maig.

L'objectiu és reafirmar el Port de Tarragona com la Plataforma Logística Intermodal del Sud d'Europa i un enllaç entre continents.

Un any més, APPORTT participa en una nova edició del Saló Internacional de la Logística (SIL), un certamen que ha contribuït a situar a Catalunya com a referent mundial en matèria de logística i de transport; un fòrum de relació i de comunicació necessari per poder abordar i tractar els problemes i les inquietuds dels diferents segments que configuren aquest ampli sector que creix i s'expandeix contínuament i ateses les seves possibilitats se'ns fa difícil establir un límit.

En el SIL participen totes les administracions, entitats i empreses amb interessos en el sector, i es dona la circumstància que en aquests moments aquest s'ha convertit en una autèntica plataforma de trobada de tota l'activitat logística mediterrània, del sud d'Europa, del nord d'Àfrica, dels països llatinoamericans i també del sud-est d'Àsia: una àrea en continua expansió i amb grans expectatives en tots els ordres.

En el marc del Saló, APPORTT organitza diferents actes paral·lels amb l'objectiu de promocionar el Port de Tarragona i els interessos empresarials dels seus associats. Podem ressaltar la celebració de la trobada internacional del programa Al-Invest de la Comissió Europea del sector de la Logística i el Transport el qual va permetre reunir a més de 100 empreses de Brasil, Colòmbia, l'Argentina, Mèxic, Itàlia, França i Espanya.



L'estand d'APPORTT va ser un dels més admirats pels visitants de la Fira per la seva originalitat en el disseny i els materials utilitzats. Tota la decoració era de cartró reciclat, una aposta per la sostenibilitat i la protecció del medi ambient. D'altra banda, el dia 25 de maig, APPORTT presenta el llibre: Catalunya Logística.

APPORTT participa també com expositor a la Fira al Mar celebrada a Cambrils els dies 2, 3 i 4 de juny i a la Fira Intermediterrànea- Saló de la cultura i els Països Mediterranis. I Congrés Internacional de Pesca a la Mediterrània, celebrada al Palau de Congressos de Tarragona els dies, 9, 10 i 11 de juny.

APPORTT organitza la Jornada de presentació de l'oferta de serveis del Port de Tarragona per a l'empresari balear. El dia 19 de juny va tenir lloc a la seu de la Cambra de Comerç de Mallorca, Eivissa i Formentera una presentació de l'oferta de serveis del Port de Tarragona per a l'empresari de les Illes. La delegació del Port de Tarragona va estar encapçalada pel president del Port, Josep Ànton Burgasé i el president d'APPORTT, Josep Saltó. Va comptar amb la participació de més de mig centenar d'empreses del sector: operadors marítims, responsables de terminals, transitaris i transportistes. L'esdeveniment se centrava en la potenciació de l'actual línia regular del Port de Tarragona amb Mallorca així com presentar les noves línies regulars que permeten la connexió amb la resta del món.

La presentació va comptar també amb la participació del president de l'Autoritat Portuària de Balears, Joan Vergé i representants de la companyia naviliera Flota Suardiaz.

APPORTT organitza fidelment i amb caràcter triennal aquestes jornades a les Balears atenent l'important tràfic amb la Península.

Organització amb col·laboració de "La Caixa" del seminari Porti el seu negoci tan lluny com vulgui, amb la intervenció destacada del Mr Xavier Serrado, representant de "La Caixa" a Beijing. Port de Tarragona, 26 de juny.

APPORTT organitza la Missió Empresarial a la Xina que té lloc del 12 al 21 de setembre

L'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona, APPORTT, ha organitzat aquesta missió comercial a la Xina atenent, d'una banda, una llarga trajectòria comercial que ha permès donar a conèixer i consolidar la presència del Port de Tarragona en aquest país; de l'altra, a l'interès manifestat per la comunitat portuària de Tarragona i el teixit empresarial, industrial i econòmic de les nostres comarques, per contactar i establir lligams comercials amb empreses de la Xina.



APPORTT, atenent aquesta demanda i en interès dels seus associats, ha preparat un dens programa de treball que ha permès aconseguir els objectius referits i consolidar vincles empresarials amb les comunitats portuàries de Dalian i Shanghai, mantenint reunions de treball amb les principals navilieres, operadors marítims i estaments governamentals d'aquest país amfitrió. En aquesta mateixa línia s'ha signat un nou acord amb la Free Trade Zone del Port de Dalian.

A part de la iniciativa d'APPORTT comandant aquesta missió comercial; hi participen, la CEPTA, com a associació d'empreses de la nostra demarcació, el COPCA, com a instrument de la Generalitat de Catalunya per promoure la internacionalització de l'empresa catalana, i l'Autoritat Portuària de Tarragona, com a ens públic gestor del Port i líder d'una comunitat portuària on les empreses logístiques que operen en el Port volen ampliar els seus àmbits i àrees d'influència en totes les fases del procés logístic. Totes aquestes entitats participen en aquesta missió comercial a la Xina sota unes premisses bàsiques que a la vegada es converteixen en els seus objectius fonamentals:

- Presentar les noves i les futures instal·lacions del Port de Tarragona a l'empresariat de las ciutats de Dalian, Pequín i Shanghai.
- Estrènyer i consolidar els vincles empresarials ja existents amb les comunitats portuàries de Dalian i Shanghai.
- Reforçar el coneixement del Port de Tarragona en el marc d'entitats portuàries, federacions d'empresaris, agrupacions, administracions i ens governamentals de la Xina.
- Promocionar les comarques de Tarragona com a destí turístic per al client xinès.

La missió ha tingut una resposta de participació molt favorable fins el punt que hi ha participat un total de 30 persones representants d'empreses i entitats de Tarragona.

La missió empresarial consolida la presència del Port de Tarragona a la Xina presentant les seves instal·lacions portuàries i la seva oferta de serveis. La missió ha permès reforçar el coneixement del Port de Tarragona en el continent asiàtic, així com una nova font de negocis per als associats d'APPORTT.



El programa de treball és dens i intens. Ha estat dissenyat per APPORTT des de Tarragona amb la col·laboració de les Oficines Comercials de l'Ambaixada d'Espanya a Beijing i Shanghai, així com la delegació del COPCA Shanghai. El pla de gestió s'ha consensuat amb les federacions empresarials i les autoritats xineses que l'han acceptat en tots els seus termes.

Dia 13 de setembre:

Presentació del Port de Tarragona davant els membres de l'Associació d'empreses logístiques de Dalian, encapçalada per Ms. Shi Ianmin, Vice Chairman. Participació de més d'un centenar d'empresaris. Posteriorment se celebren trobades bilaterals entre les empreses de Dalian i les integrants de la delegació empresarial.

Recepció amb el vicealcalde de la Municipalitat de Dalian, Mr Xing, permetent apropar vincles de promoció de les comarques de Tarragona com a destí turístic per al client xinès.

Dia 14 de setembre:

- Reunió amb la Dalian Port Corporation, entrevista amb el Mr Lu Jianmin, director general de la Corporació.
- Visita al Port de Dalian.
- Recepció a la Dalian Free Trade Zone , entrevista amb el Mr Zhang Shikun, director general. Cerimònia de signatura d'un conveni de col·laboració entre ambdues entitats.
- Reunions individualitzades amb empreses dels diferents sectors.

Dia 15 de setembre:

- Entrevistes de treball individualitzades a la mida de les diferents empreses i entitats que formen part de la missió.

Dia 16 de setembre:

- Trasllat Dalian-Pequín.

Dia 17 de setembre:

- Pequín. Visites autoritats del país.

Dia 18 de setembre:

- Recepció Oficial de l'Ambaixador d'Espanya a la Xina, José Pedro Sebastián de Erice.
- Reunió a l'Oficina Econòmica i Comercial de l'Ambaixada a Pequín amb Javier Serra, conseller econòmic i comercial.
- Jornada de presentació del Port de Tarragona a Beijing davant la presència de les màximes autoritats en matèria de Ports del país, així com les principals empreses vinculades al tràfic marítim.
- Trasllat a Shanghai.



Dia 19 de setembre:

- Shanghai.
- Visita al Port de Shanghai. Recepció a la terminal de contenidors.
- Visita a la Fira Internacional de la Logística, on el Port de Tarragona participa com a expositor.

Dia 20 de setembre:

- Shanghai.
- Recepció i reunió amb el president de la Cambra de Comerç de Shanghai.
- Entrevista amb el director del Ministeri de Comerç i empreses més destacades del sector de la logística i transport.
- Trasllat aeroport i sortida cap a Barcelona. Fi de la missió comercial.



La valoració de la missió és altament positiva amb unes excel·lents perspectives de relacions empresarials per als nostres associats, reafirmant la presència del Port de Tarragona en el país amfitrió.

La signatura del conveni entre el Port de Tarragona i la Dalian Free Trade Zone afavorirà el desenvolupament tecnològic de la Zona d'Activitats Logístiques del Port de Tarragona així com l'increment del tràfic de mercaderies entre ambdós països.

APPORTT participa en la 46ena edició de la Borsa Europea de cereals celebrada a Torí els dies 12 i 13 d'octubre amb l'objectiu de donar suport a la candidatura presentada per la Llotja de Reus, la qual resulta seleccionada per organitzar l'edició de la Borsa de Cereals de l'any 2010 en les comarques de Tarragona.

Participació en la jornada de treball EL SHORT SEA SHIPPING, ASPECTES DUANERS, ASSEGURATICIS I CONTRACTUALS. Tarragona, 24 d'octubre de 2006

APPORTT organitza la IV Convocatòria de Premis APPORTT.

L'objectiu d'aquests premis és reconèixer la important tasca de persones, entitats i empreses que dediquen els seus esforços dins del sector portuari en l'àmbit del Port de Tarragona.

L'actuació a través de la seva activitat i treball així com els projectes, accions i estratègies que destaquen pel seu caràcter innovador, originalitat i la seva projecció i lideratge, fa que aquests premis reconeguin l'esforç i meritòria tasca, en la feina diària a favor dels treballs que es desenvolupen dins l'àmbit del Port de Tarragona.

Per tot això, l'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona, A.I.E.-APPORTT, en l'interès d'incentivar, estimular i reconèixer aquests esforços, ha decidit fidelitzar uns premis que, d'alguna manera, destaquin la tasca desenvolupada per persones, entitats i empreses en la feina diària dins l'activitat portuària de Tarragona.

APPORTT guardona:

- a l'empresa activa en la projecció exterior del Port de Tarragona.
- a la professionalitat.
- a l'especial dedicació de persones del sector.

L'acte de lliurament de premis se celebra el dia 12 de desembre en el marc del tradicional sopar de Nadal.





ESTARRACO

SOCIETAT ESTATAL D'ESTIBA I DESESTIBA DE TARRAGONA





L'empresa de servei públic Estarraco, constituïda a l'empara del Reial decret llei 2/1986, de 23 de maig, desenvolupa la seva activitat al Port de Tarragona des del 16 de novembre de 1988 i té estructurada la seva participació accionarial, des de la Junta General de 6 de juny de 2006, com segueix:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.	7,551 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.	2,403 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3,614 %
ERSHIP, S.A.	3,803 %
SERVICIOS PORTUARIOS TARRAGONA, S.A.	2,511 %
SILOS DE TARAGONA, S.A.	5,129 %
SUARDIAZ TEMINAL TARRAGONA, S.A.	4,849 %
T.P.S. – TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.	19,140 %
AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA	51,000 %

PARÀMETRES D'ACTIVITAT

La previsió d'activitat per al càlcul del pressupost 2006 es va ajustar a la realització de 38.000 jornals pel personal de relació laboral especial, que componien la majoria del personal estibador. A l'inici de l'exercici el col·lectiu d'estibadors del Port de Tarragona estava compost per un total de 179 treballadors, dels quals 129

figuraven en la plantilla d'Estarraco i 50 es trobaven vinculats a les empreses estibadores per relació laboral comuna.

La mitjana de treballadors de l'exercici complet va ser de 189,75 treballadors, que van representar un increment del 2,84% respecte a 2005, que va ser de 185,51. D'aquesta mitjana, 143,50 eren treballadors de relació laboral especial





(augment del 5,60% respecte a la mitjana de 2005) i 46,25 de relació laboral comuna (disminució del 4,82%).

Durant l'exercici 2006 es van realitzar 55.969 jornals al Port de Tarragona, dels quals 37.892 van correspondre a la plantilla de treballadors portuaris d'Estarraco, 11.167 als treballadors de relació laboral comuna i 6.910 a contractacions eventuais. En el seu conjunt, els jornals realitzats al port van experimentar, respecte a l'exercici anterior, una disminució de l'1,48%.

L'àmplia disponibilitat dels treballadors portuaris es concreta en jornades laborals que abasten les 24 hores diàries, tots els dies de l'any. El nombre de jornals realitzats l'any 2006 pels treballadors de la Societat d'Estiba, és a dir, pels treballadors de relació laboral especial, ha mantingut l'índex d'activitat anual en nivells pràcticament idèntics a l'exercici anterior. Així, mentre que el 2005 l'índex va arribar al 100,29%, el 2006 aquest se'n va anar fins al 100,74%. Es pot ressenyar i emfatitzar que mai abans, des de la constitució de la Societat Estatal d'Estiba, no s'havia aconseguit tancar cap exercici, al marge d'aquests dos

últims, amb un índex d'activitat superior al 100%, equivalent en altres termes a la plena ocupació.

L'any 2006 els estibadors portuaris han donat servei durant 357 dies. La resta de 8 dies, tots festius, no es van sol·licitar treballadors a Estarraco per a la realització de tasques portuàries per part de les empreses estibadores.

Durant el passat exercici el nombre d'efectius de la plantilla d'Estarraco va experimentar un increment amb la incorporació a la plantilla de 18 nous estibadors. Aquest augment no queda reflectit en el total de plantilla d'un any a un altre, a causa de les jubilacions ordinàries de 9 treballadors de RLE i 2 de RLC, en el Règim Especial de la Seguretat Social dels Treballadors del Mar.

El procés d'ampliació de plantilla iniciat el setembre de 2005 del que formaven part els ingressos anteriors, es va complementar amb 12 noves incorporacions realitzades el mes de gener de 2007. Tot això de conformitat amb l'aprovació realitzada a l'efecte per la Comissió Mixta de l'esmentat mes de setembre.



PREVISIONS PER AL 2007

Si bé l'exercici 2006 ho podem considerar com de consolidació d'un període de creixement sostingut, 2007 pot representar un punt d'inflexió respecte a determinades mercaderies que passen pel nostre port i que, segons apunten totes les variables, tindran un creixement espectacular respecte a exercicis passats, com pot ser la càrrega general contenitzada.

Per al pressupost de l'exercici, amb una plantilla mitjana estimada de 150 treballadors, comptant amb les noves incorporacions, s'espera assolir la xifra de 37.000 jornals, situant l'activitat mitjana per sota de l'obtinguda a l'exercici precedent, però dins de nivells acceptables d'ocupació. Aquesta activitat rondarà el 95% de complir-se les previsions inicials.

Pel que fa al cost mig d'explotació, aquest experimentarà un creixement contingut ja que, malgrat que l'activitat dels treballadors pressupostada per a l'exercici sigui una mica inferior al passat, els increments salarials no superen, com sol ser habitual, l'IPC.

La major part de l'activitat serà desenvolupada per la plantilla d'Estarraco (treballadors de relació laboral especial) i pels estibadors vinculats a les empreses estibadores (relació laboral comuna), recorrent aquestes a contractacions eventuais en la menor mesura possible, de manera que els nivells de productivitat i seguretat de les operatives portuàries no es vegin afectats.

La diversificació del Port de Tarragona, amb zones portuàries clarament definides per a la manipulació dels diferents tipus de mercaderies, atorga a les empreses estibadores majors possibilitats per incrementar el volum de les mercaderies manipulades al Port. La disponibilitat d'espais portuaris suficients i adequats, garanteixen l'operativitat i competitivitat de les mateixes, ja es tracti de sòlids a lloure, vehicles, contenidors, fruita, tráfico rodat, mercaderia general, etc.

Quant a les expectatives dels tràfics de les diferents mercaderies, esperem:

Tendència a un creixement sostingut dels sòlids a lloure. En aquest tràfic el Port de Tarragona continua ostentant una posició de lideratge, en especial en el que fa referència a productes agroalimentaris, per als quals s'han incrementat de manera notable als últims exercicis els espais d'emmagatzematge.

Augment del tràfic de vehicles turisme respecte a 2006, tota vegada que en el passat exercici va disminuir lleugerament el nombre d'unitats manipulades respecte a 2005. L'òptima disponibilitat i qualitat d'espais ens atorga la capacitat per desenvolupar les operatives en immillorables condicions.

Manteniment en el tràfic de productes siderúrgics, la manipulació del qual ha adquirit gran rellevància als tres últims exercicis.

Gran creixement en el tràfic de mercaderia contenitzada, ja assenyalat anteriorment.

Captació de nous tràfics que enforteixin la nostra posició en el sistema portuari.

La Societat Estatal d'Estiba, com ha vingut desenvolupant en exercicis precedents, manté per al pròxim any un adequat Pla de Formació Professional per als seus treballadors, de cara a atendre la demanda de les especialitats professionals que les Empreses Estibadores necessitin per al desenvolupament de les operatives portuàries.

10

PREVENPORT

SERVEI MANCOMUNAT DE PREVENCIÓ DEL PORT DE TARRAGONA





El Servei Mancomunitat de Prevenció del Port de Tarragona, S.A., PREVENPORT, és una empresa creada amb l'objectiu de donar servei a la comunitat portuària en matèria de prevenció de riscos laborals, sota l'empara de la Llei 31/1995.

El seu naixement fou fruit de la convicció i el compromís del president de l'Autoritat Portuària, d'una aposta decidida per millorar i incrementar el nivell de protecció i benestar de tots els treballadors que componen la comunitat portuària.

L'Autoritat Portuària de Tarragona conjuntament amb ESTARRACO, Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Tarragona, S.A., foren inicialment les empreses gestores del servei de prevenció mancomunitat, amb l'aspiració d'integrar, en un curt període de temps, totes les empreses que desenvolupen la seva activitat en l'àmbit del Port de Tarragona. Actualment són 33 les empreses adherides al Servei Mancomunitat i 935 els treballadors coberts pel servei. D'aquesta manera, s'assoleix una plena racionalització i coordinació de l'activitat preventiva, repercutint en una millora integral de la seguretat i salut de tots els treballadors implicats.

Com a exemple d'accions realitzades, es va procedir, durant l'any 2006, a la medicació de nivells d'il·luminació, pols i soroll en diverses àrees, així com en camps i magatzems. Es va continuar amb la revisió de seguretat de la maquinària portuària, l'adequació dels procediments de treball existents i el seguiment de les avaluacions de risc actualitzades. Quant a formació específica en prevenció de riscos, per al personal adherit al servei, s'han realitzat diversos cursos en col·laboració amb la MATT, als quals han assistit set-cents quaranta treballadors.

En els casos en què es va produir un dany a la salut dels treballadors, o com a conseqüència dels resultats de la vigilància de la salut, s'han realitzat les pertinents investigacions per a obtenir informació sobre les causes bàsiques d'aquests, amb la finalitat d'establir les mesures correctores que els eliminin, redueixin o rebin el tractament més adequat en cada cas.

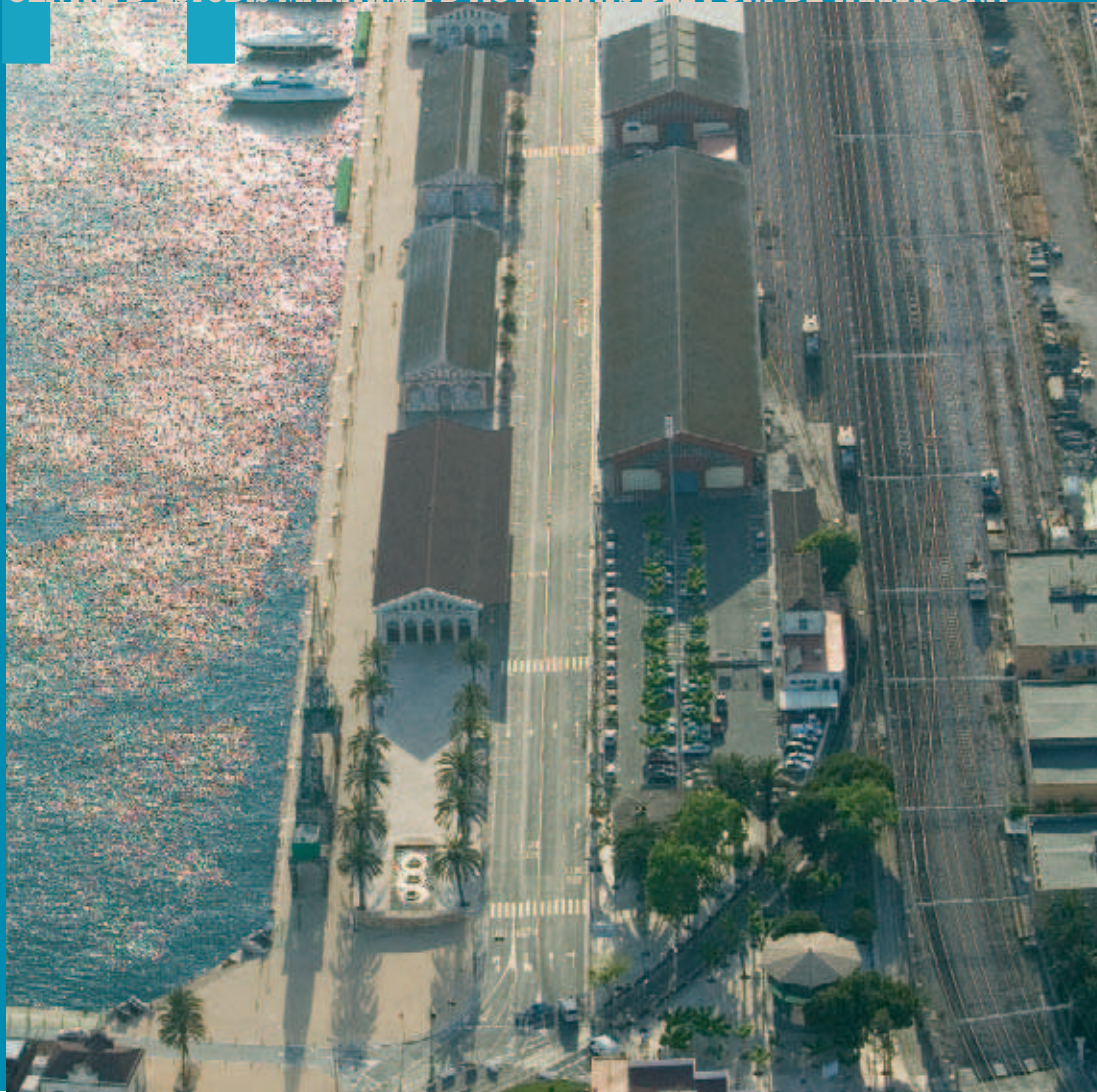
El servei de prevenció PREVENPORT, està ubicat a l'edifici MATT del Moll de Castella.



11

CEMAPT

CENTRE D'ESTUDIS MARÍTIMS I D'ACTIVITATS DEL PORT DE TARRAGONA



11. EL CEMAPT

El Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona és una entitat sense ànim de lucre, vinculada a l'Autoritat Portuària i amb la missió específica de facilitar la realització d'activitats ciutadanes al Moll de Costa, desenvolupar activitats pròpies del Port en aquest mateix espai, i promoure la recuperació del patrimoni cultural i històric del Port de Tarragona i de la seva ciutat.

Per a realitzar aquestes funcions, el CEMAPT compta amb aportacions econòmiques, fonamentalment de l'Autoritat Portuària de Tarragona, i d'altres administracions i institucions, que com a subvencions, es concedeixen en virtut de concursos de subvencions i ajudes per a programes determinats.





11.1 EL MOLL DE COSTA

Durant aquest exercici, un gran nombre de persones i entitats han visitat puntualment el nostre port i han participat en els diferents programes establerts pel CEMAPT, destacant aquestes xifres:

20.014 Escolars de tot Catalunya i col·lectius que ens han visitat 27.200 persones en activitats esportives, carreres atlètiques, bicicletades.

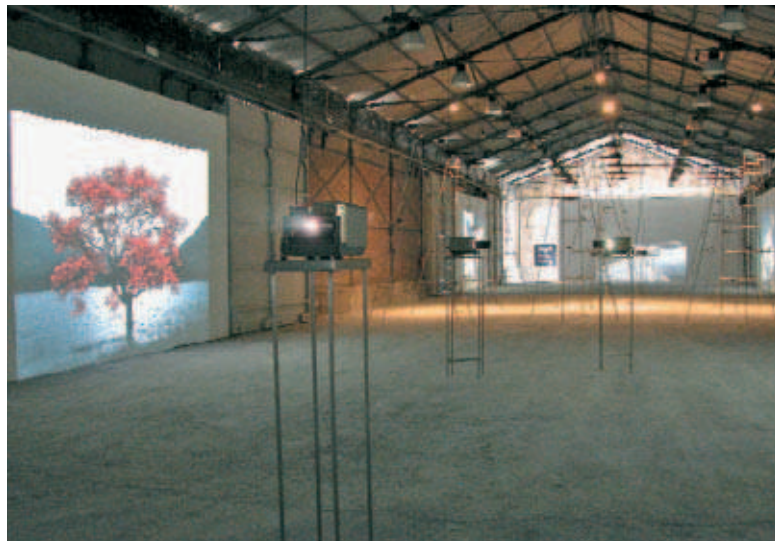
20 Exposicions realitzades als Tinglados del Moll de Costa.

6 Fires i mostres temàtiques als Tinglados del Moll de Costa i en altres localitats.

18 Actes socials de Cases Regionals i altres col·lectius ciutadans.

3 Edicions de llibres.

17 Concerts i vetllades musicals al Moll de Costa.





11.2 ARXIU DEL PORT

L'any 2006 es va encetar amb l'acte d'atorgament del I Premi d'Investigació Port de Tarragona al seu guanyador, Enric García Domingo, pel treball: Astilleros de Tarragona. 80 anys de construcció naval 1918-1998. El premi està dotat amb 6.000 euros i comporta l'edició de l'obra premiada, tasca en la qual s'ha estat treballant durant els darrers mesos de l'any. Es preveu que aquesta publicació, que formarà part de la Col·lecció Saturnino Bellido, vegi la llum el juny del 2007.

Així mateix, s'han redactat i publicat al *Butlletí Oficial de la Província*, les bases del II Premi d'Investigació Port de Tarragona. S'ha editat un full informatiu i se n'ha fet la difusió pertinent, tant en els mitjans de comunicació habituals: *El Vigia, Marítimes*, a la pàgina web del Port, a les revistes d'arxivística, tant catalanes com estatals: *Butlletí de l'Associació d'Arxivers de Catalunya, Arxius* (butlletí de la Subdirecció General d'Arxius de la Generalitat de Catalunya), *Hoja Informativa de Anabad* o la revista *Puertos*, publicada per Puertos del Estado.

Com en anys anteriors, s'ha participat en la realització de dos cursos de formació organitzats per l'Associació d'Arxivers de Catalunya, juntament amb el Servei d'Arxiu i Documentació de l'Ajuntament de Tarragona: Protecció de dades de caràcter personal i arxius, impartit per l'advocat Josep Matas i Firma digital i certificació digital, a càrrec d'Ignasi Alamillo Domingo, responsable de l'Àrea d'Assessorament i Investigació de l'Agència Catalana de Certificació. El primer d'aquests cursos va tenir lloc a les dependències de l'Arxiu del Port i hi assistiren 15 professionals del món dels arxius.

S'ha col·laborat amb el préstec de material gràfic en l'exposició: *Catalunya marítima. Crònica en blanc i negre 1880-1980. Els treballs portuaris*, organitzada pel Museu Marítim de Barcelona.

També s'ha facilitat material, tant gràfic com documental, per a les següents publicacions: *Tarragona el camí cap a la*

modernitat. Urbanisme i arquitectura, d'Elena de Ortueta, editat per Lunwerg editors juntament amb l'Autoritat Portuària de Tarragona, *Els fars de Catalunya*, de Joan Alemany, editat per Rosa Esteve i associats i per l'article "Un recorregut per l'Arxiu Central del Port de Tarragona", publicat en el número 21 del butlletí *El Racó de l'Arxiu*, de l'Arxiu Municipal de Constantí.

De la mateixa manera s'ha redactat el capítol titulat "El Port durant la II República", que forma part de l'obra *La II República al Camp de Tarragona*, editat pel Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona, publicat amb motiu del 75è aniversari de la proclamació de la II República. S'ha col·laborat també amb la revista *Alport*, amb la redacció dels articles següents: "II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios", publicat en el número 26, "El Port de Tarragona durant la II República" en el número 27, "Història d'un moll centenari: el moll de Costa", en el número 28 i "La biblioteca-hemeroteca de l'Arxiu Central del Port", en el número 29.

Amb l'article "Los archivos de los puertos españoles, baluartes de la memoria escrita" s'ha col·laborat, per primer cop, amb la revista *Portus*, que publica RETE, l'Associazione per la collaborazione tra porti e città.

S'ha participat activament en l'elaboració del Pla Cultural de Tarragona, assistint a les diverses reunions convocades per al seu estudi. Es van crear comissions sectorials per a debatre i definir les línies de futur que ha de seguir la cultura a la ciutat de Tarragona. D'aquestes comissions en formaven part els diversos agents culturals de la ciutat. L'Arxiu del Port va quedar adscrit a la Taula de Patrimoni i Investigació del Pla Cultural.

Els lligams amb els arxius dels altres ports espanyols s'han consolidat. La relació amb els seus responsables es va iniciar a Huelva l'any 2004 amb motiu de les I Jornades Tècniques d'Arxius Portuaris, s'afiançà a Tarragona el 2005 en

les II Jornades Tècniques d'Arxius Portuaris, i es veu reflectida en les tasques portades a terme pels diferents Grups de Treball, centrats aquest any, principalment, al voltant de dues qüestions: la revisió de la Guia de Recomendaciones para la organización y funcionamiento del Sistema de Archivos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias i en la confecció de l'edició del llibre d'Actes de les II Jornades Tècniques d'Arxius Portuaris que van tenir lloc a Tarragona el novembre de 2005.

La Guia de Recomendaciones és un document creat a partir de la Comisión Calificadora de Documentos Administrativos del Ministerio de Fomento y sus Organismos Públicos, qui la va emprar del Grup de Treball format per responsables d'arxius portuaris i autors de la redacció d'un esborrany d'aquest document. Després de les oportunes modificacions, correccions i suggeriments es retornà el document en qüestió a Puertos del Estado que és qui ha de resoldre sobre això.

Quant al llibre d'actes de les II Jornades Tècniques d'Arxius Portuaris, la coordinació del qual s'ha portat a terme des del mateix Arxiu del Port, ha comportat la recopilació de totes les ponències, de la Taula Rodona, així com les intervencions que van tenir-hi lloc, amb l'objectiu d'elaborar un instrument eficaç i pràctic per als professionals dels arxius.

A nivell intern, a l'Arxiu, s'ha treballat intensament en la secció de Biblioteca i Hemeroteca, amb l'objectiu de fer difusió dels seus fons. Per aquest motiu, es va establir contacte amb el Servei de Biblioteques de la Diputació de Barcelona, els tècnics del qual tenen al seu càrrec la gestió del Fons d'Història Local de Catalunya. Ens va interessar, especialment, que la nostra Biblioteca formés part d'aquest Fons i, sobretot, tenint en compte que el nostre catàleg està en

línia. La nostra proposta es va considerar positivament però caldrà esperar a que el Fons d'Història Local s'ampliï a les comarques de Tarragona.

Cal fer esment al fet que el nombre de volums de la Biblioteca de l'Arxiu s'ha ampliat considerablement des de la creació del Servei de Publicacions del Port de Tarragona l'any 2004 i, especialment, des que s'inicià el Programa d'Intercanvi engegat per aquest Servei amb arxius, biblioteques i centres culturals, tant de Catalunya com de l'Estat espanyol. Es pretén amb aquesta acció, d'una banda, fomentar la relació entre institucions, i de l'altra, donar una sortida adequada a les edicions per tal d'evitar la seva acumulació en els magatzems aplicant, d'aquesta manera, criteris d'eficàcia i economia, i contribuint, a més, a la missió de difusió, principal objectiu de les institucions culturals.

Pel que fa al nivell de consultes, cal dir que es manté al mateix ritme que en anys anteriors, encara que es constata un augment considerable de les consultes no presencials, és a dir, a través del correu electrònic, de la qual cosa es dedueix que la informació que sobre l'Arxiu conté la pàgina web del Port de Tarragona és el suficientment atractiva i pràctica a la vegada com per cridar l'atenció de més d'un centenar de persones que s'han adreçat al nostre centre utilitzant aquesta via. Recordem, a més, que el catàleg de la nostra Biblioteca està en línia en aquesta mateixa pàgina. Finalment, cal destacar l'augment dels préstecs de material d'aquesta Biblioteca que, com ja hem comentat, ha sofert un considerable augment arran del programa d'intercanvi que porta a terme el Servei de Publicacions del Port de Tarragona.



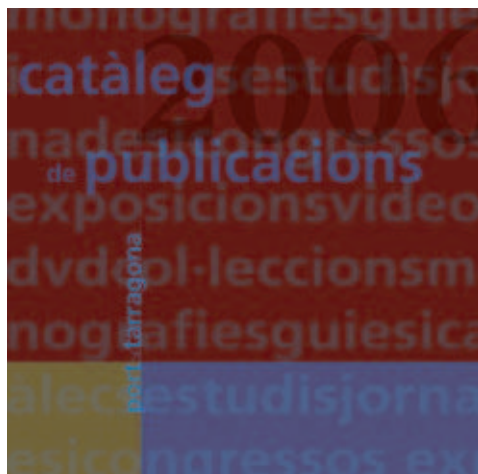


SERVEI DE PUBLICACIONS

L'any 2006 ha estat un període de consolidació i desenvolupament dels projectes i objectius que el Servei de Publicacions del Port de Tarragona es va fixar des de la seva creació. Els seus eixos de treball han estat: qualitat, difusió i racionalitat.

El mes de gener es va signar un conveni amb Cossetània Edicions per a la coedició i distribució dels llibres publicats pel Port de Tarragona. L'esmentat conveni permetrà, entre d'altres, que les publicacions fetes pel Port arribin amb fluïdesa a totes les llibreries de Catalunya.

D'altra banda, després de portar a terme una important tasca de recopilació de la documentació que es tenia a l'abast sobre tots els llibres editats pel Port, el mes d'abril i, coincidint amb la Diada de Sant Jordi, es va editar el Catàleg de Publicacions del Port de Tarragona, eina pensada per donar a conèixer en els diferents àmbits del món cultural, acadèmic i editorial de la demarcació i àrea d'influència del Port, tot el que ha estat la tasca editora de l'entitat.



Programa d'Intercanvi de Publicacions: La difusió d'aquest Catàleg ha permès iniciar un Programa d'Intercanvi de Publicacions, el qual, entre d'altres, ha facilitat que el màxim nombre de persones i institucions coneguin les publicacions editades pel Port de Tarragona.

S'han adherit a aquest Programa d'Intercanvi, iniciat el mes de maig, un total de 36 institucions d'arreu de l'Estat com són: la Universitat de Navarra, la Biblioteca Valenciana, l'Arxiu General del Consell de Mallorca, la Diputació de Castelló, el Museo Marítimo del Cantábrico, la Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transporte, entre d'altres.

També s'han iniciat relacions amb tots aquells ajuntaments de municipis de costa que, al llarg dels anys, han desenvolupat una tasca editora sobre la història marítima. Així, podem parlar dels intercanvis establerts amb els ajuntaments de Cambrils, Torredembarra, Salou, Sitges, Barcelona, El Masnou, i el propi Ajuntament de Tarragona.

D'altra banda, s'han adherit al programa d'intercanvi diferents museus com el Museu Nacional d'Art de Catalunya, el Museu Nacional Arqueològic de Tarragona, el Museu de la Ciutat de Barcelona o el Museu Marítim de Barcelona.

El balanç de l'intercanvi ha representat incorporar més d'un centenar d'exemplars nous al fons bibliogràfic de l'Arxiu del Port de Tarragona. Arxiu que és públic, i per tant obert a tota la ciutadania de Tarragona. També comentar que l'Arxiu del Port ha assessorat al Servei de Publicacions a l'hora d'incorporar les publicacions generades per l'intercanvi, mantenint el criteri de les matèries en què està especialitzada la seva biblioteca.

Fons de Publicacions: Des de la seva creació el Servei de Publicacions ha posat especial atenció a la gestió del fons de publicacions del Port de Tarragona, situat al carrer del Mar. Aquesta tasca s'ha centrat en dos aspectes: el control i la racionalització. Així doncs, i després d'un acurat inventari i control d'estocs dels llibres en dipòsit, s'ha valorat el contingut de les diferents obres editades i s'han distribuït, fent-les arribar a les biblioteques, institucions i centres d'estudis que podien ser més adients segons la temàtica de cadascuna.

Publicacions: Aquest any s'han editat les següents publicacions:

Col·lecció "Port de Tarragona": inclou les publicacions oficials del Port de Tarragona i que aquest any han estat: Resum Anual 2005 Port de Tarragona, Memòria d'Activitats 2005 Port de Tarragona i Memòria d'Activitats 2005 - CEMAPT.



Col·lecció "Tarragona": destinada a editar llibres en format superior dedicats a retre un homenatge a Tarragona. El passat més de desembre es va presentar al Port de Tarragona el llibre d'Elena de Ortueta, "Tarragona, el camí cap a la modernitat. Urbanisme i arquitectura". Aquest treball té com a principal objectiu, tal i com explica a la introducció de la pròpia autora, analitzar el procés de transformació urbana i arquitectònica que va viure Tarragona durant bona part del s. XIX i les primeries del s. XX.

Publicacions en preparació: Al llarg de l'any 2006 el Servei de Publicacions ha estat treballant en l'edició dels llibres la publicació dels quals es preveu pel 2007, com per exemple, la publicació del treball guanyador de la primera convocatòria del "Premi d'Investigació Port de Tarragona", o el catàleg que presentarà les troballes arqueològiques submarines localitzades a la costa tarragonina i que s'editarà amb la col·laboració

del Museu d'Història de Tarragona. També s'ha fet el seguiment de la publicació coordinada per l'Arxiu del Port de Tarragona sobre les jornades d'arxius portuaris.

D'altra banda, el Servei de Publicacions i el Museu del Masnou han estat treballant conjuntament en l'edició d'un llibre que recollirà les ponències que es van presentar en el marc d'un curs de formació universitària, celebrat el més de juliol de 2006, que formava part de la programació de la Universitat de Barcelona referent a diferents aspectes de la navegació catalana.

Articles i pàgina web del Port de Tarragona: El Servei de Publicacions ha prestat especial atenció a la difusió que permet la revista AlPort i la web corporativa del Port de Tarragona, les quals han esdevingut una important eina de consulta i informació per a totes aquelles persones interessades en les publicacions editades pel port. Això ha suposat una tasca d'actualització de continguts a la pàgina web i de redacció d'articles i ressenyes sobre els llibres editats.





11.3 Museu del Port de Tarragona

La participació en l'exposició Artífex organitzada pel CEHOPU i l'Autoritat Portuària de Tarragona, al Tinglador del Moll de Costa, durant els mesos de febrer i març, va iniciar les col·laboracions anuals del Museu amb entitats externes. El préstec temporal del model de mercant romà per a aquesta exposició va suposar el primer moviment d'objectes de l'any essent el resultat final de 73 noves peces registrades, 63 de les quals han entrat per convenis de donació signats amb particulars; 7 s'han incorporat del fons de patrimoni portuari i 3 han estat adquirides. Pel que fa a la tipologia d'objectes, per seccions, 34 corresponen a modelisme, 24 són documents, 2 pertanyen a arqueologia i 3 formen part dels ormeigs de pesca. La incorporació de fons portuari a l'exposició permanent del Museu ha suposat un treball previ de recuperació, recerca, restauració i informació d'aquests objectes, testimonis de la història del port. Els objectes integrats havien format part de la maquinària més antiga dels tallers de les Obres del Port. Al mateix temps, la recuperació i tematització de les llambordes originals del moll de Costa ens ha permès reconstruir en un petit espai de l'àmbit de l'expansió, la fisonomia del moll a la dècada dels anys 1910 de gran importància exportadora. En el dia Internacional dels Museus, 18 de maig, també s'afegí a l'àmbit de l'esport un petit bot anomenat

Dinghy, característic de petites regates costaneres dels anys 1950 i amb una tècnica constructiva diferent a la tradicional: la d'estuba.

La commemoració del 75è aniversari de la IIa República a Tarragona ens va donar l'oportunitat de col·laborar, conjuntament, amb d'altres institucions i entitats locals en els actes organitzats des de l'Ajuntament de la ciutat. Les activitats presentades van ser una conferència entorn la marina mercant catalana en l'esmentat període, així com tallers didàctics per escolars i visites lliures per al públic en general, al pailebot Santa Eulàlia, propietat del Museu Marítim de Barcelona que va recalcar al Moll de

Costa de la ciutat la primera setmana de maig, la qual cosa possibilità, a la vegada, afegir-se a la celebració dels 20 anys d'obertura a la ciutadania de l'esmentat moll.

Les habituals col·laboracions amb la Fira del Mar de Salou, les jornades de divulgació històrica de Tàrraco Viva, I Congrés Internacional de Pesca a la Mediterrània, Fira de Museus i Educació, la Setmana de la Ciència i el Parc Infantil de Nadal que aquest any ha canviat d'ubicació, fora del recinte portuari, i que ha suposat la participació d'un miler de nens i nenes a l'estand de la Cala pinzellada, han incrementat el



número de visitants a les propostes del Museu més enllà de les seves instal·lacions.

Des del Patronat Municipal de Turisme de Tarragona s'ha iniciat, aquest any, la implantació de la Tarragona Card, targeta d'oci i lleure per als que visiten la ciutat. El Museu del Port forma part del conveni de col·laboració de les entitats culturals la qual cosa ens facilita poder-nos donar a conèixer a un públic consumidor cultural.

Quant a les activitats pedagògiques, la nova proposta del curs escolar 2006-2007 presentada el dissabte 8 d'octubre als professionals de l'educació, va modificar la seva oferta amb un nou taller, Construïm un port, activitat sense monitors, per tal que les escoles i les famílies puguin treballar independentment sense la tutela d'un educador. El nombre d'usuaris de la proposta didàctica Museu del Port a la vista! ha estat de 4.807 nens i nens que juntament als 3.432 participants en les activitats educatives del CdA, Camp d'Aprenentatge de la ciutat de Tarragona, han arribat als 8.239 escolars coneixedors del port des del vessant pedagògic.

En referència a les visites al Museu del Port i al de Fars s'ha arribat a la xifra de 15.297 persones procedents, majoritàriament, de Catalunya, però amb un increment important de visitants estrangers, sobretot, anglesos.

L'assessorament a escolars sobre temes marítims ha iniciat una de les noves tasques endegades aquest darrer curs escolar, així com la col·laboració amb la Universitat Rovira i Virgili mitjançant les pràctiques de becaris de l'assignatura de Museografia i la participació com a membre de La Mar de Museus i de l'Associació de Museus Marítims de la Mediterrània en el XXIè Fòrum Internacional de Patrimoni Marítim a la Mediterrània que va tenir lloc els dies 20, 21 i 22 d'octubre a Perpinyà.



Traducción

Presentación

Introducción

LA GESTIÓN

LA PROMOCIÓN COMERCIAL
LA ATENCIÓN AL CLIENTE
LA CALIDAD
EL MEDIOAMBIENTE

LOS TRÁFICOS

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS
LAS CIFRAS DE TRÁFICO DEL EJERCICIO

EL EJERCICIO ECONÓMICO

MOVIMIENTO ECONÓMICO

EL PLAN ESTRATÉGICO

ESTRATEGIAS
ACCESOS Y COMUNICACIONES
- La clara apuesta por el ferrocarril
EL HINTERLAND DEL PUERTO
EL FRONT PORTUARI CATALÀ
EL FORELAND DEL PUERTO

EL PLAN DIRECTOR

EL PLAN DIRECTOR
PERSPECTIVAS DE FUTURO
EL PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS
PORTUARIOS (PUEP)
Trámite del plan
Contenido y ejecución del plan

**EL PUERTO DE TARRAGONA Y SU RELACIÓN CON
LA SOCIEDAD**

International Marina Tarraco
Aparcamiento subterráneo del Muelle de Costa
Explanada del Serrallo

PROYECTOS

PROYECTOS
OBRAS

APPORTT

Actividades más destacadas del ejercicio 2006

ESTARRACO

Parámetros de actividad
Previsiones para el 2007

PREVENPORT

EL CEMAPT

EL MUELLE DE COSTA
EL ARCHIVO DEL PUERTO
SERVICIO DE PUBLICACIONES
EL MUSEO DEL PUERTO DE TARRAGONA

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA

Miembros que forman parte del Consejo a 31 de Diciembre de 2006

Ilmo. Sr. Josep Anton Burgasé i Rabinad
Presidente de la Autoridad Portuaria

Sr. Josep Maria Bru i Serra

Sr. Ramon Gras Vidal
Director de la Autoridad Portuaria

Sr. José Miguel García Eiranova
Secretario de la Autoridad Portuaria

Sr. Josep M. Andreu i Prats
Representante de la Federación Empresarial de
Autotransportes de Tarragona

Sr. Andreu Puñet Balsebre
Representante de l'Associació Empresarial Química
de Tarragona (AEQT)

Sr. Manuel Roca i Marco

Sr. Joan Lloret i Corbella
Director general de ordenación del territorio y urba-
nismo de la Generalitat

Il. Im. Sr. Josep M. Sabaté i Guasch
Delegado territorial del gobierno de la Generalitat

Sra. Dolors Herrera Jiménez

Sr. Sebastià Cabré i Solé
Representante de la Confederación Empresarial de
la Provincia de Tarragona

Sr. Joan Oriol Rovira
Delegado de la Asociación Catalana de Empresas
Concesionarias con instalaciones Portuarias -
ASCIPOORT

Sr. Fernando Collado Simon
Capitán Marítimo de Tarragona

Sr. Juan Luis Domínguez Sidera
Abogado del Estado y Coordinador de la Asistencia
Jurídica

Sr. Pablo F. Navarro Fernández
Asesor Jurídico del Consejo de Administración

Sr. Javier Gesé Aperte
Subdirector de políticas tarifarias y de ordenación
de espacios de Puertos del Estado

Sr. Joaquín Coello Brufau
Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona

Sr. Francisco Javier Blanco Romero
Administrador principal de Aduanas

Sr. Agustí Mallol i Pons
Representante del Ayuntamiento de Tarragona

Sr. Alejandro Fernández Álvarez
Representante del Ayuntamiento de Tarragona

Ilmo. Sr. Josep Poblet i Tous
Alcalde del Ayuntamiento de Vila-seca

Sr. Albert Abello Hierro
Presidente de la Cámara Oficial de Comercio,
Industria y Navegación de Tarragona

Sr. Isaac Sanromà Ortega
Presidente de la Cámara Oficial de Comercio,
Industria y Navegación de Reus

Sr. Manuel Calvo Fernández
Presidente de la Asociación de Empresas Estibado-
ras del Puerto de Tarragona

Sr. Gregorio de la Fuente Expósito
Presidente de la Asociación de Consignatarios del
Puerto de Tarragona

Sra. Carme Rangil Ortega
Miembro del Consejo Nacional de la UGT de Cata-
lunya

Sr. Jaume Pros i Perelló
Secretario general de la Unión Intercomarcal de les
Comarcas Tarragoninas de CC OO en Tarragona

PRESENTACIÓN

El ejercicio que finaliza ha significado la culminación de la línea iniciada por el Puerto de Tarragona en la dirección de potenciar la consolidación y diversificación de los tráficos. En este sentido debo manifestar que, en los últimos años, hemos estado trabajando estos dos ejes estratégicos; de un lado, afianzar de una forma absoluta los tráficos tradicionales, de los que somos grandes especialistas, y del otro, potenciando de una manera decidida, el tratamiento de nuevos productos que, dentro del contexto de mercancía general, aportan esta cuota de diversificación que entra de lleno en el objetivo que inicialmente establecimos.

Esta carga general en la que hemos estado centrados de manera especial, ha tenido un crecimiento del orden del 23%, fundamentalmente en productos como los siderúrgicos, la pasta de papel, los vehículos, la fruta, y otros que hacen concebir unas inmemorables expectativas, permitiendo un alto grado de versatilidad en la dinámica y en la operativa del Puerto.

Dentro de este punto, cabe mencionar el éxito de las nuevas líneas regulares que, dentro del contexto de multimodalidad y dentro del ámbito Mediterráneo, están llevando a cabo diferentes empresas navieras que han decidido constituir en Tarragona una base estable de tratamiento y distribución de mercancías, trabajando la carga general con plataformas y contenedores, optimizando de esta manera las distancias a recorrer y el tiempo de distribución.

El conjunto total de la carga tratada durante el ejercicio 2006, ha alcanzado la cifra de 31'7 millones de toneladas, una cifra récord que cabe considerar como un éxito de la actual línea estratégica del Puerto y que constata de manera fehaciente el equilibrio existente entre el área económica, el área inversora y el área de explotación; una sintonía que manifiesta un alto sentido de gerencia y también una confianza importante por parte de la Comunidad Portuaria. Esta situación ha facilitado que se hayan podido dedicar un total de 25,3 millones de euros a la faceta inversora, destacando la obra de prolongación del Dique de Levante, en la que se han dedicado un total de 12,5 millones de euros.

Una faceta interesante de este pasado ejercicio es el de haber incrementado, de una manera importante, las mercaderías cargadas, con un total de 5'9 millones de toneladas, una situación que hace falta remarcar y considerar como un signo muy positivo de la evolución de la capacidad productiva de nuestra economía.

En el apartado económico, comentar que este ejercicio hemos cerrado con un volumen de negocio de 50,1 millones de euros, que ha significado un beneficio de 15,8 millones de euros.

Delante de esta inmejorable situación, continuo pensando que la vocación del Puerto de Tarragona es la de ser un auténtico referente en todos los sentidos, tanto para la sociedad que nos rodea, como por los sectores económicos de nuestra área de influencia que están llamados a ser clientes objetivos y miembros activos de esta gran plataforma portuaria del Sur de Catalunya.

Josep Anton Burgasé
Presidente del Puerto de Tarragona

1. LA GESTIÓN

1. La gestión

Hasta la instalación del complejo petroquímico en nuestras comarcas, el Puerto de Tarragona, con unas líneas de tráfico relativamente discretas, con unas instalaciones reducidas, proporcionales al movimiento de mercaderías que se daba, se dedicaba fundamentalmente al cabotaje litoral a base de productos agroalimentarios.

A partir de la década de los setenta, el Puerto entra en una nueva dimensión, se especializa en el movimiento de graneles líquidos y graneles sólidos. En esta nueva fase, el volumen de toneladas movidas se dispara, superándose la barrera de los 20 millones de toneladas; proporcionalmente crece la faceta inversora procediéndose a la construcción de grandes terminales portuarias, a la construcción de accesos y comunicaciones de acuerdo con las nuevas necesidades, y a la incorporación de maquinaria y utillaje, convirtiéndose así en uno de los puertos más importantes del sistema portuario del Estado.

En este orden podemos decir que actualmente, en el contexto general, el Puerto de Tarragona es uno de los cinco puertos más importantes del Estado, líder en productos agroalimentarios, en productos movidos por ferrocarril y en productos líquidos. Esta situación le ha conferido una especial preeminencia en el contexto peninsular y mediterráneo.

La mundialización del comercio, la importancia del Mediterráneo en las rutas marítimas, la pertenencia a la Unión Europea, el creciente tráfico con los países del Mediterráneo, los nuevos tipos de tráfico que requieren la construcción de nuevas y específicas terminales portuarias, la concepción de puerto de cuarta generación, las transformaciones urbanísticas y de infraestructuras en el entorno del Puerto, la necesidad de implementar una zona de actividades logísticas, con el fin de completar una oferta portuaria altamente competitiva, han supuesto nuevas pautas de trabajo que requieren una nueva ordenación, un nuevo planteamiento y, por supuesto, una nueva estrategia en todos los órdenes.

1.1 LA PROMOCIÓN COMERCIAL

La política comercial de La Autoridad Portuaria de Tarragona se orienta hacia la diversificación de cargas, con el objetivo concreto de no depender excesivamente de los sólidos y los líquidos a granel, con el aumento del volumen de la mercancía general y los contenedores sobre el volumen total de las mercancías movidas a lo largo del año, mediante las líneas regulares y el short sea shipping. Asimismo, aunque con carácter secundario, se está intentando potenciar el tráfico de pasajeros.

En consecuencia, el plan estratégico que se ha establecido, se ha dirigido a la captación de nuevas cargas o al aumento y consolidación de las que actualmente se están moviendo el Puerto de Tarragona, con una serie de actuaciones que se han desarrollado a lo largo de 2005.

Desde el punto de vista de la facturación, para potenciar los objetivos comerciales, la Autoridad Portuaria ha considerado como tráfico prioritarios a los contenedores, el tráfico de fruta y los pasajeros, a los que se les aplica las máximas bonificaciones que la Ley 48/2003 permite, en las tasas correspondientes a la mercancía y al buque. Asimismo, se han considerado una serie de tráfico relevantes a los que se les han aplicado bonificaciones en función del compromiso de tráfico aportados por los cargadores u operadores. En este sentido, con la aplicación de estas bonificaciones, se pretende dar un incentivo comercial a los nuevos tráfico portuarios. También, se han considerado acciones dirigidas a los armadores de líneas regulares y al fomento de líneas de short sea shipping.

En cuanto a las acciones comerciales, de promoción y comunicación, se han establecido una serie de iniciativas que se concretan en:

1. Incremento del tráfico portuario
Reuniones con clientes
Colaboración en presentaciones de la oferta de servicios
Mejora del flujo de información con los clientes
2. Internacionalización del Port de Tarragona
Asistencia a ferias internacionales
Participación en proyectos europeos
Participación en asociaciones internacionales

1.2 LA ATENCIÓN AL CLIENTE

Los esfuerzos que destina la Autoridad Portuaria de Tarragona a conocer y a servir el mercado externo con la finalidad de optimizar el binomio producto/mercado son evidentes. El Servicio de Atención al Cliente (SAC) mantiene, con su línea directa, personal y permanente con los clientes, usuarios y miembros de la Comunidad Portuaria, un servicio que garantiza un alto nivel de exigencia, de eficacia y de mejora integral de los servicios portuarios del Puerto de Tarragona.

En el ejercicio 2006 se registraron un total de 336 expedientes, de los cuales 110 eran peticiones de información, 144 reclamaciones, 1 sugerencia, 67 solicitudes y 14 quejas. Todos los expedientes se impulsaron de oficio, tramitándose y atendiéndose con la mayor celeridad, y con un riguroso orden de incoación en asuntos de homogénea naturaleza.

Se recuerda que los expedientes que se tramitan al SAC se generan mediante la recepción de correos electrónicos, vía fax, telefónicamente, por registro de entrada o bien presencialmente por el solicitante.

1.3 PLAN DE CALIDAD

El Plan de Calidad del Puerto de Tarragona tiene el objetivo de mejorar la calidad de los servicios portuarios para satisfacer las necesidades de los clientes.

La Autoridad Portuaria ejerce un liderazgo en la implantación de Sistemas de Gestión de la Calidad en la Comunidad Portuaria para orientar los procesos a la satisfacción del cliente y a la calidad de servicios.

Durante el año 2006 se ha continuado con el desarrollo y el seguimiento del Plan de Calidad en diferentes ámbitos de la actividad portuaria, como son la logística del automóvil, el practicable o las mejoras para el tráfico de contenedores.

El Puerto de Tarragona ha consolidado su competitividad en el tráfico de automóviles. Después de superar las evaluaciones externas de conformidad, el Comité de Seguimiento formado por ANFAC y Puertos del Estado otorgó en el mes de marzo de 2006 la Certificación de Calidad de Servicio para el Tráfico de Automóviles a la Autoridad Portuaria, a las dos terminales de automóviles BERGÉ-CARPORT y SUARDIAZ TERMINAL TARRAGONA, y a la sociedad de estiba y desestiba ESTARRACO. La Corporación de Prácticos también obtuvo esta Certificación en el mes de septiembre de 2006.

Continuando con la aplicación del Modelo EFQM d'Excelencia, la Autoridad Portuaria ha llevado a cabo los proyectos de determinación de la Misión, la Visión y los Valores, y de definición de los Procesos de la APT, que fueron aprobados por el Comité de Coord-

dinación en el mes de diciembre de 2006. A través de un Plan de Comunicación interno y externo, ésta Política de Calidad de la APT y el Mapa de Procesos se difundieron entre el personal de la Autoridad Portuaria, a la Comunidad Portuaria y a los clientes finales del Puerto de Tarragona.

Con el Plan de Formación de la Comunidad Portuaria se ha seguido trabajando para incrementar mediante la formación la profesionalidad del personal de las empresas, entidades y organismos que la componen para ofrecer un servicio de calidad a los clientes. Los indicadores de este Plan de Formación establecen que entre el año 1999 y el 2006 se han realizado un total de 72 acciones formativas, 2.582 horas de formación, con la participación de 1.614 alumnos, que han manifestado un grado de satisfacción del 93%.

El Sistema Interno de Sugerencias (SIS) ha continuado implementando aquellas sugerencias que realiza el personal de la Autoridad Portuaria que van dirigidas a conseguir mejoras sobre: calidad de servicio, optimización de procesos, seguridad, económicos, medio ambiente, culturales y sociales.

1.4 EL MEDIOAMBIENTE

EL PUERTO DE TARRAGONA Y SU ENTORNO

Los principales aspectos ambientales derivados de la actividad portuaria son:

Generación de residuos

La recogida de residuos peligrosos se genera por el abandono de productos contaminantes como aceites, baterías usadas, pilas salinas alcalinas, residuos de aceites no especificados, fluorescentes, envases contaminantes (bidones), etcétera, los cuales son recogidos y entregados periódicamente al gestor autorizado correspondiente, mediante empresas exteriores contratadas por la Autoridad Portuaria de Tarragona.

La Autoridad Portuaria de Tarragona continúa potenciando la recogida selectiva de los residuos valorizables en sus oficinas y en los restaurantes del recinto portuario. Respecto a las oficinas, se recoge papel, plástico, cartón, tóners, pilas, residuos informáticos, fluorescentes, que son agrupados según sus características y gestionados adecuadamente.

La Autoridad Portuaria de Tarragona, con el fin de optimizar y racionalizar la gestión de los residuos, ha firmado junto con las empresas estibadoras del Puerto un convenio de colaboración para la limpieza de explanadas, zonas de maniobra, depósitos y almacenes del puerto, gestionando los residuos de carga y de otros generados por la propia actividad portuaria. Asimismo la Autoridad Portuaria de Tarragona tiene establecido un convenio para la limpieza de viales y zonas comunes.

Con la finalidad realizar controles sobre la población de palomas y combatir las plagas, de insectos y de roedores, dentro del recinto portuario, y para evitar el riesgo sanitario para la salud humana y de las mercancías, la Autoridad Portuaria de Tarragona practica actuaciones periódicas e intensivas a través de la empresa adjudicataria al respecto.

Emisiones atmosféricas

El Puerto de Tarragona dispone de instalaciones que analizan las emisiones a la atmósfera. Una de estas instalaciones está situada en el vial interior del puerto, cerca del barrio del Serrallo. Es el proyecto HADA, cofinanciado por la Unión Europea, del que se obtienen resultados sobre óxido de Azufre, óxido de Nitrógeno, Monóxido de Carbón y de partículas en suspensión.

Otra cabina medioambiental, ubicada en el Muelle de Castilla – La Rioja, mediante convenio con la Generalitat de Cataluña, mide la humedad, velocidad, dirección, presión atmosférica, temperatura, radiación solar, lluvia y también las partículas en suspensión.

También la Autoridad Portuaria de Tarragona dispone de los datos recogidos en el edificio de Port Control, en el Muelle de Cataluña, que indican on-line, las condiciones ambientales del recinto portuario.

Vertidos en aguas portuarias

La Autoridad Portuaria de Tarragona dispone de una embarcación adaptada para la limpieza diaria de la lámina de agua y recogida de sólidos flotantes dentro del recinto portuario.

La Autoridad Portuaria de Tarragona tiene establecidos convenios de colaboración con empresas que realizan servicios de prevención y lucha contra la contaminación de aguas marinas y de aguas interiores y que, en caso de accidente y/o incidente, ponen a disposición de la Autoridad Portuaria los medios personales, materiales y tecnológicos, siempre gestionando los residuos.

En relación con la contaminación de las aguas portuarias se han registrado 260 actuaciones y se han recogido 373,92m³ de residuos flotantes y diecisiete intervenciones, relacionadas con episodios, no significativos, de contaminación por hidrocarburos.

Con referencia al servicio de recogida de residuos procedentes de los barcos entregados a los operadores MARPOL del Puerto, en el año 2006 se han recepcionado 1.499,47m³ correspondiente al anexo V (residuos sólidos de los barcos). Respecto a la gestión del anexo I, (recogida de residuos oleosos y hidrocarburos), se han recogido 25.970,20m³.

La Autoridad Portuaria de Tarragona tiene establecido un convenio de colaboración entre Puertos del Estado, la Universidad de Cantabria y las Autoridades Portuarias de Gijón y Huelva para la validación de la "Rom 5.1 Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias".

Puertos del Estado conjuntamente con el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) tienen establecido un convenio que permite la caracterización del clima marítimo en el litoral del estado español mediante una red de boyas que miden el oleaje y las corrientes.

Dentro de los programas de control de calidad de las aguas, la Autoridad Portuaria de Tarragona participa en el convenio con Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria de Barcelona y el laboratorio de Ingeniería Marítima de la Universidad Politécnica de Cataluña (LIM/UPC) para diagnosticar y predecir la dinámica de los intercambios de agua y los tiempos de renovación en los recintos portuarios.

El riesgo potencial de accidentes por vertidos de hidrocarburos al mar en las operaciones de carga/descarga, trasbordo, manipulación de crudos y productos petrolíferos ha determinado la redacción y la aplicación del Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental en el Puerto de Tarragona (PICCMA), que fue aprobado en sesión del Consejo de Administración de fecha 7 de febrero de 2006.

Impactos derivados de las operaciones de dragado

Se ha realizado una caracterización de áridos, con un volumen de 95.000 m³, con el objetivo de tipificar los materiales existentes. Como resultado del estudio se ha determinado la idoneidad de los materiales, de acuerdo con las recomendaciones elaboradas por CEDEX y también se han considerado otros parámetros de la Dirección General de Costas. Son materiales exentos de contaminación y su valor IQS determina que son materiales no alterados, lo que ha permitido que sean utilizados en el proceso de reparación con la aportación de arena, destinada a la playa de la Pineda.

Impacto causados por las obras de nuevas infraestructuras
El crecimiento experimentado en el Puerto de Tarragona en la última década ha sido de gran importancia. Se han realizado obras como la prolongación del dique del Passeig de l'Escullera, proyecto sometido a la evaluación ambiental, el Espigó dels Prats, el traslado del Club de Remo, la reorganización del barrio del Serrallo, la pavimentación central del Muelle de Andalucía y el Muelle de Cantabria.

Consumo de recursos naturales en la Autoridad Portuaria de Tarragona

Energía eléctrica: 8.638.966 Kwh.

Agua: 406.816 m³

Combustible: 43.426,35 litros de gasoil y 9.295,43 de gasolina sin plomo.

Con el fin de asegurar el buen funcionamiento de la totalidad de la flota de vehículos de la Autoridad Portuaria y minimizar emisiones de gases y otros contaminantes, periódicamente se realizan controles de inspecciones técnicas.

Normativas

Dentro del marco normativo de la Ley 3/1998 de la Intervención Integral de la Administración Ambiental (IIAA), la Autoridad Portuaria de Tarragona ha solicitado a los usuarios del puerto copia de la autorización, licencia i/o comunicación ambiental, de acuerdo con el anexo de la actividad que desarrollen.

Por otro lado y de acuerdo con la legislación vigente en materia de residuos, se ha requerido el inventario y el plan de residuos de cada uno de los usuarios del Puerto de Tarragona.

En cumplimiento de la Ley 10/1998, de 21 de abril, donde se establece la obligatoriedad de los titulares de suelos donde se haya desarrollado actividad potencialmente contaminante, y del RD 9/2005, de 14 de enero, de declaración de suelos contaminantes, la Autoridad Portuaria de Tarragona ha enviado el Informe Preliminar de Situación al Departamento de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Cataluña.

Formación y simulacros de emergencia

Los simulacros son una herramienta de primera magnitud y su programación, implantación y revisión es constante. Es por esto que la mejora en el desarrollo de acciones medioambientales requiere una especial atención. Así pues, en el año 2006 se organizaron diferentes jornadas en Tarragona para la exposición y difusión del proyecto HADA. Asimismo se realizaron ejercicios prácticos de equipos analíticos flotantes en la dársena interior del puerto.

Periódicamente se organizan simulacros de contaminación marina donde se canaliza todo el procedimiento en caso de vertido y se practica con los medios (embarcaciones, barreras, material absorbente, etc.) a utilizar hasta el total de la limpieza del vertido y finalización del servicio.

Asimismo, el Puerto de Tarragona participa y colabora en los simulacros que las industrias petroquímicas establecidas en el dominio público portuario realizan regularmente.

Coexistencia sostenible en el Puerto de Tarragona

El Puerto de Tarragona es un entorno importante para algunas especies de aves, especialmente gaviotas. Muchas de estas aves llevan anillas de plástico numeradas que nos permiten conocer su procedencia y también los movimientos en diferentes zonas del litoral. Estas identificaciones están coordinadas en el ámbito europeo y aportan una información de gran interés para el conocimiento de su biología, hay especies como la gaviota oscura o la gaviota cabeza negra que forman parte de un proyecto para realizar un atlas de las aves invernantes en Cataluña.

Una de las tareas de seguimiento es el censo invernal de las aves acuáticas.

En la zona situada en la escullera exterior del Puerto, otorgada en concesión, se encuentra el Parque Subacuático, reserva destinada a la regeneración de diferentes especies de nuestra fauna y flora mediterránea. En esta zona se han ido sumergiendo embarcaciones que han permitido que la diversidad del ecosistema identifique a más de doscientas cincuenta especies, algunas de ellas singularmente escasas en nuestro litoral.

Es importante distinguir las diferentes comunidades de algas, que según su profundidad y el tipo de suelo rocoso nos permite observar morenas, congrios, sardos, doradas, tordos, mabras, esponjas, escorpinas, ajenjos de mar, peces luna, etc.

2. LOS TRÁFICOS

El Puerto de Tarragona se encuentra situado en la confluencia de dos ejes de desarrollo económico del estado español: el arco mediterráneo y el valle del Ebro. Su hinterland comprende Cataluña, que es la comunidad autónoma más activa económicamente de la península Ibérica, y llega, siguiendo el valle del Ebro, a Aragón, La Rioja y Navarra.

En el triángulo formado por las ciudades Tarragona-Reus-Valls se encuentran localizadas gran cantidad de industrias, constituyendo la segunda área metropolitana de Cataluña, después de la de Barcelona.

Desde la década de los sesenta, el Puerto se ha convertido en una instalación eminentemente importadora, destacando los productos petrolíferos, agroalimentarios y el carbón. La carga general es una mercancía que se intenta potenciar en aras de diversificar los productos tratados en el Puerto

2.1 LA EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS

El negocio portuario es uno de los sectores más dinámicos de la economía. Los cambios que se están produciendo en estos últimos años son tan profundos que continuamente se tiene que proceder a una continua remoción de escenarios portuarios. En este sentido, el Puerto de Tarragona está dedicando esfuerzos y recursos a la internacionalización de sus tráfico con el objetivo de conseguir y establecer nuevas líneas regulares que permitan mantener el ritmo de crecimiento de tráfico total actual. De esta modo, adquieren mucho énfasis las iniciativas comerciales y las nuevas líneas de colaboración que van surgiendo entre los puertos mediterráneos y el nuestro Puerto.

Sin duda, el escenario mediterráneo, compuesto por los países europeos, euroasiáticos, del Oriente Medio y los del norte de África, constituyen la principal apuesta de futuro del Puerto de Tarragona. Se pretende potenciar los vínculos comerciales en los países recientemente integrados a la Unión Europea, dos grandes áreas de acción que tienen por delante una gran proyección económica y que disponen del apoyo del Banco Europeo de Inversiones para llevar a cabo importantes proyectos industriales y de infraestructura y, incluso, para crear en el Mediterráneo una zona de libre comercio que posibilitaría una expansión comercial mucho más efectiva.

No obstante, el Puerto continúa teniendo una gran dependencia de los productos petroquímicos, agroalimentarios y energéticos, y así lo evidencian las cifras. Los aumentos porcentuales del tráfico tanto en el total de graneles sólidos como en el total de líquidos a granel continúan posicionando el Puerto de Tarragona entre los puertos españoles más destacados.

En estos últimos años el Puerto de Tarragona ha estado inmerso en una importante tarea de diversificación de tráfico que progresivamente ha ido dando sus frutos, destacando de manera especial el incremento sostenido y estable en el movimiento de vehículos gracias a la adecuación de las explanadas del Puerto a la zona de Ribera para el uso de este tipo de mercadería. Otros tráfico como los siderúrgicos, la fruta, los vehículos, la pasta de papel y otros, también se encuentran inmersos en esta faceta de crecimiento.

Las cifras de tráfico del ejercicio

Durante el año 2006 el tráfico de mercancías cargadas y descargadas en el Puerto ha sido de 31.735.372 toneladas, lo que supone un crecimiento del 1,1% respecto al año anterior (338.071 toneladas)

Tráfico marítimo	31.327.848 Tm.
Avituallamiento	180.892 "
Local	2.398 "
Pesca	4.381 "
Mercancías no embarcadas	219.854 "
	31.735.372 Tm.

A su vez el tráfico marítimo ha tenido la siguiente composición, con las variaciones que se señalan :

	% sobre total	Tm. 2006	2006-2004	% variación
Productos petrolíferos	53,3 %	16.698.608	753.666 Tm.	4,7 %
Líquidos no petrolíferos	6,2 %	1.947.511	- 14.537 "	-0,7 %
Graneles sólidos	35,9 %	11.237.751	- 665.546 "	-5,6 %
Mercancía general	4,6 %	1.443.978	267.674 "	22,8 %
	100 %	31.327.848	341.258 Tm.	1,1 %

El grupo de productos petrolíferos se ha situado en 16.698.608 toneladas, lo que supone un aumento del 4,7%

Los principales componentes de este tráfico son :

Petróleo Crudo	8.565.115 Tm.
Fuel oil	1.728.539 "
Nafta	1.515.472 "
Condensado, Crudo	1.308.911 "
Gas oil	1.033.743 "
Butano y Propano	702.540 "

Los graneles líquidos no petrolíferos se han situado en 1.947.511 toneladas, con un decremento de -0,7%.

Los más representativos son los que a continuación detallamos :

Gasolina pirólisis	368.312 Tm.
Acético y ácidos monocarboxílicos	340.870 "
Concentrado bencénico	212.723 "
Metanol, alcoholes acíclicos y derivados	176.573 "
Sosa cáustica	112.371 "

El tráfico de los graneles sólidos ha alcanzado la cifra de 11.237.751 toneladas, lo que supone un decremento del -5,6% respecto al año anterior. Los mayores valores se han dado en los productos agroalimentarios, cemento y carbón

Carbones	5.467.342 Tm.
Torta y harina de soja	808.845 "
Trigo	443.699 "
Maíz y derivados	234.249 "
Otros cereales	230.238 "
Otros piensos y forrajes	221.373 "
Otros minerales	217.729 "
Guisantes secos	175.583 "
Cemento y clínker	84.763 "

La carga general ha alcanzado la cifra de 1.443.978 toneladas, lo que supone un aumento del 22,8% respecto al ejercicio anterior. Entre sus principales tráfico cabe destacar :

Vehículos, plataformas y transportes especiales	492.136 Tm.
Productos siderúrgicos	418.310 "
Productos químicos	92.300 "
Frutas, hortalizas y legumbres	76.307 "

Otras cifras significativas son :

		2005	2006
Buques totales	Nº	2.784	2.729
	GT	39.858.916	39.937.594
Buques tanques	Nº	1.259	1.256
	GT	17.484.154	18.733.642
Buques graneleros	Nº	340	402
	GT	7.414.394	7.672.483
Contenedores	TEU	8.978	12.202
	Tm.	80.814	107.832

Pesca	Tm.	4.035	4.381
	miles €	13.597	14.406

1ª Primera venta.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN EL PUERTO DE TARRAGONA

El transporte marítimo de corta distancia está impulsado desde hace tiempo por la Comisión Europea con el objetivo de racionalizar la creciente saturación de las carreteras europeas. Aunque el short sea shipping cuenta con el apoyo total de la Comisión, todavía faltan algunos puntos por aclarar, como la concreción del concepto de 'autopistas del mar' o una política de ayudas financieras acorde con la realidad.

En este contexto, el puerto de Tarragona, gracias a su ubicación geoestratégica y a un cada vez mayor implicación de su hinterland, está desarrollando toda una serie de estrategias con el objetivo de incrementar el número de líneas que realizan este tipo de transporte y ofrecer un servicio de transporte marítimo más flexible y competitivo a las empresas clientes. En esta línea el puerto de

Tarragona está participando en dos proyectos europeos; el primero es el proyecto PLACA 4S bajo el marco del programa europeo INTERREG IIIb Sudoe que tiene como finalidad trasvasar tráfico terrestre al mar analizando la fase terrestre de la cadena intermodal, y el segundo proyecto europeo es el WEST MOS auspiciado por el programa TEN-T que tiene como finalidad analizar la fase marítima de enlace entre los países europeos del mediterráneo (Francia e Italia).

El puerto dispone, actualmente, de espacios de atraque, carga y descarga dedicados a este medio de transporte y se ha convertido en un punto de referencia para este tipo de tráfico de corta distancia. Esta apuesta decidida por parte del puerto de Tarragona y de su comunidad portuaria, se ve reflejada en el considerable aumento que este tipo de tráfico ha tenido en los últimos 5 años.

3. EL EJERCICIO ECONÓMICO

3.1. Movimiento económico.

El ejercicio 2006 ha sido un año de consolidación del movimiento de mercaderías en el Puerto de Tarragona, las 31,7 millones de toneladas movidas han supuesto un incremento del 1,1% respecto al ejercicio anterior. Esta cantidad en mercancías junto con la incorporación de nuevos espacios y elementos concesionables, han llevado a superar por primera vez la barrera de los 50 millones de euros en el importe neto de la Cifra de Negocio y conseguir, gracias a ello, unos beneficios después de impuestos en 2006 de 15.862 miles de euros.

A nivel de explotación cabe destacar, como ya hemos indicado, el incremento del 6,23% de la Cifra de Negocio respecto al ejercicio anterior. Este aumento de tres millones de euros respecto a 2005 ha situado la misma en 50.012 miles de euros. Como causa encontramos, sobre todo, el aumento del 16% de la Tasa de ocupación privativa de dominio público portuario y del 14,7% de la Tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario.

Los gastos de explotación este año 2006 han ascendido a 32.252 miles de euros, un 6,45% más que en 2005. Pese a que este dato parece indicar un ligero retroceso en la política de restricción y control del gasto llevada en los últimos ejercicios, debe destacarse que gran parte del incremento se debe gastos en "reparaciones y conservaciones" de las instalaciones portuarias, cuyo aumento respecto a 2005 ha sido de un 24,7%.

Este 2006 la aportación a Puertos del Estado, según el artículo 11.1.b) de la Ley 48/2003, del 4% de los ingresos por Tasas Portuarias respecto al ejercicio precedente ha sido de 1.813 miles de euros, lo que significa un 12,2% más que el año anterior.

En dotaciones para amortizaciones, pese a que en 2006 la inversión ha sido de 24.910 miles de euros solo ha registrado un incremento del 3,6%, ello se debe, al igual que el ejercicio anterior, a que en la cuenta de "inmovilizado en curso" encontramos el proyecto, subvencionado mediante Fondos de Cohesión, "Prolongación del Dique Rompeolas", cuyo importe acumulado asciende en 2006 a 42.137 miles de euros.

Todo esto nos ha llevado en 2006 ha conseguir unos resultados de explotación de 17.874 miles de euros, lo que ha supuesto un incremento respecto a 2005 del 5,6%.

Respecto a los resultados Financieros es importante destacar que se ha roto la tendencia de resultados negativos de los últimos 7 ejercicios, pasando este 2006 a unos resultados positivos de 245 miles de euros, junto a la cancelación del endeudamiento bancario.

Por último y a nivel de extraordinarios, esta Autoridad Portuaria sigue dotando los intereses correspondientes a las sentencias de las reclamaciones de T3 y G3 y llevando los ingresos traspasados

a resultados por las concesiones revertidas y por las subvenciones de capital recibidas.

La Ley 48/2003 establece el Fondo de Compensación Interportuario como instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal. En 2006 la Autoridad Portuaria de Tarragona ha aportado al mismo 1.869 miles de euros y ha recibido 178 miles de euros, esto ha supuesto un incremento neto de la aportación de 19,2% respecto a 2005.

Todo lo anteriormente expuesto ha motivado que los resultados del ejercicio 2006 hayan sido de 15.862 miles de euros.

Los recursos generados por las operaciones (Cash Flow) han ascendido a 30.581 miles de euros, lo que significa un incremento en la capacidad de generación de recursos del 7,6% respecto a 2005. Este dato mantiene la tendencia alcista del mismo y consolida la sostenibilidad de la política de autofinanciación de esta Autoridad Portuaria.

En lo que se refiere al Origen y Aplicación de Fondos del ejercicio 2006, los 35.742 miles de euros de los orígenes frente a los 27.962 miles de euros de las aplicaciones, han llevado en 2006 ha un aumento del capital circulante de 7.780 miles de euros.

4. EL PLAN ESTRATÉGICO

En los últimos años, algunos puertos del Mediterráneo han vivido un considerable incremento del tráfico de contenedores, tendencia que parece que va a mantenerse. Por ello, cabe desarrollar sistemas logísticos y de información portuarios, compatibles con los de las redes terrestres, y fomentar el transporte marítimo de corta y media distancia, incrementando los vínculos económicos con los países de la zona.

El Plan Estratégico del Puerto de Tarragona traza las líneas maestras de trabajo que en diferentes ámbitos es necesario realizar en las próximas décadas: construcción y habilitación de nuevas terminales portuarias, puesta en funcionamiento de la Zona de Actividades Logísticas, implementación de nuevas técnicas de información, comunicación y gestión, formación, consolidación del concepto de comunidad portuaria, mejoras en los accesos y comunicaciones al puerto, diversificación en mercancías tratadas en el puerto, promoción del transporte combinado, potenciación de esta zona como una de las más eficientes en logística intermodal, e incrementar los contactos comerciales con mercados de otros continentes.

En los últimos años en la Unión Europea, se ha desarrollado de manera importante el llamado short sea shipping, el transporte marítimo de corta distancia, que ha adquirido gran relevancia en Europa. Mediante este transporte de cabotaje intraeuropeo se buscan tres objetivos fundamentalmente: la mejora de la calidad, la eficiencia de los servicios del transporte marítimo de corta distancia, y la mejora de la infraestructura y eficiencia de los puertos.

La generalización del short sea shipping evitará los cuellos de botella que actualmente se producen en el transporte por carretera debido a la gran congestión del tráfico que se da en el centro de Europa. No obstante, en este sector queda pendiente solucionar el elevado coste que comporta, así como otros problemas estructurales, jurídicos, institucionales y operativos. Las diferentes normativas de los Estados representan un obstáculo para establecer una política común. Para desarrollar ese short sea shipping se necesita una normativa que permita a los operadores y armadores moverse en unas condiciones de mercado mucho más competitivas.

Se ha planteado que el short sea shipping en el Mediterráneo pueda estar dotado de una mayor flexibilización tarifaria que permita incrementar la eficiencia de los puertos, eliminando trabas administrativas y aumentando la operatividad de los buques para ofrecer un servicio just in time. Según los expertos, el Mediterrá-

neo es por sus características geográficas el escenario ideal para este tipo de tráficos alternativos al transporte por carretera o complementarios del mismo. Las distancias existentes entre los puertos del Mediterráneo permiten que estos tráficos puedan tener un gran potencial de desarrollo. Además, estos tránsitos han de ofrecer un servicio puerta a puerta basado en estrategias de just in time, debiendo tener integrados todos los elementos de la cadena logística.

La apuesta de la Comisión de la Unión Europea para integrar el sistema portuario en la red transeuropea de transportes, fomentar la multimodalidad y el transporte de cabotaje intracomunitario, ha planteado unos retos que han requerido la transformación de la dinámica portuaria incorporando nuevos esquemas de gestión y actuación.

Por ello, el Puerto de Tarragona, anticipándose a los acontecimientos, siguiendo las pautas del Plan Estratégico establecido, encara el proceso de cambio necesario dentro de una planificación a medio y largo plazo que sirva de guía a toda la comunidad portuaria.

El plan basa su estrategia en la obtención y consolidación de 4 objetivos estratégicos básicos:

- Plan Director de Inversiones
- Potenciación del concepto de Comunidad Portuaria incorporando la iniciativa privada en la operativa del puerto
- Liderazgo como motor y catalizador económico de la zona
- Creación de supraestructuras que favorezcan el comercio marítimo

4.1 ESTRATEGIAS

Estas apuestas estratégicas han dirigido al Departamento Comercial del Puerto a buscar todas aquellas situaciones que estén al alcance de nuestras posibilidades. Después de hacer una detallada prospectiva de mercados, de las tendencias y de otras situaciones que pueden propiciar la llegada de nuevos tráficos, se han centrado especialmente en el área mediterránea donde los analistas auguran un gran incremento del comercio marítimo, del orden del 50% en los próximos años. Actualmente, Europa mueve por el medio marítimo, al Mediterráneo, 450 millones de toneladas anuales, cifra que se catapultará espectacularmente en los próximos años si se mantiene esta tendencia.

Otra línea de trabajo establecida es la de diversificar las mercancías que se mueven en el Puerto. Se trata de añadir a los productos tradicionales menos tratamientos aumentando significativamente las toneladas de cada uno de estos tráficos, especialmente de aquellos que puedan generar valores añadidos a las cuentas de escala que puedan propiciar un tratamiento a lo largo de la cadena logística.

En esta línea diversificadora se prevé aumentar significativamente las inversiones en la construcción de terminales portuarias, procediendo posteriormente a concesionar las mismas con el fin que la iniciativa privada proceda a exportarlas con un alto grado de especialización en cada una de ellas.

4.2 ACCESOS Y COMUNICACIONES

Tarragona se encuentra en un nudo de comunicaciones terrestres importante que se está desarrollando de forma acelerada en los últimos años.

En el eje Norte-Sur se encuentra la autopista AP-7 del Mediterráneo, la carretera N-340 y la autovía de Salou; en dirección al interior la autopista A-2 a Zaragoza, la autovía de Tarragona-Reus N-420 y la carretera N-240 a Valls y Lleida. Otra inquietud importante y que merece especial atención, es el proyecto de la autovía

Tarragona-Montblanc-Lleida que garantizará un acceso directo al puerto desde las comarcas interiores.

La clara apuesta por el ferrocarril

Respecto al ferrocarril se está potenciando el corredor del Mediterráneo Barcelona-Valencia. En la línea Barcelona-Madrid, el pasado ejercicio entró en funcionamiento la línea Tarragona-Madrid del AVE, y desde el Puerto se está promoviendo una conexión ferroviaria en ancho internacional europeo, sin rotura de carga en la frontera francesa, conectando en el área de Tarragona el corredor mediterráneo con la línea Madrid-Barcelona.

La dificultad de transportar mercancías por el trazado del AVE, así como la imperiosa necesidad de establecer un trazado ferroviario de ancho europeo que racionalice los diferentes medios de transporte y pueda conectar los puertos catalanes con el resto de Europa, ha llevado a la Generalitat de Catalunya a solicitar un estudio técnico que evalúe la posibilidad de establecer una línea ferroviaria de estas características y que pueda servir a los dos grandes puertos catalanes.

4.3 EL HINTERLAND DEL PUERTO

El Puerto de Tarragona tiene una gran zona interior a la cual abastece en materia de distribución de productos tratados en esta plataforma logística. En estos últimos años, el Puerto está centrandose en un modo muy intenso en aquellas regiones con cierto vínculo cultural y comercial histórico.

La Euroregión, una idea que pretende básicamente integrar comunidades autónomas, regiones, administraciones estatales e instituciones europeas, ofrece un planteamiento interdisciplinar que puede convertirse en el motor económico de una Europa sin fronteras y sin límites.

El espacio geográfico de la Euroregión lo conforman el Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Aragón, Andorra, Catalunya, Baleares y Valencia, aunque algunos programas pueden estar abiertos a otras áreas geográficas como Murcia y Andalucía o La Provençe y el valle del Roine. Una gran propuesta que crecerá en función de las expectativas que generen los proyectos iniciados y los éxitos logrados.

Esta gran área geográfica concentra el 4,1% de la población de la Unión Europea, casi 20 millones de habitantes que configuran unas subáreas muy potentes industrial y comercialmente, con una gran capacidad dinámica y económica, destacando poderosamente Catalunya, que aporta el 40% del PIB total de esta zona europea. La gran apuesta para conseguir la creación de áreas mayores, de mayor contenido, y de mejoras expectativas, radica en el excelente balance obtenido por la economía catalana en este período de pertenencia a la Unión Europea; una situación propiciada fundamentalmente por la apertura de mercados hacia el extranjero que ha comportado un aumento de las exportaciones, una reducción del paro, con unas perspectivas de crecimiento del 2,8% superior al previsto 1,7% de la Eurozona.

Las dimensiones territoriales y económicas de esta Euroregión determinan un extenso mercado que posibilita la realización y la consolidación de servicios empresariales de gran contenido en valor añadido; una situación que acostumbra a localizarse en las grandes capitales con Madrid o París, y que de este modo permitiría el desarrollo de nuevas localizaciones con nuevas centralidades y con capacidad de decisión.

4.4 EL FRONT PORTUARI CATALÁN

Con el objetivo de coordinar la política portuaria a Catalunya y de crear un ámbito de actuación adecuado donde cada puerto e instalación pueda optimizar su competitividad, se recupera la antigua idea del Front Portuari Català. Este lobby catalán lo constituyen las autoridades portuarias de Barcelona y de Tarragona y el ente Ports de la Generalitat, y surge de la necesidad de abordar conjuntamente cuestiones de diferente índole que tienen un impacto directo en la competitividad y la eficiencia, y en definitiva, en el futuro y el progreso, de la actividad portuaria catalana.

“Razones para colaborar, razones para no competir” es el lema y al mismo tiempo punto de partida de este organismo, que pretende establecer una colaboración más estrecha entre los dos grandes puertos de interés general para el logro de objetivos comunes. El intercambio de Know How, la formación conjunta de personal, la participación en la demanda de supraestructuras –en especial, el eje transversal ferroviario de ancho europeo con conexión a los dos puertos, la constitución de líneas feeders dentro de un corredor mediterráneo, el intercambio telemático de datos a tiempo real, la realización de estudios y publicaciones conjuntos, configuran el principal contenido del Front Portuari Català.

Sin embargo, la mayoría de los esfuerzos y recursos de este frente común irán dirigidos a la organización de misiones empresariales conjuntas a áreas o países susceptibles de convertirse en clientes potenciales. La necesidad de buscar nuevos mercados comerciales tanto en el área mediterránea como en otras zonas de interés económico, como el sur-este asiático o Latinoamérica, hace casi imprescindible la planificación de estrategias conjuntas que lleven a buen destino.

4.5 EL FORELAND DEL PUERTO

La Unión Europea ha establecido en los últimos años, programas y ayudas para potenciar el comercio mediterráneo, tanto a nivel de Europa, incluyendo los nuevos países recientemente incorporados. De este modo, se prevé que países de la antigua Unión Soviética, así como del Norte de África, reporten beneficios y cuotas de negocio relevantes dentro de las nuevas estrategias como el short sea shipping y la posibilidad de ser un puerto feeder, dada la falta de apuestas de los grandes operadores transoceánicos para el Puerto de Tarragona.

En estos momentos el Puerto de Tarragona está participando en diferentes programas auspiciados para la Unión Europea con tal de lograr ayudas que le permitan optimizar sus instalaciones incorporando nuevos tráficos provenientes del Mediterráneo dentro de las denominadas Autopistas del Mar, unos programas que se han establecido para potenciar el transporte marítimo de cabotaje y para facilitar la transferencia de carga y el equilibrio intermodal con la carretera.

En este contexto, resulta crucial la implementación de estrategias con la finalidad de impulsar económica y comercialmente la zona euromediterránea, especialmente de tres espacios o ámbitos muy concretos: los nuevos países de la Unión Europea, el Oriente Medio y el Norte de África.

Bajo esta premisa de trabajo, se deben establecer diferentes líneas de acción: crear una zona mediterránea de libre comercio que culminaría hacia el 2010, después de establecer los requisitos necesarios con tal de unificar criterios que posibiliten esta situación; dinamizar comercialmente esta área mediterránea con la finalidad de poder competir con garantías con los países del Norte de África, unos países mejor posicionados tanto histórica como geoestratégicamente.

Se necesita crear nuevas estructuras en el Mediterráneo, nuevas situaciones y nuevos revulsivos con tal de poder competir con garantías con los puertos del norte de Europa, los cuales han visto incrementado sus cuotas de negocio de forma contundente.

Una de las posibles medidas para contrarrestar esta ofensiva de los grandes puertos del norte de Europa sería la de presentar grandes concentraciones de puertos al estilo del existente Marsella-Fos-Sete, unas grandes plataformas que podrían competir en mejores condiciones.

En Catalunya, se considera que el Front Portuari en un régimen de complementariedad puede ser una herramienta fundamental en esta estrategia de trabajo, que va desde la promoción exterior de los puertos a la presión conjunta para la conservación de infraestructuras externas.

5. EL PLAN DIRECTOR

5.1 El plan director de inversiones

La mundialización de la economía ha supuesto la preeminencia del transporte marítimo sobre el resto, más de un 90% de las mercancías se mueven por este medio, asumiendo los puertos, un papel estratégico y logístico de capital importancia.

La alta competitividad existente en el transporte marítimo exige continuamente a los diferentes puertos, la incorporación de nuevos métodos, nuevas tecnologías, nuevas inversiones, y una continua y completa formación del personal, todo ello con el fin de dar una cumplida respuesta a los nuevos retos, y nuevas demandas que continuamente se plantean.

El Puerto de Tarragona, siguiendo las directrices establecidas en el Plan Director del Puerto, dentro de una periodificación plurianual, está llevando a cabo el programa inversor donde se han establecido los recursos a emplear durante el periodo 2000-2014. Un total de 754 millones de Euros, de los que 356 millones son incorporaciones de la Autoridad Oortuaria de Tarragona, y los 398 millones restantes son inversiones de las diferentes empresas que operan en el Puerto.

Este gran volumen inversor se destina principalmente a potenciar 2 grandes ejes logísticos: por un lado la incorporación de nuevos espacios, y la construcción de nuevas terminales portuarias, tanto en lo que se refiere a nuevas líneas de atraque como a grandes superficies anexas; de otro lado, la mejora de equipamientos, accesos y comunicaciones, que posibiliten un ágil, rápido y eficaz tratamiento de la carga en todo el recorrido de la cadena logística.

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL), de 90 Ha. de superficie, representa una oferta de suelo industrial portuario de primera categoría. Ofrece principalmente los siguientes servicios: oferta Telecom personalizada, sistema de seguridad permanente en toda la zona, control de accesos, recinto aduanero en almacén, Trade Mark Manutention en logística, almacenes de tránsito y logística de última generación, Business Center, así como los últimos avances en Internet e Intranet.

Otra obra de capital importancia es la prolongación del dique de Levante en una quinta alineación, una obra de 45 millones de euros (Proyecto cofinanciado por fondos de cohesión de la Unión Europea), que prolongará en 830 metros el actual dique y que permitirá abrigar debidamente los muelles de ribera y planificar la construcción de nuevos muelles adosados al mismo. En esta línea de trabajo, se ha de comentar que en el ejercicio 2005, la inversión del Plan Director ha sido de 25,3 millones de euros, de los que 12,5 millones han sido destinados a esta obra.

5.2 PERSPECTIVAS DE FUTURO

El Puerto de Tarragona está comprometido en consolidar el alto grado de competitividad y efectividad que actualmente ostenta. Sus grandes retos de futuro se centran en tres ejes fundamentales de trabajo:

1- Creación de infraestructuras internas y externas.

La necesidad de adecuar el crecimiento de las infraestructuras portuarias a la exigencia de la demanda de los mercados, ha llevado a la necesidad de establecer un nuevo Plan Director que ha de marcar la realización de unas inversiones, en unos periodos establecidos, de acuerdo con las disponibilidades financieras, todo ello dentro de un nuevo concepto de Puerto.

Es de destacar también, la apuesta por mejorar los trazados y servicios de las carreteras y autopistas como redes de comunicación y distribución; las líneas ferroviarias de alta velocidad, que han de conectar los tráficos de mercancías con los grandes corredores ferroviarios que se extienden por Europa; y finalmente, el aeropuerto como pieza final que cierra el bucle de la intermodalidad plena de esta demarcación. Una zona que se ha configurado como la segunda en importancia, en el orden industrial, comercial y turístico, en el contexto de la economía catalana.

2- Logística e intermodalidad. Gran capacidad de diversificación, recepción, concentración y tratamiento de mercancías y productos.

La moderna concepción de los puertos como centros motores de la actividad de la zona o del mismo hinterland, ha conllevado la necesidad de dinamizar la actividad teniendo una mayor presencia en el proceso de la cadena logística y haciendo que la comunidad portuaria en un sentido muy amplio de esta acepción, se concencie de dicha necesidad y participe de la misma.

Las nuevas terminales con grandes calados, la incorporación de grandes superficies contiguas a las líneas de atraque, la mejora de los accesos y comunicaciones incorporando a todos los muelles el tendido ferroviario. La formación de personal en las nuevas tecnologías. Todo ha redundado en una mejora y optimización del tratamiento de la mercancía, así como una disminución de los tiempos de estancia y la agilización y simplificación de la tramitación documental.

La consideración de puerto de cuarta generación ha de comportar la plena incorporación del short sea shipping, fundamentalmente en el transporte de contenedores, que supone un paso fundamental en el proceso de diversificación de mercancías. En este apartado hay que tener muy en cuenta el hecho que los porcentajes de incremento de tráfico marítimo intraeuropeo para los próximos años están previstos entorno al 25%.

En otro orden, se ha de significar que aparte del tráfico intracomunitario y mediterráneo, el Puerto de Tarragona ha puesto las miras en tres áreas de fuerte potencial de crecimiento: Latinoamérica (Argentina y el resto de países del Mercosur), Extremo Oriente (Japón y Corea del Sur) y los nuevos países europeos del área mediterránea y del Norte de África.

3- Establecimiento de una marca de garantía del servicio sustentada en valores corporativos y en un concepto de misión, de acuerdo con el Plan Estratégico y el Plan de Calidad del Puerto.

El hecho de ofertar un servicio integral bajo la denominación de Puerto de Tarragona, fundamentado en el Plan Estratégico y el Plan de Calidad existente, ha supuesto la necesidad de crear una imagen de marca que mantenga los diferentes procesos, actitudes y conductas necesarias para su eficaz desarrollo. Todo con la finalidad de proyectarse como un destacado centro de know-how logístico, reconocido en los diferentes continentes en donde tiene presencia activa el Puerto de Tarragona.

5.3 EL PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS (PUEP)

El puerto del futuro rebasa la configuración clásica de mera oferta de servicios al transporte marítimo. Las rápidas transformaciones que se producen en las tecnologías del transporte, que implican cambios importantes en su oferta, los cambios en los hábitos de consumo y en los modos de producción, demandan complementariedad de los modos de transporte, basada en centros logísticos y de distribución, que externalicen fases de los procesos de producción industrial de la mercancía, al mismo tiempo que se acerca al consumidor final, solapando, en cierto sentido, la fase de transformación y la de distribución de productos.

Este esfuerzo de planificación busca continuar la racionalización de las relaciones puerto-ciudad que ha seguido, hasta el día de hoy, compatibilizando las necesidades propias de la actividad portuaria con los usos exteriores municipales, residenciales, industriales o agrícolas de las zonas limítrofes y fijando, además, las conexiones por ferrocarril y carretera de los muelles actuales con las ampliaciones en marcha.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios es un instrumento de la Autoridad Portuaria que le permite organizar y racionalizar los usos de las diferentes áreas portuarias cohesionándolas con el Plan General Municipal, lo que supone un crecimiento económico y sin contratiempos.

La Ley de "Puertos y de la Marina Mercante" de 24 de noviembre de 1992, modificada por la Ley 62 de 1997, y posteriormente modificada por la Ley 43/2003, establece en su artículo 15:

"La delimitación de la zona de servicio del puerto se hará, a propuesta de la Autoridad Portuaria a través de un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la necesidad o conveniencia de dichos usos".

Aparte de lo que establece la ley, la realidad económica del puerto de Tarragona y su entorno presenta unos aspectos que exigían la redacción de un instrumento como el PUEP:

- Importancia económica del puerto y su área de influencia. Transformación del comercio mundial motivado por una globalización de la economía.
- Evolución en las características del tráfico marítimo.
- Transformaciones urbanísticas y de infraestructura en el área geográfica cercana al puerto y al área metropolitana Tarragona-Reus-Valls.
- Zona de actividades logísticas.

Todos estos motivos provocaron la necesidad de adecuar la antigua delimitación de la Zona de Servicio del Puerto del año 1976 a las condiciones actuales y futuras.

Por lo tanto, la racionalización de las terminales portuarias, las nuevas inversiones, la reforma de la fachada portuaria y la presión que ejercen los diferentes municipios obligaron a la redacción del PUEP, y obligan ahora a su revisión con la finalidad de adaptarse a los nuevos planteamientos.

Trámite del plan

Anteriormente el Puerto de Tarragona disponía de la Delimitación de la Zona de Servicio aprobada por orden Ministerial del MOP de fecha 3.8.1976.

La Zona de Servicio del Puerto comprendía el espacio costero que va desde el inicio del Paseo Marítimo en el término municipal de Tarragona, hasta el término municipal de Vila-Seca en la Playa de la Pineda y acaba en el término municipal de Salou en la cantera. Por las razones anteriormente expuestas se solicitó Autorización para la redacción del Proyecto de Nueva Zona de Servicio, que se concedió por orden de la Dirección General de Puertos de fecha 23.10.92.

Una vez aprobado el Plan, y conforme se precisa en el artículo 18.1 de la Ley 27/1992, en los Planes Generales de los Municipios de Tarragona, de Vila-Seca y de Salou se clasificará la zona de servicio del Puerto de Tarragona como Sistema General Portuario.

Dicho Sistema General Portuario se desarrollará en el futuro a través de un Plan Especial, según lo previsto en el artículo 18.2 y 18.3 de la mencionada Ley.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios ha seguido la tramitación establecida en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos de Estado y de la Marina Mercante, y fue aprobado por Orden Ministerial de 9 de marzo de 1994, publicada en el BOE número 64 de 15 de marzo.

Se ha tramitado toda la Modificación del Plan General de la ciudad de Tarragona, en el que se incluye el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado, junto con la definición de usos de las nuevas zonas portuarias incorporadas.

Contenido y ejecución del plan

En el Plan se han tenido en cuenta las necesidades de aguas abrigadas, dársenas, líneas de atraque y superficies de tierra que son necesarias para atender debidamente la demanda de tráfico del Puerto de Tarragona en los próximos años.

La Zona de Servicio del Puerto se ha dividido en diez categorías (A-J), de acuerdo con las necesidades del puerto futuras, tal como puede verse en el plano adjunto donde se define su denominación y situación.

Las superficies que el Plan ha previsto son las siguientes:

Puerto en 1992	127 Ha
Ampliaciones de muelles	338 Ha
Adquisición de terrenos	148 Ha
Superficie total	613 Ha

Las actuaciones de los últimos años han permitido la ejecución del Plan como sigue:

Muelles y explanadas construidos

1991	-
1992	-
1993	54,50 Ha
1994	3,50 Ha
1995	35,50 Ha
1996	18,00 Ha
1997	4,09 Ha
1998	22,00 Ha
1999	-
2000	-
2001	16,00 Ha
2002	25,00 Ha
2003	4,00 Ha
2004	-
2005	-
2006	20,00 Ha
TOTAL	187,59 Ha

Superficie terrenos adquiridos

1991	38,29 Ha
1992	13,28 Ha
1993	50,05 Ha
1994	9,52 Ha
1995	12,58 Ha
1996	28,09 Ha
1997	-
1998	-
1999	2,18 Ha
2000	-
2001	-
2002	-
2003	2,21 Ha
2004	-
2005	-
2006	-
TOTAL	156,20 Ha

Los accesos de carretera que se incluyen en el Plan son:

- Eje Transversal, autovía de cuatro carriles que conecta con autopista AP-7, carretera N-340, autovía Reus N-420 y Polígono Francolí, construido en 1990.
- Acceso a la autovía Tarragona-Salou junto al Complejo Educativo de Tarragona (C.E.T.)
- Acceso a la autovía Tarragona-Salou por la finca La Granja-Pineda.
- Acceso Oeste a la Autovía Tarragona-Salou, y carretera N-340.

Los accesos de ferrocarril que contempla el Plan, además de los ya existentes son:

- Acceso Oeste FFCC desde las líneas Barcelona-Madrid y Barcelona-Valencia en la zona de clasificación.
- Acceso a las explanadas de ribera, construido en 1997. De dichos accesos se han construido los enlaces del Eje Transversal de carretera con el Polígono Francolí y se ha terminado la construcción de los accesos de carretera y de ferrocarril a las explanadas de ribera.

En la actualidad la Autoridad Portuaria de Tarragona está planteando la necesidad de proceder a la revisión del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) y establecer su adaptación a las nuevas situaciones que se plantean. El establecimiento de este nuevo PUEP facilitará el planeamiento y crecimiento futuro del Puerto, así como la racionalización de sus instalaciones.

6. EL PUERTO DE TARRAGONA Y SU RELACIÓN CON LA SOCIEDAD

Las relaciones del Puerto de Tarragona con su entorno territorial vienen marcadas por un afán de convivencia, de respeto mutuo, y de estrecha y fecunda colaboración en diferentes ámbitos, urbanístico, cultural y social, lo que facilita la realización de múltiples acciones que, de otra manera sería muy difícil ponerlas en práctica.

De esta forma, el Puerto de Tarragona, consciente de su papel en el arraigo, promoción y proyección del acervo cultural de estas latitudes, trata de contribuir y participar en la vida cultural, académica y social de la demarcación. En esta línea, viene programando en sus espacios del Muelle de Costa, exposiciones de todo tipo atendiendo a la diversidad; publicaciones de carácter técnico, histórico y social; programas de visitas escolares, que permiten el

conocimiento del medio marino, así como la actividad comercial del Puerto; y veladas de conciertos, conferencias y otros actos de diversa índole.

La puesta en servicio de diversos programas que, bajo la fórmula de convenios, se han establecido con el Ayuntamiento, Diputación, Universidad, y otros organismos, instituciones o fundaciones, han posibilitado otras realizaciones ciudadanas, que de otra manera hubiera sido muy difícil llevarlas a cabo dado su coste de ejecución.

Actualmente, actividades promovidas por el Puerto, como publicaciones, exposiciones y otras manifestaciones culturales o sociales, son un exponente de la gran labor que se está llevando a cabo en este sentido.

El ambicioso proyecto Puerto-Ciudad que se ejecuta a cabo, se sustenta en una inmejorable coordinación con la ciudad y una plena identificación de objetivos con el ayuntamiento, lo que permite armonizar e integrar perfectamente los intereses contenidos en el Plan Especial del Puerto, con los intereses generales de la ciudad establecidos en el Plan General, de una forma totalmente satisfactoria por ambas instituciones.

Uno de los elementos que más destaca y que está obteniendo un mayor reconocimiento público, es el Museo del Puerto. Esta instalación, inaugurada la primavera del año 2000, ha recibido la visita de 114.279 personas dentro de los diferentes programas establecidos, destacando la participación de 71.823 alumnos de Educación Infantil, Primaria y Secundaria que, siguiendo las pautas pedagógicas han realizado talleres en el mismo. Del mismo modo, el museo de faros del Far de la Banya, inaugurado en el 2003, ha recibido una buena acogida por el público interesado.

Los distintos Tinglados del Muelle de Costa, convertidos y rehabilitados en salas de exposiciones y actos públicos, han recibido en el pasado ejercicio más de 37.297 visitantes, que se han distribuido en las 19 exposiciones que se han realizado, en los 84 actos sociales que han tenido lugar, en los conciertos, los viajes en golondrina y las diferentes ferias y muestras que se han llevado a cabo.

En este sentido es de destacar la labor que está llevando a cabo el Centro de Estudios Marítimos y de Actividades del Puerto de Tarragona, verdadero promotor y catalizador de todas estas actividades, que junto a su constante labor de recuperación y conservación del patrimonio marítimo de nuestro litoral, configura una vasta línea de actuación de esta singular entidad.

Sin embargo, es la nueva fachada portuaria, acorde con los planteamientos urbanísticos de la ciudad, el gran proyecto que se inició en el año 2004, y que pretende ser un revulsivo económico y social sin precedentes. Quedan integrados en esta nueva redefinición de la zona portuaria la construcción de una marina para grandes megayates, la construcción de un parking subterráneo en el Muelle de Costa y la conexión de éste último con el barrio del Serrallo a través de una nueva explanada. Funcionalidad y diseño urbanístico se combinan en estos nuevos proyectos.

PUERTO TARRACO

Puerto Tarraco abre un nuevo horizonte entre los grandes puertos deportivos del litoral Mediterráneo. Se trata de un puerto único para grandes embarcaciones, con los mayores calados, equipado con los últimos avances en nuevas tecnologías, y con un entorno privilegiado por la bondad del clima y por los accesos y comunicaciones con el interior de la península, lo que lo hace especialmente indicado para hibernar.

La dársena interior del Puerto, con una lámina de agua de 100.000 m² y con más de 30.000 m² de superficie terrestre, permitirá albergar la instalación de un moderno complejo que facilitará el que Tarragona se equipare en el sector de los grandes yates deportivos, ofreciendo servicio a embarcaciones de entre 30 a 120 metros de eslora; un total de 86 yates tendrán cobijo en esta singular Marina.

El gran calado de esta dársena facilita el atraque de estos grandes yates, algo que no puede hacerse en la mayoría de los puertos deportivos existentes en el litoral mediterráneo.

Aparcamiento subterráneo del Muelle de Costa

La creciente oferta de servicios que se va a dar en la zona ciudadana del Puerto de Tarragona, aconsejó la construcción de un parking subterráneo en el Muelle de Costa; un aparcamiento que con un total de 405 plazas va a dar una respuesta a las necesidades planteadas.

La inversión que se realizará es de 6 millones de euros, en un proyecto que utilizará 8.200 m² de superficie del Muelle de Costa en una sola planta subterránea, que no afectará a las actividades sociales y culturales que se realicen en la superficie.

La centralidad de esta instalación permitirá atender y dar servicio al público del Muelle de Costa, a Puerto Tarraco, a los vecinos del Serrallo, y a los numerosos visitantes del área lúdica y gastronómica del Serrallo.

Explanada del Serrallo

El desplazamiento de la Lonja de Pescado, al oeste del barrio del Serrallo, con la construcción y puesta en funcionamiento de la nueva instalación, permitió demoler la antigua sede de la misma y disponer de una gran explanada en la fachada misma del barrio pesquero.

Con el fin de establecer una gran fachada portuaria de carácter ciudadano, la Autoridad Portuaria de Tarragona, ha querido realizar un proyecto que permita la construcción de una gran área en donde proliferen la permeabilidad con el núcleo del barrio, las zonas ajardinadas o de paseo, las grandes aceras con mucha superficie útil.

Será, en definitiva, el último eslabón o la última pieza del puzzle, que ha de constituir este formidable conjunto que será la fachada portuaria de Tarragona.

PROYECTOS

La redacción de proyectos, pliegos de bases, pliegos de características, memorias valoradas de obras, suministros y estudios de asistencia técnica, realizada por los departamentos de este Ente, con objeto de poder llevar a término las inversiones programadas, se ha concretado con los siguientes trabajos:

Proyecto "Pavimentación zonas localizadas explanada m. Aragón junto a silos"

Memoria Valorada "Actualización de la planimetría general del Puerto de Tarragona para el desarrollo de actuaciones relacionadas con el proyecto "Placa-4s"

Pliego de Características "Vestuario-aseo para Prevenport (transportistas)"

Pliego de Características "Nuevas defensas pantalanes cofradía de pescadores"

Proyecto "Vías externas muelle Aragón"

Pliego de Características “Reparación de defensas”

Pliego de Características “Dragado dársena extremo sur m. Aragón”

Memoria Valorada “Acondicionamiento y mejora de los elementos de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Tarragona”

Pliego de Características “Señalización horizontal control de accesos”

Memoria Valorada “Actuación urgente acceso ferrocarril muelle Castilla”

Pliego de Características “Pavimento rígido acceso eje transversal”

Proyecto “Segundo proyecto modificado a la variante prolongación dique rompeolas”

Pliego de Características “Acometida eléctrica control de accesos en la puerta nº 1 eje transversal”

Memoria Valorada “Construcción aceras provisionales para comunicación peatonal entre el barrio del Serrallo y el m. Costa”

Ensayos para el control de calidad de la obra “Vías externas m. Aragón”

Pliego de Características “Acometida eléctrica (línea trifásica 380v) a edificios varios en paseo de la Escollera”

Pliego de Características “Impermeabilización y pintura del edificio y reparaciones varias en el faro de Salou”

Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de los servicios de telecomunicaciones de la A.P.T. lot 1

Pliego de Prescripciones Técnicas para la contratación de los servicios de telecomunicaciones de la A.P.T. lot 2

Asistencia Técnica para:

1) Coordinación de seguridad y salud de las obras:

- traslado del edificio de remo
- actuaciones complementarias al edificio de remo

2) Estudio de seguridad y salud del proyecto:

- traslado del edificio de remo

Pliego de Características “Adaptación P.I.F. a la nueva normativa”

Pliego de Características “Mantenimiento de las tomas de corriente para grúas y red eléctrica de suministro 440 v”

Proyecto “Explanada de ribera a poniente del contradique”

Pliego de Características “Señalización vertical en el control de accesos del eje transversal”

Pliego de Características “Mantenimiento integral de las estaciones transformadoras propiedad de la A.P.T.”

Pliego de Características “Mantenimiento integral del alumbrado público propiedad de la A.P.T.”

Pliego de Características “Mantenimiento integral de los equipos de climatización propiedad de la A.P.T.”

Pliego de Características “Mantenimiento integral de las instalaciones eléctricas (baja tensión) y de fontanería de los edificios propiedad de la A.P.T.”

Pliego de Características “Sustitución correas y bajantes cubierta nave Fruport nº 1”

Proyecto “Complementario núm. 1 al proyecto modificado a la variante de la prolongación del dique rompeolas”

Memoria Valorada “Formación de rampa Ro-Ro doble en el muelle de Andalucía sur, dentro de las actuaciones relacionadas con el proyecto Placa-4s”

Memoria valorada “Actuaciones varias en el edificio de servicios auxiliares”

Memoria Valorada “Vestuario-aseo para personal femenino (Prevenport)”

Memoria Valorada “Actuaciones varias en edificio de los sindicatos c/ Mar, 6”

También se han llevado a término los trabajos de redacción de un total de 15 liquidaciones de obras y suministros, y de 67 expedientes de contratación de pequeñas obras varias, abonándose todas a lo largo del año.

OBRAS

Durante el ejercicio del 2006 han iniciado o continuado su ejecución las siguientes obras.

Prolongación Dique Rompeolas

Prosiguen las obras que comenzaron en el año 2004 que consistían en la continuación del existente en una longitud de 830 metros.

La cantidad invertida en el año en curso asciende a la cantidad de 12.438.300,52 euros.

Prolongación 250 metros Espigón dels Prats

Continúan las obras a buen ritmo habiendo finalizado las concernientes del brazo del dique, a falta del morro de finalización.

La cantidad invertida es de 1.732.833,42 euros.

Acceso ferroviario al muelle de de Andalucía

Siguen de manera satisfactoria las obras consistentes en la ejecución de una cuarta vía como incremento a los accesos ya existentes al muelle Andalucía.

La inversión realizada alcanza el montante de 955.748,44 euros.

Traslado Edificio de Remo

Las obras consisten en la construcción de un edificio de 2 plantas. La primera será para almacén de las embarcaciones de remo, servicios y pequeña oficina, dejando la planta baja diáfana para posteriores actuaciones.

Reordenación Zona del Serrallo

Las obras en cuestión se encuentra en un avanzado estado de construcción en cuanto a trabajos previos, habiéndose llevado a cabo un 50 % de las pavimentaciones programadas.

La inversión asciende a la cantidad de 990.062,19 euros.

Vías externas muelle Aragón

Continúan satisfactoriamente los trabajos reflejados en el proyecto consistente, en líneas generales, en la ejecución de una vía en placa de hormigón en el acceso al muelle Cataluña.

Se han invertido en el año en curso 2.279.623,83 euros.

Obras complementarias del Traslado Edificio de Remo

Consiste en la construcción de una rampa de hormigón armado comunicada con el edificio de Remo que desembocará en un embarcadero para situar embarcaciones en el río.

AGRUPACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL PUERTO DE TARRAGONA, A.I.E APPORTT

APPORTT es una Agrupación de Interés Económico sin ánimo de lucro, constituida en Julio de 1992, que aglutina a todos los sectores económicos provinciales relacionados con la actividad marítima.

Su objetivo principal es la gestión y promoción de los intereses comunes a las empresas del Puerto de Tarragona, coordinando la prestación de servicios para auxiliar, facilitar, desarrollar y mejorar los resultados de las actividades empresariales de sus socios.

Las líneas de actuación son:

- Información, publicación y promoción del Puerto de Tarragona, de sus actividades y servicios.
- Organización de acontecimientos, actos, jornadas técnicas y visitas especializadas relacionadas con la actividad portuaria.
- Realización de estudios y publicaciones para atender las necesidades conjuntas de sus socios.
- Asesoramiento y orientación para el uso de los servicios disponibles en el Puerto.
- Proporcionar a los agrupados contactos empresariales, visitas a colectivos exportadores e importadores; organización de misiones comerciales para mejorar los intereses económicos de los agrupados.
- Participación en congresos, foros y exposiciones internacionales.

ACTIVIDADES MÁS DESTACADAS 2006

APPORTT, con el objetivo de promocionar el Puerto de Tarragona como la Plataforma logística intermodal de Europa participa en el Encuentro de empresas ferroviarias / Transitarías organizado por FETEIA y la Asociación Nacional de Promoción del SSS. Barcelona 24 de enero.

APPORTT es miembro de la Junta directiva de la Asociación Nacional de Promoción del Short Sea Shipping. Es en este contexto que participa en la VII Mesa Nacional Short Sea Shipping. Zaragoza, 9 de febrero.

El día 2 de marzo en Tarragona, APPORTT celebra la Jornada Short Sea Shipping. Las Autopistas de Mar.

Excelentes ponentes en representación de navieras, autoridades portuarias, operadores logísticos y consultorías debatieron sobre el presente y el futuro del sss y su importante repercusión en la logística intermodal.

Los participantes pudieron disfrutar de las intervenciones de: Enric Ticó, Presidente de la Asociación Nacional de Promoción del SSS; José Angel Corres, Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao; así como máximos representantes de firmas navieras de renombre internacional: Celestino Fernández Argüelles, Director General de Flota Suardiaz; Leo Carbone, Consejero Delegado de Grimaldi Logística y Karin Hekker, Directora Comercial de X-Press Iberia.

Marcos Montero, Presidente de la Conf. Española de Transporte de Mercancías nos deleitó con su ponencia sobre el rol del operador logístico.

Por último; Luis Pedrosa, Director del grupo de Transporte y Logística de la Práctica de Consultoría de Deloitte informó sobre el papel de la consultoría al servicio del SSS.

Las conclusiones de la jornada fueron expuestas por el Presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, Josep Antón Burgasé. La jornada contó con la participación de más de un centenar de empresarios interesados en el short sea shipping y su actualidad.

APPORTT participa en la Feria Internacional de Logística LOGI-SEXPO celebrada en Zaragoza los días 8, 9 y 10 de marzo.

El objetivo de esta acción comercial es la fidelización del PUERTO DE TARRAGONA COMO EL PUERTO DE ARAGÓN.

Es evidente que el Puerto de Tarragona es la mejor alternativa para el transporte de las exportaciones e importaciones de mercancías con origen y destino Aragón.

Por este motivo, APPORTT ha desarrollado en los últimos años diversas acciones comerciales de promoción del Puerto de Tarragona y su Comunidad Portuaria: jornadas de presentación del Puerto de Tarragona a colectivos empresariales de Zaragoza, Huesca y Teruel; asistencia a seminarios de transporte, contactos permanentes con el Gobierno de Aragón sobre la plataforma logística PLAZA.

La Feria LOGIESEXPO fue inaugurada por el Presidente del Gobierno de Aragón que conversó extensamente con el Presidente del Puerto de Tarragona, Mr Josep Antón Burgasé y el Presidente de APPORTT, Mr Josep Saltó.

El stand de APPORTT fue uno de los más admirados por los visitantes de la Feria por su originalidad en el diseño y los materiales utilizados. Toda la decoración era de cartón reciclado, una apuesta por la sostenibilidad y la protección del medio ambiente.

En el marco de la Feria, APPORTT organiza una jornada de presentación de la nueva oferta de servicios del Puerto de Tarragona y sus líneas regulares para el empresario aragonés. Más de un centenar de empresas participaron en la presentación en la cual se resaltaron las ventajas competitivas del Puerto de Tarragona respecto a otros puertos por sus instalaciones, calidad en el servicio y mejoras en las tarifas portuarias.

El día 21 de marzo se constituye la Mesa Socioeconómica del Camp de Tarragona y es presentada al Presidente de la Generalitat de Catalunya, Muy Honorable Mr Pascual Maragall.

La Mesa Socioeconómica del Camp de Tarragona es un grupo exclusivamente de agentes socioeconómicos voluntario, plural e independiente formado, inicialmente, por la Agrupación para la Promoción del Puerto de Tarragona-APPORTT, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Reus, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona, la Cámara de Comercio e Industria de Valls, Comisiones Obreras, la Confederación Empresarial de la Provincia de Tarragona, Unión de Payeses, Unión General de Trabajadores y la Universidad Rovira i Virgili.

La misión de la Mesa Socioeconómica del Camp de Tarragona es crear un espacio de análisis, reflexión y acción coordinada para aportar a la sociedad y a las administraciones públicas argumentos útiles que contribuyan a orientar e impulsar el desarrollo económico y social del territorio.

APPORTT organiza en colaboración con la Fundación para el desarrollo Socioeconómico del Alto Aragón el Seminario: Oportunidades de un Puerto Seco en el Alto Aragón. Huesca, 29 de marzo.

APPOR TT organiza la Jornada de presentación del Puerto de Tarragona para el transitario de la Comunidad de Madrid. Hotel Santo Mauro, Madrid, 5 de abril.

En la reunión se presenta el Puerto de Tarragona como una excelente alternativa para el transitario de la zona centro y en conexión con todo el Mediterráneo.

La jornada está presidida por Enric Ticó, Presidente de FETEIA; Josep Antón Burgasé, Presidente del Puerto de Tarragona y Josep Saltó, Presidente de APPOR TT.

Más de un centenar de empresarios representantes de las principales empresas exportadoras, importadoras y transitarias de la Comunidad de Madrid participaron activamente en la jornada.

Una vez más se resalta el Puerto de Tarragona como la plataforma logística intermodal de Europa y un enlace entre continentes.

6 de abril. Celebración de la Asamblea general de socios de APPOR TT en la que se aprueba la gestión realiza en el pasado ejercicio y el balance económico.

A su vez se presenta la actualización de la nueva web de APPOR TT: www.apportt.com

Recepción de los alumnos de ciclo formativo de grado superior de gestión del transporte del IIES Vidal i Barraquer y de los alumnos de gestión internacional de la Cámara de Comercio de Zaragoza. Puerto de Tarragona, 28 de abril y 8 de mayo respectivamente.

Participación como conferenciantes en el curso de post grado de operaciones portuarias. Tarragona, 8 de mayo.

Colaboración como sponsors en el IV Congreso de FETEIA 2006 celebrado los días 11-13 de mayo en Sevilla.

Participación en la jornada sobre sostenibilidad en las terminales portuarias celebrada en Tarragona el día 17 de mayo.

APPOR TT participa como expositor en el Salón Internacional de la Logística –SIL 2006 que tiene lugar en Barcelona entre los días 23 y 26 de mayo.

El objetivo es reafirmar el Puerto de Tarragona como la Plataforma Logística Intermodal del Sur de Europa y un enlace entre continentes.

Un año más, APPOR TT participa en una nueva edición del Salón Internacional de la Logística (SIL), un certamen que ha contribuido a situar a Cataluña como referente mundial en materia de logística y de transporte; un foro de relación y de comunicación necesario para poder abordar y tratar los problemas y las inquietudes de los diferentes segmentos que configuran este amplio sector que crece y se expande continuamente y de cuyas posibilidades se nos hace difícil establecer un límite.

En el SIL participan todas las administraciones, entidades y empresas con intereses en el sector, dándose la circunstancia que en estos momentos éste se ha convertido en una auténtica plataforma de encuentro de toda la actividad logística mediterránea, del sur de Europa, del norte de África, de los países latinoamericanos y también del sudeste de Asia: un área ésta en continua expansión y con grandes expectativas en todos los órdenes.

En el marco del Salón, APPOR TT organiza diferentes actos paralelos con el fin de promocionar el Puerto de Tarragona y los intereses empresariales de sus asociados. Podemos resaltar la celebración del encuentro internacional del programa AI-Invest de la Comisión Europea del sector de la Logística y el Transporte el cual permitió aglutinar a más de 100 de Brasil, Colombia, Argentina, Méjico, Italia, Francia y España.

El stand de APPOR TT fue uno de los más admirados por los visitantes de la Feria por su originalidad en el diseño y los materiales utilizados. Toda la decoración era de cartón reciclado, una apuesta por la sostenibilidad y la protección del medio ambiente. Por otra parte, el día 25 de mayo, APPOR TT presenta el libro: Cataluña Logística.

APPOR TT participa también como expositor en la Feria al Mar celebrada en Cambrils los días 2, 3 y 4 de junio y en la Feria Intermediterránea- Salón de la cultura y los Países Mediterráneos. I Congreso Internacional de Pesca en el Mediterráneo, celebrada en el Palacio de Congresos de Tarragona los días, 9, 10 y 11 de junio.

APPOR TT organiza la jornada de presentación de la oferta de servicios del Puerto de Tarragona para el empresario balear.

El día 19 de junio tiene lugar en la sede de la Cámara de Comercio de Mallorca, Ibiza y Formentera una presentación de la oferta de servicios del Puerto de Tarragona para el empresario de las islas. La delegación del Puerto de Tarragona estuvo encabezada por el Presidente del Puerto, Josep Antón Burgasé y el Presidente de APPOR TT, Josep Saltó. Contó con la participación de más de medio centenar de empresas del sector: operadores marítimos, responsables de terminales, transitarios y transportistas. El evento se centraba en la potenciación de la actual línea regular del Puerto de Tarragona con Mallorca así como presentar las nuevas líneas regulares que permiten la conexión con el resto del Mundo.

La presentación contó también con la participación del Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares, Joan Vergé i representantes de la Compañía naviera Flota Suardiaz.

APPOR TT organiza fielmente y con carácter trianual estas jornadas en Baleares atendiendo al importante tráfico con la Península.

Organización en colaboración con “La Caixa” del seminario: Lleve su negocio tan lejos como quiera, con la intervención destacada del Mr Xavier Serrado, representante de “La Caixa” en Beijing. Puerto de Tarragona, 26 de junio.

APPOR TT organiza la Misión Empresarial a China que tiene lugar del 12 al 21 de septiembre

La Agrupación para la Promoción del Puerto de Tarragona, APPOR TT, ha organizado esta misión comercial a China atendiendo, por un lado, una larga trayectoria comercial que ha permitido dar a conocer y consolidar la presencia del Puerto de Tarragona en este país; por otro lado, al interés manifestado por la Comunidad Portuaria de Tarragona y el tejido empresarial, industrial y económico de nuestra comarcas, por contactar y establecer lazos comerciales con empresas de China.

APPOR TT, atendiendo esta demanda y en interés de sus asociados, ha preparado un denso programa de trabajo que ha permitido alcanzar los objetivos referidos y consolidar vínculos empresariales con las comunidades portuarias de Dalian y Shanghai, manteniendo reuniones de trabajo con las principales navieras, operadores marítimos, y estamentos gubernamentales de este país anfitrión. En esta misma línea se ha firmado un nuevo acuerdo con la Free Trade Zone del Puerto de Dalian.

Aparte de la iniciativa de APPOR TT comandando esta misión comercial; en la misma participan, la CEPTA, como asociación de empresas de nuestra demarcación, el COPCA, como instrumento de la Generalitat de Cataluña para promover la internacionalización de la empresa catalana, y la Autoridad Portuaria de Tarragona, como ente público gestor del Puerto y líder de una comunidad portuaria en donde las empresas logísticas que operan en el Puerto quieren ensanchar sus ámbitos y áreas de influencia en todas las fases del proceso logístico. Todos ellos participan en esta misión comercial a China bajo unas premisas básicas que a su vez se convierten en los objetivos fundamentales de la misma:

- Presentar las nuevas y las futuras instalaciones del Puerto de Tarragona al empresariado de las ciudades de Dalian, Pekín, y Shanghai.
- Estrechar y consolidar los vínculos empresariales ya existentes con las comunidades portuarias de Dalian y Shanghai.
- Reforzar el conocimiento del Puerto de Tarragona en el seno

de entidades portuarias, federaciones de empresarios, agrupaciones, Administraciones y entes gubernamentales de China.
- Promocionar las comarcas de Tarragona como destino turístico para el cliente chino.

La misión ha tenido una respuesta de participación muy favorable hasta el punto que en la misma han participado un total de 30 personas representantes de empresas y entidades de Tarragona.

La misión empresarial consolida la presencia del Puerto de Tarragona en China presentando sus instalaciones portuarias y su oferta de servicios. La misión ha permitido reforzar el conocimiento del Puerto de Tarragona en el continente asiático, así como una nueva fuente de negocios para los asociados a APPORTT.

El programa de trabajo es denso e intenso. Ha sido diseñado por APPORTT desde la misma Tarragona con la colaboración de las Oficinas Comerciales de la Embajada de España en Beijing y Shanghai, así como la delegación del COPCA Shanghai. El plan de gestión se ha consensuado con las federaciones empresariales y las autoridades chinas que lo han aceptado en todos sus términos.

Día 13 de septiembre:

*Presentación del Puerto de Tarragona ante los miembros de la Asociación de empresas logísticas de Dalian, encabezada por Ms. Shi Yanmin, Vice Chairman. Participación de más de un centenar de empresarios. Posteriormente se celebraron encuentros bilaterales entre las empresas de Dalian y las integrantes de la delegación empresarial.

*Recepción con el Vice Alcalde de la Municipalidad de Dalian, Mr Xing, permitiendo acercar vínculos de promoción de las Comarcas de Tarragona como destino turístico para el cliente chino.

Día 14 de septiembre:

*Reunión con Dalian Puerto Corporation, entrevista con Mr Lu Jianmin, Director General de la Corporación.

*Visita al Puerto de Dalian.

*Recepción en la Dalian Free Trade Zone, entrevista con Mr Zhang Shikun, Director General. Ceremonia de firma de un convenio de colaboración entre ambas entidades.

*Reuniones individualizadas con empresas de los diferentes sectores.

Día 15 de septiembre:

*Entrevistas de trabajo individualizadas a la medida de las diferentes empresas y entidades que forman parte de la misión.

Día 16 de septiembre:

*Traslado Dalian-Pekin.

Día 17 de septiembre:

*Pekín. Visitas autoridades del país.

Día 18 de septiembre:

*Recepción Oficial del Embajador de España en China, José Pedro Sebastián de Erice.

*Reunión en la Oficina Económica y Comercial de la Embajada en Pekín con Javier Serra, Consejero Económico y Comercial.

*Jornada de presentación del Puerto de Tarragona en Beijing ante la presencia de las máximas autoridades en materia de puertos del país, así como las principales empresas vinculadas al tráfico marítimo.

*Traslado a Shanghai.

Día 19 de septiembre:

Shanghai.

*Visita al Puerto de Shanghai. Recepción en la terminal de contenedores.

*Visita a la Feria Internacional de la Logística, donde el Puerto de Tarragona participa como expositor.

Día 20 de septiembre:

Shanghai.

*Recepción y reunión con el presidente de la Cámara de Comercio de Shanghai.

*Entrevista con el director del Ministerio de Comercio y empresas más destacadas del sector logística y transporte.

*Traslado aeropuerto salida hacia Barcelona. Fin de la misión comercial.

La valoración de la misión es altamente positiva con unas excelentes perspectivas de relaciones empresariales para nuestros asociados, reafirmando la presencia del puerto de Tarragona en el país anfitrión.

La firma del convenio entre el Puerto de Tarragona y la Dalian Free Trade Zone favorecerá el desarrollo tecnológico de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Tarragona así como el incremento del tráfico de mercancías entre ambos países.

APPORTT participa en la 46ava edición de la Bolsa Europea de cereales celebrada a Torino los días 12 y 13 de octubre con el objetivo de dar apoyo a la candidatura presentada por la Lonja de Reus, la cual resulta seleccionada para organizar la edición de la Bolsa de Cereales del año 2010 en las Comarcas de Tarragona.

Participación en la jornada de trabajo EL SHORT SEA SHIPPING, ASPECTOS ADUANEROS, DE SEGUROS Y CONTRATURALES. Tarragona, 24 de octubre de 2006.

APPORTT organiza la IV Convocatoria de Premios APPORTT. El objetivo de estos premios es reconocer la importante tarea de personas, entidades y empresas que dedican sus esfuerzos dentro del sector portuario en el ámbito del Puerto de Tarragona.

La actuación a través de su actividad y trabajo así como los proyectos, acciones y estrategias que destaquen por su carácter innovador, originalidad y su proyección y liderazgo, hace que estos premios reconozcan el esfuerzo y meritoria tarea, en el trabajo diario a favor de los trabajos que se desarrollan dentro del ámbito del Puerto de Tarragona.

Por todo ello, la Agrupación para la Promoción del Puerto de Tarragona, A.I.E.-APPORTT, con el interés de incentivar, estimular y reconocer estos esfuerzos, ha decidido fidelizar unos premios que, de alguna manera, destaquen la tarea desarrollada por personas, entidades y empresas en la labor diaria dentro de la actividad portuaria de Tarragona.

APPORTT galardona a:

*a la empresa activa en la proyección exterior del Puerto de Tarragona.

*a la profesionalidad.

*a la especial dedicación de personas del sector.

El acto de entrega de premios se celebra el día 12 de diciembre en el marco de la tradicional cena de Navidad.

SOCIEDAD ESTATAL DE ESTIBA Y DESESTIBA DEL PUERTO DE TARRAGONA, S.A. – ESTARRACO.

La empresa de servicio público ESTARRACO, constituida al amparo del Real Decreto Ley 2/1986, de 23 de mayo, desarrolla su actividad en el Puerto de Tarragona desde el 16 de Noviembre de 1988 y tiene estructurada su participación accionarial, desde la

Junta General de 6 de junio de 2006, como sigue:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.	7,551	%
CODEMAR IBERBULK, S.A.	2,403	%
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3,614	%
ERSHIP, S.A.	3,803	%
SERVICIOS PORTUARIOS TARRAGONA, S.A.	2,511	%
SILOS DE TARAGONA, S.A.	5,129	%
SUARDIAZ TEMINAL TARRAGONA, S.A.	4,849	%
T.P.S. – TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.	19,140	%
AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA	51,000	%

PARÁMETROS DE ACTIVIDAD

La previsión de actividad para el cálculo del presupuesto 2006 se ajustó a la realización de 38.000 jornales por el personal de relación laboral especial, que componían la mayoría del personal estibador. Al inicio del ejercicio el colectivo de estibadores del Puerto de Tarragona estaba compuesto por un total de 179 trabajadores, de los cuales 129 figuraban en la plantilla de ESTARRACO y 50 se encontraban vinculados a las Empresas Estibadoras por relación laboral común. La media de trabajadores del ejercicio completo fue de 189,75 trabajadores, que representaron un incremento del 2,84% respecto a 2005, que fue de 185,51. De esa media, 143,50 eran trabajadores de relación laboral especial (aumento del 5,60% respecto a la media de 2005) y 46,25 de relación laboral común (disminución del 4,82%).

Durante el ejercicio 2006 se realizaron 55.969 jornales en el Puerto de Tarragona., de los que 37.892 correspondieron a la plantilla de trabajadores portuarios de ESTARRACO, 11.167 a los trabajadores de relación laboral común y 6.910 a contrataciones eventuales. En su conjunto, los jornales realizados en el puerto experimentaron, con respecto al ejercicio anterior, una disminución del 1,48%.

La amplia disponibilidad de los trabajadores portuarios se concreta en jornadas laborales que abarcan las 24 horas diarias, todos los días del año. El número de jornales realizados en el año 2006 por los trabajadores de la Sociedad de Estiba, es decir, por los trabajadores de relación laboral especial, ha mantenido el índice de actividad anual en niveles prácticamente idénticos al ejercicio anterior. Así, mientras que en 2005 el índice llegó al 100,29%, en 2006 este se fue hasta el 100,74%. Cabe reseñar y enfatizar que nunca antes, desde la constitución de la Sociedad Estatal de Estiba, se había logrado cerrar ningún ejercicio, al margen de estos dos últimos, con un índice de actividad superior al 100%, equivalente en otros términos a la plena ocupación.

En 2006 los estibadores portuarios han prestado servicio durante 357 días. El resto de 8 días, todos ellos festivos, no se solicitaron trabajadores a ESTARRACO para la realización de labores portuarias por parte de las Empresas Estibadoras.

Durante el pasado ejercicio el número de efectivos de la plantilla de Estarraco experimentó un incremento con la incorporación a la plantilla de 18 nuevos estibadores. Este aumento no queda reflejado en el total de plantilla de un año a otro, debido a las jubilaciones ordinarias de 9 trabajadores de RLE y 2 de RLC, en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

El proceso de ampliación de plantilla iniciado en septiembre de 2005 del que formaban parte los ingresos anteriores, se completó con 12 nuevas incorporaciones realizadas en el mes de enero de 2007. Todo ello de conformidad con la aprobación realizada al efecto por la Comisión Mixta del citado mes de septiembre.

PREVISIONES PARA EL 2007

Si bien el ejercicio 2006 lo podemos considerar como de consolidación de un periodo de crecimiento sostenido, 2007 puede representar un punto de inflexión respecto a determinadas mercancías que pasan por nuestro puerto y que, según apuntan todas las variables, van a tener un crecimiento espectacular respecto a ejercicios pasados, como puede ser la carga general containerizada.

Para el presupuesto del ejercicio, con una plantilla media estimada de 150 trabajadores, contando con las nuevas incorporaciones, se espera alcanzar la cifra de 37.000 jornales, situando la actividad media por debajo de la obtenida en el ejercicio precedente, pero dentro de niveles aceptables de empleo. Esa actividad rondará el 95% de cumplirse las previsiones iniciales.

En lo que se refiere al coste medio de explotación, este experimentará un crecimiento contenido ya que, a pesar de que la actividad de los trabajadores presupuestada para el ejercicio sea algo inferior al pasado, los incrementos salariales no superan, como suele ser habitual, el I.P.C.

La mayor parte de la actividad será desarrollada por la plantilla de Estarraco (trabajadores de relación laboral especial) y por los estibadores vinculados a las Empresas Estibadoras (relación laboral común), recurriendo éstas a contrataciones eventuales en la menor medida posible, de forma que los niveles de productividad y seguridad de las operativas portuarias no se vean afectados.

La diversificación del Puerto de Tarragona, con zonas portuarias claramente definidas para la manipulación de los diferentes tipos de mercancías, otorga a las Empresas Estibadoras mayores posibilidades para incrementar el volumen de las mercancías manipuladas en el Puerto. La disponibilidad de espacios portuarios suficientes y adecuados, garantizan la operatividad y competitividad de las mismas, ya se trate de graneles sólidos, vehículos, contenedores, fruta, tráfico rodado, mercancía general, etc.

En cuanto a las expectativas de los tráficos de las diferentes mercancías, esperamos:

Tendencia a un crecimiento sostenido de los graneles sólidos. En este tráfico el Puerto de Tarragona sigue ostentando una posición de liderazgo, en especial en lo que hace referencia a productos agroalimentarios, para los que se han incrementado de manera notable en los últimos ejercicios los espacios de almacenaje.

Aumento del tráfico de vehículos turismo respecto a 2006, toda vez que en el pasado ejercicio disminuyó ligeramente el número de unidades manipuladas respecto a 2005. La óptima disponibilidad y calidad de espacios nos otorga la capacidad para desarrollar las operativas en inmejorables condiciones.

Mantenimiento en el tráfico de productos siderúrgicos, cuya manipulación ha adquirido gran relevancia en los tres últimos ejercicios.

Ya señalado con anterioridad, gran crecimiento en el tráfico de mercancía containerizada.

Captación de nuevos tráficos que fortalezcan nuestra posición en el sistema portuario.

La Sociedad Estatal de Estiba, como ha venido desarrollando en ejercicios precedentes, mantiene para el próximo año un adecuado Plan de Formación Profesional para sus trabajadores, de cara a atender la demanda de las especialidades profesionales que las Empresas Estibadoras precisen para el desarrollo de las operativas portuarias.

PREVENPORT

El Servicio Mancomunado de Prevención del Puerto de Tarragona, S.A., PREVENPORT, es una empresa creada con el objetivo de dar servicio a la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales, bajo el amparo de la Ley 31/1995.

Su nacimiento fue fruto de la convicción y el compromiso del presidente de la Autoridad Portuaria, de una apuesta decidida por mejorar e incrementar el nivel de protección y bienestar de todos los trabajadores que componen la comunidad portuaria.

La Autoridad Portuaria de Tarragona conjuntamente con ESTARRACO, Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Tarragona, S.A., fueron inicialmente las empresas gestoras del servicio de prevención mancomunado, con la aspiración de integrar, en un corto período de tiempo, todas las empresas que desarrollan su actividad en el ámbito del Puerto de Tarragona. Actualmente son 33 las empresas adheridas al Servicio Mancomunado y 935 los trabajadores cubiertos por el servicio. De esta manera, se alcanza una plena racionalización y coordinación de la actividad preventiva, repercutiendo ello en una mejora integral de la seguridad y salud de todos los trabajadores implicados.

Como ejemplo de acciones realizadas, se procedió, durante el año 2006, a la medición de niveles de iluminación, polvo y ruido en diversas áreas, así como en campas y almacenes. Se continuó con la revisión de seguridad de la maquinaria portuaria, la adecuación de los procedimientos de trabajo existentes y el seguimiento de las evaluaciones de riesgo actualizadas. En cuanto a formación específica en prevención de riesgos, para el personal adherido al servicio, se han realizado diversos cursos en colaboración con la MATT, a los que han asistido setecientos cuarenta trabajadores. En los casos en que se produjo un daño en la salud de los trabajadores, o como consecuencia de los resultados de la vigilancia de la salud, se han realizado las pertinentes investigaciones para obtener información sobre las causas básicas de los mismos, con la finalidad de establecer las medidas correctoras que los eliminen, reduzcan o reciban el tratamiento más adecuado en cada caso. El servicio de prevención PREVENPORT, está ubicado en el edificio MATT del Muelle de Castilla.

11. EL CEMAPT (CENTRO DE ESTUDIOS MARÍTIMOS Y DE ACTIVIDADES DEL PUERTO DE TARRAGONA)

El Centro de Estudios Marítimos y de Actividades del Puerto de Tarragona es una entidad sin ánimo de lucro, vinculada a la Autoridad Portuaria y, con la misión específica de facilitar la realización de actividades ciudadanas en el Muelle de Costa, desarrollar actividades propias del Puerto en este mismo espacio, y promover la recuperación del patrimonio cultural e histórico del Puerto de Tarragona y de su ciudad.

Para realizar estas funciones, el CEMAPT cuenta con aportaciones económicas, fundamentalmente, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, y de otras administraciones e instituciones, que como subvenciones, nos conceden en virtud de concursos de subvenciones y ayudas para programas determinados.

11.1 EL MUELLE DE COSTA

Durante este ejercicio, un gran número de personas y entidades han visitado puntualmente nuestro puerto y participado en los diferentes programas establecidos por el CEMAPT, destacando estas cifras:

- 20.014 Escolares de toda Catalunya y colectivos que nos han visitado
- 27.200 Personas en actividades deportivas, carreras atléticas, bicicletadas
- 20 Exposiciones realizadas en los Tinglados del Moll de Costa
- 6 Ferias y muestras temáticas en los Tinglados del Moll de Costa y en otras localidades

- 18 Actos sociales de Casas Regionales y otros colectivos ciudadanos
- 3 Ediciones de libros
- 17 Conciertos y veladas musicales en el Moll de Costa

ARCHIVO DEL PUERTO DE TARRAGONA

El año 2006 se inició con el acto de entrega del I Premio de Investigación Puerto de Tarragona a Enric García Domingo por el trabajo: Astilleros de Tarragona. 80 años de construcción naval 1918-1998. El premio está dotado con 6.000 euros y conlleva la edición de la obra ganadora, tarea en la cual se ha estado trabajando en los últimos meses del año. Se prevé la aparición del libro, que formará parte de la colección "Saturnino Bellido", en junio de 2007.

Asimismo, se han redactado las bases del II Premio de Investigación Puerto de Tarragona, se ha editado un folleto y se ha hecho su oportuna difusión, tanto en los medios de comunicación habituales, en la página web del Puerto, en las revistas de archivística catalanas y estatales: *Butlletí de l'Associació d'Arxivers de Catalunya*, *Arxius* (Boletín de la Subdirección General de Archivos de la Generalitat de Catalunya), *Hoja Informativa de Anabad*, como en la revista *Puertos* publicada por Puertos del Estado.

Como viene siendo habitual en los últimos años se ha participado en la realización de dos cursos de formación promovidos por l'Associació d'Arxivers de Catalunya, junto con el servicio de Archivo y Documentación del Ayuntamiento de Tarragona: "Protección de datos de carácter personal y archivos", impartido por el abogado Josep Matas, y "Firma digital y certificación digital", impartido por Ignacio Alamillo Domingo, responsable del Área de Asesoramiento e Investigación de la Agencia Catalana de Certificación. El primero de ellos se llevó a cabo en las dependencias del Archivo del Puerto y contó con la asistencia de 15 profesionales del mundo de los archivos.

Se ha colaborado con el préstamo de material gráfico en la exposición: *Catalunya marítima. Crònica en blanc i negre 1880-1980. Els treballs portuaris*, organizada por el Museo Marítimo de Barcelona.

También se ha facilitado material, tanto gráfico como documental, para las siguientes publicaciones: *Tarragona el camino hacia la modernidad. Urbanismo y arquitectura* de Elena de Ortueta, editado por Lunweg editores, junto con la Autoridad Portuaria de Tarragona, *Els fars de Catalunya*, de Joan Alemany, editado por Rosa Esteve i associats y para el artículo "Un recorregut per l'Arxiu Central del Port de Tarragona", publicado en el número 21 del boletín *El racó de l'Arxiu*, del Archivo Municipal de Constantí. Del mismo modo, se ha redactado el capítulo titulado "El Port durant la II República", que forma parte de la monografía *La II República al Camp de Tarragona*, editado por el Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona, con motivo del 75 aniversario de la proclamación de la II República. También se ha colaborado con la revista *Alport* redactando los siguientes artículos: "II Jornades Tècniques de Archivos Portuaris", publicado en el número 26, "El Port de Tarragona durant la II República" en el número 27, "Història d'un moll centenari: el moll de Costa", en el número 28 y "La biblioteca-hemeroteca de l'Arxiu Central del Port", en el número 29.

Con el artículo "Los archivos de los puertos españoles, baluartes de la memoria escrita", se ha colaborado por primera vez con la revista *Portus*, que publica RETE, Associazione per la collaborazione tra porti e città.

Se ha participado activamente en la elaboración del Plan Cultural de Tarragona, asistiendo a las diversas reuniones convocadas con este fin. Se crearon diversas comisiones sectoriales para debatir y definir las líneas de futuro que debía seguir la cultura en la ciudad de Tarragona. De estas comisiones formaban parte diversos agen-

tes culturales de la ciudad. El Archivo del Puerto, quedó adscrito a la Mesa de Patrimonio e Investigación de dicho Plan Cultural.

También se han consolidado los lazos con los archivos de los otros puertos españoles, con cuyos responsables existe una buena sintonía, iniciada en Huelva en el año 2004 con motivo de la celebración de las I Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios, consolidada en Tarragona en el 2005 en las II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios, y que da sus frutos en las tareas llevadas a cabo por los Grupos de Trabajo centrados, este año, principalmente, en torno a dos cuestiones principales: la revisión de la Guía de Recomendaciones para la organización y funcionamiento del Sistema de Archivos de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y en la confección de la edición del libro de Actas de las II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios que se celebraron en Tarragona en noviembre de 2005.

La Guía de Recomendaciones es un documento creado a partir de la Comisión Calificadora de Documentos Administrativos del Ministerio de Fomento y sus Organismos Públicos, quien a su vez lo tomó del Grupo de Trabajo formado por responsables de archivos portuarios y autores de la redacción de un borrador de este documento. Después de las modificaciones, correcciones y sugerencias oportunas se devolvió el documento a Puertos del Estado esperando una resolución al respecto.

En cuanto al libro de actas de las II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios, cuya coordinación se ha llevado a cabo desde el Archivo del Puerto, ha consistido en la recopilación de todas las ponencias, Mesa Redonda e intervenciones, que tuvieron lugar durante la celebración de las mismas, con el objeto de elaborar un instrumento eficaz y práctico para los profesionales de los archivos.

A nivel interno, en el Archivo, se ha trabajado intensamente en la sección de Biblioteca y Hemeroteca, con el fin de hacer difusión de los fondos de la misma. Por este motivo, se estableció contacto con el Servicio de Bibliotecas de la Diputación de Barcelona, cuyos técnicos están encargados de gestionar el Fondo de Historia Local de Catalunya. Nos interesó la posibilidad de que nuestra Biblioteca formase parte de dicho Fondo, y más considerando que el catálogo de la misma está en línea. Nuestra aportación se consideró positivamente aunque deberá esperar a que dicho fondo se amplíe a la zona de las comarcas de Tarragona.

Cabe mencionar que el número de volúmenes de la Biblioteca se ha ampliado considerablemente desde la creación del Servicio de Publicaciones del Puerto en el año 2004 y, especialmente, desde el inicio del Programa de Intercambio fomentado por este mismo Servicio con archivos, bibliotecas y centros culturales, tanto de Catalunya como del Estado español. Se pretende con el intercambio, de un lado, fomentar la relación entre instituciones y del otro dar una salida adecuada a las ediciones para evitar su acumulación en los almacenes aplicando, de este modo, criterios de eficacia y economía, contribuyendo, además, a la misión de difusión, principal objetivo de las instituciones culturales.

Respecto al nivel de consultas, cabe decir que se mantiene al mismo ritmo que en años anteriores, aunque se constata un aumento considerable de las consultas no presenciales, es decir, a través del correo electrónico, de lo cual se deduce que la información que sobre el Archivo aparece en la página web del Puerto de Tarragona, es lo suficientemente atractiva y práctica a la vez como para llamar la atención de más de un centenar de personas que se han dirigido a nuestro centro por esa vía. Recordemos que el catálogo de la Biblioteca Auxiliar se encuentra en línea en esa misma página. También es destacable el aumento de los préstamos de material de ésta Biblioteca que, como hemos comentado anteriormente, se ha incrementado considerablemente gracias al Programa de Intercambio llevado a cabo por el Servicio de Publicaciones del Puerto de Tarragona.

SERVICIO DE PUBLICACIONES

El año 2006 ha sido un periodo de consolidación y desarrollo de los proyectos y objetivos que el Servicio de Publicaciones se fijó con motivo de su creación. Los ejes de trabajo han sido: calidad, difusión y racionalidad.

El mes de enero se firmó un convenio con Cossetània Edicions para la coedición y distribución de los libros publicados por el Puerto de Tarragona. El citado convenio permitirá, entre otros aspectos, que las publicaciones editadas por el Puerto lleguen con fluidez a todas las librerías.

Por otro lado y después de llevar a cabo una importante tarea de recopilación de la documentación que se tenía disponible sobre todos los libros editados por el Puerto, el mes de abril, coincidiendo con la Diada de Sant Jordi, se editó el Catálogo de Publicaciones del Puerto de Tarragona, publicación pensada para dar a conocer a los distintos ámbitos del mundo cultural, académico y editorial de la demarcación y área de influencia del Puerto, toda el trabajo editorial de la entidad.

Programa Intercambio de Publicaciones: La difusión de este Catálogo ha permitido iniciar un Programa de Intercambio de Publicaciones, el cual ha facilitado que el máximo número de personas e instituciones conozcan las publicaciones editadas por el Puerto de Tarragona.

Se han adherido a este programa de Intercambio, iniciado en el mes de mayo, un total de 36 instituciones del Estado como son: la Universidad de Navarra, la Biblioteca Valenciana, el Arxiu General del Consell de Mallorca, la Diputació de Castelló, el Museo Marítimo de Cantábrico, la Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transporte.

También se han iniciado relaciones con aquellos ayuntamientos de municipios de costa que, a lo largo de los años, han desarrollado una valiosa labor editora sobre la historia marítima. Así pues, podemos hablar de los intercambios establecidos con los ayuntamientos de Cambrils, Torredembarra, Salou, Sitges, Barcelona, el Masnou, así como el Ayuntamiento de Tarragona

Así mismo, también se han incorporado al programa de intercambio diferentes museos como son: el Museu Nacional d'Art de Catalunya, Museu Nacional Arqueològic de Tarragona, Museu de la Ciutat de Barcelona, Museu Marítim de Barcelona.

El balance del intercambio ha representado incorporar más de un centenar de ejemplares nuevos al fondo bibliográfico del Archivo del Puerto de Tarragona. Archivo que es público y por tanto abierto a la ciudadanía de Tarragona. También comentar que el Archivo del Puerto ha asesorado al Servicio de Publicaciones a la hora de incorporar las publicaciones generadas por el intercambio, manteniendo los criterios de las materias en que está especializada su biblioteca.

Fondo de Publicaciones

Desde su creación el Servicio de Publicaciones ha puesto especial atención en la gestión del fondo de publicaciones del Puerto de Tarragona, situado en la calle del Mar. Este trabajo se ha centrado en dos aspectos: el control y la racionalización. Así pues, y después de un exhaustivo inventario y control de stocks de los libros en depósito, se ha valorado el contenido de las diferentes obras editadas y se han distribuido, haciéndolas llegar a las bibliotecas, instituciones y centros de estudios que podían ajustarse más a la temática de cada una.

Publicaciones: Este año se han editado las siguientes publicaciones:

Colección "Port de Tarragona": incluye las publicaciones oficiales del Puerto de Tarragona y que este año han sido: Resumen Anual 2005 Puerto de Tarragona, Memoria de Actividades 2005 Puerto de Tarragona y Memoria de Actividades 2005 – CEMAPT.

Colección "Tarragona": destinada a editar libros en formato superior dedicados a rendir homenaje a Tarragona. El pasado mes de diciembre se presentó en el Puerto de Tarragona el libro de Elena de Ortueta, Tarragona, el camino hacia la modernidad. Urbanismo y arquitectura. Este trabajo tiene como objetivo principal, tal y como explica en la introducción la propia autora, analizar el proceso de transformación urbana y arquitectónica que vivió Tarragona durante buena parte del s. XIX y los inicios del s. XX.

Publicaciones en preparación: A lo largo del año 2006 el Servicio de Publicaciones ha estado trabajando en la edición de los libros previstos publicar el 2007, como por ejemplo la publicación del trabajo ganador de la primera convocatoria del "Premio de Investigación Puerto de Tarragona", o el catálogo que presentará los hallazgos arqueológicos submarinos localizados en la costa tarragonense y que se editará con la colaboración del Museo de Historia de Tarragona. También se ha hecho el seguimiento de la publicación coordinada por el Archivo del Puerto de Tarragona sobre las jornadas de archivos portuarios.

Por otro lado, el Servicio de Publicaciones y el Museo del Masnou han estado trabajando conjuntamente en la edición de un libro que recogerá las ponencias que se presentaron en el marco de un curso de formación universitaria celebrado el mes de julio de 2006 que formaba parte de la programación de la Universidad de Barcelona referente a diferentes aspectos de la navegación catalana.

Difusión: artículos y página web del Port de Tarragona.

El Servicio de Publicaciones ha valorado la difusión que permite la revista Alport y la web corporativa del Port de Tarragona, las cuales se han convertido en una importante herramienta de consulta e información para todas aquellas personas interesadas en las publicaciones editadas por el puerto. Todo ello ha supuesto un trabajo de actualización de contenidos en la página web y de redacción de artículos y reseñas de los libros editados.

MUSEO DEL PUERTO DE TARRAGONA

La participación en la exposición Artífex organizada por el CEHOPU y la Autoridad Portuaria de Tarragona, en el Tinglado 1 del Muelle de Costa, durante los meses de febrero y marzo, inició las colaboraciones anuales del Museo con entidades externas. El préstamo temporal del modelo de mercante romano para esta exposición supuso el primer movimiento de objetos del año, siendo el resultado final de 73 nuevas piezas registradas, 63 de las cuales han entrado por convenios de donación firmados con particulares; 7 se han incorporado del fondo patrimonial portuario y 3 han sido adquiridas. Respecto a la tipología de objetos, por secciones, 34 corresponden a modelismo, 24 son documentos, 2 pertenecen a arqueología y 3 forman parte de enseres de pesca. La incorporación de fondos portuarios a la exposición permanente del Museo ha supuesto un trabajo previo de recuperación, investigación, restauración e información de éstos objetos, testimonios de la historia del puerto. Los objetos integrados formaban parte de la maquinaria más antigua de los talleres de las Obras del Puerto. Asimismo, la recuperación y tematización de los originales adosados al muelle de Costa nos ha permitido reconstruir en un pequeño espacio del Ámbito de la expansión, la fisonomía del muelle en la década de los años 1910, de gran importancia exportadora. En el día Internacional de los Museos, 18 de mayo, también se añadió al Ámbito del deporte un pequeño bote, Dinghy, partícipe de pequeñas regatas costeras en los años 1950 y con una técnica constructiva diferente a la tradicional: la de estiba.

La conmemoración del 75 aniversario de la II República en Tarragona nos dio la oportunidad de colaborar, conjuntamente, con otras instituciones y entidades locales en los actos organizados desde el Ayuntamiento de la ciudad. Las actividades presentadas fueron una conferencia sobre la marina mercante catalana en el mencionada periodo, así como talleres didácticos para escolares y visitas libres para el público en general, al pailebote Santa Eulalia, propiedad del Museo Marítimo de Barcelona que recaló en el Muelle de Costa de la ciudad la primera semana de mayo, lo que facilitó, a la vez, unirse a la celebración de los 20 años de apertura a la ciudadanía del mismo muelle.

Las habituales colaboraciones con la Feria del Mar de Salou, las jornadas de divulgación histórica de Tàrraco Viva, I Congreso Internacional de Pesca en el Mediterráneo, Feria de Museos y Educación, la Semana de la Ciencia y el Parque Infantil de Navidad, que este año ha cambiado de ubicación, fuera del recinto portuario, y que ha supuesto la participación de un millar de niños y niñas en el stand de la Cala pinzellada, han incrementado el número de visitantes a las propuestas del Museo más allá de sus instalaciones.

Des del Patronato Municipal de Turismo de Tarragona se ha iniciado, este año, la implantación de la Tarragona Card, tarjeta de ocio para aquellos que visitan la ciudad. El Museo del Puerto forma parte del convenio de colaboración de las entidades culturales, situación que nos facilita el poder darnos a conocer a un público consumidor cultural.

En referencia a las actividades pedagógicas, la nueva propuesta del curso escolar 2006-2007 presentada el sábado 8 de octubre a los profesionales de la educación, modificó su oferta con un nuevo taller, Construycamos un puerto, actividad sin monitores, a fin de que las escuelas y las familias puedan trabajar independientemente sin la tutela de un educador. El número de usuarios de la propuesta didáctica Museo del Puerto a la vista! ha sido de 4.807 niños y niñas que junto a los 3.432 participantes en las actividades educativas del CdA (Camp d'Aprenentatge de la ciutat Tarragona) han supuesto a los 8.239 escolares tener un conocimiento del puerto desde un punto de vista pedagógico.

Por lo que respecta a las visitas al Museo del Puerto y al de Faros se ha conseguido alcanzar la cifra de 15.297 personas procedentes, mayoritariamente, de Catalunya, pero con un incremento importante de visitantes extranjeros, sobre todo, ingleses.

El asesoramiento a escolares sobre temática marítima ha iniciado una de las nuevas tareas desarrolladas este último curso escolar, así como la colaboración con la Universidad Rovira y Virgili mediante las prácticas de becarios de la asignatura de Museografía y la participación como miembro de La Mar de Museus y de la Asociación de Museos Marítimos del Mediterráneo en el XXI Forum Internacional de Patrimonio Marítimo en el Mediterráneo que tuvieron lugar los días 20, 21 y 22 de octubre en Perpignan.

Translation

THE TARRAGONA PORT AUTHORITY BOARD OF DIRECTORS

31 december 2006

Il·lm. Mr Josep Anton Burgasé i Rabinad
President of the Port Authority

Mr Josep Maria Bru i Serra

Mr Ramon Gras Vidal
Director of the Port Authority

Mr José Miguel García Eiranova
Secretary of the Port Authority

Mr Josep M. Andreu i Prats
Representant de la Federació Empresarial d'Auto-
transports de Tarragona

Mr Andreu Puñet Balsebre
Representative of the Tarragona Federation of
Motor Transport

Mr Manuel Roca i Marco

Mr Joan Llort i Corbella
Director-General of the Catalan Autonomous
Government Department of
Territorial Organisation and Town Planning

Il·lm. Mr Josep M. Sabaté i Guasch
Territorial Delegate of the Catalan Autonomous
Government

Ms Dolors Herrera Jiménez

Mr Sebastià Cabré i Solé
Representative of the Tarragona Provincial Business
Confederation

Mr Joan Oriol Rovira
Delegate of the Catalan Association of Concessio-
nary Companies with port installations – ASCI-
PORT

Mr Fernando Collado Simon
Tarragona Harbour Master

Mr Juan Luis Domínguez Sidera
Government lawyer and legal aid coordinator

Mr Pablo F. Navarro Fernández
Legal counsel to the Board of Directors and Coordi-
nator of Legal Assistance

Mr Javier Gesé Aperte
State Ports Deputy Director for Tariff Policy and
Regulation of Port Areas

Mr Joaquin Coello Brufau
President of the Port of Barcelona

Mr Francisco Javier Blanco Romero
Head Customs Administrator

Mr Agustí Mallol i Pons
Representative of the Tarragona City Council

Mr Alejandro Fernández Álvarez
Representative of the Tarragona City Council

Il·lm. Mr Josep Poblet i Tous
Mayor of Vila-Seca

Mr Albert Abello Hierro
President of the Tarragona Official Chamber of
Commerce, Industry and Shipping

Mr Isaac Sanromà Ortega
President of the Reus Official Chamber of Commer-
ce, Industry and Shipping

Mr Manuel Calvo Fernández
President of the Port of Tarragona Association of
Stevedoring Companies

Mr Gregorio de la Fuente Expósito
President of the Port of Tarragona Association of
Shipping Agents

Ms Carme Rangil Ortega
Member of the National Council of the UGT Union
of Catalonia

Mr Jaume Pros i Perelló
Secretary General of the Tarragona Provincial
Union for the “Comisiones Obreras” Trade Union

A presentation

An introduction

THE MANAGEMENT

MARKETING
CUSTOMER SERVICE
QUALITY
THE ENVIRONMENT

TRAFFICS

TRAFFIC EVOLUTION
TRAFFIC STATISTICS FOR THE YEAR

THE FINANCIAL YEAR

FINANCIAL REPORT

THE STRATEGIC PLAN

STRATEGIES
ACCESS ROUTES AND COMMUNICATIONS
- a clear commitment to rail transport
THE PORT HINTERLAND
THE CATALAN PORT FRONT
THE PORT FORELAND

THE MASTER PLAN

THE MASTER PLAN
FUTURE PROSPECTS
THE PORT AREA USAGE PLAN (PUEP)
- Processing of the plan
- Content and execution of the plan

THE PORT OF TARRAGONA AND ITS RELATIONSHIP WITH SOCIETY

International Marina Tarraco
The Costa Wharf Underground Car Park
The El Serrallo Esplanade

PROJECTS

PROJECTS
WORKS PROJECTS

APPORTT

The most important activities of 2006

ESTARRACO

Activity Parameters
Forecast for 2007

PREVENPORT

CEMAPT

THE COSTA WHARF
PORT OF TARRAGONA ARCHIVE
PUBLICATIONS SERVICE
THE PORT OF TARRAGONA MUSEUM

INTRODUCTION

The financial year just ended has seen the culmination of the policy initiated by the Port of Tarragona to encourage the consolidation and diversification of types of traffic. In this respect I should point out that in the past few years we have been working on these two strategic elements; on the one hand to fully consolidate our traditional types of traffic, in which we are recognised specialists, and on the other, to enthusiastically promote the handling of new products that, within the context of general merchandise, will provide us with a diversification that will go a long way to achieving the objectives we initially set out.

This area of general cargo, on which we have been concentrating in particular, has grown by some 23%, mainly in iron and steel products, wood pulp, vehicles, and fruit. These cargos, and others, have helped us reach new heights and a high degree of versatility in the dynamic and operations of the Port.

Within this area, we should point out the success of the new regularity lines that, within the context of multimodality and the Mediterranean area, are being operated by various shipping companies that have decided to make Tarragona a stable base for the handling and distribution of merchandise, and the handling of general cargo with platforms and containers, in this way optimising travelling distances and distribution times.

The total amount of cargo handled in 2006 was 31.7 million tons, a record figure that can be considered as a sign of the success of the Port's current strategic policy, and which irrefutably confirms the balance existing between financial, investment and operations; a balance that demonstrates a high sense of management as well as the confidence shown by the Port Community. This situation has meant that we have been able to devote a total of 25.3 million euros to investments in infrastructure, one of the most important projects of which has been the Llevant breakwater, on which a total of 12.5 million euros has been spent.

An interesting aspect of the past financial year is that we have greatly increased the amount of cargo loaded – a total of 5.9 million tons. This noteworthy situation can be seen as a very positive sign of the evolution of the productive capacity of our economy.

In the financial area, we ended this financial year with turnover of 50.1 million euros, signifying a profit of 15.8 million euros.

Given this excellent situation, we continue to believe that the vocation of the Port of Tarragona is to be a true reference point in all senses, as much for the society that surrounds us as for the economic sectors in our area of influence, which are either prospective customers or active members of this major southern Catalan port platform.

Josep Anton Burgasé
President of the Port of Tarragona

1. THE MANAGEMENT

1. The management

Before the petrochemical complex was built in our area, the Port of Tarragona operated with relatively small amount of traffic and facilities in line with the amount of cargo handled. At that time it dealt basically in coastal cabotage of food and agricultural products.

In the 1970s the port entered into a new dimension and began to specialise in handling solid and liquid bulks. In this new phase, the number of tons handled shot up, exceeding the 20 million ton barrier. Investment in infrastructure grew proportionally, with the construction of large port terminals, access and communications routes in accordance with the new needs, and the incorporation of machinery and equipment. All this made it into one of the most important ports in the Spanish state port system.

Today we can say that, in the general context, the Port of Tarragona is one of the five most important ports in Spain, the leader in food and agricultural products, cargo shipped by rail, and liquids. This situation has given it a particular pre-eminence within the Iberian Peninsula and the Mediterranean context.

Trade globalisation, the importance of the Mediterranean in sea routes, membership of the European Union, the growing traffic with the countries of the Mediterranean, the new types of traffic that require the construction of new, specialised port terminals, the conceptualisation of the fourth generation Port, the urban development and changes to the infrastructure in the Port surroundings, the need to start up a logistics activities zone, with the aim of completing a highly competitive offer of port services – all these factors have meant new working patterns that require a new type of organisation, a new approach, and, of course, a new strategy in all senses.

1.1 MARKETING

The Tarragona Port Authority's marketing policy is aimed at the diversification of types of cargo, with the specific objective of not being excessively dependent on solid and liquid bulks. This can be achieved by increasing the amount of general merchandise and containers within the total amount of cargo handled throughout the year, by means of regular lines and short sea shipping. In the same way, although to a smaller extent, attempts are being made to increase passenger traffic.

As a consequence, the new strategic plan was aimed at capturing new types of cargo and increasing and consolidating those currently handled by the Port of Tarragona, by means of a series of actions undertaken during 2005.

From the point of view of turnover, in order to promote our commercial objectives, the Port Authority has given priority to container, fruit and passenger traffic, applying to them the maximum discounts on the fees corresponding to cargo and vessels permitted under the 48/2003 Act. In the same way, certain types of traffic that have been specified as important are eligible for discounts in accordance the commitment of traffic brought in by shippers and operators. In this respect, the application of these discounts is aimed at encouraging new types of traffic for the port. Other actions have included those aimed at shipowners that operate regular lines and the promotion of short sea shipping lines.

As far as marketing, promotional and communication campaigns are concerned, as series of initiatives has been established as specified below:

1. An increase in port traffic
Meetings with clients
Collaboration in presenting the services offered
An improvement in the flow of information to and from customers
2. Internationalisation of the Port of Tarragona
Attendance at international trade fairs
Participation in European projects
Participation in international associations

1.2 CUSTOMER SERVICE

The efforts of the Tarragona Port Authority to understand and serve the external market, with the aim of optimising the product/market binomial, are clear. Through its direct line, the Customer Service Department (SAC) maintains personal and permanent contact with its customers, users and members of the Port Community. This allows it to guarantee a high level of service, efficiency and integrated improvement in the facilities and services offered by the Port of Tarragona.

A total of 336 cases were dealt with during 2006. Of these, 110 were requests for information, 144 claims, 1 suggestion, 67 applications, and 14 complaints. All were dealt with quickly and efficiently in rigorous order in matters of a similar subject.

It should be remembered that the files processed by the Customer Service Department are the result of e-mails, faxes, telephone calls, entry registers, or the presence of the applicant

1.3 QUALITY PLAN

The aim of the Port of Tarragona Quality Plan is to improve the quality of the port services to satisfy the needs of its customers.

The Port Authority is a leader in introducing Quality Management Systems in the Port Community aimed at orientating the procedures towards satisfying the customer and providing quality service.

During 2006 we have continued to develop and monitor the Quality Plan in the different areas of port activity, such as vehicle logistics, pilotage, and improvements to container handling.

The Port of Tarragona has consolidated its competitive position in the handling of automobiles. After passing the external approval evaluations, in March 2006 the Monitoring Committee, made up of ANFAC and the State Ports Authority, awarded the Port Authority the Quality Certification Certificate for automobile handling to the two automobile terminals BERGÉ-CARPORT and SUARDIAZ TERMINAL TARRAGONA, and the the ESTARRACO stevedoring company. The Pilot Corporation also obtained this certificate in September 2006.

Continuing with the application of the EFQM model of Excellence, the Port Authority has carried out the Mission, Vision, and Value determining projects, and those that define the processes of the Port Authority, which were approved by the coordinating Committee in December 2006. An internal and external Communications Plan was drawn up to disseminate this Quality Policy and Procedure Map among the Port Authority personnel, the Port Port Community, and the Port of Tarragona's end customers.

By means of the Port Community Training Plan we have continued to increase the professionalism of the personnel working for the companies, institutions and bodies that make up the port community, to help them offer a quality service to their customers. According to the indicators of the Training Plan, between 1999 and 2006 we have undertaken a total of 72 training projects and 2,582 hours of training, with the participation of 1,614 students, who have indicated a 92% degree of satisfaction.

The Internal Suggestion System (SIS) has continued to put into action those suggestions made by members of the Port Authority staff that are aimed at achieving improvements in quality of service, optimisation of procedures, safety, costs, the environment, and the cultural and social areas.

1.4 THE ENVIRONMENT

THE PORT OF TARRAGONA AND ITS SURROUNDINGS

The main environmental aspects arising from port activities:

Refuse generation

Hazardous waste is caused by the dumping of polluting items such as oil, used batteries, saline alkaline batteries, non-specific oil waste, fluorescent light tubes, contaminated containers (cans and drums), etc. These are collected regularly and handed over to the external companies contracted by the Tarragona Port Authority to dispose of such waste.

The Tarragona Port Authority continues to encourage the recycling of waste generated in its offices and in the restaurants in the port. In our offices paper, cardboard, toner cartridges, batteries, used computer parts, fluorescent lights, etc. are collected, classified and suitably recycled.

With the aim of optimising and rationalising waste management, the Tarragona Port Authority, together with the port stevedoring companies, have signed an agreement to cooperate on cleaning the port esplanades, manoeuvring zones, stores and warehouses, and managing cargo waste and other refuse generated by the port's activities. The Tarragona Port Authority also has an agreement for the cleaning of roads and common areas.

With the aim of keeping the pigeon population under control and preventing insect and rodent plagues and the possible resulting health hazards for persons and merchandise, a company contracted by the Tarragona Port Authority periodically carries out intensive actions in this respect.

Atmospheric pollution

The Port of Tarragona has its own facilities to analyse emissions in the atmosphere. One of these stations is located on the inner port road, near the El Serrallo neighbourhood. This is the HADA project co-financed by the European Union that checks emissions of sulphur dioxide, nitrogen oxide, carbon monoxide, and particles in suspension.

Another environmental station, located on the Castilla – La Rioja Wharf, operates under an agreement with the Catalan Autonomous Regional Government and measures humidity, wind speed and direction, atmospheric pressure, solar radiation, rainfall, and also particles in suspension.

The Tarragona Port Authority also collects data on the environmental conditions in the port from the Port Control building on the Catalunya Wharf and makes the information available online.

Spillages in port waters

The Tarragona Port Authority also has a specially adapted vessel that cleans the water surface in the port daily and collects all floating rubbish.

The Tarragona Port Authority has cooperation agreements with firms that carry out services for the prevention of pollution in the waters inside and outside the port. In the case of an accident, they will provide personnel, material and technological resources to deal with the waste.

In respect of the pollution of port waters, 260 actions have been taken and 373.92 m³ of floating waste has been collected. Seventeen interventions have been made in minor episodes of oil pollution.

As far as waste from vessels collected by the MARPOL workers in the Port is concerned, in 2006 1,499.47 m³ was collected, corresponding to Annex V (solid waste from vessels). With respect to the management of Annex 1 (collection of oil and hydrocarbon waste), 25,970.20 m³ has been collected.

The Tarragona Port Authority has a cooperation agreement with the State Ports Authority, the University of Cantabria and the Port Authorities of Gijón and Huelva for the validation of the "Rom 5.1 Quality of coastal waters in port areas".

The State Ports Authority, together with the Public Works Centre for Studies and Experimentation (CEDEX), has established an agreement that allows for the characterisation of the maritime climate on the Spanish coasts by means of a network of buoys that measure the swell and currents.

As part of the water quality control programmes, the Tarragona Port Authority participates in the agreement with the State Ports Authority, the Barcelona Port Authority and the Marine Engineering Laboratory of the Polytechnic University of Catalonia (LIM/UPC) to diagnose and predict the dynamics of the water interchange and renovation times in port waters.

The potential risk of accidental oil spillages in the sea during loading and unloading operations, transfers, and the handling of crude oil and petroleum products has led to the drawing up and application of the Interior Contingency Plan for Accidental Marine Pollution in the Port of Tarragona (PICCMA), which was approved by Board of Directors on 7 February 2006.

The impact of dredging operations

The 95,000 m³ of material extracted has been analysed and categorised. As a result of the studies, the suitability of the materials has been determined in accordance with the recommendations drawn up by CEDEX, as well as other parameters from the Government Office for Coasts. They are uncontaminated materials and their IQS value determines that they were undisturbed, meaning that they were suitable to be used in the regeneration of the beach at La Pineda.

The impact of new infrastructure construction

The Port of Tarragona has grown considerably in the last decade. Projects include the extension of the Passeig de l'Escullera breakwater (which was subject to environmental evaluation), the Els Prats jetty, the transfer of the Rowing Club, the reorganisation of the El Serrallo quarter, the surfacing of the centre of the Andalucía and Cantabria wharves.

Consumption of natural resources by the Tarragona Port Authority

Electricity: 8,638,966 kwh.

Water: 406.816 m³

Fuel: 43,426.35 litres of diesel and 9,295.43 of unleaded gasoline.

Regular technical inspections are carried out on all the vehicles in the Port Authority fleet to ensure their efficient operation and minimise the emission of gases and other pollutants.

Regulations

Within the regulatory framework of Act 3/1998 on the Integral Intervention of the Environmental Administration (IIAA), the Tarragona Port Authority has requested of all port users a copy of the authorisation, licence, and/or environmental communication, in accordance with the annex regulating the activity they carry out.

Also, and in accordance with the current legislation on waste materials, each Port of Tarragona user is required to provide an inventory and waste management plan.

In compliance with Act 10 of 21 April 1988, which makes it obligatory for all owners of areas where potentially polluting activities are carried out, and Royal Decree 9/of 14 January 2005, governing contaminating land, the Tarragona Port Authority has sent the Preliminary Situation Report to the Department of the Environment and Housing of the Catalan Autonomous Regional Government.

Emergency training and simulations

Simulations are an extremely important tool and they are constantly programmed, introduced and revised. For this reason we need to pay special attention to improvement the development of environmental actions. Thus, during 2006 various workshops were organised in Tarragona to explain and disseminate the HADA project. Likewise, practical exercises were carried out with floating analysis equipment on the interior jetty of the port.

We organise regular sea pollution simulations in which we channel the whole process in the case of a spillage and practise with the available resources (boats, barriers, absorbent material, etc.) to be used until it is completely cleaned up and the service is over.

The Port of Tarragona also participates in the regular simulations carried out by the petrochemical industries located on the public land within the port.

Sustainable coexistence in the Port of Tarragona

The Port of Tarragona is an important habitat for certain species of birds, particularly seagulls. Many of these birds are ringed so that we can tell where they come from and learn about their movement around the different areas of our coastline. Such identification is coordinated on a European level and provides very interesting information on their biology. Some species, such as the sooty tern and the laughing gull, are part of a project to make an atlas of birds that hibernate in Catalonia.

One of the monitoring tasks is the winter census of waterfowl.

In the area located by the external breakwater of the port is the Underwater Park (under concession), a reserve for the regeneration of the different species of Mediterranean flora and fauna. Various vessels have been sunk in this area over time and this has allowed more than 250 different species to be identified in this ecosystem, some of them very rare along our coastline.

It is important to distinguish between the different seaweed communities, which, depending on their depth and the type of rocky seabed, allow us to observe moray eels, conger eels, white bream, gilthead bream, axillary wrasse, striped sea bream, sponges, scorpion-fish, ajenjos de mar, moonfish, etc.

2. TRAFFIC

The Port of Tarragona is located at the confluence of two focal points of Spain's economic development – the Mediterranean coast and the Ebro Valley. Its hinterland takes in Catalonia, the Iberian mainland's most active economic region, and going inland along the Ebro Valley, the regions of Aragon, La Rioja and Navarra.

The triangle formed by the towns of Tarragona, Reus, and Valls is home to a large number of industries and is the second largest metropolitan area in Catalonia, after that of Barcelona.

Since the 1960s, the Port has become an important centre for imports, particularly of petroleum, agriculture and food products, and coal. Efforts are being made to increase the amount of general cargo with the aim of diversifying the types of merchandise handled by the Port.

2.1 TRAFFIC EVOLUTION

The port business is one of the most dynamic sectors in the economy. The changes that have come about in recent years have been so profound that there has been a need to continually reassess operational areas. The Port of Tarragona is devoting resources and effort to internationalising its traffic with the aim of attracting and established new regular shipping lines that will allow us to maintain the current overall rate of traffic growth. Thus, we are placing great emphasis on the commercial initiatives and new cooperation agreements that are emerging between our own and other Mediterranean ports.

There can be no doubt that the Mediterranean, made up of the countries of Europe, Eurasia, the Middle East and North Africa, constitutes the principal future commitment of the Port of Tarragona. The intention is to promote trade links with the new member countries of the European Union, two large areas of action which have a considerable potential for economic growth and have the support of the European Investment Bank for major industrial and infrastructure projects, and even to create a free trade area in the Mediterranean that will make any possible expansion even more effective.

Despite all this, the Port continues to be highly dependent on petrochemical, agriculture and food, and energy products, as can be clearly seen from the figures. The percentage increases in traffic, both in terms of solid bulks and liquid bulks, help the Port of Tarragona maintain its position in the ranking of the most important Spanish ports.

In recent years, the Port of Tarragona has been immersed in a major programme of traffic diversification that has progressively borne fruit. One of the big success stories has been the number of vehicles handled by the Port, thanks to the purpose-built waterfront esplanades. Other types of traffic, including iron and steel products and fruit, are also showing signs of growth.

Traffic statistics for the year

During 2006 the amount of cargo loaded and unloaded in the Port was 31,735,372 tons, representing an increase of 1.1% over the previous year (338,071 tons)

Maritime traffic	31.327.848	Tm.
Ships' supplies	180.892	"
Local	2.398	"
Fishing	4.381	"
Unembarked merchandise	219.854	"
	31.735.372	Tm.

Maritime traffic was made up of the following components (with the variations shown):

	% of total	Tm. 2006	2006-2004	% difference
Petroleum products	53,3 %	16.698.608	753.666 Tm.	4,7 %
Non-petroleum liquids	6,2 %	1.947.511	- 14.537 "	-0,7 %
Solid bulks	35,9 %	11.237.751	- 665.546 "	-5,6 %
General merchandise	4,6 %	1.443.978	267.674 "	22,8 %
	100 %	31.327.848	341.258 Tm.	1,1 %

The figure for petroleum products was 16,698,608 tons, an increase of 4.7%.

The main components of this traffic are:

Crude oil	8.565.115	Tm.
Fuel oil	1.728.539	"
Naphtha	1.515.472	"
Crude condensates	1.308.911	"
Diesel	1.033.743	"
Butane and Propane	702.540	"

Non-petroleum liquid bulks stood at 1,947,511 tons, a decrease of 0,7%.

The following are the most representative components:

Pyrolysis gasoline	368.312	Tm.
Acetic and monocarboxylic acids	340.870	"
Benzene concentrate	212.723	"
Methanol, acyclic alcohols and derivatives	176.573	"
Caustic soda	112.371	"

The figure for solid bulks was 11,237,751 tons, a decrease of 5,6% on the previous year. The highest figures were for food and agricultural products, cement and coal.

Coal	5.467.342	Tm.
Soya cake and flour	808.845	"
Whea	443.699	"
Maize and derivatives	234.249	"
Other cereals	230.238	"
Other fodder and forage	221.373	"
Other minerals	217.729	"
Dried peas	175.583	"
Cement and clinker	84.763	"

The figure for general cargo was 1,443,978 tons, an increase of 22.8% over the previous year. The main components of this traffic were:

Vehicles, platforms and special transport	492.136	Tm.
Iron and steel products	418.310	"
Chemical products	92.300	"
Fruit, vegetables and pulses	76.307	"

Other significant statistics :

		2005	2006
Total no. of vessels	Nº	2.784	2.729
	GT	39.858.916	39.937.594
Tankers	Nº	1.259	1.256
	GT	17.484.154	18.733.642
Bulk carriers	Nº	340	402
	GT	7.414.394	7.672.483
Containers	TEU	8.978	12.202
	Tm.	80.814	107.832
Fishing	Tm.	4.035	4.381
	Thousands €*	13.597	14.406

* First sale

SHORT SEA SHIPPING IN THE PORT OF TARRAGONA

For some time now, the European Commission has been promoting short sea shipping with the aim of rationalising the growing saturation of the European road network. Although short sea shipping has the full support of the Commission, there are still some points to clarify, such as the precise definition of the "motorways of the sea" concept.

In this context, the Port of Tarragona, thanks to its geostrategic location and an ever-increasing involvement with its hinterland, is developing a whole series of strategies with the aim of increasing the number of lines that carry out this type of transport and offering a more flexible and competitive shipping service to our customer companies. In accordance with this policy, the Port of Tarragona is participating in two European projects. The first is the PLACA 4S project that comes within the framework of the INTERREG IIIb Sudoe European project, the objective of which is to transfer traffic from the land to the sea. The other European project is the WEST MOS, sponsored by the TEN-T programme, the aim of which is to analyse the maritime phase of the links between the European countries of the Mediterranean (France and Italy). The Port currently has two mooring, loading and unloading areas for this type of transport, and has become a reference point for short sea shipping. This firm commitment on the part of the Port of Tarragona and its Port Community is reflected in the considerable increase in this type of traffic in the last five years.

3. THE FINANCIAL YEAR

3.1. The Financial Report

The 2006 financial year has been one of consolidation in the amount of cargo passing through the Port of Tarragona. The 31.7

million tons handled was an increase of 1.1% over the previous year. This amount of cargo, together with the incorporation of new concessionable areas and elements, has led us to pass the 50 million euro barrier in our net turnover and thanks to this, to have an after-tax profit of 15,862 thousand euros.

In operating terms we have to highlight the increase in turnover we have already mentioned of 6.23% over the previous year. This increase of three million euros over 2005 has placed it at 50,012 thousand euros. The main reasons for this increase are the 16% rise in the fees for the private occupation of publicly owned port land and the 14.7% rise in the fees for special use of publicly owned port land.

The operating costs for 2006 rose to 32,252 thousand euros, 6.45% more than in 2005. Despite the fact that this may appear to a small step backward in the policy of cost restriction and control of recent years, we have to point out that most of the increase is due to "repair and conservation" costs for the port installations, which was 24.7% more than in 2005.

In 2006, the contribution to the State Ports Authority (under article 11.1.b of the 48/2003 Act) of 4% of the income from port fees with respect to the previous financial year was 1,813 thousand euros, 12.2% more than the previous year.

In the area of depreciation, despite the fact that in 2006 the amount was 24,910 thousand euros, this was an increase of only 3.6%. This was due, as in the previous year, to the fact that in the "fixed assets in course" account we find the "Extension of the Breakwater" project subsidised by the Cohesion Fund, the accumulated cost for which was 42,137 thousand euros in 2006.

All this has led us to achieve operating results of 17,874 thousand euros in 2006, an increase of 5.6% over 2005.

As far as financial results are concerned, it is important to emphasise that we have broken with the trend of negative results of the last seven years. In 2006 we achieved a positive figure of 245 thousand euros, together with the cancellation of the bank debt.

Finally, in the area of special costs, this Port Authority continues to pay the interest corresponding to the sentences for T3 and G3 and to carry the transferred income to results for the reverted concessions and for the capital subsidies received.

Act 48/2003 set up the Inter-port Compensation Fund as an instrument for redistributing resources within the Spanish state port system. In 2006 the Tarragona Port Authority contributed 1,869 thousand euros to this fund and received 178 thousand euros, a net increase in the contribution of 19.2% compared to 2005.

Taking into account all the above, the balance for the 2006 financial year was 15,862 thousand euros.

Cash Flow rose to 30,581 thousand euros, an increase in the cash flow generation capacity of 7.6% over 2005. This maintains the upward trend and consolidates the sustainability of the self-financing policy of this Port Authority.

As far as the Source and Application Funds for 2006 are concerned, the 35,472 thousand euros of the origins compared with the 27,962 thousand euros of the applications, have led to an increase in 2006 in the circulating capital of 7,780 thousand euros.

4. THE STRATEGIC PLAN

In recent years some Mediterranean ports have experienced a considerable increase in the amount of container traffic, a trend that appears to be continuing. It is therefore necessary to develop port logistics and information systems compatible with those of

the land networks and to promote short sea shipping, increasing the economic links with third countries in the zone.

The Port of Tarragona Strategic Plan outlines the basic working structure needed to be undertaken in different areas over the coming decades: the construction and equipping of new port terminals, the initiation of operations in the Logistics Activities Zone, the implementation of new information, communication and management technology, training, the consolidation of the "port community" concept, improvements to port access routes and communications, diversification of the types of merchandise handled in the port, the promotion of combined transportation, the development of this area as one of the most efficient in intermodal logistics, and an increase in trade contacts with markets on other continents.

In recent years the European Union has seen a trend towards promoting short sea shipping, a method of transportation that has attained great importance in Europe. There are three fundamental objectives to be found in this type of intra-European cabotage: an improvement in quality, the efficiency of short distance maritime transport services, and the improvement in the infrastructure and efficiency of ports.

The generalization of short sea shipping will avoid the bottlenecks that currently occur in overland transport due to major traffic congestion in Central Europe. Nevertheless, in this sector the problem of the high cost remains to be solved, as well as other structural, legal, institutional and operational problems. The different regulations in each country represent an obstacle to establishing a common policy. In order for short sea shipping to develop, operators and ship owners need a set of regulations that would allow them to operate within much more competitive market conditions.

It has been proposed that short sea shipping in the Mediterranean should have greater flexibility of tariffs that would permit increased port efficiency, thus eliminating administrative obstacles and increasing the operating capacity of vessels to offer a just-in-time service. According to experts, the geographical characteristics of the Mediterranean are ideal for this alternative to overland transport or as a complement to it. The distance between the Mediterranean ports is such that this type of traffic has great development potential. In addition, this type of transport has to offer a door-to-door service based on just-in-time strategies, integrating all the elements in the logistics chain.

The commitment of the European Union to integrating the port system into the trans-European transport network has posed certain challenges. These have required a transformation in the dynamics of the port and the incorporation of new methods of management and performance.

For these reasons, the Port Of Tarragona, anticipating the future and following the guidelines set out in the Strategic Plan, is facing up to the necessary changes within a process of medium and long term planning that will serve as a guide to the whole port community. The strategy of the plan is based on achieving and consolidating four basic strategic objectives:

- The Master Investment Plan
- The strengthening of the Port Community concept, incorporating private initiative into Port operations.
- A leadership role as the economic powerhouse and catalyser of the area
- The creation of superstructures that support maritime trade

4.1 STRATEGIES

These strategic commitments have led the Port's Marketing Department to seek out all those situations that are within reach of our possibilities. After having carried out a detailed study of markets, trends, and other factors that could attract new types of

traffic, we have focused on the Mediterranean area, where analysts predict a considerable increase in marine traffic (around 50%) in the next few years. Currently, Europe transports 410 million tons of cargo annually on the Mediterranean, a figure that will see a spectacular increase in the next few years if the trend continues.

Another of our strategies is the diversification of the types of goods handled by the Port. The aim is to add fewer processes to the traditional products, significantly increasing the tonnage in each of these types of traffic, especially those that could generate added value to the accounts of scale that could bring about a processing along the whole logistics chain.

Following this line of diversification, we plan to make a considerable increase in the amount of money invested in port terminal construction. These facilities will then be let under concession with the aim of allowing the private sector to exploit them with a high degree of specialisation.

4.2 ACCESS ROUTES AND COMMUNICATIONS

Tarragona is located at a crossroads of important land routes that have seen accelerated development in recent years.

On the north-south axis we have the AP-7 Mediterranean motorway, the N-340/A-7 main road, and the Salou dual carriageway; routes leading inland are the AP-2 motorway to Zaragoza, the N-420 Tarragona-Reus dual carriageway, and the N-240 main road to Valls and Lleida. Another important concern that merits special attention is the Tarragona-Montblanc-Lleida dual carriageway project that would guarantee direct access to the Port from the interior.

A clear commitment to rail transport

As far as rail transport is concerned, the Barcelona-Valencia Mediterranean corridor is being promoted. Last year the high speed Tarragona-Madrid train line (AVE) began operation and the Port is lobbying for a direct connection with this new European gauge rail line. This will mean that cargo can be shipped directly, without the need for a break in the chain at the French border, and connect Tarragona and the Mediterranean corridor with the Madrid-Barcelona line.

The difficulty in transporting cargo along the AVE line, as well as the overwhelming need to establish a European gauge rail route that rationalises the different methods of transport and can connect the Catalan ports with the rest of Europe, has led the Catalan Autonomous Regional Government to commission a technical study to evaluate the possibility of establishing a rail link of such characteristics that could serve the two large Catalan ports.

4.3 THE PORT HINTERLAND

The Port of Tarragona has a large inland area to which it distributes products processed in this logistics platform. In the past few years, the Port has been paying particular attention to those regions with historical commercial and cultural links.

The Euroregion, a concept that aims to integrate autonomous communities, regions, state administrations and European institutions, offers an interdisciplinary approach that could become the economic powerhouse of a Europe without frontiers and without limits.

The geographical area of the Euroregion is made up of Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Aragon, Andorra, Catalonia, the Balearic Islands and Valencia, although some programmes could be open to other geographical areas such as Murcia and Andalusia, or Provence and the Rhone valley. This is a grand project that will grow according to the expectations generated by the projects

initiated and the successes achieved.

This large geographical area concentrates 4.1% of the European Union's population. This amounts to almost 20 million inhabitants made up of several industrially and commercially powerful sub-areas, with a large dynamic economic capacity. Catalonia in particular stands out as it contributes 40% of the total GDP of this part of Europe. The major commitment to achieving the creation of larger areas, with greater content and better expectations, lies in the excellent financial balance obtained by the Catalan economy during this period of membership of the European Union. This situation has been mainly brought about by the opening up of markets to foreign countries and has resulted in an increase in exports, a reduction in unemployment, and has growth prospects of 2.8% - more than the 1.7% predicted for the Eurozone.

The territorial and economic dimensions of this Euroregion constitute an extensive market that makes it possible to undertake and consolidate business services with a high value-added content. These are circumstances that are normally only found in large cities such as Madrid or Paris, and in this case would permit the development of new localisations and new centres with decision-making capabilities.

4.4 THE CATALAN PORT FRONT

The idea of a Catalan Port Front is not new, but it has now been revived, with the objective of coordinating Catalan port policy and creating an atmosphere in which each port and installation can optimise its competitiveness. This Catalan lobby consists of the port authorities of Barcelona and Tarragona and the Catalan Autonomous Government Ports Department. It arises from the need to deal collectively with various diverse subjects that have a direct impact on the competitiveness, the efficiency, and, indeed, the future and progress of the port activity in Catalonia.

"Reasons for cooperating, reasons for not competing" is the slogan and starting point for this organism, the aim of which is to establish the closest possible cooperation between the two large general interest ports in order to achieve common goals. The main content of the Catalan Port Front includes the exchange of know-how, joint staff training programmes, participation in demands for suprastructures - particularly the European gauge transversal rail axis with connections to both ports, the real time telematic exchange of data, and joint studies and publications.

However, the majority of this common front's efforts and resources will be invested in organising joint trade missions to areas or countries that are seen as potential customers. The need to look for new markets, both in the Mediterranean area and in other zones of economic interest, such as South-East Asia and Latin America, makes it almost essential to plan strategies jointly in order to achieve success.

4.5 THE PORT FORELAND

In the past few years the European Union has established programmes and assistance to promote Mediterranean trade on a European basis, including the new member countries. In this way it is expected that the incorporation of countries of the former Soviet Union, as well as those of North Africa, will result in business quotas and profits within the framework of such new strategies as short sea shipping, and will give us the possibility of becoming a feeder port, given the lack of commitment shown by the large transoceanic operators towards the Port of Tarragona.

The Port of Tarragona is currently participating in various programmes sponsored by the European Union with the objective of obtaining financial aid that will allow it to optimise its facilities to incorporate new types of traffic coming from the Mediterranean via the so-called "superhighways of the sea". These programmes have

been set up to promote short sea shipping and to facilitate the transfer of cargo and an intermodal balance with road transport.

In this context it is crucial that we implement strategies to boost the trade and economy of the Mediterranean zone, particularly in three specific areas: the new European Union member countries, the Middle East, and North Africa.

Under this working premise we have to set out different lines of action: to create a Mediterranean free trade zone by the year 2010, after establishing the necessary requisites for unifying the criteria that make this possible; to commercially revitalise this part of the Mediterranean with the aim of being able to successfully compete with the countries of North Africa, countries that are better positioned both historically and geostrategically.

We need to create new infrastructures in the Mediterranean, new situations in order to be able to successfully compete with the northern European ports, which have seen a decisive increase in their market share.

One possible measure to counter this offensive from the large ports of North Africa would be to present large concentrations of ports in the style of Marseilles-Fos-Sete – large platforms that could compete under optimum conditions.

In Catalonia, it is thought that the Port Front in a regime of complementarity could be a fundamental tool in this working strategy that extends from the external promotion of the ports to joint pressure for the conservation of external infrastructure.

5. THE MASTER PLAN

5.1 The Master Investment Plan

The globalisation of the economy has brought about a pre-eminence of maritime transport over other methods, with more than 90% of all cargo being shipped in this way, giving ports a strategic and logistics role of capital importance.

The strong competition in maritime transport makes great demands on ports. This calls for the incorporation of new methods, new technology, new investment, and a continuous and wide-ranging programme of personnel training, all of which are necessary to meet the constant challenges and demands.

The Port of Tarragona, following the guidelines set out in the Port Master Plan, within a multi-annual periodicity, is undertaking an investment programme in which the resources to be used during the period 2000-2014 have been fixed at a total of 754 million euros, of which 356 million will be contributed by the Tarragona Port Authority and the remaining 398 million will be invested by the different firms that operate in the port.

This important volume of investment will be devoted mainly to promoting two major logistics hubs: on the one hand we will have the incorporation of new areas and the construction of new port terminals, including new moorings and extensive adjoining surface areas, and on the other, improvements to equipment and access and communication routes, making possible a rapid, agile, and efficient handling of cargo throughout the logistics chain.

The 145-hectare Logistics Activities Zone (ZAL) represents an offer of first-class industrial land. It provides the following main services: a personalized Telecom system, a permanent security system in the whole area, access control, a customs warehouse area, Trade Mark Maintenance in logistics, the latest generation transit and logistics warehouses, a Business Centre, and the latest advances in Internet and Intranet.

Another project of major importance is the prolongation of the Llevant Breakwater on a fifth alignment at a cost of 45 million euros (a project co-financed by European Union Cohesion Funds) that will extend the current breakwater by 830 metres. It will provide shelter for the shore-side wharfs and allow for new adjoining wharfs to be planned and built. Along the same lines, it should be pointed out that during 2006 the amount spent under the Master Plan was 25.3 million euros, of which 12.5 million went to this project.

5.2 FUTURE PROSPECTS

The Port of Tarragona is committed to consolidating the high level of competitiveness and efficiency it has already attained. Its major challenges for the future are centred on three fundamental points:

1- The creation of internal and external infrastructures

The need to adapt the growth of port infrastructure to the needs of the market led to the establishment of a Master Plan that sets out a programme of investment in established periods, in accordance with the availability of finance.

It is also important to emphasise the firm commitment to improving the routes and services of the roads and motorways as communication and distribution networks; the high speed train lines due to connect cargo traffic with the major rail corridors throughout Europe; and finally, the airport, as the final link in the loop to bring full intermodality to a region that has become consolidated as the second most important industrial, commercial and holiday area within the context of the Catalan economy.

2- Logistics and Intermodality.

A major capacity for diversification, reception, concentration and processing of merchandise and products.

The modern concept of a port as the driving force behind the economic activity of the area and its hinterland has brought about the need to stimulate this activity by having a greater presence in the logistics chain and convincing the port community, in the widest sense of the concept, of the need for this and for their participation in it.

The new deepwater terminals, the incorporation of large surface areas adjoining the docksides, the improvement in access routes and communications, bringing rail access to all the docks, staff training in the new technologies: all this has had a bearing on the improvement and optimisation of merchandise handling, as well as a leading to a decrease in the amount of time spent in port and the speeding up and simplification of bureaucratic procedures.

This consideration as a fourth generation port needs to involve a full incorporation into the traffic regime known as "short sea shipping", mainly of containers. This is a fundamental step in the process of cargo diversification. In this area we have to take into account the significant fact that the percentage increase in intra-European sea traffic will be about 25%.

Apart from intra-community and Mediterranean traffic, the Port of Tarragona also has its eye on two areas of great potential growth: Latin America (Argentina and the other Mercosur countries), the Far East (Japan and South Korea), the new European countries of the Mediterranean area, and North Africa.

3- The establishment of a brand guaranteeing a sustained service in corporative values and a mission concept, in accordance with the existing Port Strategic and Quality Plans.

The fact that we offer an integrated service under the Port of Tarragona name, backed up by the Port's Strategic and Quality Plans, has necessitated the creation of a brand image encompassing the various processes, attitudes and working methods necessary for an efficient development. All this has the end objective of promoting the Port as an outstanding centre of logistics know-how

recognised on all the continents on which the Port of Tarragona has an active presence.

5.3 THE PORT AREA USAGE PLAN (PUEP)

The port of the future will be more than the classic configuration of a mere service provider for maritime transport. The rapid rate at which transport technology is changing, with the resulting major changes in the services on offer, and the changes in consumer habits and production methods, require complementarity in transport methods based on logistics and distribution centres, that externalise phases of the merchandise industrial production process, at the same time as moving it closer to the end consumer, overlapping, to a certain extent, the manufacture and distribution of products.

This planning effort is undertaken in order to continue the rationalization of the relation between the port and the city, which has, to date, combined the needs of the port's activities with the municipal, residential, industrial, and agricultural uses of the adjoining areas, as well as laying out the road and rail connections on the existing wharves with the extensions under construction.

The Port Area Usage Plan is an instrument to enable the Port Authority to organise and rationalise the uses of the different port areas, in cohesion with the General Municipal Plan that will bring about economic growth without setbacks.

The Ports and Merchant Marine Act of 24 November 1992, as amended by Act 62/1997 and Act 42/2003, states in article 15:

"The delimitation of the port service zone will be made, on the proposal of the Port Authority, by means of a 'Port Area Usage Plan' (PUEP), which will include the planned uses for the different areas of the port, as well as the need and advisability of such uses".

In addition to the requirements of the Act, the economic situation of the port of Tarragona and its environment demonstrated certain aspects that called for the drawing up of an instrument such as the PUEP:

The economic importance of the port and its area of influence. The transformation of world trade as a result of the globalisation of the economy. The evolution in the characteristics of maritime traffic. Changes to the urban layout and infrastructure in the geographical area near the port and in the Tarragona-Reus-Valls metropolitan area.

Logistics activities zone.

The above factors made it necessary to adapt the old delimitation of the Port Service Zone set out in 1976 to bring it into line with current and future conditions.

Therefore, the rationalisation of the port terminals, new investment in infrastructure, the remodelling of the waterfront, and the pressure from neighbouring municipalities all make it necessary to draw up the PUEP, and now oblige us to revise it with the aim of adapting it to the new proposals.

Putting the plan into action

Previously the Port area was delimited by the Service Zone Delimitation Ministerial Order issued by the Ministry of Public Works on 3.8.1976.

The Port Service Zone comprised the coastal area beginning at the Seafront Promenade in municipality of Tarragona, taking in

La Pineda Beach in the municipality of Vila-seca and reaching as far as the municipal area of Salou, in the area of the quarry.

For the previously mentioned reasons, permission was sought to draw up a New Service Zone Project. This was approved by the General Directorate of Ports on 23.10.92.

Once the plan was passed, and in accordance with Article 18.1 of Act 27/1992, the Port of Tarragona Service Area will be classified in the General Plans of the municipalities of Tarragona, Vila-seca and Salou as a General Port System.

This General Port System will be developed in the future by means of a Special Plan in accordance with Articles 18.2 and 18.3 of the above-mentioned Act.

The Port Area Usage Plan has followed the procedure set out in the State Ports and Merchant Marine Act 27 of 24 November 1992 and was passed by Ministerial Order on 9 March 1994, as published in Official State Bulletin no. 64 of 15 March.

The entire Modification of the General Plan of Tarragona has been processed, including the approved Port Area Usage Plan, together with the definition of the uses of the newly incorporated port areas.

Content and execution of the plan

The Plan takes into account the need for sheltered waters, docks, berths, and land areas to be able to meet the demands of the expected future traffic in the port of Tarragona in the coming years.

The Port Service Area has been divided into ten categories (A-J), in accordance with the future needs of the port, as can be seen in the attached plan which shows the names and locations.

The land areas provided for in the Plan are as follows:

Port in 1992	127 ha
Wharf extensions	338 ha
Acquisition of land	148 ha
Total area	613 ha

The following table shows the work carried out in recent years in accordance with the execution of the Plan:

Wharfs and esplanades built:

1991	-
1992	-
1993	54,50 Ha
1994	3,50 Ha
1995	35,50 Ha
1996	18,00 Ha
1997	4,09 Ha
1998	22,00 Ha
1999	-
2000	-
2001	16,00 Ha
2002	25,00 Ha
2003	4,00 Ha
2004	-
2005	-
2006	20,00 Ha
TOTAL	187,59 Ha

Land area acquired:

1991	38,29 Ha
1992	13,28 Ha
1993	50,05 Ha
1994	9,52 Ha
1995	12,58 Ha
1996	28,09 Ha
1997	-
1998	-
1999	2,18 Ha
2000	-
2001	-
2002	-
2003	2,21 Ha
2004	-
2005	-
2006	-
TOTAL	156,20 Ha

The road access routes included in the Plan are as follows:

- The Main Port through-road – a four-lane road built in 1990 connecting the port with the AP-7 motorway, the N-340/A-7 main road, the Reus N-420 dual carriageway and the Francolí Industrial Estate.
- Access to the Tarragona-Salou dual carriageway next to the Tarragona Educational Complex (C.E.T.).
- Access to the Tarragona-Salou dual carriageway via the La Granja-Pineda estate.
- Western access to the Tarragona-Salou dual carriageway and the N-340/A-7 main road.

The rail access routes included in the plan, in addition to those already in place, are:

- Western access from the Barcelona-Madrid and Barcelona-Valencia lines in the classification area.
- Access to the Waterfront Esplanades, built in 1997.

Of these access routes, the link via the Main Through-road to the Francolí Industrial Estate has been built and the road and rail access routes to the waterfront esplanades have been completed.

The Tarragona Port Authority is currently studying the need to revise the port Area Usage Plan (PUPE) to bring it into line with the new situations that are arising. The establishment of this new PUPE will aid the planning and future growth of the port, as well as rationalisation of its facilities.

6. THE PORT OF TARRAGONA AND ITS RELATIONSHIP WITH SOCIETY

The relationship between the Port of Tarragona and its surrounding area is characterised by a desire for coexistence, mutual respect, and close and fruitful cooperation in different areas – including urban planning and cultural and social aspects. This makes it possible to undertake a wide variety of actions that would otherwise be very difficult to put into practice.

Thus, the Port of Tarragona, conscious of its role in the roots, establishment and projection of the culture of these latitudes, tries to contribute to, and participate in, the cultural, academic and social life of the area. To this end, it programmes exhibitions of all types in the various buildings on the Costa Wharf, sponsors technical, historical and social publications, arranges tours for school-children to learn about the marine environment and the commercial activity of the Port, and organizes evening concerts, lectures and various other kinds of event.

Agreements with the City Council, the Provincial Government, the University and other organizations, institutions and foundations have made it possible to organize civic events that would otherwise have been very difficult to undertake, due to the high costs involved.

The activities sponsored by the Port, such as exhibitions, publications, and other cultural and social events are an exponent of the important work being undertaken in this area.

The ambitious Port-City project currently underway is based on an excellent coordination with the city and a full identification with the objectives of the City Council that allows for the perfect integration of the interests contained in the Special Port Plan and the general interests of the city contained in the General Plan, in such a way as to completely satisfy both institutions.

One of the most important elements, and that which is achieving greatest public recognition, is the Port Museum. Inaugurated in the spring of 2000, it has so far received more than 114,279 visitors as part of its established programmes. These include more than 71,823 infant, primary and secondary school children who have participated in the educational workshops organised by the Museum. The Lighthouse Museum, inaugurated in 2003 in the La Banya lighthouse, has also been welcomed by an interested public.

More than 37,297 people attended the different events organized in the converted warehouses on the Costa Wharf last year. These included 19 exhibitions, 84 social events, concerts, and trade fairs, as well as boat trips around the harbour.

Here we should mention the noteworthy efforts of the Port of Tarragona Centre for Maritime Studies and Activities, the real promoter and catalyser of all these events, that, together with its constant work on the recovery and conservation of the maritime heritage of our coastal area, is making an important contribution.

It is however the new port façade, a grand project initiated in 2004 as part of the urban planning for the future of the city, which will have unprecedented economic and social effects. Included in this new definition of the port area are a marina for “megayachts”, and an underground car park on the Costa Wharf, which will be connected to the Serrallo quarter via a new esplanade. These new projects combine functionality with urban design.

PORT TARRACO

The Port Tarraco opens up new horizons among the grand marinas on the Mediterranean coast. It will be a singular port for large vessels with deep drafts, equipped with the latest technological advances, and in privileged surroundings thanks to the benign climate and the excellent communications with the interior of the Spanish mainland, which make a good location for wintering vessels.

The interior dock of the marina, with a water surface area of 100,000 square metres and more than 30,000 square metres of land area, allows for the installation of a modern complex that will bring Tarragona into line with those Mediterranean ports that offer facilities for large leisure craft of between 30 and 120 metres. There will be space for a total of 86 yachts in this unique marina.

The considerable depth of this dock facilitates the mooring of large yachts, something that is not available in the majority of Mediterranean marinas.

The Costa Wharf Underground Car Park

The growing number of services available in the public area of the Port of Tarragona has made it necessary to build an underground car park on the Costa Wharf. It will have a total of 405 places designed to meet the planned-for demand.

The cost of the project is 6 million euros and it will cover a subterranean area of 8,200 square metres on a single floor that will not affect the social and cultural activities currently held on the Costa Wharf.

The central location of this facility makes it convenient for use by members of the public coming to the Costa Wharf and the Marina Tarraco, the residents of the El Serrallo quarter, as well as the large number of people who come to the fishing quarter's restaurants and other leisure facilities.

The El Serrallo Esplanade

The transfer of the Fish Exchange building to the west of the El Serrallo quarter and the construction and opening of the new building permitted the demolition of the old building and made way for a large open esplanade on the fishing quarter waterfront.

With the aim of establishing a grand port façade open to the townspeople, the Tarragona Port Authority wanted to landscape a large area with plenty of access points to the residential area, gardens and promenade, with wide pavements and large, useable surface areas.

In conclusion, this will be the last building block, or last piece of the puzzle, of this ambitious project that will be Tarragona's port waterfront.

PROJECTS

The drawing-up of Projects, Specifications of Bases, Specifications of Characteristics, Estimates for work, supply contracts and technical assistance studies undertaken by Port Authority departments in order to carry out programmed investments was concluded with the confirmation of the following projects:

Project "Surfacing of areas on the Aragon Wharf esplanade next to the silos"

Estimates for Work "Updating of the general planimetry of the Port of Tarragona for the development linked to the "Placa-4s" project."

Specification of Characteristics "Changing room-toilets for Pre-venport (hauliers)."

Specification of Characteristics "New protective piers for the fishermen's brotherhood."

Project "External rail tracks Aragon Wharf."

Specification of Characteristics "Defence repairs"

Specification of Characteristics "Dredging of dock southern end Aragon Wharf."

Estimates for Work "Fitting out and improvements to elements of the Port of Tarragona rail infrastructure"

Specification of Characteristics "Horizontal signage at entrance controls"

Estimates for Work "Urgent repairs to Castilla Wharf rail access."

Specification of Characteristics "Rigid surfacing access main through road"

Project "Second modified project for the breakwater prolongation bypass"

Specification of Characteristics "Electrical installation entrance control Gate 1 main through road."

Estimates for Work "Construction of provisional pavements for pedestrian access between the El Serrallo quarter and the Costa Wharf."

Quality control tests for the project "External rail tracks Aragon Wharf."

Specification of Characteristics "Electrical installation (380v three-phase line) in various buildings on the Passeig de l'Escollera."

Specification of Characteristics "Waterproofing, painting and miscellaneous repairs to the Salou lighthouse."

Specification of Technical Prescriptions for contracting telecommunications services for the Port Authority lot 1.

Specification of Technical Prescriptions for contracting telecommunications services for the Port Authority lot 2.

Technical Assistance for:

- 1) Health and safety coordination at the following building sites:
 - transfer of the Rowing Club building
 - complementary work in the Rowing Club building
- 2) Project health and safety study
 - transfer of the Rowing Club building

Specification of Characteristics "P.I.F. adaptation to the new regulations."

Specification of Characteristics "Maintenance of the electrical connections for cranes and 440v power network."

Project "Waterfront esplanade west of strengthening breakwater"

Specification of Characteristics "Horizontal signage in the main through road access control."

Specification of Characteristics "Comprehensive maintenance of the transformer stations belonging to the Port Authority."

Specification of Characteristics "Comprehensive maintenance of the public lighting owned by the Port Authority"

Specification of Characteristics "Comprehensive maintenance of the air conditioning plants owned by the Port Authority"

Specification of Characteristics "Comprehensive maintenance of the electrical installations (low voltage) and plumbing in the buildings owned by the Port Authority"

Specification of Characteristics "Replacement of belts and downpipes on Fruport nº 1 warehouse roof."

Project "Complementary No. 1 to the modified project for the bypass on the breakwater extension."

Estimates for Work "Formation of twin Ro-Ro ramp on the Andalusia South Wharf, within the projects related to the Placa-4s Project."

Estimates for Work "Various jobs on the auxiliary services building."

Estimates for Work “Changing-toilets for women (Prevenport).”
Estimates for Work “Various jobs on the union building at no. 6 Mar Street.”

The port also drew up a total of 15 settlements for building projects and supplies, and 67 dossiers for various minor building contracts, all of which were paid during the year.

BUILDING WORKS

During 2006 the following building projects have begun or have been continued:

Breakwater Extension

Work is continuing on this project, begun in 2004, to extend the existing breakwater by 830 metres.

The amount spent during the year was 12,438,300.52 euros.

250-metre extension to the Els Prats breakwater

This is continuing at a good pace with work already finished on the dyke arm and only the end to be completed.

The cost is 1,732,833.42 euros.

Rail access to the Andalusia Wharf

Work on the fourth line being added to those already running to the Andalusia Wharf is continuing satisfactorily.

The cost is 955,748.44 euros.

Transfer of the Rowing Club Building

This project consisted of the construction of a two-storey building. The first will be for housing the rowing boats, services and a small office, with the ground floor being left open for future plans.

Reorganisation of the El Serrallo Area

The preliminary work is already well advanced, with 50% of the paving finished.

The cost is 990,062.19 euros.

Aragon Wharf external road

Work is continuing at a satisfactory pace on the project to build a road on a concrete bed to access the Catalunya Wharf.

The cost during the year has been 2,279,623.83 euros.

Complementary work for the transfer of the Rowing Club Building

This consists of the construction of a reinforced concrete ramp between the Rowing Club building and a jetty for launching the boats into the river.

THE TARRAGONA PORT PROMOTION GROUP, A.I.E APPORTT

APPORTT is an economic interest group founded in 1992 to bring together the various economic sectors of the province with links to maritime trade.

Its principal objective is the promotion and management of the mutual interests of the firms that make up the Tarragona port community. It coordinates the provision of services to assist, facilitate, develop and improve the business activities of its members.

Its action lines are:

- To provide information about, publicize and promote the Port of Tarragona and its services and activities.
- To organize events, functions, technical conferences and specialized visits related to the activities of the port.
- To prepare studies and publications to meet the joint needs of the members
- To assess and guide members in the use of port services.
- To provide group members with business contacts, visits to business associations, and exporters and importers; to organize trade missions to promote the business interests of the members.

- To participate in congresses, forums and international exhibitions.

THE MOST IMPORTANT ACTIVITIES OF 2006

With the aim of promoting the Port of Tarragona as a European Intermodal Logistics Platform, APPORTT took part in the Meeting of Rail and Shipping Companies organised by FETEIA and the National Short Sea Shipping Promotion Association. Barcelona, 24 January.

APPORTT is a member of the Governing Committee of the National Short Sea Shipping Promotion Association. In this role it participated in the 7th National Short Sea Shipping Conference. Zaragoza, 9 February.

On 2 March in Tarragona, APPORTT held the “Short Sea Shipping – the Motorways of the Sea” Conference.

Excellent speakers representing shipping companies, port authorities, logistics operators and consultancies debated the present and future of Short Sea Shipping and its important repercussions on Intermodal logistics.

The participants were able to enjoy speeches by: Enric Ticó, President of the National Short Sea Shipping Promotion Association, José Angel Corres, President of the Bilbao Port Authority, as well as senior representatives of the following well known shipping companies: Celestino Fernández Argüelles, Director General of Flota Suardiaz, Leo Carbone, Managing Director of Grimaldi Logística, and Karin Hekker, Marketing Manager of X-Press Iberia.

Marcos Montero, President of the Spanish Confederation of Cargo Transport delighted the audience with his speech on the role of the logistics operator.

Finally, Luis Pedrosa, Director of the Transport and Logistics Group of the consulting firm Deloitte explained to us the role of the consultancy at the service of Short Sea Shipping.

The conclusions of the conference were summarised by the president of the Tarragona Port Authority, Josep Antón Burgasé. More than a hundred businesspersons interested in short sea shipping and its current state of affairs attended the conference.

APPORTT participated in the LOGISEXPO International Logistics Fair held in Zaragoza on 8, 9 and 10 March.

The objective of this marketing action was to promote loyalty to the PORT OF TARRAGONA AS THE PORT OF ARAGON.

The Port of Tarragona is obviously the best alternative for shipping imports and exports to and from Aragon.

Thus, for several years now APPORTT has carried out diverse marketing campaigns in order to promote the Port of Tarragona and its Port Community: Port of Tarragona presentations to business groups from Zaragoza, Huesca and Teruel, attendance at transport seminars, and permanent contacts with the Aragon Regional Government about the PLAZA logistics platform.

The LOGISEXPO Fair was inaugurated by the President of the Aragon Regional Government who conversed at length with the President of the Port of Tarragona, Josep Antón Burgasé, and the President of APPORTT, Josep Saltó.

The APPORTT stand was one of the most admired by visitors to the Fair thanks to the originality of its design and the materials used in its making. All the decoration was made from recycled cardboard, showing our commitment to sustainability and environmental protection.

During the Fair, APPORTT organized a workshop to present the new services and the regular lines offered to the Aragonese business community by the Port of Tarragona. Over a hundred firms participated in the presentation in which the competitive advantages of the Port of Tarragona over other ports were emphasised, given its facilities, quality service and improved port tariffs.

On 21 March the Camp of Tarragona Socio-economic Committee

was established and presented to the President of the Catalan Autonomous Government, the Right Honourable Pascual Maragall.

The Camp of Tarragona Socio-economic Committee is a group of exclusively voluntary, plural and independent socio-economic agents. The initial members are the Tarragona Port Promotion Group-APPOR TT, the Reus Chamber of Commerce, Industry and Shipping, the Tarragona Chamber of Commerce, Industry and Shipping de Tarragona, the Valls Chamber of Commerce and Industry, the "Comisiones Obreras" Trade Union, the Province of Tarragona Business Confederation, the Farmers' Union, the "Unión General de Trabajadores" Trade Union, and the Rovira i Virgili University.

The purpose of the Camp of Tarragona Socio-economic Committee is to create a forum for analysis, reflection, and coordinated action to bring to the area's society and the public administrations useful arguments that contribute towards orientating and fomenting the industrial and territorial development of the region.

In collaboration with the Foundation for the Socio-economic Development Upper Aragon, APPOR TT organised a seminar on "The opportunities for a dry port in Upper Aragon". Huesca, 29 March.

APPOR TT organised a Port of Tarragona Presentation Workshop for the forwarding agents of the Madrid Autonomous Region. Hotel Santo Mauro, Madrid, 5 April.

During the meeting, the Port of Tarragona was presented as an excellent option for the forwarding agents of the centre of Spain to connect to the whole Mediterranean.

The meeting was chaired by Enric Ticó, President of FETEIA, Josep Antón Burgasé, President of the Port of Tarragona, and Josep Saltó, President of APPOR TT.

Over a hundred businesspersons in representation of the Madrid Autonomous Region's main import and export companies and forwarding agents actively participated in the workshop.

Once again emphasis was placed on the Port of Tarragona as a European intermodal logistics platform and a link between the continents.

6 April. APPOR TT General Assembly in which the activities and financial statement of the previous year were approved.

At the same time, the new APPOR TT website was unveiled: www.apportt.com

Reception for Transport Management students from the Vidal i Barraquer Secondary Education Institute and International Management students from the Zaragoza Chamber of Commerce. Port of Tarragona, 28 April and 8 May respectively.

Participation as speakers in the Postgraduate Course in Port Operations. Tarragona, 8 May.

Collaboration as sponsors in the 4th FETEIA Congress 2006 held in Seville 11-13 May.

Participation in the conference on Sustainability in Port Terminals held in Tarragona 17 May.

APPOR TT participated as an exhibitor in the International Logistics Fair -SIL 2006, which was held in Barcelona between 23 and 26 May. The aim was to reconfirm the Port of Tarragona as Southern Europe's Intermodal Logistics Platform and intercontinental link between continents.

Once again this year APPOR TT was present at the International Logistics Fair (SIL), an event that has contributed to establishing Catalonia as a world leader in logistics and transport. It is a forum in which to meet and discuss the challenges and concerns of the different segments that make up this wide-ranging sector, which is

continually expanding and whose possibilities make it difficult to establish a limit.

Participants in the SIL include government organisations, bodies, and private firms with interests in the sector and it has become a true meeting place and platform for all those involved in logistics in the Mediterranean, Southern Europe, North Africa, Latin America, and Southeast Asia, an area that is continually expanding and provides excellent future prospects in all fields.

APPOR TT organized various activities during the fair with the aim of promoting the Port of Tarragona and the business interests of its members. Highlights included the international meeting of the European Commission's AI-Invest Programme for the Transport and Logistics sector, which brought together more than a hundred firms from Brazil, Colombia, Argentina, Mexico, Italy, France and Spain.

The APPOR TT stand was one of the most admired by visitors to the Fair thanks to the originality of its design and the materials used in its making. All the decoration was made with recycled cardboard, showing our commitment to sustainability and environmental protection.

On 25 May, APPOR TT presented the book "Cataluña Logística".

APPOR TT also had stands at the following exhibitions: the Feria al Mar held in Cambrils 2, 3 and 4 June and the Feria Intermediterránea - Salón de la Cultura y los Países Mediterráneos and the 1st International Mediterranean Fishing Congress held in the Tarragona Congress Palace 9, 10 and 11 June.

APPOR TT organised a presentation of the services offered by the Port of Tarragona for the Balearic business community.

On June 19 in the headquarters of the Mallorca, Ibiza and Formentera Chamber of Commerce a presentation of the services offered by the Port of Tarragona was given for the islands' business community. The Port of Tarragona delegation was headed by the President of the Port, Josep Antón Burgasé, and the President of APPOR TT, Josep Saltó. More than fifty of the sector's firms attended, including maritime operators, terminal supervisors, forwarding agents and road hauliers. The event focused on the strengthening of the current regular line linking the Port of Tarragona with Mallorca, as well as presenting the new regular lines that provide connections to the rest of the world.

The presentation was also attended by the President of the Balearic Port Authority, Joan Vergé, and representatives of the Flota Suardiaz shipping company.

In view of the large amount of traffic between the islands and the mainland, APPOR TT organises these events in the Balearic Islands on a three-yearly basis.

In collaboration with "La Caixa" savings bank, APPOR TT organised the seminar entitled "Take your business as far as you like", which included talks by Javier Serrado, the bank's representative in Beijing. Port of Tarragona, 26 June.

APPOR TT organized a Trade Mission to China from 12 to 21 September.

The Tarragona Port Promotion Group, APPOR TT, organized this trade mission to China, on the one hand, on the basis of a long period of commercial contacts that has allowed us to promote and consolidate the presence of the Port of Tarragona in that country, and on the other hand, in answer to the interest shown by the Tarragona Port Community and the business, industrial and economic fabric of our region in contacting and establishing business links with Chinese companies.

In order to meet this demand and in the interest of its members, APPOR TT prepared a full working programme that made it possible to achieve all the aforementioned objectives and to consolidate business links with port communities of Dalian and Shanghai, holding working meetings with the most important shipping com-

panies, maritime operators, and governmental bodies in the host country. Along the same lines, a new agreement was signed with the Port of Dalian Free Trade Zone.

In addition to APPORTT's initiative in leading this mission, other organisations also took part: CEPTA, in representation of our area's businesses, COPCA, the Catalan Government's body for promoting the internationalisation of Catalan businesses, and the Tarragona Port Authority, in its role as the public body that manages the port and as leader of a port community in which the logistics companies that operate in the port are looking to widen their scope and areas of influence in all the phases of the logistics process. All the above participated in the trade mission to China under certain basic premises that became its fundamental objectives:

- To present the new and future installations of the Port of Tarragona to the business communities of the cities of Dalian, Beijing, and Shanghai.
- To strengthen and consolidate the already existing business links with the port communities of Dalian and Shanghai.
- To reinforce knowledge of the Port of Tarragona among the port entities, business federations, groups, administrations, and Chinese governmental bodies.
- To promote the Tarragona region as a tourist destination for the Chinese market.

Participation in the mission was a great success with a total of 30 representatives from Tarragona companies and organisations.

The trade mission consolidated the presence of the Port of Tarragona in China by presenting its port services and facilities. The mission has allowed us to strengthen awareness of the Port of Tarragona on the Asian continent, as well as opening up new sources of business for APPORTT members.

The working programme was dense and intense. It was designed by APPORTT in Tarragona, with the assistance of the Spanish Embassy Commercial Offices in Beijing and Shanghai, as well as the COPCA delegation in Shanghai. The entire organisational plan was agreed with the Chinese authorities and business federations.

13 September:

*Presentation of the Port of Tarragona to the members of the Dalian Association of Logistics Companies, headed by Ms. Shi Yanmin, Vice Chairman. More than a hundred businesspersons attended. The presentation was followed by bilateral meetings between representatives of Dalian companies and members of our business delegation.

*Reception with the Deputy Mayor of the Municipality of Dalian, Mr Xing, allowing us to open channels for the promotion of the Tarragona region as a holiday destination for the Chinese people.

14 September:

*Meeting with the Dalian Port Corporation, interview with Mr Lu Jianmin, Director General of the Corporation.

*Tour of the Port of Dalian.

*Reception in the Dalian Free Trade Zone, interview with Mr Zhang Shikun, Director General. Signing ceremony of a cooperation agreement between both bodies.

*Individual meetings with companies in diverse sectors.

15 September:

*Made-to-measure individual working interviews for the various companies and bodies that made up the mission.

16 September:

*Transfer from Dalian to Beijing

17 September:

* Beijing. Visits with the Chinese officials.

18 September:

*Official Reception given by the Spanish Ambassador to China, José Pedro Sebastián de Erice.

*Meeting in the Embassy's Economic and Commercial Office in Beijing with Javier Serra, Economic and Commercial Advisor.

*Presentation of the Port of Tarragona in Beijing attended by the country's highest authorities in the matter of ports, as well as the most important companies involved in maritime trade.

*Transfer to Shanghai.

19 September:

Shanghai.

*Tour of the Port of Shanghai. Reception in the container terminal.

*Visit to the International Logistics Fair, in which the Port of Tarragona had a stand.

20 September:

Shanghai.

*Reception and meeting with the president of the Shanghai Chamber of Commerce.

*Interview with the director of the Ministry of Commerce and the most important firms in the logistics and transport sector.

*Transfer to airport and departure for Barcelona. End of the trade mission.

We consider the mission to have been a great success, with excellent prospects for fruitful business relations for our members, reaffirming the presence of the Port of Tarragona in the host country. The signing of an agreement between the Port of Tarragona and the Dalian Free Trade Zone will help the technological development of the Port of Tarragona Logistics Activities Zone, as well as increasing the cargo traffic between our two countries.

APPORTT participated in the 46th edition of the European Cereals Bourse held in Turin on 12 and 13 October. The aim was to support the successful candidature of the "Lonja de Reus" to hold the event in the Tarragona region in the year 2010.

APPORTT organized the IV APPORTT Awards.

The objective of these awards is to recognise the important contributions made by persons, organisations, and companies to the Tarragona port sector.

Performance in activities and work, as well as projects, actions, and strategies that stand out due to their originality and innovative nature and their projection and leadership, mean that these awards recognise the effort and meretricious tasks undertaken in the daily work, in favour of those tasks carried out in the area of the Port of Tarragona.

For this reason, the Tarragona Port Promotion Group-APPORTT, with the aim of encouraging, stimulating and recognising these efforts, decided to create awards that highlight the task undertaken by persons, organisations and companies in their daily work within the daily activities of the Port of Tarragona.

The APPORTT award categories are:

* the company active in the exterior projection of the Port of Tarragona

* professionalism

* the special dedication of persons in the sector

The ceremony to present the awards was held on 14 December during the traditional Christmas dinner.

PORT OF TARRAGONA STATE STEVEDORING COMPANY, S.A. - ESTARRACO.

ESTARRACO is a Public Service Company constituted under Royal Decree 1 / 23 May 1986. It has been operating in the Port of Tarragona since 16 November 1988 and its shareholders as of the General Board Meeting of 6 June 2006 are as follows:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.	7.551 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.	2.403 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3.614 %
ERSHIP, S.A.	3.803 %
SERVICIOS PORTUARIOS TARRAGONA, S.A.	2.511 %
SILOS DE TARAGONA, S.A.	5.129 %
SUARDÍAZ TEMINAL TARRAGONA, S.A.	4.849 %
T.P.S. - TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.	19.140 %
TARRAGONA PORT AUTHORITY	51.000 %

ACTIVITY PARAMETERS

The activity forecast used to calculate the year 2006 budget was for 38,000 working days for the special labour relations staff that make up the majority of the stevedoring labour force. At the beginning of the financial year, the port labour force consisted of a total of 179 workers, of which 129 were on the ESTARRACO staff and 50 worked for stevedoring companies through normal labour relations contracts.

The average number of workers employed throughout the financial year was 189.75, an increase of 2.84% over 2005, when it was 185.51. Of this number, 143.50 were special labour relations staff (an increase of 5.6% on the 2005 average) and 46.25 were on normal labour relations contracts (a decrease of 4.82%).

A total of 55,969 days were worked in the Port of Tarragona during the 2006 financial year, of which 37,892 were undertaken by ESTARRACO port workers, 11,167 by workers with normal labour relations contracts, and 6,910 by workers on temporary contracts. In total, the number of days worked in the port decreased by 1.48% compared with the previous year.

The availability of the port workers is materialized in the working days, which cover 24 hours a day, 365 days a year. The number of days worked by the Stevedoring Company staff, in other words by the staff with special labour relations, were almost exactly the same as those of the previous year. Whereas the figure for 2005 was 100.29% in 2006 it rose to 110.74%. It should be pointed out and highlighted that, since the Company was established, the last two financial years are the only ones in which we have ended the year with an activity index of over 100%, in other words, equivalent to full occupation.

In 2006 the port stevedores worked 357 days. On the remaining 8 days the Stevedoring Companies did not request ESTARRACO employees for the work carried out in the port.

Last year the numbers of workers employed by Estarraco rose with the employment of 18 new workers. This increase cannot be seen in the total number of employees from one year to another owing to the retirement of 9 RLE workers and 2 RLC workers under the Special Social Security Regime for Sea Workers.

The process of taking on more staff begun in September 2005 continued with 12 new hirings in January 2007, as agreed in the Mixed Commission held in September 2005.

FORECAST FOR 2007

Whereas 2006 can be thought of as the year in which a sustained period of growth has been consolidated, 2007 could be a turning point as far as certain types of merchandise handled by our port are concerned, which, according to all indicators, will see a spectacular growth with respect to recent years, as could general containerised cargo.

For the year's budget, with an estimated annual average staff level of 150 workers, including newly employed staff, we expect to reach the figure of 37,000 working days. This means the average activity will be below the preceding year, but within acceptable employment levels (approximately 95% of the initial forecast).

As far as the average operating costs are concerned, these have undergone a contained growth despite the fact that the activity of the workers budgeted for the year is slightly less than last year. The salary increases, as is customary, have not exceeded the Consumer Price Index.

The majority of the activity will be undertaken by Estarraco staff (workers with special labour relations) and by stevedores working for the Stevedoring Companies (workers with normal labour relations), which will resort to temporary contracts as little as possible, in such a way as to not affect the productivity and safety levels of the port activity.

The diversification of the Port of Tarragona, with clearly defined port areas to handle different types of merchandise, give the stevedoring companies greater opportunities to increase the volume of merchandise handled. The availability of sufficient and suitable port zones guarantees their operating capacity and competitiveness, whether it be in solid bulks, vehicles, containers, fruit, wheeled traffic, general cargo, etc.

As far as prospects for traffic in the various types of merchandise are concerned, we expect:

A trend for continuous growth in solid bulks. The Port of Tarragona continues to hold a leading position in this type of traffic, particularly in agriculture and food products, for which there has been a considerable growth in the amount of storage space in recent years.

An increase in the number of vehicles handled by the port compared to 2006, despite the fact that last year saw a slight fall in the number of units handled compared to 2005. The optimum availability and quality of the areas gives us the opportunity to develop our operations in the best possible conditions.

A continuance of the trend in iron and steel products, an area that has become particularly important during the past three years.

The already-mentioned major growth in containerised cargo.

Gaining new types of traffic in order to strengthen our position in the port system.

As in previous years, the State Stevedoring Company will continue with its Workers' Training Programme, in order to meet the demand from the stevedoring companies for specialized staff to carry out their port operations.

PREVENPORT

The Port of Tarragona Joint Prevention Service, PREVENPORT, is a company created with the aim of providing a workplace accident prevention service for the Tarragona Port Community, under the auspices of Act 31/1995.

It was set up as a result of the conviction and commitment of the President of the Port Authority to work to improve the level of protection and welfare of all the workers that make up the port community.

The Tarragona Port Authority, together with ESTARRACO, the Port of Tarragona State Stevedoring Company, initially took on the management of the joint protection service, with the aim of integrating as soon as possible all the firms working in the Port of Tarragona. Currently 33 companies belong to the Joint Service and 953 workers benefit from its cover. In this way we can achieve full rationalisation and coordination of workplace accident prevention, and an improvement in the overall health and safety of the workforce.

Examples of the actions taken in 2006 include the measuring of lighting, dust and noise levels in various areas, as well as in open spaces and warehouses. Ongoing tasks include safety checks on port machinery, the adjustment of current working procedures and the monitoring of up-dated risk evaluations. In the field of specific training in workplace safety, various courses have been given by the expert attached to the service, in collaboration with the MATT. They were attended by 740 workers.

In cases where the health of the workers has been affected, or in those detected as a result of health checks, the pertinent investigations have been carried out in order to obtain information on the basic causes, with the aim taking corrective measures to eliminate or reduce the cause, or to provide suitable treatment in each case.

The PREVENPORT Workplace Risk Prevention Service is located in the MATT building on the Castilla Wharf.

CEMAPT (THE PORT OF TARRAGONA CENTRE FOR MARITIME STUDIES AND ACTIVITIES)

The Port of Tarragona Centre for Maritime Studies and Activities is a non-profit body linked to the Port Authority. Its specific purpose is to facilitate the organisation of civic activities, and those of the Port itself, on the Costa Wharf and to promote the recovery of the cultural and historical heritage of the Port of Tarragona and its city.

In order to carry out these functions, CEMAPT receives financial contributions, mainly from the Tarragona Port Authority, and also from other administrative bodies and institutions in the manner of subsidies and assistance for specific programmes.

THE COSTA WHARF

A large number of people and organisations have visited the Port during the year in order to participate in the different programmes established by CEMAPT. The following figures stand out:

- 20,014 schoolchildren from all over Catalonia and other groups that have visited us
- 27,200 people taking part in sports activities, athletic races, and bicycle rides.
- 20 exhibitions in the former Costa Wharf warehouses
- 6 fairs and thematic exhibitions in the former Costa Wharf warehouses and other premises
- 18 social events organised by regional associations and other civic bodies
- 3 book presentations
- 17 concerts and musical evenings on the Costa Wharf

THE PORT OF TARRAGONA ARCHIVE

The year 2006 began with the awarding of the 1st Port of Tarragona Research Prize to Enric García Domingo for his paper: Astilleros de Tarragona. 80 años de construcción naval 1918-1998 (The Shipyards of Tarragona. 80 years of shipbuilding 1918-1998). The prize is worth 6,000 euros and includes publication of the winning work, a task we worked on during the last months of the year. The book, part of the "Saturnino Bellido" collection, is due to come out in June 2007.

The rules for the 2nd Port of Tarragona Research Prize have been published in a brochure, in the normal media outlets, on the Port website, in Catalan and Spanish archivist magazines (Butlletí de l'Associació d'Arxivers de Catalunya, Arxius (Boletín de la Subdirección General de Archivos de la Generalitat de Catalunya), Hoja Informativa de Anabad), as well as in the Ports magazine published by the State Ports Authority.

In what has become a regular event in recent years, we participated in the organisation of two courses promoted by the Catalan Association of Archivists, together with the Tarragona City Council Archive and Documentation Service: "Protection of personal data and archives", given by the lawyer, Josep Matas, and "Digital signature and digital certification", given by Ignacio Alamillo Domingo, head of the Area of Assessment and Research of the Catalan Certification Agency. The first of these was held on the Port Archive premises and was attended by 15 professional archivists.

We also lent photographs for the exhibition: "Maritime Catalonia. A chronicle in black and white 1880-1980. The work of the ports." organised by the Barcelona Maritime Museum.

We also provided photographs and documents for the following publications: Tarragona el camino hacia la modernidad. Urbanismo y arquitectura by Elena de Ortueta, published by Lunwerg editors in collaboration with the Tarragona Port Authority, Els fars de Catalunya by Joan Alemany, published by Rosa Esteve and associates, and for the article "Un recorregut per l'Arxiu Central del Port de Tarragona" published in number 21 of the Constantí Municipal Archive's bulletin El racó de l'Arxiu.

We also wrote the chapter entitled "The Port during the Second Republic" included in the monograph entitled "The Second Republic in the Camp of Tarragona" published by the Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona, to mark the 75th anniversary of the proclamation of the Second Republic. As apart of our habitual collaboration with Alport magazine, we contributed the following articles: "II Port Archive Technical Conference", published in number 26, "The Port of Tarragona during the Second Republic" in number 27, "The History of a centenarian wharf: the Costa Wharf", in number 28 and "The Book, Newspaper and Periodicals Library of the Port Central Archive", in number 29.

With the article "Archives of the Spanish Ports, bastions of the written memory", we collaborated for the first time with the Portus magazine, published by RETE, Associazione per la collaborazione tra porti e città.

We took an active part in drawing up the Tarragona Cultural Plan, attending several meetings for this purpose. Various sectorial commissions were established to debate and define the future cultural direction of the city of Tarragona. These commissions were made up of a range of the city's cultural agents. The Port Archive is a member of the Cultural Plan's Heritage and Research committee. We also consolidated our ties with other Spanish port archives, with whose staff we have good relationships that began in Huelva in 2004 with the 1st Port Archive Technical Conference, an event consolidated in Tarragona the following year with the 2nd Port Archive Technical Conference. The benefits of this can be seen in

the tasks carried out by the Working Groups, which this year focused on two main questions: The revision of the Recommendations guide for the organisation and operation of State Port and Port Authority Archive Systems and in the preparation of the book of minutes of the 2nd Port Archive Technical Conference held in Tarragona in November 2005.

The Recommendations Guide is a document created by the Qualifying Commission of the Ministry of Development and its Public Bodies that in turn took it from the Working Group made up of the persons in charge of port archives and the authors of a draft copy of this document. Following the opportune modifications, corrections and suggestions, the document was returned to the State Ports Authority to await a resolution.

The book of minutes of the 2nd Port Archive Technical Conference was prepared in the Port Archive and consisted of compiling all the presentations, round tables and speeches from the conference, with the aim of presenting an efficient and practical instrument for the use of professional archivists.

In the Archive itself, we have been working hard on the Book, Newspaper and Periodicals Library, with the aim of disseminating its resources and collections.

For this reason, we contacted the Barcelona Provincial Government Library Service, which is responsible for managing the Catalan Local History Collection. We were interested in our library becoming part of this collection, particularly as our catalogue is within the same area. Our contribution was looked on favourably, but will have to wait until the collection is extended to take in the Tarragona region.

We should mention that the number of volumes in the library has increased considerably since the creation of the Port Publications Service in 2004 and particularly since the beginning of the exchange programme promoted by this same service with archives, libraries and cultural centres of Catalonia and the rest of Spain. The idea of the exchange programme is, on the one hand, to foster relations between institutions, and on the other, to ensure dissemination of the publications to avoid them accumulating in warehouses, applying, in this respect, efficiency and economic criteria, and at the same time contributing to the main objective of cultural institutions – dissemination.

As far as consultations are concerned, the figures are similar to last year, although we have noted a considerable increase in requests by e-mail, from which we can deduce that the information about the Archive that appears on the Port of Tarragona website is sufficiently attractive and practical to have attracted the attention of more than a hundred people, who have contacted our centre by this method. We should remember that the Auxiliary Library catalogue appears on line on the same page. Also worthy of note is the considerable increase in the amount of material lent out. This, as we mentioned before, is in large part due to the Exchange Programme implemented by the Port of Tarragona Publications Service.

PUBLICATIONS SERVICE

The year 2006 was a period of consolidation and development of the projects the Publications Service set out when it was established. The linchpins of its work have been quality, dissemination and rationality.

In January an agreement was signed with the publishers Cossetània Edicions to co-publish and distribute the Port of Tarragona's publications. One of the advantages of this agreement is that the Port's publications will be distributed to all bookshops.

In another area, following the major task of compiling a list of all the available documentation about the books published by the Port, in April, coinciding with St. George's Day (the Day of the Book), we published the Port of Tarragona Publications Catalogue, aimed at informing the various cultural and academic institutions and publishers in the local area and Port's area of influence of all the body's published works.

Publications Exchange Programme: The dissemination of this catalogue has allowed us to start up a Publications Exchange Programme, which will allow the maximum number of people and institutions to get to know the Port of Tarragona's publications.

A total of thirty-six Spanish institutions have joined this exchange programme begun in May, including the University of Navarra, the Valencian Library, the General Archive of the Council of Mallorca, the Castelló Provincial Government, the Maritime Museum of Cantabria, the Andalusian Regional Government, and the Council of Public Works and Transport.

Relations have also been established with those town councils of coastal municipalities that have, over the years, published valuable information on our maritime history. In this respect we have established exchanges with the town councils of Cambrils, Torredembarra, Salou, Sitges, Barcelona, and El Masnou, as well as with the City Council of Tarragona.

We have also included in the exchange programme various museums, such as the National Art Museum of Catalonia, the Tarragona National Archaeological Museum, the Museum of the City of Barcelona, and the Barcelona Maritime Museum.

The exchange programme has resulted in the addition of over a hundred new publications to the Tarragona Port Archive collection. This archive is public and as such open to the citizens of Tarragona. We should also like to note that the Port Archive has assessed the Publications Service on the incorporation of books received through the exchange programme, maintaining the criteria of the subjects this library specialises in.

Publication Collection

Since it was created, the Publications Service has paid special attention to administering the Port of Tarragona's publications collection, located in Mar Street. This work has focused on two aspects: control and rationalisation. Thus, following an exhaustive inventory and stock control of the books on deposit, we evaluated the content of the different publications and distributed them to the libraries, institutions and centres of learning that would most benefit from the subject of each of them.

Publications.

This year we have issued the following publications:

"Port de Tarragona" Collection: this includes the official Port of Tarragona publications, which this year have been: Annual Port of Tarragona Summary 2005, Port of Tarragona Activities Report 2005 and the CEMAPT Activities Report 2005.

"Tarragona" Collection: aimed at publishing large format books devoted to paying homage to Tarragona. Last December in the Port of Tarragona the presentation was held of the book by Elena de Ortueta entitled Tarragona, el camino hacia la modernidad. Urbanismo y arquitectura (Tarragona, the path to modernity, Urban development and Architecture). The main aim of this book, as the author herself explains in the introduction, is to analyse the urban and architectural transformation of Tarragona during a large part of the 19th century and the beginning of the 20th century.

Publications in preparation: Throughout 2006 the Publications Service has been working on editing the books planned for publication in 2007, such as the prize-winning work of the "First Port of Tarragona Research Award", or the catalogue of the underwater archaeological finds off the Tarragona coast, to be published in cooperation with the Tarragona Museum of History. We have also monitored the publication coordinated by the Tarragona Port Archive on port archives conference.

The Publications Service and the Museum of El Masnou have been working together on the publication of a book that will compile the presentations to a university education course held in July 2006 as part of the University of Barcelona programme on different aspects of Catalan shipping.

Dissemination: articles and the Port of Tarragona website.

The Publications Service has evaluated the dissemination permitted by the Alport magazine and the Port of Tarragona corporate website, which have become an important means of consultation and obtaining information for all those persons interested in the Port's publications. This has meant updating the website content and writing articles and summaries of the books published.

PORT OF TARRAGONA MUSEUM

Participation in the Artífex organised by CEHOPU and the Tarragona Port Authority in Tinglado1 on the Costa Wharf during February and March was the first event in the Museum's yearly programme of cooperation with outside bodies. The temporary loan of the model of a Roman merchant vessel was the first of what would be 73 object movements during the year. Broken down, these were 63 items donated by private individuals, 7 incorporated from the port's heritage collection, and three that were purchased.

The typology of the objects is, by sections, 34 models, 24 documents, 2 archaeological pieces, and 3 items of fishing equipment. The incorporation of items from the Port's collection into the Museum's permanent exhibition has involved the prior recovery, restoration and research into the objects, which are testimonies to the Port's history. The objects in question were part of the oldest machinery in the Port building workshops. Likewise, the recuperation and theming of the original paving stones on the Costa Wharf has allowed us to reconstruct, in a small part of the Expansion Area, the physiognomy of the wharf in the 1910s, an important period for exports. On International Museum Day, 18 May, we added a small boat to the Sports Area. The Dinghy was built with a different construction technique to the normal one, the estuba, and took part in small coastal regattas in the 1950s. The commemoration of the 75th anniversary of the Second Republic gave us the opportunity to collaborate with other local institutions and organisations in events organised by the city council. We participated in the following activities: a conference on the Catalan merchant marine during that period, educational workshops for schoolchildren, and visits by the general public to the small schooner, the Santa Eulalia, owned by the Barcelona Maritime Museum, that was tied up on the Costa Wharf during the first week of May. At the same time we celebrated the 20th anniversary of the opening of the Costa Wharf to the public.

Our habitual collaborations with the Feria del Mar in Salou, the Tarraco Viva Roman history festival, the I International Mediterranean Fishing Congress, the Museums and Education Fair, Science Week, and the Children's Christmas Fair, which this year was held outside the port and involved the participation of around a thousand children on our Cala pinzellada stand, have increased the number of visitors to our activities organised outside the Museum. This year the Tarragona Municipal Tourism Board introduced the Tarragona Card, especially designed for visitors to the city. The Port Museum is one of the cultural institutions included in this card, which allows us to make ourselves known to a wider public interested in culture.

As far as educational activities are concerned, our 2006-2007 school year programme, presented on Saturday October 8th to teachers, introduced a new workshop - Construyamos un Port (Let's build a port), an unmonitored activity in which children and parents can work together independently. 4,807 children took part in the Museo del Port a la vista! (Port Museum ahoy!) educational workshop, which, together with the 3,432 participants in the educational activities of the CdA (Camp d'Aprenentatge de la ciutat Tarragona) (City of Tarragona Learning Camp) made a total of 8,239 students who have learned about our Port.

The number of visitors to the Port Museum and the Lighthouse Museum was 15,297. Most of these came from Catalonia, but there was a considerable increase in foreign visitors, particularly the English.

A new activity of assessing students on maritime subjects began this year, and we continued to cooperate with the Rovira i Virgili University through grant work placements in the subject of Museography. We also participated, as a member of La Mar de Museus organisation and the Mediterranean Association of Maritime Museums, in the 21st International Forum on Mediterranean Maritime Heritage, held between 20th and 22nd October in Perpignan.