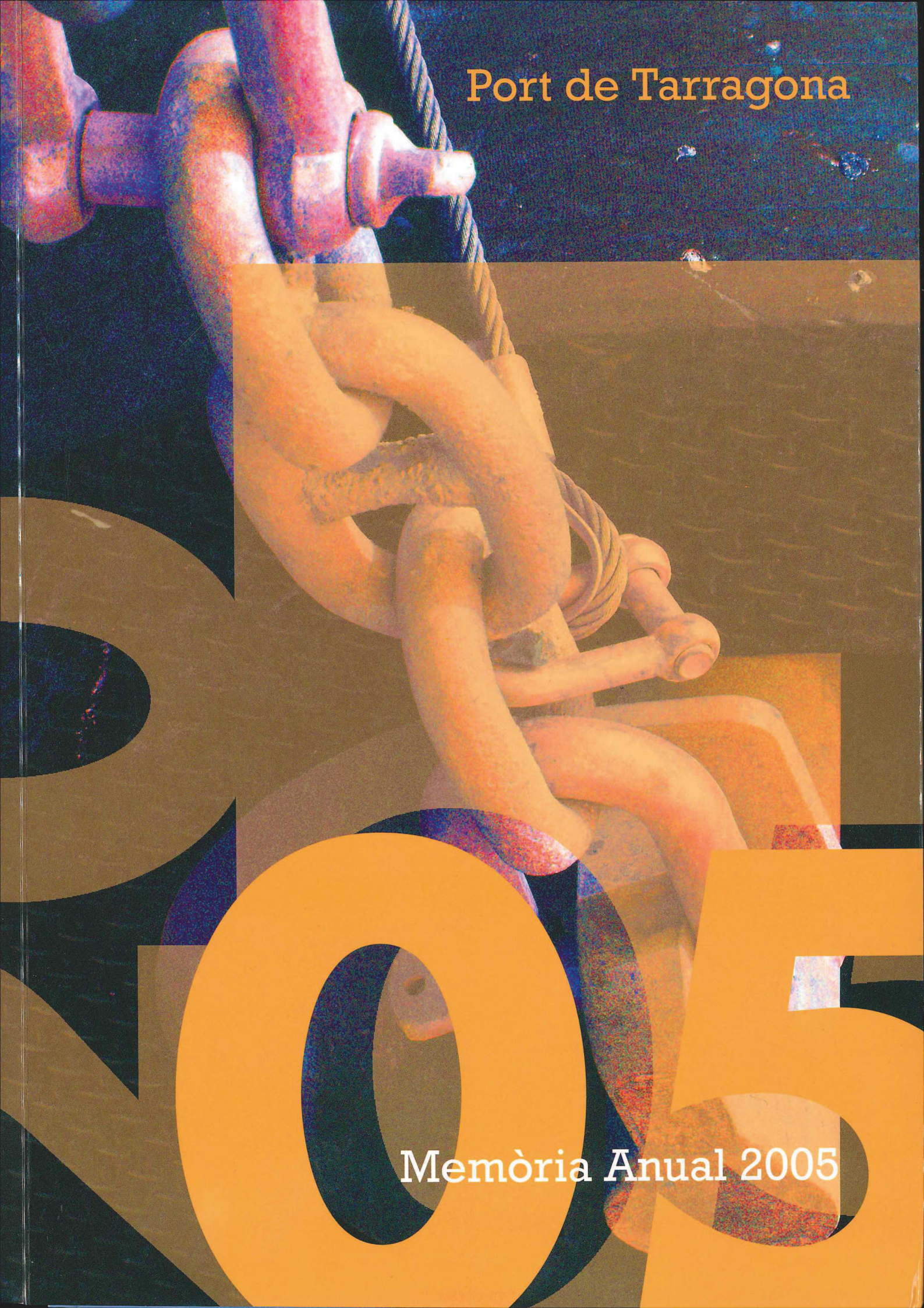


The cover features a background image of a ship's anchor and rope, with a large, stylized orange number '2005' overlaid. The text 'Port de Tarragona' is at the top right, and 'Memòria Anual 2005' is at the bottom center.

Port de Tarragona

Memòria Anual 2005

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 (PUPEP)

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

APPORT

Activitats més destacades de l'exercici 2005

ESTARRACO

Paràmetres d'activitat

Previsions per al 2006

PREVENPORT

EL CEMAPT

EL MOLL DE COSTA

L'ARXIU CENTRAL

EL MUSEU DEL PORT DE TARRAGONA

EL CONSELL D'ADMINISTRACIÓ DE L'AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA

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

Sr. Josep Maria Bru i Serra
Vocal

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
Director de Repsol YPF

Sr. Manuel Roca i Marco
Vocal

Sr. Joan Llort i Corbella
Director General d'Ordenació del Territori
i Urbanisme de la Generalitat

Il·lm. Sr. Xavier Sabaté Ibarz
Delegat territorial del Govern de
la Generalitat

Sra. Dolors Herrera Jiménez
Vocal

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 Concessionàries amb
instal·lacions portuàries - ASCIPORT

Sr. Fernando Collado Simon
Capità Marítim de Tarragona

Sra. Soledad Borrego Martínez
Advocada de l'Estat

Sr. Pablo F. Navarro Fernández
Assessor jurídic del Consell
d'Administració i Coordinador de
l'Assistència Jurídica

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

Il·lm.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 Fernandez Alvarez
Representant de l'Ajuntament de Tarragona

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

Sr. Xavier Artal Morillo
President de la Cambra Oficial de Comerç
Indústria i Navegació de Tarragona

Sr. Francesc Cabré i Masdeu
President de la Cambra Of. 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 anterior dèiem que ens havíem dedicat a reordenar i reestructurar en tots els ordres, els diferents àmbits d'actuació que en funció de la responsabilitat atorgada ens compet, sobretot en la vessant econòmica que a l'any 2003 havia donat unes xifres finals molt preocupants i que ha requerit d'un esforç extraordinari per tal de redreçar una situació que podríem qualificar de delicada.

Ara, després de dos exercicis continuats de treball i dedicació extrema, hem aconseguit tancar l'any amb unes xifres que ens aporten la tranquil·litat i la confiança necessària per gaudir d'un excel·lent present i per afrontar el futur amb plenes garanties.

Els estats de comptes de final d'exercici 2005, ens indiquen que hem assolit un benefici d'explotació de 17'4 milions d'euros, provinents bàsicament d'una facturació de 47'3 milions d'euros i d'un important control de la despesa, el que ens proporciona un cash flow de 26'9 milions suficients per afrontar el ritme inversor previst sense preocupacions i sense dependències externes.

Aquesta facturació de 47'3 milions d'euros, prové d'una intensiva ocupació de la superfície portuària concessionada als operadors, d'una important activitat en el moviment de mercaderies que ha experimentat el Port, i d'un tràfic consolidat on destaquen de manera important els productes petrolífers amb 17'9 milions de tones, els agroalimentaris amb 6'3 milions de tones, i el carbó amb 5'6 milions de tones.

També vull destacar per la seva significació i per l'esforç realitzat per diversificar les mercaderies que tractem al Port, el moviment que s'ha donat en tràfic de vehicles amb més de 300.000 unitats; la fruita, els siderúrgics, i d'altres menys representatius, però que es troben dins d'una tendència alcista que fa preveure que en els propers anys aquests productes seran importants pel Port de Tarragona.

L'esforç inversor previst dins del Pla Director suposarà la construcció de noves terminals portuàries, unes adossades a la prolongació del dic de llevant que estem finalitzant, les altres en primera línia de mar, a la zona de ribera; unes esplanades que serviran per a donar resposta a la demanda existent per part de la iniciativa privada, un estament aquest que, com a Comunitat Portuària, ha volgut fidelitzar la seva presència en el Port, realitzant importants inversions en la construcció i en habilitacions de terminals, en la construcció de naus d'emmagatzematge de mercaderies, en utilitatge, i en altres elements que contribueixen a conferir valors competitiu a la seva operativa habitual.

Aquestes grans inversions que estem portant a terme, estan capitalitzades fonamentalment pel seu gran volum, per l'obra de prolongació del dic de llevant, una actuació finançada en part amb fons europeus, i que ens ha de permetre poder desenvolupar altres realitzacions quasi de manera consecutiva, unes inversions que depenen bàsicament d'aquesta important obra d'abric que estem portant a terme i que esperem tenir enllestida en el 2007.

Josep Anton Burgasé
President del Port de Tarragona

Introducció



L'any 2005 ha estat un exercici que podríem qualificar d'excepcional atenent a les diferents vessants per les que podem valorar l'activitat portuària. Una actuació que ens permet continuar assumint un paper fonamental i capdavanter com a port referent per a la nostra comunitat portuària i per al nostre hinterland que es veu perfectament atès per una basta xarxa de serveis que té com a centre referencial el Port de Tarragona.

La consecució de 31,4 milions de tones de mercaderies mogudes significa la confirmació d'un compromís absolut en els objectius del Pla Estratègic, una xifra que significa, d'una banda, la consolidació d'uns determinats tràfics, dels que el Port és especialista qualificat atenent al caràcter de les instal·lacions existents i a la qualitat dels productes tractats; de l'altre, significa la progressiva diversificació amb la incorporació de nous tràfics que permetin la manipulació d'un ampli ventall de productes que garanteixin el manteniment de la preeminència del Port en un mercat globalitzat i canviant.

Aquesta diversificació de tràfics haurà de passar per fer una aposta decidida envers el Mediterrani en el sentit de potenciar els intercanvis comercials, consolidant línies regulars ja establertes, en especial les anomenades Autopistes del Mar.

Vull significar de manera especial la repercussió que pel futur immediat del Port, pot arribar a tenir la recent signatura del conveni amb l'empresa Repsol i amb l'Ajuntament de Vila-seca, un conveni que es signa dins del context de renovació de la concessió del pantalà de Repsol, i que pot arribar a canviar el Pla Director del Port en el sentit de no continuar creixent cap a ponent, analitzant les possibilitats de invertir en la construcció de noves terminals dins d'un nou escenari geogràfic que pot arribar a conferir una nova fisonomia completament diferent a la prevista fins ara.

L'assumpció d'uns beneficis de 17,4 milions d'euros, ens permet disposar d'un cash flow de l'ordre de 26,9 milions d'euros, que facilita en gran manera la realització de les inversions previstes al Pla Director sense haver de recórrer al mercat de capitals.

En aquest apartat de les inversions, m'agradaria significar la gran obra de prolongació del dic de llevant que estem portant a terme, que ha representat destinar 24 milions d'euros en aquest passar exercici, i que junt a l'ajut econòmic dels fons europeus destinats a aquest projecte, ens ha de permetre disposar de noves instal·lacions per satisfer la gran demanda que ens realitza contínuament la iniciativa privada.

Finalment, tan sols resta reiterar l'aposta que està realitzant el Port assumint nous reptes en la línia d'oferir nous i millors serveis per tal de finançar, encara més, la confiança que han dipositat els diferents operadors logístics, una opció que es constata amb claredat i de manera fefaent amb l'assumpció de quotes de superior protagonisme i participació en el Pla Estratègic i en el Pla Director del Port.

Ramón Gras
Director del Port de Tarragona



La gestió



1

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 utillatge, 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 del 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.



promoció comercial

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 d'augmentar el pes de la mercaderia general i els contenidors en el volum total de mercaderies. Els passatgers i el tràfic de creuers completen els objectius comercials d'aquest port.

En conseqüència, el pla comercial 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 2005.

Des del punt de vista de les taxes, 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. Tràfic de mercaderia general i contenidors

- Visites directes a clients
- Presentacions de l'oferta de serveis portuaris
- Assistència a fires especialitzades i congressos

2. Millora del contacte amb els clients

- Resolució de reclamacions
- Resolució de suggeriments
- Resolució de les demandes d'informació

3. Promoció internacional del Port de Tarragona

- Presència en fires internacionals
- Assistència a conferències sectorials internacionals
- Col·laboració amb la comunitat portuària en les presentacions de serveis

4. Tràfic de passatgers

- Participació en fires sectorials
- Assistència a les assemblees de l'associació de ports de creuers Medcruise

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 2005 es van registrar un total de 307 expedients, dels quals 116 eren peticions d'informació, 188 reclamacions, i 3 suggeriments. 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.

La dinàmica canviant del mercat, que exigeix noves necessitats i nivells de qualitat més elevats, requereix de l'estreta comunicació i col·laboració entre els diferents departaments i, en aquest cas, molt especialment entre el SAC, el departament de Qualitat i Noves Tecnologies.

D'aquesta manera, l'aposta del Port de Tarragona per al desenvolupament de les tecnologies de la informació és un fet indiscutible. La posada en funcionament del portal d'Internet Tarragona Port Community (TPC) durant l'exercici 2003, i la seva consolidació, al 2005, dels serveis de comunicació i d'atenció al client que ofereix, demostren la bona acceptació per part de la Comunitat Portuària dels nous processos informatitzats.

l'aposta del Port de Tarragona per al desenvolupament de les tecnologies de la informació és un fet indiscutible

Els objectius del TPC per als pròxims exercicis són aconseguir globalitzar la major part dels processos inherents a l'operativa portuària, la incorporació progressiva de nous elements propis de l'activitat (Avis d'arribada, ShipClearance, etc.) i la implantació de millores relacionades amb el rendiment i l'operativitat del mateix sistema. En aquesta línia, un dels aspectes més destacats ha estat la incorporació de la tecnologia EDI per permetre que els DUEs (Document Únic d'Escala) es generin i enviïn automàticament des de l'aplicació d'escales, atracaments i serveis portuaris. D'aquesta manera, l'usuari, amb una única entrada, pot realitzar ambdues tasques.



1.3 La qualitat

L'Autoritat Portuària de Tarragona considera la gestió de la qualitat com un dels pilars bàsics de l'activitat portuària i un dels factors estratègics claus per, en primer lloc, oferir uns serveis de qualitat satisfent les necessitats i les expectatives dels clients, i en segon lloc, constituir un atractiu per a la captació de nous interessats.

Com en exercicis anteriors, en el darrer exercici, el departament de Qualitat de l'Autoritat Portuària de Tarragona ha continuat amb la seva línia de desenvolupament i seguiment del pla de qualitat, implementant-se en nous àmbits de l'activitat portuària, com el practicatge o la logística de l'automòbil.

Per una altra costat, s'ha informatitzat tot el procediment del Sistema Intern de Suggeriments (SIS) creant una nova base de dades molt més àgil que reuneix totes els suggeriments des de la posada en marxa del SIS.

Durant aquest 2005 s'han portat a terme les accions formatives previstes en el Pla de Formació de la comunitat portuària del Port de Tarragona, entre les que destaquen el Postgrau de Direcció d'Operacions Portuàries i el Seminari Tècnic contra la contaminació per vessaments d'hidrocarburs, a banda dels cursos de perfeccionament d'idiomes i d'ofimàtica que any rera any s'imparteixen per diferents professionals docents en la matèria.



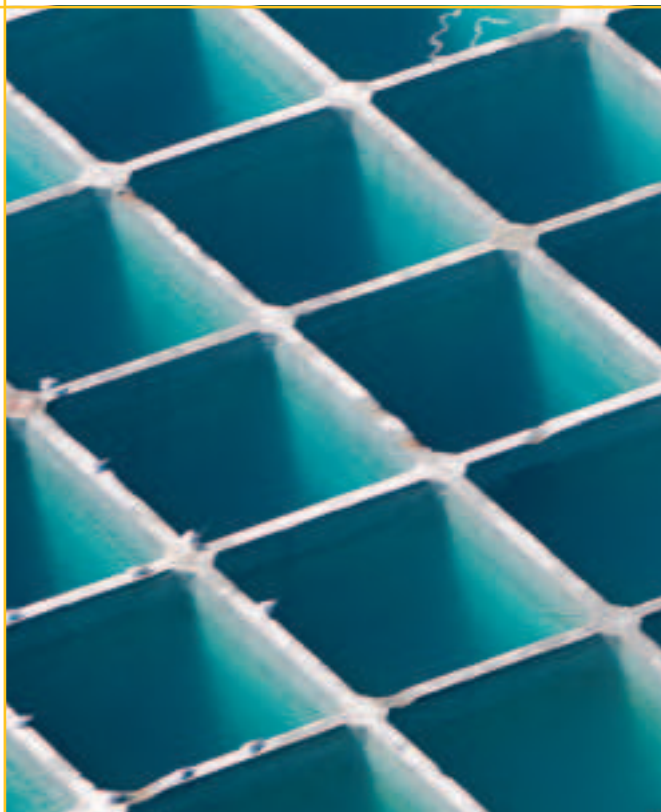
medi ambient

1.4 El medi ambient

El Port de Tarragona es troba davant una situació d'important desafiament de cara a introduir uns criteris de sostenibilitat en el model de gestió, debatent quina és la responsabilitat de les entitats de gestió dels ports com a promotors de models sostenibles de gestió de l'activitat portuària i del transport marítim i quines haurien de ser també les responsabilitats amb els grups d'interès.

Tenint en compte la complexitat del port, es plantegen dilemes per trobar un equilibri entre la necessitat de més espai en terra i més làmina d'aigua, amb majors profunditats de calat, canals de navegació més amples per a possibilitar el pas de bucs de més gran tonatge que permeten descongestionar el flux de mercaderies i passatgers a través d'altres mitjans de transport més agressius amb el medi ambient, i els impactes ambientals ocasionats no tan sols per les infraestructures i dragats, sinó també per la pròpia explotació comercial dels ports.

Els esforços del departament de Sostenibilitat i Medi Ambient s'han dirigit no només a prendre mesures de sensibilització a la comunitat portuària dels aspectes medioambientals en l'activitat portuària sinó fonamentalment a emprendre accions encaminades a aplicar els nivells medioambientals que exigeix la llei. En aquest sentit, s'està portant a terme l'execució del projecte HADA, dirigit a detectar i controlar les emissions de contaminants atmosfèrics en els entorns portuaris, a iniciativa de l'Ens Públic Ports de l'Estat i finançat per la Unió Europea. Entre els diversos objectius que es contemplen, el departament de Sostenibilitat i Medi Ambient ha posat esment especialment en el desenvolupament d'un sistema d'ajuda a la presa de decisions en temps real per donar una resposta ràpida i eficaç a episodis de contaminació atmosfèrica derivats de l'activitat portuària.



Els tràfics

2

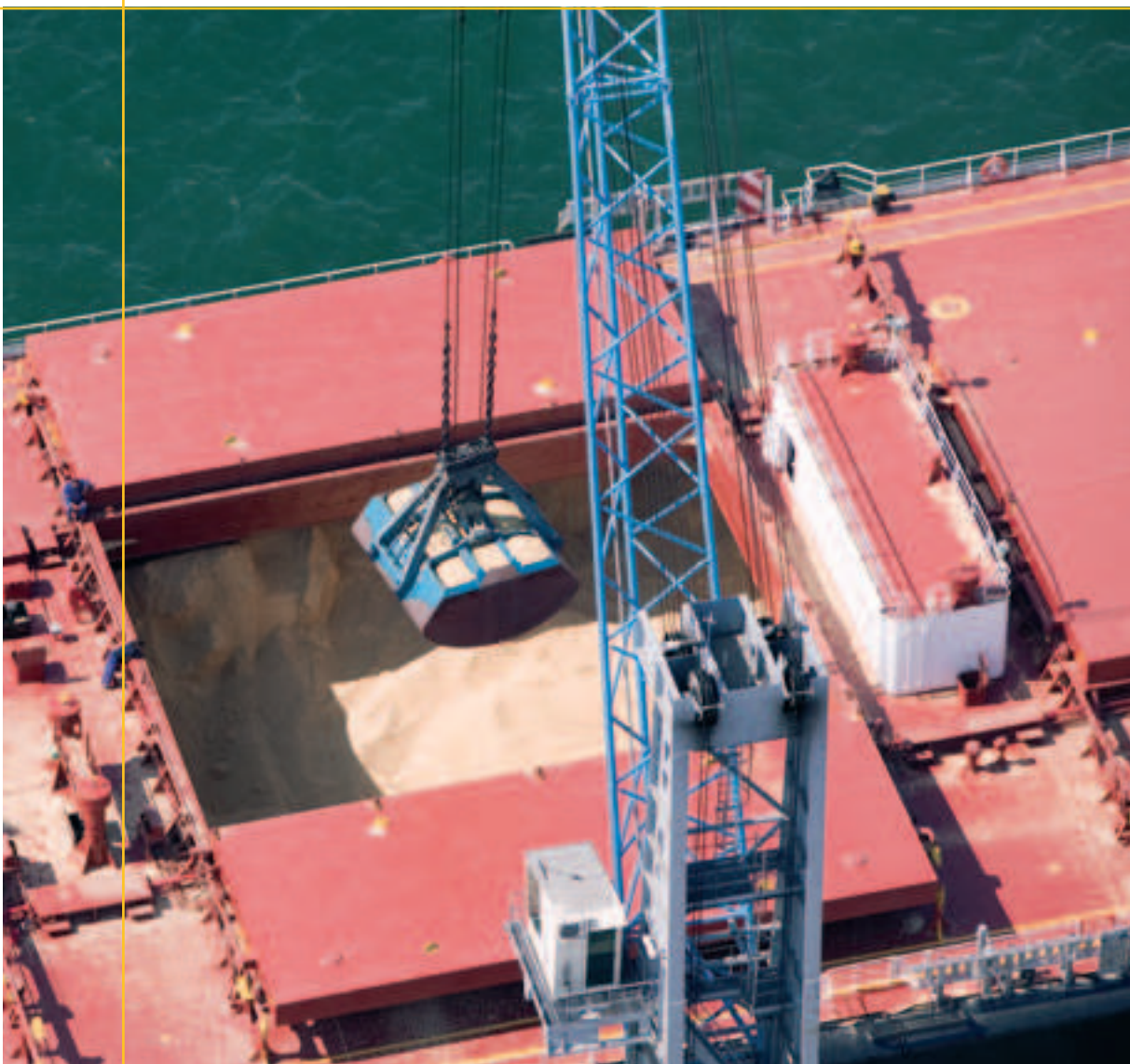


2. Els tràfics

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 mantenir 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 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 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, 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	30.986.590 Tm.
Avituallament	213.033 "
Pesca	4.035 "
Mercaderies no embarcades	193.643 "
	31.397.30 Tm.

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

	% sobre total	Tm. 2004	Variació 2004-2003	% variació
Productes petrolífers	51,5 %	15.944.943	-265.280 Tm.	-1,6 %
Líquids no petrolífers	6,3 %	1.962.048	114.875 "	6,2 %
Sòlids a lloure	38,4 %	11.903.296	1.253.290 "	11,0 %
Mercaderia general	3,8 %	1.176.304	243.073 "	26,0 %
	100 %	30.986.590	1.345.958 Tm.	4,5 %

En el grup de productes petrolífers el tràfic de refineries representa 15.944.943 tones la 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	7.496.754 Tm.
Nafta	1.959.030 Tm.
Fuel oil	1.114.594 Tm.
Propà	639.318 Tm.
Condensat, cru	900.365 Tm.
Gas-oil	1.095.980 Tm.

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 detallem:

Gasolina piròlisi	464.654 Tm.
Concentrat benzènic	205.012 Tm.
Sosa càustica	171.739 Tm.
Acètic i àcids monocarboxílics	128.540 Tm.
Metanol, alcohols acíclics i derivats	89.672 Tm.

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

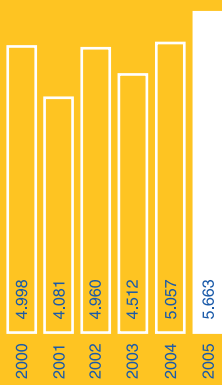
Carbons	5.662.536 Tm.
Tortons i farina de soja	837.478 Tm.
Blat	1.518.144 Tm.
Blat de moro i derivats	495.891 Tm.
Mandioca	239.213 Tm.
Ciment i clíncker	794.561 Tm.
Pèsols i secs	477.075 Tm.
Altres cereals	450.689 Tm.
Altres pinsos i farratges	253.400 Tm.

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:

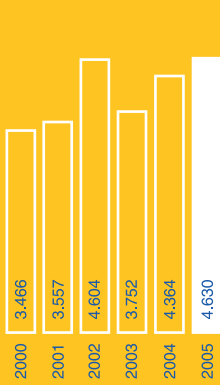
Vehicles, plataformes i transports especials	515.532 Tm.
Productes siderúrgics	275.850 Tm.
Productes agroalimentaris	132.648 Tm.
Productes químics	78.688 Tm.

Altres xifres significatives són:

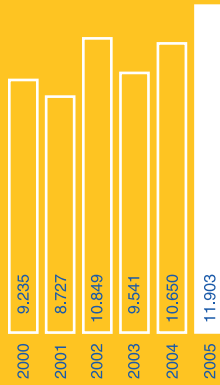
		2004	2005
Bucs totals	Nº	2.602	2.784
	GT	35.305.719	39.858.916
Bucs tancs	Nº	1.240	1.259
	GT	17.696.507	17.484.154
Bucs granelers	Nº	270	340
	GT	6.114.143	7.414.394
Contenidors	TEU	17.213	8.978
	Tm.	140.015	80.814
Pesca	Tm.	3.812	4.035
	milers €*	12.429	13.597
(*)Primera venda.			



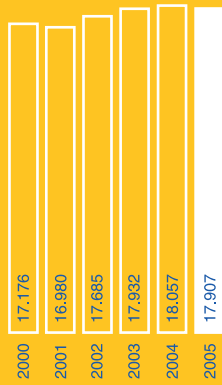
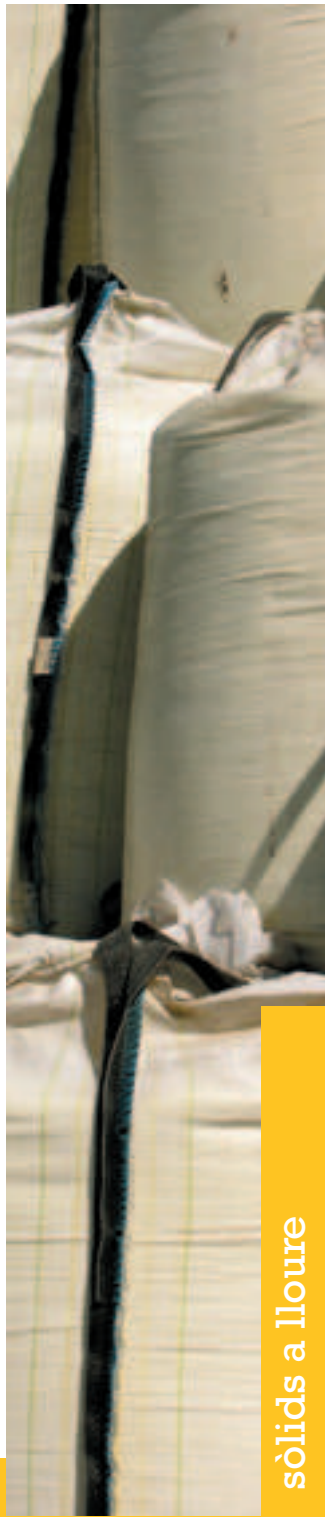
carbó



cereals



sòlids a lloure



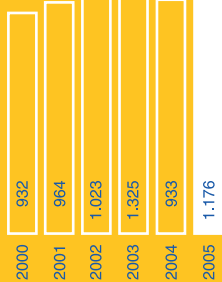
líquids a doll



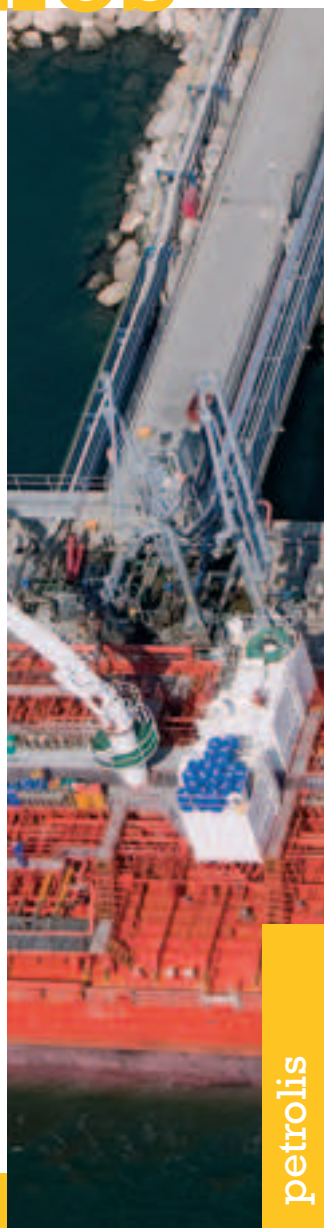
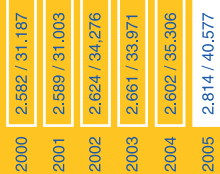
Gràfics



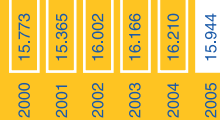
mercaderia genmeral



bucs - G.T.



petrolis



tràfic total



L'exercici econòmic



3

3.1 Moviment econòmic

L'exercici 2005 ha estat històric tant pel que fa en el moviment de mercaderies al Port de Tarragona com en l'activitat econòmica de l'Autoritat Portuària, amb l'assoliment de la xifra rècord de 23.270 milers d'euros de beneficis després d'impostos.

En les partides corresponents a Explotació, la continuïtat de la política de restricció i control de la despesa ha suposat, per segon any consecutiu, que en el 2005 les despeses d'explotació s'hagin mantingut respecte al 2004, resultant l'import final de 30.297 milers d'euros, amb un mínim increment del 0,52%. Cal destacar que el moderat creixement de les despeses de personal, 2,62%, i l'increment, en la línia d'exercicis precedents, de la dotació per a amortitzacions en un 4,39%, ha estat compensat per la reducció de les partides incloses en "Altres despeses d'explotació" en un 5,31%.

Dins d'"Altres despeses d'explotació" l'aportació a Ports de l'Estat, segons l'article 11.1.b) de la Llei 48/2003, ha estat de 1.615 milers d'euros, corresponents d'aplicar el 4% als ingressos per taxes portuàries de l'exercici 2004.

Els ingressos d'Explotació han assolit la xifra de 47.218 milers d'euros, dels quals 47.081 milers d'euros corresponen a l'import net de la xifra de negoci, amb un augment del 10,6% respecte a 2004. L'import de les taxes ha resultat el 93,6% de la xifra de negoci.

El manteniment de la despesa i l'elevat increment de la xifra de negoci ha aconseguit que s'assoleixin uns resultats d'explotació a 2005 de 16.921 milers d'euros, la qual cosa significa un creixement respecte a 2004 del 35,3%.

En les partides de despeses extraordinàries trobem un excés en la provisió per a riscos i despeses atès el recàlcul d'interessos de les reclamacions tarifàries i l'acord assolit amb alguns clients per la renúncia a diversos recursos. L'esmentada disminució ha dut a comptabilitzar un excés de provisions de més de 10 milions d'euros.

La Llei 48/2003 estableix el Fons de Compensació Interportuari com a un instrument de redistribució de recursos del sistema portuari estatal. El 2005, l'Autoritat Portuària de Tarragona hi ha aportat 1.568 milers d'euros i n'ha rebut 178, cosa que ha suposat un increment net de l'aportació d'un 176,3%.

El que s'ha exposat anteriorment ha determinat que els resultats de l'exercici 2005 hagin estat de 23.270 milers d'euros, amb un increment del 166,37% respecte al 2004.

Els recursos generats per les operacions (flux de caixa) han ascendit a 28.411 milers d'euros, cosa que significa un increment en la capacitat de generació de recursos del 19,8% respecte a 2004. Aquesta dada consolida la seva tendència alcista i la sostenibilitat de la política d'autofinançament d'aquesta Autoritat Portuària.

Pel que fa a l'Origen i Aplicació de Fons de l'exercici 2005, s'ha aconseguit un increment del 85,2% en el total d'òrgens, amb un resultat de 62.207 milers d'euros, i comptant com a partides més significatives 28.411 milers d'euros corresponents als recursos generats per les operacions i 31.569 milers d'euros a ingressos a distribuir reportats (9.797 milers d'euros per subvencions de capital i 21.772 milers d'euros per concessions revertides). S'han aplicat un total de 51.031 milers d'euros, principalment en Immobilitzat, 27.128 milers d'euros, i en reversió de concessions, 21.772 milers d'euros. La diferència entre òrgens i aplicacions ha suposat un increment del capital circulant de 11.177 milers d'euros.



El pla estratègic

4

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 estratègies 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



Pla estratègic



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 marí, al Mediterrani, 400 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'escala 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 què 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.

Pla estratègic

La clara aposta pel ferrocarril

Quant al ferrocarril, s'està potenciant el corredor del Mediterrani Barcelona-València. En la línia Barcelona-Madrid, s'està projectant l'AVE que tindrà estació a escassos quilòmetres de Tarragona, i des del Port s'està promovent una connexió directa amb aquest nou traçat ferroviari 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 avaluï la possibilitat d'establir una línia ferroviària d'aquestes característiques i que pugui servir als dos grans ports catalans.



Pla estratègic

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 com 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 participació 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.



Pla estratègic

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.

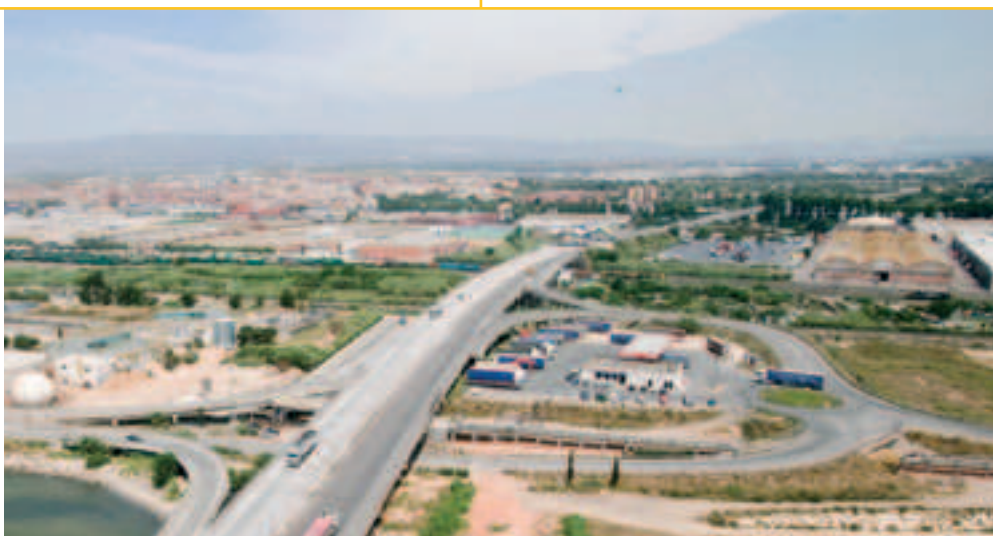
En aquest context, resulta crucial la implementació d'estratègies amb la finalitat d'impulsar econòmicament i comercialment la zona euromediterrània, especialment de tres espais o àmbits molt concrets: els nous països de la Unió Europea, l'Orient Mitjà i el nord d'Àfrica.

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 geoes-
tràticament.

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.



El pla director

A large, bold, yellow number '5' is positioned on the left side of the page. It is overlaid on a teal-colored grid pattern that resembles a honeycomb or a series of interconnected squares. The grid pattern is slightly tilted and has a subtle gradient, giving it a three-dimensional appearance. The number '5' is a solid, bright yellow color and is centered vertically relative to the grid pattern.

5

Pla director

5.1 El pla director

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 continuament 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 continuament es plantegen.

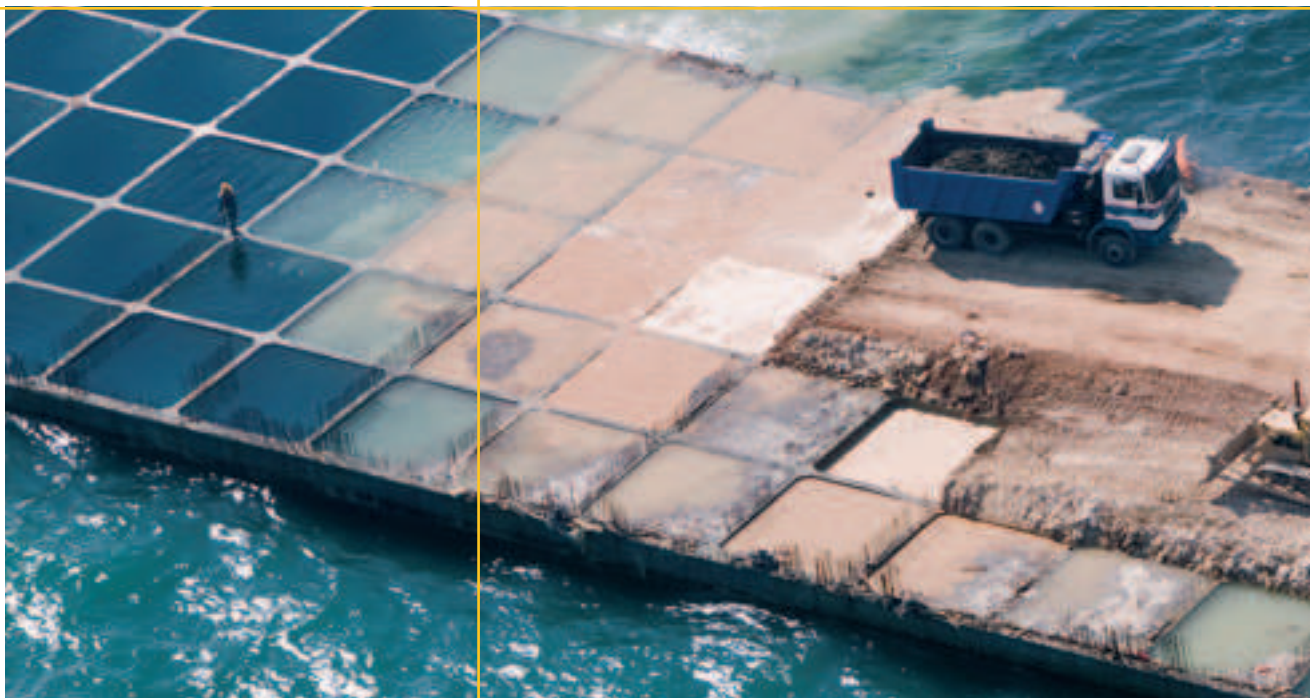
El Port de Tarragona, seguint les directrius establertes al Pla Director del Port, dins d'una periodicitat plurianual, està portant a terme el programa inversor on s'han establert els recursos a emprar durant el període 2000-2014. Un total de 754 milions d'euros, dels quals 356 milions són incorporacions de l'APT, 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'atracada 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 2005, la inversió del Plan Director ha estat de 27 milions d'euros, dels que 24 milions han estat destinats a aquesta obra.



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 l'establiment del Pla Director que ha de marcar la realització d'unes inversions, en uns períodes establerts, d'acord amb les disponibilitats financeres.

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.



5.2 Perspectives de futur

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.

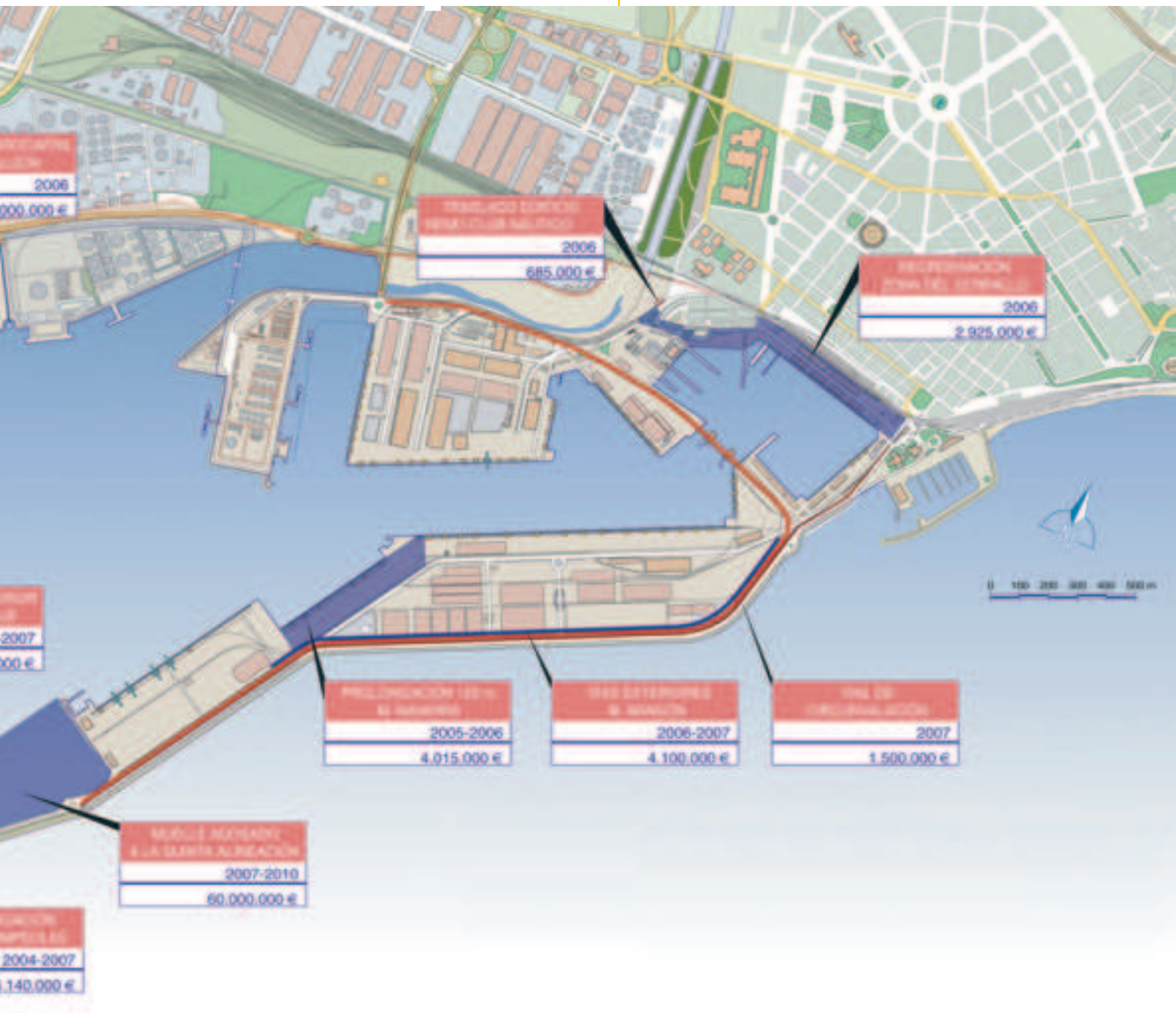
En aquest apartat s'ha de tenir molt en compte el fet que els percentatges d'increment de tràfic marítim intraeuropeu per als propers anys estan previstos entorn al 25%.

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 te presència activa el Port de Tarragona.

planificació d'inversions



PROJECTE COFINANCIAT PER LA UNIÓ EUROPEA

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

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, encorbint, 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 dels 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.

Actualment, la racionalització de les terminals portuàries, les noves inversions, la reforma de la façana portuària, la pressió que exerceixen els diferents municipis, tot això obliga a una necessitat de revisar el PUEP adaptant-lo als nous plantejaments.

Pla director

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 de aigües abrigades, dàrsenes, línies d'atracament 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 pla 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	-
TOTAL	167,59 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
1997	-
1998	-
1999	2,18 ha
2000	-
2001	-
2002	-
2003	2,21 ha
2004	-
2005	-
TOTAL	156,20 ha

Pla director



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

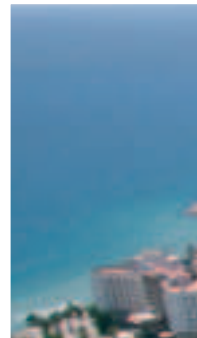
- a) Eix Transversal, autovia de quatre carrils que connecta amb l'autopista AP-7, carretera N-340, autovia Reus N-420 i Polígon Francolí, construït el 1990.
- b) Accés a l'autovia Tarragona-Salou al costat del Complex Educatiu de Tarragona (C.E.T.)
- c) Accés a l'autovia Tarragona-Salou per la finca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



relació amb la societat

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'acerv 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 més de 64.500 persones dins dels diferents programes establerts. Es fa necessari remarcar la participació de més de 8.594 alumnes d'Educació Infantil, Primària i Secundària que, seguint les pautes pedagògiques establertes 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.

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.



International Marina Tarraco

La IMT 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 100.000m² i amb més de 30.000m² 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.



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.



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 8.200m² 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 la Marina Tarraco, als veïns del Serrallo, i als nombrosos visitants de l'àrea lúdica i gastronòmica del Serrallo.



APPORTT

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



8

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.



APPORTT, des de fa més de deu anys, canalitza totes les inquietuds existents, tant les de caràcter públic com privat al voltant de la projecció i promoció del Port de Tarragona. Des de la seva creació, es pot constatar que l'entitat està plenament consolidada i aconsegueix cohesionar i canalitzar la iniciativa privada amb les administracions públiques, amb un objectiu comú: el Port de Tarragona.

L'Agrupació està reconeguda en tots els àmbits com una gran col·laboradora i difusora del Port de Tarragona, amb l'important suport de més de 160 socis que integren actualment APPORTT, tot esperant noves incorporacions. Seguim creient en el nostre treball, la nostra il·lusió i la nostra creativitat en benefici del Port i de les comarques de Tarragona.

L'Agrupació ha organitzat, amb gran èxit, diferents esdeveniments de renom internacional que han permès centrar l'atenció mundial del sector logístic i portuari. Hem organitzat missions empresarials amb l'objectiu de consolidar la posició líder del Port de Tarragona en les diferents àrees geogràfiques del món i facilitar contactes empresarials entre els nostres socis i operadors de tot el món.

APPORTT sempre ha estat referència en comerç internacional per a tots els nostres agrupats, participant en diferents esdeveniments internacionals (fires, congressos, seminaris...), organitzant presentacions i jornades tècniques específiques, realitzant estudis de mercat i editant material gràfic per tal de donar suport a la nostra activitat promocional: estadístiques de tràfic, informació de línies regulars, memòries anuals de gestió i la revista trimestral alPORT.

L'any 2005 s'ha destacat per l'organització del II Symposium de Logística Intermodal. Port de Tarragona que ha potenciat la internacionalització del Port de Tarragona. Un certàmen on han participat importants personalitats i professionals de la indústria i del sector serveis, tant de l'àmbit públic com del privat; una trobada que ha significat poder conèixer de primera mà, els criteris, les opinions, les afectacions, les previsions, i fins i tot, les expectatives que, un espectre tan ampli, tan dinàmic com la logística pot representar, tan pels elements i estaments que participen en els diferents processos que es donen, com per les repercussions que pot arribar a tenir en l'àrea geogràfica on es desenvolupa l'activitat principal.



Molts dels temes tractats afecten al Port de Tarragona i des de fa algun temps ja són motiu de preocupació i de tractament; un tractament que coincideix plenament amb les conclusions d'aquest symposium. Unes conclusions que fan palesa la necessitat que té la zona de Tarragona d'establir les aliances oportunes per tal de dinamitzar l'activitat logística, per optimitzar els processos, per contribuir a la multimodalitat dins del transport combinat, per reduir les friccions en les diferents interfases. Una complicitat que han d'establir el Port de Tarragona i la indústria de la demarcació per generar el volum de càrrega necessari per rendibilitzar les instal·lacions existents o en procés de fer-ho.

APPORTT és membre de l'Associació Espanyola de Promoció del Tràfic Marítim de Curta Distància-Short Sea Promotion Centre.

Entre d'altres actuacions d'APPORTT podem ressaltar la presentació de l'oferta de serveis del Port de Tarragona a l'Associació dels transitaris d'Aragó amb l'objectiu de potenciar la presència i les relacions empresarials entre el Port de Tarragona i l'exportació-importació amb l'Aragó.

Cal destacar també la participació d'APPORTT com expositor, entre d'altres, al Saló Internacional de la Logística-SIL 2005 de Barcelona, la Fira de Sant Miquel de Lleida i la 45ena edició de la Borsa Europea de cereals.

Un any més continuem treballant en interès dels nostres associats, promocionant amb eler i entusiasme el port de Tarragona i a les més de 160 empreses i institucions que ens mostren la seva confiança.

Finalitzem l'any 2005 amb optimisme i amb una valoració positiva dels resultats.



ACTIVITATS MES DESTACADES DE L'ANY 2005

• APPORTT va organitzar una presentació del Port de Tarragona adreçada als membres de l'Associació de Transitaris d'Aragó. L'objectiu va ser presentar l'oferta de serveis del Port de Tarragona al transitari aragonès. L'acte va tenir lloc a la Cambra de Comerç de Saragossa el dia 18 de febrer.

• **Organització de visites de col·lectius empresarials al Port de Tarragona:**

- Institut Universitaire de Technologie de Perpignan-Département gestion logistique et transport. 17 de febrer.

- Grup empresarial del sector agrícola i ramader del nord est de França.
16 de març.

- Col·lectius d'estudiants nacionals e internacionals interessats en el Port de Tarragona, la seva dinàmica i les seves infraestructures.

• **Participació com a expositor en la VII edició del Saló Internacional de la Logística celebrat a Barcelona durant els dies 17 al 20 de maig.**

L'objectiu és afermar 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 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 del qual amb les seves possibilitats se'ns fa difícil establir un límit.

En el SIL hi participen totes les administracions, entitats i empreses amb interessos en el sector, donant-se la circumstància que en aquests moments 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 aquesta en continua expansió i amb grans expectatives en tots els ordres.

Actualment, el Mediterrani té una capacitat extraordinària per generar i atraure nous tràfics i donar nous tractaments a la mercaderia; una efervescència que es dona en tots els graons de la cadena que poden propiciar multitud d'actuacions en molts sentits i que confereixen a aquesta obligada cita la capacitat per facilitar o referenciar projectes en matèria de logística que puguin materialitzar-se en aquesta àrea; unes actuacions que, aprofitant sinergies com el concepte Euroregió, la capacitat per interrelacionar les plataformes logístiques de la Península amb els ports catalans, o també, la capacitat per implementar línies regulars utilitzant els programes europeus sobre les autopistes del mar, atorguen valor a les diferents iniciatives que puguin produir-se.

El concepte mediterrani on el port de Tarragona té dipositades importants expectatives, pot ser fonamental per el desenvolupament econòmic d'aquesta zona, un escenari on cap a l'any 2010 poden convergir situacions positives de tot ordre; una, l'establiment d'una zona de lliure comerç mediterrani; una altra, els desitjos dels ports del nord d'Àfrica, auspiats per el Banc Europeu d'Inversions, de participar en projectes econòmics i establir acords de tot tipus que els permeti emergir de forma definitiva.

• **Organització del II Symposium de Logística intermodal. Port de Tarragona**

Durant els 14 i 15 de juny, vam poder conèixer, debatre, i proposar una sèrie d'idees i conceptes referits a la LOGÍSTICA com a concepte, i a la distribució logística com estratègia i eina per fer eficient i eficaç i en definitiva, competitiva, la recepció-tractament-distribució de les mercaderies i productes, des dels centres d'origen fins els de consum.

apportt

En aquestes jornades hem tractat temes de candent actualitat, assumptes del dia a dia en l'operativa portuària, i altres concernents a la carrega en el seu trànsit per tota la cadena; temes referents als operadors interns i externs, incloses aquelles situacions, que fent una certa prospectiva de futur, poden plantejar-nos dificultats i problemes si no sabem anticipar-nos i posicionar-nos degudament.

- **Presentació del Port de Tarragona per l'empresari de Lleida.**

El Port de Tarragona va participar en una nova edició de la Fira de St.Miquel de Lleida, durant els dies 29 de setembre al 2 d'octubre.

En el marc d'aquest esdeveniment, l'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona, A.I.E.-APPORTT, va organitzar una presentació de l'oferta de serveis del Port de Tarragona per els empresaris de la demarcació de Lleida. Durant l'acte es van exposar dades sobre la gran inversió en noves terminals portuàries que s'estan realitzant actualment; els nous accessos al Port; les noves comunicacions viàries i ferroviàries amb l'interior de la península, especialment amb Lleida i les seves comarques; els projectes per enllaçar amb les plataformes logístiques i les noves línies regulars que uneixen els diferents ports del Mediterrani amb Tarragona.

- **APPORTT va participar en la 45 ena edició de la Borsa Europea de Cereals celebrada a Viena els dies 20 i 21 d'octubre amb l'objectiu de recolzar la candidatura presentada per la Llotja de Reus, la qual va resultar seleccionada per organitzar l'edició de la borsa de cereals del 2010 a les comarques tarragonines.**

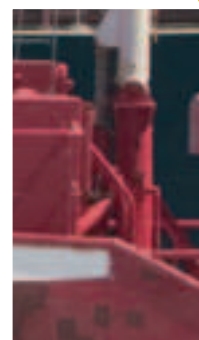
- **Recepció del staff directiu i delegació empresarial del port francès de Port La Nouvelle amb l'objectiu d'establir vincles empresarials entre ambdós ports. Tarragona, 2 de desembre.**

- **Celebració de l'Assemblea General ordinària de socis d'APPORTT. III Convocatòria de premis APPORTT.**

Lliurament de premis APPORTT a l'empresa més activa en la projecció exterior del Port de Tarragona, a l'Especial Dedicació i a la Professionalitat. Tarragona, Celebració del Nadal. Tarragona, 12 de desembre.

APPORTT guardona a :

- Empresa més activa en la projecció exterior del Port de Tarragona: International Marina Tàrraco S.L
- Premi a l'especial dedicació: Sr. Ricardo Montiel
- Premi a la professionalitat: Sr. Carlos Arola com a President del Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes d'aduanes de Tarragona.



Projectes



7.1 Projectes

La redacció de projectes, plecs de bases, plecs 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 "Explanada de Ribera a Ponent del Contradic"

Plec de Bases per a la contractació de l'Assistència Tècnica que s'encarregarà de la redacció del Plec de Condicions per a la Licitació de la concessió de la terminal multipropòsit del Moll adossat a la cinquena alineació del Dic d'abric del Port de Tarragona

Plec de Característiques "Obres complementàries a l'edifici de Rem"

Projecte "Projecte bàsic i d'execució de trasllat de l'edifici de Rem"

Plec de Característiques "Ampliació del sistema de control d'accessos al recinte del Port de Tarragona (portes N° 4 Moll Inflamables y N° 5 Moll Hidrocarburs)

Plec de Característiques "Urbanització accés al Port de Tarragona pel eix transversal"

Projecte "Projecte de reordenació de la zona del Serrallo (Front Marítim del Barri de Sant Pere)

Plec de Característiques "Ampliació del sistema de control d'accessos al recinte del Port de Tarragona (portes N° 2 Moll de Llevant y N° 3 Moll de Reus)

Plec de Bases "Restauració rellotge de l'escullera"

Projecte "Moll Auxiliar extrem Contradic"

Plec de Característiques "Pavimentació accés al Moll Alcudia"

Plec de Característiques "Enllumenat públic carrers explanada Moll Aragó"

Memòria Valorada "Condicionament marmites desviaments ferroviaris"

Plec de Característiques "Edifici estació de distribució i transformació al Moll Aragó"

Plec de Característiques "Adaptació PIF a la nova normativa"

Plec de Característiques "Noves dependències polivalents andana sota Dic Llevant"

Memòria Valorada "Assistència Tècnica per a la redacció del Pla Director Ferroviari del Port de Tarragona"

Plec de Característiques "Millora del terreny zona cua de dragat Moll Andalusia"

Plec de Característiques "Senyalització de encreuaments de FF.CC. en Moll Aragó Oest"

Projecte "Superestructura explanada central Moll Andalusia"

Projecte "Accés ferroviari Moll Andalusia"

Memòria Valorada "Ampliació explanada adossada al Moll Cantàbria"

Plec de Característiques "Substitució de coberta de Nau N° 1 Fruport Moll Reus"

Memòria Valorada "Construcció d'un mur en la testera del Moll de Inflamables"

Memòria Valorada "Actuacions de millora en infraestructura ferroviària en zona Llevant"

Memòria Valorada "Assistència Tècnica per a la redacció del projecte i col·laboració en la direcció de l'obra Reordenació de la zona del Serrallo"

Memòria Valorada "Assistència Tècnica per a la redacció del projecte i direcció de l'obra Nou Edifici de Rem"



projectes

Projecte "Projecte modificat a la variant prolongació Dic trencaones"

Plec de Característiques "Canalització per a la línia MT 25 KV, 2c nou subministrament exterior A.P.T."

Plec de Característiques "Trasllat bàscula doble Moll Aragó"

Plec de Característiques "Pavimentació explanada junt vial accés Contradic"

Plec de Característiques "Nova línia d'aigua Moll Aragó"

Plec de Característiques "Adequació 7 casetes espigó Dic personal A.P.T."

Plec de Característiques "Trasllat cobert metàl·lic en Moll Castilla"

Plec de Característiques "Pavimentació zona propera al Moll Cantàbria"

Projecte "Prolongació 250 M. de l'espigó en la Platja dels Prats"

També s'han portat a terme els treballs de redacció d'un total de 15 liquidacions d'obres i subministres, i 101 expedients de contractació de petites obres varies, abonant-se totes al llarg de l'any.



obres

7.2 Obres

Durant l'exercici 2005 han iniciat o continuat la seva execució les següents obres:

Perllongació Dic Trencaones

Continuen les obres iniciades a l'any 2004 que consistien en la continuació del existent en 830 metres. S'ha invertit a l'any en curs 20.378.673,39 €

Perllongació Alineació moll Navarra

S'han iniciat les obres consistents a la formació d'una alineació de moll a base de 4 calaixos, 2 recuperats, i els 2 restants de construcció com a perllongació del moll existent del moll Navarra.

La inversió total és de 4.015.050,00 €, i al present any ha estat de 3.445.617,95 €

Moll Auxiliar Extrem Contradic

Consisteix en la formació d'un moll perpendicular al moll Cantàbria, amb una inversió de 400.000,00 €. Pràcticament l'obra ha finalitzat.

Habilitació Elèctrica moll Andalusia Fase II

Les obres consisteixen en les canalitzacions elèctriques per al servei d'enllumenat i de grues amb una inversió de 415.560,00 €, sent pràcticament acabades.



ESTARRACO

SOCIETAT ESTATAL D'ESTIBA I DESESTIBA DE TARRAGONA

9



L'empresa de Serveis públic ESTARRACO, constituïda sota 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 7 de juny de 2005, tal i com s'exposa a continuació:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.	7,277 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.	3,649 %
CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.	3,343 %
SILOS DE TARAGONA, S.A.	5,066 %
T.P.S. – TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.	20,406 %
ERSHIP, S.A.	3,017 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3.269 %
SERVICIOS PORTUARIOS TARRAGONA, S.A.	2.974 %
AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA	51,000 %



PARÀMETRES DE L'ACTIVITAT

La previsió d'activitat per al càlcul del pressupost 2005 es va ajustar a la realització de 36.000 jornals per al personal de relació laboral especial, que formaven part la majoria del personal estibador. A l'inici de l'exercici col·lectiu d'estibadors del Port de Tarragona estava format per un total de 190 treballadors, dels quals 145 figuraven en la plantilla d'ESTARRACO i 45 estaven vinculats a les Empreses Estibadores per relació laboral comú. La mitja de treballadors de l'exercici complert va ser de 184,51 treballadors, que van representar una disminució del 4,07% respecte a 2004, que va ser de 192,34. D'aquesta mitja, 135,92 eren treballadors de relació laboral especial (disminució del 7,12%) i 48,59 de relació laboral comú (augment del 5,63%).

Durant l'exercici 2005 es van realitzar 56.807 jornals en el Port de Tarragona, dels que 36.185 van correspondre a la plantilla de treballadors portuaris d'ESTARRACO, 12.577 als treballadors de relació laboral comú i 8.045 a contractacions eventuais. En el seu conjunt, els jornals realitzats en el port van experimentar, amb respecte a l'exercici anterior, un increment del 9,72%.

L'àmplia disponibilitat dels treballadors portuaris es concreta en jornades laborals que abarquen 24 hores diàries, tots els dies de l'any. El número de jornals realitzats l'any 2005 ha afavorit l'increment de l'índex d'activitat anual que, amb un 100,29%, va superar al de l'any anterior que havia pujat un 4,50%. És necessari assenyalar que mai, des de la construcció de la Societat Estatal d'Estiba, no s'havia aconseguit tancar cap exercici amb un índex d'activitat superior al 100%, equivalent en altres termes a la plena ocupació.

Durant l'any 2005 els estibadors han prestat servei durant 357 dies. La resta de 8 dies, tots ells 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 número d'efectius de la plantilla d'Estarraco s'ha vist reduït en 7 treballadors com a conseqüència de la seva jubilació ordinària en el Règim Especial de la Seguretat Social dels Treballadors del Mar.

El mes de setembre es va iniciar un procés d'ampliació de la plantilla que es consolidaria en el mes de febrer de 2006, amb l'ingrés de 18 nous estibadors portuaris. Es té previst, si es donen les circumstàncies d'activitat necessàries, l'ampliació de 12 nous efectius, de conformitat amb l'aprovació de la Comissió Mixta del citat mes de setembre.



PREVISIONS PER AL 2006

En primer lloc s'ha de significar del passat any alguns fets destacables en el moviment de mercaderies del nostre port, especialment les que tenen una incidència directa en la manipulació portuària.

Es va incrementar el tràfic de sòlids a dojo en un percentatge del 11,7%, increment similar a l'any precedent, que va ser de l'11,5%.

La manipulació de vehicles va experimentar igualment un important creixement, lleugerament superior al 20% i, finalment, la pèrdua de l'exercici 2004 en la manipulació de càrrega general que va ser compensada durant 2005 amb un creixement superior al 25%.

Davant d'aquest escenari, i en especial, pel que fa referència a la tendència de la càrrega general i vehicles, les previsions apunten a un augment de les jornades a realitzar l'exercici 2006.

Per al pressupost de l'exercici, amb una plantilla mitja estimada de 151 treballadors, tenint en compte les noves incorporacions, s'espera aconseguir la xifra de 28.000 jornals, situant l'activitat mitja per sota de l'obtinguda en l'exercici precedent, però dins de nivells òptims d'utilització. Aquesta activitat superarà lleugerament el 95% si es compleixen les previsions inicials.

En el que fa referència al cost mig d'explotació, aquest experimentarà un creixement contingut ja que, malgrat que l'activitat dels treballadors pressupostada per l'exercici sigui una mica inferior al passat, els increments salarials es troben, com pot ser habitual, per sota de 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), fent aquestes contractacions eventuais mínimes, 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 la manipulació dels diferents tipus de mercaderies, atorga a les Empreses Estibadores majors possibilitats per a 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 dojo, vehicles, contenidors, fruita, tràfic rodat, mercaderia general, etc.

En referència a les expectatives dels tràfics de les diferents mercaderies, esperem:

1. Tendència a un creixement continuat, en major o menor mida i com ha estat passant en els darrers anys, dels sòlids a dojo. En aquest tràfic el Port de Tarragona segueix ostentant una posició de lideratge, en especial en el que fa referència a productes agroalimentaris.
2. Augment del tràfic de vehicles tipus turisme, tal i com ha passat en el present exercici, ja que seguirà incrementant-se la disponibilitat d'espais i per tant de condicions operatives més òptimes.
3. Manteniment de la tendència en el tràfic de productes siderúrgics, que durant els tres darrers anys ha adquirit gran rellevància la seva manipulació.
4. Captació de nous tràfics que facin forta la nostra posició en el sistema portuari.

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



PREVENPORT

SERVEI MANCOMUNAT DE PREVENCIÓ DEL PORT DE TARRAGONA. S.A.



10

prevenport

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 31 les empreses adherides al Servei Mancomunitat i 948 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 2005, a la medició 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 sis-cents noranta tres 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.



EL CEMAPT

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



11



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.

moll de costa

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:

37.297 Visites individuals a les exposicions dels Tinglados

1.382 Visites individuals al Museu del Port

2.683 Visites amb grup al Museu del Port

5.450 Visites amb escoles al Museu del Port

3.144 Participants en el camp d'aprenentatge

893 Visites individuals al Museu de Fars

36.573 Persones en activitats esportives, curses atlètiques, bicicletades, activitats socials

Respecte al capítol d'activitats s'ha d'esmentar les següents:

19 Exposicions realitzades en el Tinglados del Moll de Costa

12 Fires i mostres temàtiques

43 Actes socials de cases regionals i altres col·lectius ciutadans

5 Edicions de llibres

10 Actuacions i vetllades musicals al Moll de Costa



11.2 L'Arxiu Central



Dos són els fets de l'any 2005 en relació amb l'Arxiu Central, que volem destacar, en primer lloc el 15è aniversari de la seva obertura al públic i en segon lloc l'organització de les II Jornades Tècniques d'Arxius Portuaris.

Quant al primer fet, malgrat haver tingut la intenció de celebrar l'esdeveniment amb un seguit d'activitats escaients a l'efemèride, com una exposició sobre aquests 15 anys a les mateixes dependències de l'Arxiu, i una Jornada de Portes Obertes a la ciutadania, no es van poder dur a terme per manca de pressupost. La nostra aportació, per tant, restà limitada a la publicació d'un article a la revista *AIPort* que sota el títol "L'Arxiu Central compleix quinze anys" exposava la trajectòria del nostre centre, que en la seva curta vida, ha esdevingut un referent cultural per als investigadors, tant de la nostra demarcació com de fora. Recordem que l'Arxiu es va inaugurar el 4 de juliol de 1990 com a Arxiu Històric, però que amb el temps passà també a custodiar la documentació administrativa del Port, per la qual cosa canvià de nom i esdevingué l'actual Arxiu Central.

Volem destacar també que la tasca de difusió en què hem centrat els nostres esforços els darrers anys ha obtingut el seu fruit amb la bona acollida que ha tingut la convocatòria del I Premi d'Investigació Port de Tarragona, les bases del qual es feren públiques al mateix temps que es creava el Servei de Publicacions del Port de Tarragona el novembre de 2004. I diem bona acollida, perquè s'han presentat, un cop finalitzat el termini establert, cinc treballs, el guanyador dels quals ha estat el d'Enric García Domingo titulat: *Astilleros de Tarragona: 80 anys de construcció naval (1918-1998)*.

També en relació a la difusió dels fons de l'Arxiu s'ha publicat el llibre de Coia Escoda i Lluís Ballester, que amb el títol *El naixement dels barris del Port*, forma part de la recentment creada col·lecció "Saturnino Bellido", així com alguns articles a les dues revistes del nostre àmbit portuari: *AIPort* i *Unió de Jubilats* amb els següents títols: "I Jornadas de Archivos Portuarios", "Els tinglados centenaris del Moll de Costa", "Els orígens del Montepío de Empleados de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona" i "Els ajuts socials als treballadors portuaris: les pagues de toca".

En estreta col·laboració amb el Servei de Publicacions del Port de Tarragona s'ha contribuït a la publicació del llibre *La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats a la costa de Tarragona (1914-1918)* de Josep M. Castellví i Josep Guarro, editat dins la col·lecció "Tarragona".

publicacions



Servei de Publicacions

El Port sempre ha tingut present la seva responsabilitat, com a entitat de pes a la ciutat, en la difusió del seu patrimoni cultural i històric, vinculat estretament a Tarragona.

El 1986, amb l'obertura del Moll de Costa a la ciutadania, s'intensifica la tasca editora del Port fins arribar a la creació del Servei de Publicacions del Port de Tarragona el novembre de 2004, que a partir d'aquest moment passa a ser l'encarregat de marcar els criteris a seguir en les publicacions de l'ens.

És per tant l'any 2005 quan es comencen a veure els fruits d'aquesta nova orientació amb la publicació de diferents llibres que van encetar les quatre col·leccions que conformen l'oferta de publicacions:

- Col·lecció "Saturnino Bellido", col·lecció que aplegarà investigacions de caràcter monogràfic relatives a la història del Port. El primer llibre d'aquesta col·lecció ha estat *El naixement dels barris del Port*, els autors del qual són Coia Escoda i Lluís Ballester. Aquesta publicació pretén donar a conèixer la creació i evolució dels barris de la Marina i el Serrallo nascuts a conseqüència de l'expansió i consolidació del port a finals del s. XVIII.

- Col·lecció "Moll de Costa", col·lecció on es publicaran tots els treballs que s'elaborin sobre el Port de Tarragona i la seva àrea d'influència i que compreguin aspectes econòmics, logístics, mediambientals o comercials. El primer treball publicat ha estat *Inventari de espècies*, coedició entre la Societat d'Exploracions Submarines de Tarragona i el Port de Tarragona. Publicació que pretén, d'una banda donar a conèixer les diferents espècies que es poden trobar al Parc Subaquàtic del nostre Port i, de l'altre, demostrar la important tasca de regeneració que s'està duent a terme en aquest parc.

Juntament amb els companys de Noves Tecnologies de l'Autoritat Portuària s'ha dut a terme, en aquest any, la renovació de la pàgina web del Port de Tarragona a la qual s'ha fet una aportació significativa d'imatges del Port, tan antigues com contemporànies, a més de l'actualització dels continguts relatius a l'Arxiu Central i a la història del Port.

En col·laboració amb l'Associació d'Arxivers de Catalunya i el Servei d'Arxiu i Documentació de l'Ajuntament de Tarragona s'han impartit els següents cursos adreçats a persones que treballen en arxius i centres de documentació de les nostres comarques: Normalització de documents de treball en administracions públiques i La imatge digital com a document d'arxiu.

Però, sens dubte, la major part dels nostres esforços han anat orientats, aquest any 2005, a la preparació i organització de les II Jornades Tècniques d'Arxius Portuaris que van tenir lloc a la seu del nostre centre els dies 9 i 10 de novembre passats. Seguint la iniciativa encetada pel Port de Huelva l'any 2004, l'Arxiu Central, prengué el relleu i amb el finançament de Ports de l'Estat, aconseguí aplegar una quarantena d'arxivers, responsables d'arxius i assessors jurídics de la resta de ports de l'Estat espanyol, així com als representants dels arxius de la ciutat de Tarragona. El tema de les Jornades va ser "La classificació i la valoració dels documents portuaris", que es va debatre en les diferents sessions en què es desenvoluparen les Jornades. Cal destacar la ponència inaugural que sota el títol "L'experiència catalana en l'avaluació de documents", impartí el subdirector general d'Arxius de la Generalitat de Catalunya, Ramon Alberch Fugueras. Està previst que d'aquestes II Jornades se'n publiquin les Actes al llarg de l'any 2006

publicacions



• Col·lecció "Tarragona", es tracta d'una col·lecció on s'editaran llibres en format superior dedicats a retre un homenatge a Tarragona patrimoni mundial, al Port de Tarragona o bé a qualsevol indret de la demarcació amb característiques destacades. Aquesta col·lecció s'ha iniciat amb la publicació del llibre *La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats 1914 – 1918*, els autors del qual són Josep M. Castellví i Josep Guarro. Treball que té com a principal objectiu recuperar la història que envoltà les accions de la guerra submarina al litoral tarragoní dins el període històric de la 1a Guerra Mundial i intentar identificar i localitzar tots els vaixells enfonsats a la costa de Tarragona.

• Col·lecció "Port de Tarragona", col·lecció que comprendrà les publicacions oficials del Port de Tarragona. Aquest any s'han publicat les memòries anuals del 2004 del Port de Tarragona i del CEMAPT, així com el Resum Anual del Port de Tarragona 2004".

A banda de la tasca essencialment editora, el Servei de Publicacions també ha desenvolupat les actuacions següents al llarg d'aquest any:

Catàleg de Publicacions

El Port de Tarragona, tal com hem explicat ha portat a terme una important tasca editora, cosa que ha suposat que a dia d'avui ens trobéssim amb un gran nombre de llibres publicats de temàtica diversa. El Servei de Publicacions, al llarg d'aquest any, ha estat recuperant tota la documentació que es tenia a l'abast (Arxiu Central, Projecció Exterior, recull de premsa) per tal d'organitzar i classificar els expedients, un total de 109, corresponents a cada publicació. Tota aquesta informació s'ha introduït en una base de dades que recull els aspectes essencials de cada expedient (publicació, autor, preu de cost..).

Dipòsit de publicacions

El Servei de Publicacions s'ha fet càrrec de la gestió del dipòsit de publicacions situat al carrer del Mar, núm. 12, edifici de serveis de l'Arxiu Central, portant a terme un inventari i control dels estocs dels títols editats.

També voldríem destacar la tasca de difusió que s'ha fet mitjançant la redacció d'articles per a la revista *AlPort* i col·laborant amb unitats de l'Autoritat Portuària com ara Noves Tecnologies en l'elaboració dels textos sobre el Servei per a la nova web corporativa del Port. També s'han preparat notes informatives per a la premsa i la web del port amb motiu del primer aniversari de funcionament del Servei de Publicacions.



11.3 Museu del Port de Tarragona



La possibilitat de donar a conèixer el fons museístic, al mateix temps que incorporar nous objectes, la procedència dels quals pot ser per donacions, cessions o adquisicions, continua essent un dels objectius prioritaris del Museu juntament amb una programació anual estable que, en aquest cinquè any de la seva inauguració, creiem que s'ha consolidat tant, des del punt de vista, de realització d'activitats pròpies com de col·laboracions amb d'altres entitats.

La pertinença a *La mar de museus* va permetre començar l'any amb la inauguració de la segona exposició itinerant, produïda per aquesta xarxa, **Imatges de voramar** al Tinglado 4 del Moll de Costa. Era una mostra fotogràfica integrada per 100 imatges de tota la costa catalana, des de finals del segle XIX fins mitjan segle XX, presentada en cinc àmbits. Des del Museu es va complementar l'exposició d'imatges amb la incorporació d'objectes del fons museístic propi, així com d'altres cedits per pescadors, que, una vegada acabada l'exposició (va romandre oberta del 10 de març al 24 d'abril), van donar alguns dels objectes exposats al fons patrimonial del Museu.

Les col·laboracions habituals amb fires o activitats temàtiques com Tàrraco Viva, Fira del Mar de Salou, Expro-Reus, Setmana de la Ciència i la Tècnica de Catalunya, Parc Infantil de Tarragona van veure's incrementades amb d'altres com l'acolliment d'estudiants en pràctiques de Museologia de la Universitat Rovira i Virgili, el programa del Mar de Tarragona Ràdio, presentació de llibres i xerrades de temàtica marinera a entitats culturals, així com l'assessorament en muntatges expositius de caire marítim i portuari.

Pel que fa a les activitats pròpies del Museu, el 18 de maig, Dia Internacional dels Museus, es va presentar al públic un espai dedicat a les embarcacions de lleure Snipe on a partir d'un model de l'embarcació, donació del Dr. Delclós, d'imatges dels snipes originals creats per un grup del Club Nàutic dirigit per Lluís Donoso i la incorporació d'un àudio protagonitzat pels mateixos Dr. Delclós i Lluís Donoso, s'explica la història de la construcció d'aquestes embarcacions a la Tarragona dels anys 1950.

museu



Una de Pirates... va ser el taller didàctic, eix de la presentació, de la proposta pedagògica *Museu del Port a la vista!*, al centenar i escaig de professionals de l'ensenyament que el dia 1 d'octubre hi participaren a l'aula del Museu. Al llarg de l'any, 5.440 nens i nenes de Catalunya, l'Aragó, València i sud de França han portat a terme les diferents activitats pedagògiques d'aquesta proposta.

El total de visitants, tant al Museu del Port com al Museu dels Fars, ha estat proper als 14.000, una xifra inferior a anys anteriors. El motiu de la davallada l'ha provocat el tancament al trànsit, per les obres de millora, del Moll de Costa, la qual cosa ha fet minvar la visita individual a les instal·lacions del Museu del Port. Quant al Museu dels Fars, tant el públic general com l'escolar han mantingut el nombre de visites d'altres anys (entorn el miler i escaig).

Cal destacar la tasca portada a terme pels departaments de mestres d'aixa i de modelisme amb les restauracions d'embarcacions com el *Capitán Argüello* i el *Dinghy*, l'antic equip mòbil de bombers de la Junta d'Obres del Port, les arboradures de la barca de pesca *Teresa* i la puça *Bruja*, així com la renovació de la maqueta general del Port de Tarragona.

Un apartat important, com esmentàvem al començament, han estat les donacions que permeten ampliar i enriquir el fons patrimonial del Museu, al mateix temps que vincula a particulars i entitats amb l'evolució del Museu. La signatura dels convenis amb Amadeu Rebull i Carme Subirats ha significat la incorporació dels estris de mestre d'aixa, de Pauet d'Astilleros, i la col·lecció de models realitzats per Amadeo Roig. Per la seva part, Jordi Albiol i Albert Pedrol, pescadors, van fer donació d'estrís de remallar. Cal esmentar, també, l'ampliació de la col·lecció Esteve Galindo amb el model del *Sirius* i les donacions per part de treballadors de l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) d'objectes d'ús personal com ha estat el cas de Joan Carles Canete.

La remodelació del lloc web del Museu, la utilització per part de l'APT i de diferents entitats dels espais del Museu per a xerrades i conferències, la participació en la revista *AiPort*, entre d'altres, han estat els punts de col·laboració amb la comunitat portuària.



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

ESTRATÉGIAS
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 2005

ESTARRACO

Parámetros de actividad
Previsiones para el 2006

PREVENPORT

EL CEMAPT

EL MUELLE DE COSTA
EL ARCHIVO CENTRAL
EL MUSEO DEL PUERTO DE TARRAGONA

traducción

EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRA- GONA

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

Sr. Josep Maria Bru i Serra
Vocal

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
Director de Repsol YPF

Sr. Manuel Roca i Marco
Vocal

Sr. Joan Llort i Corbella
Director General d'Ordenació del Territori
i Urbanisme de la Generalitat

Il.lm. Sr. Xavier Sabaté Ibarz
Delegat territorial del Govern de
la Generalitat

Sra. Dolors Herrera Jiménez
Vocal

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 Concessionàries amb
instal·lacions portuàries - ASCIPOINT

Sr. Fernando Collado Simon
Capità Marítim de Tarragona

Sra. Soledad Borrego Martínez
Advocada de l'Estat

Sr. Pablo F. Navarro Fernández
Assessor jurídic del Consell
d'Administració i Coordinador de
l'Assistència Jurídica

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

Il.lm.Sr. Joaquin Coello Brufau
President del Port de Barcelona

Sr. Francisco Javier Blanco Romero
Administrador principal de Duanes

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

Sr. Alejandro Fernandez Alvarez
Representant de l'Ajuntament de Tarragona

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

Sr. Xavier Artal Morillo
President de la Cambra Oficial de Comerç
Indústria i Navegació de Tarragona

Sr. Francesc Cabré i Masdeu
President de la Cambra Of. 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.

PRESENTACIÓN

El ejercicio anterior decíamos que nos habíamos dedicado a reordenar y reestructurar en todos los órdenes, los diferentes ámbitos de actuación que en función de la responsabilidad otorgada nos compete, sobretudo en la vertiente económica que en el año 2003 había dado unas cifras finales muy preocupantes y que ha requerido de un esfuerzo extraordinario para enderezar una situación que podríamos calificar de delicada.

Ahora, después de dos ejercicios continuados de trabajo y dedicación extrema, hemos conseguido cerrar el año con unas cifras que nos aportan la tranquilidad y la confianza necesaria para disfrutar de un excelente presente y para afrontar el futuro con plenas garantías.

Los estados de cuentas de final del ejercicio 2005, nos indican que hemos conseguido un beneficio de explotación de 17'4 millones de euros, provenientes básicamente de una facturación de 47'3 millones de euros y de un importante control del gasto, lo que nos proporciona un cash flow de 26'9 millones de euros suficientes para afrontar el ritmo inversor previsto sin preocupaciones y sin dependencias externas.

Esta facturación de 47'3 millones de euros proviene de una intensiva ocupación de la superficie portuaria concesionada a los operadores, de una importante actividad en el movimiento de mercaderías que ha experimentado el Puerto, y de un tráfico consolidado donde destacan de manera importante los productos petrolíferos con 17'9 millones de toneladas, los agroalimentarios con 6'3 millones de toneladas, y el carbón con 5'6 millones de toneladas.

También quiero destacar por su significado y por el esfuerzo realizado para diversificar las mercaderías que tratamos en el Puerto, el movimiento que se ha dado en el tráfico de vehículos con más de 300.000 unidades; la fruta, los siderúrgicos, y otros de menos representación, pero que se encuentran dentro de una tendencia alcista que hace prever que en los próximos años estos productos serán importantes para el Puerto de Tarragona.

El esfuerzo inversor previsto dentro del Plan Director supondrá la construcción de nuevas terminales portuarias, unas adosadas a la prolongación del dique de levante que estamos finalizando, las otras en primera línea de mar, en la zona de ribera; unas explanadas que sirvan para dar respuesta a la demanda existente por parte de la iniciativa privada, un estamento este que, como Comunidad Portuaria, ha querido fidelizar su presencia en el Puerto, realizando importantes inversiones en la construcción y en habilitaciones de terminales, en la construcción de naves de almacenamiento de mercaderías, en utillaje, y en otros elementos que contribuyen a conferir valores competitivos a su operativa habitual.

Estas grandes inversiones que estamos llevando a cabo, están capitalizadas fundamentalmente por su gran volumen, por la obra de prolongación del dique de levante, una actuación financiada en parte con fondos europeos, y que nos ha de permitir poder desarrollar otras realizaciones casi de manera consecutiva, unas inversiones que dependen básicamente de esta importante obra de abrigo que estamos llevando a cabo y que esperamos tener lista en el 2007.

Josep Anton Burgasé
Presidente del Puerto de Tarragona

traducción

INTRODUCCIÓN

El año 2005 ha sido un ejercicio que podríamos calificar de excepcional, atendiendo a las diferentes vertientes por las que podemos valorar la actividad portuaria. Una actuación que nos permite continuar asumiendo un papel fundamental y de vanguardia como un puerto referente para nuestra comunidad portuaria y para nuestro hinterland que se ve perfectamente atendido por una extensa red de servicios que tiene como centro referencial el Puerto de Tarragona.

La consecución de 31,4 millones de toneladas de mercaderías movidas significa la confirmación de un compromiso conseguido en los objetivos del Plan Estratégico, una cifra que significa, por un lado, la consolidación de unos determinados tráficos, de los que el Puerto es especialista cualificado atendiendo al carácter de las instalaciones existentes y a la calidad de los productos tratados; por el otro lado, significa la progresiva diversificación con la incorporación de nuevos tráficos que permitan la manipulación de un amplio abanico de productos que garanticen el mantenimiento de la preeminencia del Puerto en un mercado globalizado y cambiante.

Esta diversificación de tráficos tendrá que pasar por hacer una apuesta decidida hacia el Mediterráneo en el sentido de potenciar los intercambios comerciales, consolidando líneas regulares ya establecidas, en especial las denominadas Autopistas del Mar.

Quiero significar de manera especial la repercusión que para el futuro inmediato del Puerto, puede llegar a tener la reciente firma del convenio con la empresa Repsol y con el Ayuntamiento de Vila-Seca, un convenio que se firma dentro del contexto de renovación de la concesión del pantalán de Repsol, y que puede llegar a cambiar el Plan Director del Puerto en el sentido de no continuar creciendo hacia poniente, analizando las posibilidades de invertir en la construcción de nuevas terminales dentro de un nuevo escenario geográfico que puede llegar a conferir una nueva fisonomía completamente diferente a la prevista hasta ahora.

La asunción de unos beneficios de 17,4 millones de euros, nos permite disponer de un cash flow del orden de 26,9 millones de euros, que facilita en gran manera la realización de las inversiones previstas en el Plan Director sin tener que recurrir al mercado de capitales.

En este apartado de las inversiones, me gustaría mencionar la gran obra de prolongación del dique de levante que estamos llevando a cabo, que ha representado destinar 24 millones de euros en este pasado ejercicio, y que junto a la ayuda económica de los fondos europeos destinados a este proyecto, nos permitirá disponer de nuevas instalaciones para satisfacer la gran demanda que nos realiza continuamente la iniciativa privada.

Finalmente, tan solo queda reiterar la apuesta que está realizando el Puerto, asumiendo nuevos retos en la línea de ofrecer nuevos y mejores servicios con el fin de afianzar, aún más, la confianza que han depositado los diferentes operadores logísticos, una opción que se constata con claridad y de manera fehaciente con la asunción de cuotas de superior protagonismo y participación en el Plan Estratégico y en el Plan Director del Puerto.

Ramón Gras
Director del Puerto de Tarragona

1. LA GESTIÓN

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.

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 energéticos y agroalimentarios, en productos movidos por ferrocarril y en productos líquidos. Esta situación le ha conferido una especial preeminencia en el contexto peninsular y mediterráneo.

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 unos productos muy determinados, de aumentar el peso de la mercancía general y los contenedores en el volumen total de mercancías. Los pasajeros y el tráfico de cruceros completan los objetivos comerciales de este puerto.

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 las tasas, 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. Así mismo, 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. Tráfico de mercancía general y contenedores.
Visitas directas a clientes.
Presentaciones de la oferta de servicios portuarios.
Asistencia a ferias especializadas y congresos.
2. Mejora del contacto con los clientes
Resolución de reclamaciones.
Resolución de sugerencias.
Resolución de las demandas de información.
3. Promoción internacional del Puerto de Tarragona.
Presencia en ferias internacionales.
Asistencia a conferencias sectoriales internacionales.
Participación en misiones comerciales conjuntas
Colaboración con la comunidad portuaria en las presentaciones de servicios del Puerto.
4. Tráfico de pasajeros.
Participación en ferias sectoriales.
Asistencia a las asambleas de la asociación de puertos de cruceros Medcruise.
Reuniones con armadores y agentes de cruceros.
Realización de estudios de viabilidad.

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 2005 se registraron un total de 307 expedientes, de los cuales 116 eran peticiones de información, 188

reclamaciones, y 3 sugerencias. 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.

La dinámica cambiante del mercado, que exige nuevas necesidades y niveles de calidad más elevados, requiere de la estrecha comunicación y colaboración entre los distintos departamentos y, en este caso, muy especialmente entre el SAC, el departamento de Calidad y Nuevas Tecnologías.

De este modo, la apuesta del Puerto de Tarragona para el desarrollo de las tecnologías de la información es un hecho indiscutible. La puesta en marcha del portal de Internet Tarragona Port Community (TPC) en el ejercicio 2003, y su consolidación, en el 2005, de los servicios de comunicación y de atención al cliente que ofrece, demuestran la buena aceptación por parte de la Comunidad Portuaria de los nuevos procesos informatizados.

Los objetivos del TPC para los próximos ejercicios son lograr globalizar la mayor parte de los procesos inherentes a la operativa portuaria, la incorporación progresiva de nuevos elementos propios de la actividad (Aviso de llegada, Ship Clearance, etc.) y la implantación de mejoras relacionadas con el rendimiento y la operatividad del mismo sistema. En esta línea, uno de los aspectos más destacados ha sido la incorporación de la tecnología EDI para permitir que los DUEs (Documento Único de Escala) se generen y envíen automáticamente desde la aplicación de escalas, atraques y servicios portuarios. De esta forma, el usuario, con una sola entrada, puede realizar ambas tareas.

traducción

1.3 La calidad

La Autoridad Portuaria de Tarragona considera la gestión de la calidad como uno de los pilares básicos de la actividad portuaria y uno de los factores estratégicos claves para, en primer lugar, ofrecer unos servicios de calidad satisfaciendo las necesidades y las expectativas de los clientes, y en segundo lugar, constituir un atractivo para la captación de nuevos interesados.

Al igual que en ejercicios anteriores, en el pasado ejercicio, el departamento de Calidad de la Autoridad Portuaria de Tarragona ha continuado con su línea de desarrollo y seguimiento del plan de calidad, implementándose en nuevos ámbitos de la actividad portuaria, como el practica je o la logística del automóvil.

Por otro lado, se ha informatizado todo el procedimiento del Sistema Interno de Sugerencias (SIS) creando una nueva base de datos mucho más ágil que reúne todas las sugerencias desde la puesta en marcha del SIS.

Durante este 2005 se han llevado a cabo las acciones formativas previstas en el Plan de Formación de la comunidad portuaria del Puerto de Tarragona, entre las que destacan el Postgrado de Dirección de Operaciones Portuarias y el Seminario Técnico contra la contaminación por derrames de hidrocarburos, a parte de los cursos de perfeccionamiento de idiomas y de ofimática que año tras año se imparten por distintos profesionales docentes en la materia.

1.4 El medioambiente

El Puerto de Tarragona se encuentra ante una situación de importante desafío de cara a introducir unos criterios de sostenibilidad en el modelo de gestión, debatiendo cuál es la responsabilidad de las entidades de gestión de los puertos como promotores de modelos sostenibles de gestión de la actividad portuaria y del transporte marítimo y cuáles deberían ser también las responsabilidades con los grupos de interés.

Teniendo en cuenta la complejidad del puerto, se plantean dilemas para encontrar un equilibrio entre la necesidad de más espacio en tierra y más lámina de agua, con mayores profundidades de calado, canales de navegación más anchos para posibilitar el paso de buques de mayor tonelaje que permitan descongestionar el flujo de mercaderías y pasajeros a través de otros medios de transporte más agresivos con el medio ambiente, y los impactos ambientales ocasionados no tan sólo por las infraestructuras y dragados, sino también por la propia explotación comercial de los puertos.

Los esfuerzos del departamento de Sostenibilidad y Medio Ambiente se han dirigido no sólo a tomar medidas de sensibilización a la comunidad portuaria de los aspectos medioambientales en la actividad portuaria sino fundamentalmente a emprender acciones encaminadas a aplicar los niveles medioambientales que exige la ley. En este sentido, se está llevando a cabo la ejecución del proyecto HADA, dirigido a detectar y controlar las emisiones de contaminantes atmosféricos en los entornos portuarios, a iniciativa del Ente Público Puertos del Estado y financiado por la Unión Europea. De entre los varios objetivos que se contemplan, el departamento de Sostenibilidad y Medio Ambiente se ha esmerado especialmente en el desarrollo de un sistema de ayuda de toma de decisiones en tiempo real para dar una respuesta rápida y eficaz a episodios de contaminación atmosférica derivados de la actividad portuaria.

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 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 tráficos 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 tráficos 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 tráficos como los siderúrgicos, la fruta, y otros, también se encuentran inmersos en esta faceta de crecimiento.

2.2 Las cifras del tráfico del ejercicio

Durante el año 2005 el tráfico de mercancías cargadas y descargadas en el Puerto ha sido de 31.397.301 toneladas, lo que supone un crecimiento de 4,45% respecto al año anterior (1.337.077 toneladas)

Tráfico marítimo	30.986.590 Tm.
Avituallamiento	213.033 Tm.
Pesca	4.035 Tm.
Mercancías no embarcadas	193.643 Tm.
31.397.301 Tm.	

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

	% sobre total	Tm. 2005	Variación 2005-2004	% variación
Productos petrolíferos	51,5 %	15.944.943	-265.280 Tm.	-1,6 %
Graneles Líquidos	6,3 %	1.962.048	114.875 Tm.	6,2 %
Graneles Sólidos	38,4 %	11.903.296	1.253.290 Tm.	11,8 %
Mercancía general	3,8 %	1.176.304	243.073 Tm.	26,0 %
	100 %	30.986.590	1,345,958 Tm.	4,5 %

Los principales componentes de este tráfico son:

Petróleo Crudo	7.496.754 Tm.
Nafta	1.959.030 Tm.
Fuel oil	1.114.594 Tm.
Propano	639.365 Tm.
Condensado, crudo	900.365 Tm.
Gas-oil	1.095.980 Tm.

traducción

Los graneles líquidos no petrolíferos se han situado en 1.962.048 toneladas, con un aumento del 6,2 %, cifra que consolida el desarrollo de este sector de tráfico.

Los más representativos son los que a continuación detallamos:

Gasolina pirólisis	464.654 Tm.
Concentrado benzénico	205.012 Tm.
Sosa cáustica	171.739 Tm.
Acético y ácidos monocarboxílicos	128.540 Tm.
Metanol, alcoholes acíclicos y derivados	89.672 Tm.

El tráfico de los graneles sólidos ha alcanzado la cifra de 11.932.296 toneladas, lo que supone un incremento del 11,8 % respecto al año anterior. Los mayores valores se han dado en los productos agroalimentarios, cemento y carbón.

Carbones	5.662.536 Tm.
Trigo	1.518.144 Tm.
Maíz i derivados	465.891 Tm.
Mandioca	239.213 Tm.
Cemento y clínker	794.561 Tm.
Guisantes y frutos secos	477.075 Tm.
Otros cereales	450.689 Tm.
Torta y harina de soja	837.478 Tm.
Otros piensos y forrajes	253.400 Tm.

La carga general ha alcanzado la cifra de 1.176.304 toneladas, lo que supone un aumento del 26 % respecto al ejercicio anterior. Entre sus principales tráficos cabe destacar:

Vehículos, plataformas y transportes especiales	515.532 Tm.
Productos siderúrgicos	275.850 Tm.
Productos agroalimentarios	132.648 Tm.
Productos químicos	78.688 Tm.

Otras cifras significativas son:

		2004	2005
Buques totales	Nº	2.602	2.784
	GT	35.305.719	39.858.916
Buques tanques	Nº	1.240	1.259
	GT	17.696.507	17.484.154
Buques graneleros	Nº	270	340
	GT	6.114.143	7.414.394
Contenedores	TEU	17.213	8.978
	Tm.	140.015	80.814
Pesca	Tm.	3.812	4.035
	miles €*	12.429	13.597

(*)Primera venta.

3. EL EJERCICIO ECONÓMICO

3.1 Movimiento económico

El ejercicio 2005 ha sido histórico tanto en el movimiento de mercancías en el Puerto de Tarragona como en la actividad económica de la Autoridad Portuaria, con la consecución de la cifra record de 23.270 miles de euros de beneficios después de impuestos.

En las partidas correspondientes a Explotación, la continuidad de la política de restricción y control del gasto ha llevado, por segundo año consecutivo, a que en 2005 los gastos de explotación se hayan mantenido respecto a 2004, siendo el importe final de 30.297 miles de euros, con un mínimo incremento del 0,52%. Cabe destacar que el moderado crecimiento de los gastos de personal, 2,62%, y el incremento, en la línea de ejercicios precedentes, de la dotación para amortizaciones en un 4,39%, haya sido compensado por la reducción de las partidas incluidas en "Otros gastos de explotación" en un 5,31%.

Dentro de "otros gastos de explotación" la aportación a Puertos del Estado, según el artículo 11.1.b) de la Ley 48/2003, ha sido de 1.615 miles de euros, correspondientes de aplicar el 4% a los ingresos por Tasas Portuarias del ejercicio 2004.

Los ingresos de Explotación han alcanzado la cifra de 47.218 miles de euros, de los cuales 47.081 miles de euros corresponden al importe neto de la cifra de negocio, con un aumento de la misma del 10,6% respecto a 2004. El importe de las Tasas ha supuesto el 93,6% de la cifra de negocio.

El mantenimiento del gasto y el elevado incremento de la cifra de negocio ha llevado a alcanzar unos resultados de explotación en 2005 de 16.921 miles de euros, lo que significa un crecimiento de los mismos respecto a 2004 del 35,3%.

En las partidas de gastos extraordinarios encontramos un exceso en la provisión para riesgos y gastos debido al recálculo de intereses de las reclamaciones tarifarias y al acuerdo alcanzado con algunos clientes para la renuncia a diversos recursos. Dicha disminución ha llevado a contabilizar un exceso de provisiones de más de 10 millones de euros.

La Ley 48/2003 establece el Fondo de Compensación Interportuario como instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal. En 2005 la Autoridad Portuaria de Tarragona ha aportado al mismo 1.568 miles de euros y ha recibido 178 miles de euros, lo que ha supuesto un incremento neto de la aportación de un 176,3%.

Todo lo anteriormente expuesto ha motivado que los resultados del ejercicio 2005 hayan sido de 23.270 miles de euros, con un incremento del 166,37% respecto a 2004.

Los recursos generados por las operaciones (Cash Flow) han ascendido a 28.411 miles de euros, lo que significa un incremento en la capacidad de generación de recursos del 19,8% respecto a 2004. Este dato consolida la tendencia alcista del mismo y la sostenibilidad de la política de autofinanciación de esta Autoridad Portuaria.

En lo que respecta al Origen y Aplicación de Fondos del ejercicio 2005, se ha conseguido un incremento del 85,2% en el total de orígenes, siendo el mismo de 62.207 miles de euros y contando como partidas más significativas 28.411 miles de euros correspondientes a los recursos generados por las operaciones y 31.569 miles de euros a ingresos a distribuir devengados (9.797 miles de euros por subvenciones de capital y 21.772 miles de euros por concesiones revertidas). Se han aplicado un total de 51.031 miles de euros, principalmente en Inmovilizado, 27.128 miles de euros, y en reversión de concesiones, 21.772 miles de euros. La diferencia entre orígenes y aplicaciones ha supuesto un incremento del Capital circulante de 11.177 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 desarrollando 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 Mediterráneo es por sus características geográficas el escenario

traducción

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 tráficos 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

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 marino, al Mediterráneo, 410 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, se está proyectando el AVE que tendrá estación a escasos kilómetros de Tarragona, 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 centrando de 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 Provence 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 català

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 tráfico 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

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 APT, 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 27 millones de euros, de los que 24 millones han sido destinados a esta obra.

traducción

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 al establecimiento del Plan Director que ha de marcar la realización de unas inversiones, en unos periodos establecidos, de acuerdo con las disponibilidades financieras.

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 conciencie 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 los 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.

En la actualidad, la racionalización de las terminales portuarias, las nuevas inversiones, la reforma de la fachada portuaria, la presión que ejercen los diferentes municipios, todo ello obliga a una necesidad de revisar el PUEP adaptándolo 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	-
TOTAL	167,59 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	-
TOTAL	156,20 Ha

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

a) 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.

b) Acceso a la autovía Tarragona-Salou junto al Complejo Educativo de Tarragona (C.E.T.)

c) Acceso a la autovía Tarragona-Salou por la finca La Granja-Pineda.

d) 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:

a) Acceso Oeste FFCC desde las líneas Barcelona-Madrid y Barcelona-Valencia en la zona de clasificación.

b) 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 (PUPEP) y establecer un mero acorde con las nuevas situaciones que se plantean. El establecimiento de este nuevo PUPEP 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 más de 64.500 personas dentro de los diferentes programas establecidos. Se hace necesario remarcar la participación de más de 8.594 alumnos de Educación Infantil, Primaria y Secundaria que, siguiendo las pautas pedagógicas establecidas 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.

traducción

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 este 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.

International Marina Tarraco

La IMT 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 la Marina 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.

7. PROYECTOS

7.1 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 cabo las inversiones programadas, se ha concretado con los siguientes trabajos:

Proyecto "Explanada de Ribera a Poniente del Contradique"

Pliego de Bases para la contratación de la Asistencia Técnica que se encargará de la redacción del Pliego de Condiciones para la Licitación de la concesión de la terminal multipropósito del Muelle adosado a la quinta alineación del Dique de abrigo del Puerto de Tarragona

Pliego de Características "Obres complementarias al edificio de Remo"

Proyecto "Proyecto básico y de ejecución del traslado del edificio de Remo"

Pliego de Características "Ampliación del sistema de control de accesos al recinto del Puerto de Tarragona (puertas Nº 4 Muelle Inflamables y Nº 5 Muelle Hidrocarburos)

Pliego de Características "Urbanización acceso al Puerto de Tarragona por el eje transversal"

Proyecto "Proyecto de reordenación de la zona del Serrallo (Frente Marítimo del Barrio de Sant Pere)

Pliego de Características "Ampliación del sistema de control de accesos al recinto del Puerto de Tarragona (puertas Nº 2 Muelle de Levante y Nº 3 Muelle de Reus)

Pliego de Bases "Restauración reloj de la escollera"

Proyecto "Muelle Auxiliar extremo Contradique"

Pliego de Características "Pavimentación acceso al Muelle Alcudia"

Pliego de Características "Alumbrado público calles explanada Muelle Aragón"

Memoria Valorada "Condicionamiento marmitas desvíos ferroviarios"

Pliego de Características "Edificio estación de distribución y transformación al Muelle Aragón"

Pliego de Características "Adaptación PIF a la nova normativa"

Pliego de Características "Noves dependencias polivalentes andana sota Dique Levante"

Memoria Valorada "Asistencia Técnica para la redacción del Plan Director Ferroviario del Puerto de Tarragona"

Pliego de Características "Mejora del terreno zona cola de dragado Muelle Andalucía"

Pliego de Características "Señalización de cruces de FFCC. en Muelle Aragón Oeste"

Proyecto "Superestructura explanada central Muelle Andalucía"

Proyecto "Acceso ferroviario Muelle Andalucía"

Memoria Valorada "Ampliación explanada adosada al Muelle Cantabria"

Pliego de Características "Sustitución de cobertizo de Nave N° 1 Fruport Muelle Reus"

Memoria Valorada "Construcción d'un murete en el testero del Muelle de Inflamables"

Memoria Valorada "Actuaciones de mejora en infraestructura ferroviaria en zona Levante"

Memoria Valorada "Asistencia Técnica para la redacción del proyecto y colaboración en la dirección de la obra Reordenación de la zona del Serrallo"

Memoria Valorada "Asistencia Técnica para la redacción del proyecto y dirección de la obra Nuevo Edificio de Remo"

Proyecto "Proyecto modificado a la variante prolongación Dique Rompeolas"

Pliego de Características "Canalización para la línea MT 25 KV, 2c nuevo suministro exterior A.P.T."

Pliego de Características "Traslado báscula doble Muelle Aragón"

Pliego de Características "Pavimentación explanada junto vial acceso Contradique"

Pliego de Características "Nueva línea de agua Muelle Aragón"

Pliego de Características "Adecuación 7 casetas espaldón Dique personal A.P.T."

Pliego de Características "Traslado cobertizo metálico en Muelle Castilla"

Pliego de Características "Pavimentación zona próxima al Muelle Cantabria"

Proyecto "Prolongación 250 M. de l'espigó en la Platja dels Prats"

También se han llevado a término los trabajos de redacción de un total de 15 liquidaciones de obras y suministros, y 101 expedientes de contratación de pequeñas obras varias, abonándose todas a lo largo del año.

7.2 Obras

Durante el ejercicio 2005 han iniciado o continuado su ejecución las siguientes obras:

Prolongación Dique Rompeolas

Continúan las obras iniciadas en el año 2004 que consistían en continuación del existente en 830 mts. Se ha invertido en el año en curso 20.378.673,39 €

Prolongación Alineación muelle Navarra

Se han iniciado las obras consistentes en la formación de una alineación de muelle a base de 4 cajones, 2 recuperados, y los 2 restantes de construcción como prolongación del muelle existente del muelle Navarra.

La inversión total es de 4.015.050,00 €, y en el presente año ha sido de 3.445.617,95 €

Muelle Auxiliar Extremo Contradique

Consiste en la formación de un muelle perpendicular al muelle Cantabria, con una inversión de 400.000,00 €. Prácticamente la obra ha finalizado.

Habilitación Eléctrica muelle Andalucía Fase II

Las obras consisten en las canalizaciones eléctricas para el servicio de alumbrado y de grúas con una inversión de 415.560,00 €, estando prácticamente acabadas.

traducción

8. APPORTT 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.

APPORTT, UN AÑO MÁS PROMOCI- NANDO EL PUERTO DE TARRAGONA Y LOS INTERESES DE SUS ASOCIADOS

APPORTT, desde hace más de diez años, canaliza todas las inquietudes existentes, tanto las de carácter público como privado alrededor de la proyección y promoción del Puerto de Tarragona. Desde su creación, puede constatarse que la entidad está plenamente consolidada y consigue cohesionar y canalizar la iniciativa privada con las administraciones públicas, con un objetivo común: el Puerto de Tarragona.

La Agrupación está reconocida en todos los ámbitos como una gran colaboradora y difusora del Puerto de Tarragona, con el importante apoyo de más de 160 socios que integran actualmente APPORTT, esperando nuevas incorporaciones. Seguimos creyendo en nuestro trabajo, nuestra ilusión y nuestra creatividad en beneficio del Puerto y de las comarcas de Tarragona.

La Agrupación ha organizado con gran éxito diferentes acontecimientos de renombre internacional que han permitido centrar la atención mundial del sector logístico y portuario.

Hemos organizado misiones empresariales con el objetivo de consolidar la posición líder del Puerto de Tarragona en las diferentes áreas geográficas del mundo y facilitar contactos empresariales entre nuestros socios y operadores de todo el mundo.

APPORTT siempre ha sido referencia en comercio internacional para todos nuestros agrupados, participando en diferentes acontecimientos internacionales (ferias, congresos, seminarios...), organizando presentaciones y jornadas técnicas específicas, realizando estudios de mercado y editando material gráfico para dar apoyo a nuestra actividad promocional: estadísticas de tráfico, información de líneas regulares, memorias anuales de gestión y la revista trimestral alPORT.

El año 2005 se ha destacado por la organización del II Symposium de Logística Intermodal. Puerto de Tarragona que ha potenciado la internacionalización del Puerto de Tarragona. Un certamen donde han participado importantes personalidades y profesionales de la industria y del sector servicios, tanto del ámbito público como del privado; un encuentro que ha significado poder conocer de primera mano, los criterios, las opiniones, las afectaciones, las previsiones, e incluso, las expectativas que, un espectro tan amplio, tan dinámico como la logística puede representar, tanto por los elementos y estamentos que participan en los diferentes procesos que se dan, como por las repercusiones que puede llegar a tener en el área geográfica donde se desarrolla la actividad principal.

Muchos de los temas tratados afectan al Puerto de Tarragona y desde hace algún tiempo ya son motivo de preocupación y de tratamiento; un tratamiento que coincide plenamente con las conclusiones de este symposium. Unas conclusiones que reflejan la necesidad que tiene la zona de Tarragona de establecer las alianzas oportunas con el fin de dinamizar la actividad logística, para optimizar los procesos, para contribuir a la multimodalidad dentro del transporte combinado, para reducir las fricciones en las diferentes interfases. Una complicidad que tienen que establecer el Puerto de Tarragona y la industria de la demarcación para generar el volumen de carga necesario para rentabilizar las instalaciones existentes o en proceso de hacerlo.

Cabe destacar que APPORTT es miembro de la Asociación Española de Promoción del tráfico marítimo de corta distancia-short sea promotion centre.

Entre otras actuaciones, en este ejercicio APPORTT ha presentado el Puerto de Tarragona y su comunidad portuaria a dife-

rentes colectivos nacionales e internacionales. Actuaciones que, sin duda, sitúan al Puerto de Tarragona como centro integrado de transporte y plataforma logística de primer orden para el comercio internacional.

Cabe destacar también, la participación de APPORTT como expositor, entre otros, en el Salón Internacional de la Logística-SIL 2005 de Barcelona, en la Feria de Sant Miquel en Lérida y en la 45ava edición de la Bolsa Europea de cereales.

Un año más continuamos trabajando en interés de nuestros asociados, promocionando con ahínco y entusiasmo al puerto de Tarragona y a las más de 160 empresas e instituciones que nos muestran su confianza. Finalizamos el año 2005 con optimismo y con una valoración positiva de los resultados.

ACTIVIDADES MÁS DESTACADAS DEL AÑO 2005

- APPORTT organizó una presentación del Puerto de Tarragona dirigida a los miembros de la Asociación de transitarios de Aragón. El objetivo fue presentar la oferta de servicios del Puerto de Tarragona al transitario aragonés. El acto tuvo lugar en la Cámara de Comercio de Zaragoza el día 18 de febrero.

• Organización de visitas de colectivos empresariales al Puerto de Tarragona:

- Institut Universitari de Technologie de Perpignan-Departament gestion logistica et transport. 17 de febrero.

- Grupo empresarial del sector agrícola y ramadero del noreste de Francia. 16 de marzo.

- Colectivos de estudiantes nacionales e internacionales interesados en el Puerto de Tarragona, su dinámica y sus infraestructuras.

• Participación como expositor en la VII edición del Salón Internacional de la Logística celebrado en Barcelona durante los días 17 al 20 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 APPORTT 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.

Actualmente, el Mediterráneo tiene una capacidad extraordinaria para generar y atraer nuevos tráfico y dar nuevos tratamientos a la mercancía; una efervescencia que se da en todos los eslabones de la cadena que pueden propiciar multitud de actuaciones en muchos sentidos y que confieren a esta obligada cita la capacidad para facilitar o referencia proyectos en materia de logística que puedan materializarse en esta área; unas actuaciones que, aprove-

chando sinergias como el concepto Euroregión, la capacidad para interrelacionar las plataformas logísticas de la Península con los puertos catalanes, o también, la capacidad para implementar líneas regulares utilizando los programas europeos sobre las autopistas del mar, otorguen valor a las distintas iniciativas que puedan producirse.

El concepto mediterráneo en donde el puerto de Tarragona tiene depositadas importantes expectativas, puede ser fundamental para el desarrollo económico de esta zona, un escenario en donde hacia el año 2010 pueden converger situaciones positivas de todo orden; una, el establecimiento de una zona de libre comercio mediterráneo; otra, los deseos de los puertos del norte de África, auspiciados por el Banco Europeo de Inversiones, de participar en proyectos económicos y establecer acuerdos de todo tipo que les permita emerger de forma definitiva.

• Organización del II Symposium de Logística intermodal. Puerto de Tarragona.

Durante los días 14 y 15 de junio, hemos podido conocer, debatir, y proponer una serie de ideas y conceptos referidos a la LOGISTICA como concepto, y a la distribución logística como estrategia y herramienta para hacer eficiente y eficaz, y en definitiva, competitiva, la recepción-tratamiento-distribución de las mercancías y productos, desde los centros de origen hasta los de consumo.

En estas jornadas hemos tratado temas de candente actualidad, asuntos del día a día en la operativa portuaria, y otros concernientes a la carga en su tránsito por toda la cadena, temas referentes a los operadores internos y externos, incluso aquellas situaciones, que haciendo una cierta prospectiva de futuro, pueden plantearnos dificultades y problemas si no sabemos anticiparnos y posicionarnos debidamente.

• Presentación del Puerto de Tarragona para el empresario de Lérida.

El Puerto de Tarragona participa en una nueva edición de la Feria de St.Miquel de Lérida, durante los días 29 de septiembre al 2 de octubre.

En el marco de este acontecimiento, la Agrupación para la Promoción del Puerto de Tarragona, A.I.E.-APPORTT, organiza una presentación de la oferta de servicios del Puerto de Tarragona para los empresarios de la demarcación de Lérida. Durante el acto se exponen datos sobre la gran inversión en nuevas terminales portuarias que se están realizando actualmente; los nuevos accesos al Puerto; las nuevas comunicaciones viarias y ferroviarias con el interior de la península, especialmente con Lérida y sus comarcas; los proyectos para enlazar con las plataformas logísticas y las nuevas líneas regulares que unen los diferentes puertos del Mediterráneo con Tarragona.

- APPORTT participa en la 45ava edición de la Bolsa Europea de Cereales celebrada en Viena los días 20 i 21 de octubre con el objetivo de apoyar la candidatura presentada por la Lonja de Reus, la cual resulta seleccionada para organizar la edición de la bolsa de cereales del 2010 en las comarcas tarraconenses.

- Recepción del staff directivo y delegación empresarial del puerto francés de Port La Nouvelle con el objetivo de establecer vínculos empresariales entre ambos puertos. Tarragona, 2 de diciembre.

• Celebración de la Asamblea General ordinaria de socios de APPORTT. III Convocatoria de premios APPORTT

Entrega de premios APPORTT a la empresa más activa en la proyección exterior del Puerto de Tarragona, a la Especial Dedicación y a la Profesionalidad. Tarragona, Celebración de la Navidad. Tarragona, 12 de diciembre.

APPORTT premia a:

- Empresa más activa en la proyección exterior del Puerto de Tarragona: International Marina Tárraco S.L

- Premio a la especial dedicación: Sr. Ricardó Montiel

- Premio a la profesionalidad: Sr. Carlos Arola como Presidente del Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de aduanas de Tarragona.

traducción

9. ESTARRACO SOCIETAT ESTATAL DE ESTIBA Y DESESTIBA DE TARRAGONA

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 7 de junio de 2005, como sigue:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.	7,277 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.	3,649 %
CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.	3,343 %
SILOS DE TARRAGONA, S.A.	5,066 %
TPS. - TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.	20,406 %
ERSHIP, S.A.	3,017 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3,269 %
SERVICIOS PORTUARIOS TARRAGONA, S.A.	2,974 %
AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA	51,000 %

PARÁMETROS DE ACTIVIDAD

La previsión de actividad para el cálculo del presupuesto 2005 se ajustó a la realización de 36.000 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 190 trabajadores, de los cuales 145 figuraban en la plantilla de ESTARRACO y 45 se encontraban vinculados a las Empresas Estibadoras por relación laboral común. La media de trabajadores del ejercicio completo fue de 184,51 trabajadores, que representaron una disminución del 4,07% respecto a 2004, que fue de 192,34. De esa media, 135,92 eran trabajadores de relación laboral especial (disminución del 7,12%) y 48,59 de relación laboral común (aumento del 5,63%).

Durante el ejercicio 2005 se realizaron 56.807 jornales en el Puerto de Tarragona, de los que 36.185 correspondieron a la plantilla de trabajadores portuarios de ESTARRACO, 12.577 a los trabajadores de relación laboral común y 8.045 a contrataciones eventuales. En su conjunto, los jornales realizados en el puerto experimentaron, con respecto al ejercicio anterior, un incremento del 9,72%.

La amplia disponibilidad de los trabajadores portuarios se concreta en jornadas laborales que abarcan 24 horas diarias, todos los días del año. El número de jornales realizados en el año 2005 ha favorecido el incremento del índice de actividad anual que, con un 100,29%, superó al del año anterior en un 3,82%, en la misma línea que el año anterior que había crecido un 4,50%. Cabe reseñar y enfatizar que nunca antes, desde la constitución de la Sociedad Estatal de Estiba, se había logrado cerrar ningún ejercicio con un índice de actividad supe-

rior al 100%, equivalente en otros términos a la plena ocupación.

En 2005 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 portuarios por parte de las Empresas Estibadoras.

Durante el pasado ejercicio el número de efectivos de la plantilla de Estarraco se ha visto reducido en 7 trabajadores como consecuencia de su jubilación ordinaria en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

En septiembre se inició un proceso de ampliación de la plantilla que cristalizaría, en el mes de febrero de 2006, con el ingreso de 18 nuevos estibadores portuarios. Se tiene previsto, de darse las circunstancias de actividad idóneas, la ampliación en 12 nuevos efectivos, de conformidad con la aprobación de la Comisión Mixta del citado mes de septiembre.

PREVISIONES PARA EL 2006

Primeramente cabe significar del pasado año algunos hechos destacables en el movimiento de mercancías de nuestro puerto, especialmente las que tiene una incidencia directa en la manipulación portuaria.

Se incrementó el tráfico de graneles sólidos en un porcentaje del 11.7%, incremento similar al año precedente, que fue del 11.5%.

La manipulación de vehículos experimentó igualmente un importante crecimiento, ligeramente superior al 20% y, finalmente, la pérdida del ejercicio 2004 en la manipulación de carga general fue compensada durante 2005 con crecimiento superior al 25%.

Ante este escenario, y en especial por lo que se refiere a la tendencia de la carga general y vehículos, las previsiones apuntan a un aumento de las jornadas a realizar en el ejercicio 2006.

Para el presupuesto del ejercicio, con una plantilla media estimada de 151 trabajadores, contando con las nuevas incorporaciones, se espera alcanzar la cifra de 38.000 jornales, situando la actividad media por debajo de la obtenida en el ejercicio precedente, pero dentro de niveles óptimos de empleo. Esa actividad superará ligeramente 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 se encuentran, como suele ser habitual, por debajo del 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:

1. Tendencia a un crecimiento continuado, en mayor o menor medida y como ha venido ocurriendo en los últimos años, 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.
2. Aumento del tráfico de vehículos turismo, tal y como ha ocurrido en el presente ejercicio, ya que seguirá incrementándose la disponibilidad de espacios y por lo tanto de condiciones operativas mas óptimas.
3. Mantenimiento de la tendencia en el tráfico de productos siderúrgicos, cuya manipulación ha adquirido gran relevancia en los tres últimos ejercicios.
4. 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.

10. PREVENPORT

Servicio Mancomunado de prevención del Puerto de Tarragona S.A.

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 31 las empresas adheridas al Servicio Mancomunado y 948 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 2005, 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 seiscientos noventa y tres 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 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:

37.297 Visitas individuales a las exposiciones de los Tinglados
1.382 Visitas individuales al Museo del Puerto
2.683 Visitas en grupo al Museo del Puerto
5.450 Visitas con escuelas al Museo del Puerto
3.144 Participantes en el camp d'aprenentatge
893 Visitas individuales al Museo de Faros
36.573 Personas en actividades deportivas, carreras de atletismo, bicicletadas, actividades sociales
En referencia al capítulo de actividades se debe mencionar las siguientes:
19 Exposiciones realizadas en los Tinglados del Moll de Costa
12 Ferias y muestras temáticas
43 Actos sociales de casas regionales y otros colectivos ciudadanos
5 Ediciones de libros
10 Actuaciones i veladas musicales en el Moll de Costa

11.2 El archivo central

Dos son los acontecimientos que queremos destacar, especialmente de este año 2005, relacionados con el Archivo Central:
-en primer lugar, el 15 aniversario de su apertura al público

-y en segundo lugar, la organización de las II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios. Del primer evento, desgraciadamente, y a pesar de estar en disposición de celebrarlo con una serie de actividades acordes a la magnitud del mismo, como: una exposición sobre éstos 15 años de trayectoria en las dependencias del mismo Archivo y una Jornada de Puertas Abiertas a la ciudadanía, no se pudieron llevar a cabo en el último momento por falta de presupuesto. Nuestra aportación, por tanto, se limitó a la publicación de un artículo en la revista Al Port que bajo el título "L'Arxiu Central compleix quinze anys" se expone la evolución de nuestro centro que, en su corta vida, ha pasado a ser un referente cultural para los investigadores, tanto de nuestra demarcación como de fuera de ella. Recordemos que el Archivo se inauguró el día 4 de julio de 1990 con el nombre de Archivo Histórico, aunque con el tiempo pasó también a custodiar la documentación administrativa, por lo que pasó a denominarse Archivo Central.

Queremos destacar también el trabajo de difusión en el que hemos concentrado nuestros esfuerzos en los últimos años, y que ha dado su fruto con la buena acogida que ha tenido la convocatoria del I Premio de Investigación Puerto de Tarragona, las bases del cual se hicieron públicas al mismo tiempo que se creaba el Servicio de Publicaciones del Puerto de Tarragona, en noviembre de 2004. Y hablamos de buena acogida porque se han presentado, una vez finalizado el plazo de inscripción al mismo, cinco trabajos. El ganador del premio ha sido Enric García Domingo con la obra: Astilleros de Tarragona: 80 años de construcción naval (1918-1998).

También, en relación con la difusión de los fondos del Archivo, se ha publicado en este año el libro de Coia Escoda y Luis Ballester titulado: El naixement dels barris del Port, que forma parte de la recién creada Colección Saturnino Bellido, así como algunos artículos en las dos revistas de nuestro ámbito portuario: Al Port i Unió de Jubilats cuyos títulos son: "I Jornadas de Archivos Portuarios", "Els tinglados centenaris del Moll de Costa", "Els orígens del Montepío de Empleados de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona" y "Els ajuts socials als treballadors portuaris: les pagues de toca". En estrecha colaboración con el Servicio de Publicaciones del Puerto de Tarragona se ha contribuido a la publicación del libro: La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats a la costa de Tarragona (1914-1918) de Josep Maria Castellví y Josep Guarro, editado dentro de la Colección Tarragona.

traducción

Junto con los compañeros de Nuevas Tecnologías de la Autoridad Portuaria se ha procedido éste año a la renovación de los contenidos de la página web del Puerto de Tarragona a la que hemos aportado un buen número de fotografías del Puerto, tanto antiguas como actuales, y se han actualizado los contenidos relativos al Archivo Central y a la historia del Puerto. En colaboración con la Associació d'Arxivers de Catalunya y con el Server d'Arxiu i Documentació de l'Ajuntament de Tarragona se han impartido los siguientes cursos dirigidos a personas que trabajan en archivos y centros de documentación de nuestras comarcas: Normalización de documentos de trabajo en las administraciones públicas y La imagen digital como documento de archivo.

Pero, sin lugar a dudas, la mayor parte de nuestros esfuerzos se han centrado, en éste año 2005, en la preparación y organización de las II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios que se celebraron en la sede de nuestro centro los días 9 y 10 de noviembre. Siguiendo la iniciativa que el año 2004 tomó el Puerto de Huelva, el Archivo Central del Puerto de Tarragona asumió el relevo y con la financiación de Puertos del Estado consiguió reunir a unos cuarenta archiveros, responsables de archivos, secretarios y asesores jurídicos de los distintos puertos españoles, así como a los representantes de los archivos de la ciudad de Tarragona. El tema de las Jornadas fue La clasificación y la valoración de los documentos portuarios, que se debatió en las diferentes sesiones en que se desarrollaron las mismas. Cabe destacar la ponencia inaugural que bajo el título: La experiencia catalana en la evaluación de documentos, impartió el Subdirector General de Archivos de la Generalitat de Catalunya, Ramon Alberch Fugueras. Está previsto que, de éstas II Jornadas, se publiquen las Actas a lo largo del año 2006.

Servicio de publicaciones

El Puerto siempre ha sido consciente de su responsabilidad, como entidad de peso en la ciudad, en la difusión de su patrimonio cultural e histórico, vinculado íntimamente a Tarragona.

En el año 1986 y con motivo de la apertura del Muelle de Costa a la ciudadanía, se intensifica la labor editora hasta llegar a la creación del Servicio de Publicaciones en noviembre de 2004 que, a partir de este momento, pasa a ser el responsable de marcar los criterios a seguir en las publicaciones el puerto.

Es por tanto que a partir del año 2005 empiezan a verse los frutos de esta nueva orientación, con motivo de la publicación de diferentes libros que relacionamos a continuación y que, al mismo tiempo, iniciaron las cuatro colecciones que forman parte de la oferta de publicaciones:

- Colección "Satrúnino Bellido", colección que reunirá investigaciones de carácter monográfico relativas a la historia del Puerto. El primer libro editado en esta colección ha sido *El naixement dels barris del Port*, los autores son Coia Escoda y Luis Ballesster. Esta publicación pretende dar a conocer la creación y evolución de los barrios de la Marina y el Serrallo nacidos a consecuencia de la expansión y consolidación del puerto a finales del s. XVIII. Imagen libro *El naixement dels barris del Port*

- Colección "Moll de Costa", colección donde se publicaran todos aquellos trabajos que se elaboren sobre el Puerto de Tarragona y su área de influencia y que comprendan aspectos económicos, logísticos, medioambientales o comerciales. El primer trabajo publicado ha sido: *Inventario de especies*, coedición entre la Sociedad de Exploraciones Submarinas de Tarragona y el Puerto de Tarragona. Publicación que pretende, por un lado, dar a conocer las diferentes especies que pueden encontrarse en el Parque Subacuático de nuestro Puerto y, por otro, demostrar la importante labor de regeneración que se está llevando a cabo en este parque. Imagen libro *Inventario de Especies*

- Colección "Tarragona", se trata de una colección donde se editarán libros en formato superior, dedicados a rendir un homenaje a Tarragona patrimonio mundial, al Puerto de Tarragona o a cualquier otro sitio de características destacadas. Esta colección se ha iniciado con la publicación del libro *La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats (1914 – 1918)*, los autores del cual son, Josep M. Castellví y Josep Guarro. Este trabajo tiene como principal objetivo recuperar la historia que rodeó a las acciones de la guerra submarina en el litoral tarraconense dentro

del periodo histórico de la Primera Guerra Mundial e intenta identificar y localizar todos los barcos de guerra hundidos en la costa de Tarragona.

Imagen libro *La Guerra Secreta del Mediterráneo*

- Colección "Puerto de Tarragona", colección que editará las publicaciones oficiales del Puerto de Tarragona. Este año se han publicado las memorias anuales del 2004 del Puerto de Tarragona y del CEMAPT, así como el Resumen Anual del Puerto de Tarragona 2004.

Imagen libro *Memoria Anual del Puerto de Tarragona 2004*

Además de la tarea esencialmente editora, el Servicio de Publicaciones también ha desarrollado las siguientes actuaciones a lo largo de este año:

Catálogo de Publicaciones

El Puerto de Tarragona, tal y como hemos explicado, ha llevado ha cabo una importante labor editora, lo que ha supuesto que a día de hoy nos encontrásemos con un importante volumen de libros publicados. El Servicio de Publicaciones ha estado recuperando toda la documentación que tenía a su disposición (Archivo Central, Proyección Exterior, dossier de prensa) para así organizar y clasificar los expedientes, un total de 109, correspondientes a cada publicación. Toda esta información se ha introducido en una base de datos que recoge los aspectos esenciales de cada expediente (año de publicación, autor, precio de coste ...).

Depósito de Publicaciones

El Servicio de Publicaciones se ha hecho cargo de la gestión del depósito de libros editados por el Puerto situado en la Calle del mar, nº 12, actual edificio de servicios del Archivo Central, llevando a cabo un inventario y control de stocks de los títulos en depósito.

También quisiéramos destacar el trabajo de difusión que se ha realizado mediante la redacción de artículos para la revista *AlPort* y colaborando con la unidad de Nuevas Tecnologías en la elaboración de los textos sobre el Servicio para la nueva web corporativa del Puerto. También se han redactado notas informativas para la prensa y la web antes mencionada, con motivo del primer aniversario de funcionamiento del Servicio de Publicaciones.

EL MUSEO DEL PUERTO DE TARRAGONA

La posibilidad de dar a conocer el fondo museístico, al mismo tiempo que incorporar nuevos objetos, la procedencia de los cuales puede ser a través de donaciones, cesiones o adquisiciones, continúa siendo un de los objetivos prioritarios del Museo junto con una programación anual estable que, en este quinto año de su inauguración, creemos que ha consolidado tanto, desde el punto de vista, de realización de actividades propias como de colaboraciones con otras entidades.

El pertenecer a La mar de museus permitió comenzar el año con la inauguración de la segunda exposición itinerante, producida por esta red, *Imatges de voramar* en el Tinglado 4 del Moll de Costa. Era una muestra fotográfica integrada por 100 imágenes de toda la costa catalana, desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, presentada en cinco ámbitos. Desde el Museo se complementó la exposición de imágenes con la incorporación de objetos del fondo museístico propio, así como de otros cedidos por pescadores, que, una vez finalizada la exposición (permaneció abierta del 10 de marzo al 24 de abril), donaron algunos de los objetos expuestos al fondo patrimonial del Museo.

Las colaboraciones habituales con las ferias o actividades temáticas como *Tàrraco Viva*, *Feria del Mar de Salou*, *Expro-Reus*, *Semana de la Ciencia y la Técnica de Catalunya*, *Parc Infantil de Tarragona* se vieron incrementadas con otras como la acogida de estudiantes en prácticas de Museología de la Universidad Rovira i Virgili, el programa del *Mar de Tarragona Radio*, presentación de libros y tertulias de temática marinera a entidades culturales, así como el asesoramiento en montajes expositivos de índole marítima y portuaria.

En referencia a las actividades propias del Museo, el 18 de mayo, Día Internacional de los Museos, se presentó al público un espacio dedicado a las embarcaciones de recreo *Snipe* donde a partir de un modelo de la embarcación, donación del Dr. Delclós, de imágenes de los snipes originales creados por un grupo del Club Náutico dirigido por Lluís Donoso y la incorporación de un audio protagonizado por los mismos Dr. Delclós y Lluís Donoso, se narra la historia de la construcción de estas embarcaciones en la Tarragona de los años 1950.

Una de *Pirates...* fue el taller didáctico, eje de la presentación de la propuesta pedagógica *Museu del Port a la vista!*, a más de un centenar de profesionales de la educación que el día 1 de octubre participaron en el aula del Museo. A lo largo del año, 5.440 niños y niñas de Catalunya, Aragón, Valen-

cia y sur de Francia llevaron a cabo las diferentes actividades pedagógicas de esta propuesta.

El total de visitantes, tanto en el Museu del Port como en el Museu dels Fars, ha estado cercano a los 14.000, cifra inferior a años anteriores. El motivo de éste descenso ha venido provocado por el cierre al tránsito, por las obras de mejora, del Moll de Costa, circunstancia que ha reducido de manera importante la visita individual a las instalaciones del Museu del Port. En cuanto al Museu dels Fars, tanto el público general como el escolar han mantenido el número de visitas de otros años (más de un millar). Cabe destacar la tarea desarrollada por los departamentos de carpinteros de ribera y de modalismo con las restauraciones de embarcaciones como el *Capitán Argüello* y el *Dinghy*, el antiguo equipo móvil de bomberos de la Junta de Obras del Puerto, las arboladuras de la barca de pesca *Teresa* y la pulga *Bruja*, así como la renovación de la maqueta general del Puerto de Tarragona. Un apartado importante, como comentábamos al principio, han sido las donaciones que permiten ampliar y enriquecer el fondo patrimonial del Museo, al mismo tiempo que, vincula a particulares y entidades con la evolución del Museo. La firma de convenios con Amadeu Rebull y Carme Subirats ha supuesto la incorporación de las herramientas del carpintero de ribera, *Pauet d'Astillers*, y la colección de modelos realizados por Amadeo Roig. Por su parte, Jordi Albiol y Albert Pedrol, pescadores, hicieron donación de enseres de remendar. Cabe mencionar, también, la ampliación de la colección *Esteve Galindo* con el modelo del *Sirius* y las donaciones por parte de empleados de la Autoritat Portuària de Tarragona (APT) de objetos de uso personal como ha sido el caso de Joan Carles Canete.

La remodelación del sitio web del Museo, la utilización por parte de la APT y de diferentes entidades de los espacios del Museo para actos y conferencias, la participación en la revista *AlPort*, entre otras, han sido los puntos de colaboración con la comunidad portuaria.

Translation



	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 (PUPE)
	- 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
APPORT	
	The most important activities of 2005
ESTARRACO	
	Activity Parameters
	Forecast for 2006
PREVENPORT	
CEMAPT	
	THE COSTA WHARF
	PORT OF TARRAGONA CENTRAL ARCHIVE
	THE PORT OF TARRAGONA MUSEUM

translation

THE TARRAGONA PORT AUTHORITY BOARD OF DIRECTORS

Mr Josep Anton Burgasé 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
Representative of the Tarragona Federation
of Motor Transport

Mr Andreu Puñet Balsebre
Representative of the Tarragona Association
of Chemical Companies (AEQT)

Mr Manuel Roca i Marco

Mr Joan Llort i Corbella
Director-General of the Catalan Autono-
mous Government Department of
Territorial Organisation and Town Planning

Mr Xavier Sabaté Ibarz
Territorial Delegate of the Catalan Autono-
mous 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 Con-
cessionary Companies with port installa-
tions – ASCIPORT

Mr Fernando Collado Simon
Tarragona Harbour Master

Ms Soledad Borrego Martínez
State Lawyer

Mr Pablo F. Navarro Fernández
Legal counsel to the Board of Directors and
Coordinator of Legal Assistance

Mr Javier Gesé Aperte
State Ports Deputy Director for Tariff Policy
and Regulation of Port Areas

Mr Joaquín 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 Coun-
cil

Mr Alejandro Fernandez Alvarez
Representative of the Tarragona City Coun-
cil

Mr Josep Poblet i Tous
Mayor of Vila-Seca

Mr Xavier Artal Morillo
President of the Tarragona Official Cham-
ber of Commerce, Industry and Shipping

Mr Francesc Cabré i Masdeu
President of the Reus Official Chamber of
Commerce, Industry and Shipping

Mr Manuel Calvo Fernández
President of the Port of Tarragona Associa-
tion of Stevedoring Companies

Mr Gregorio de la Fuente Expósito
President of the Port of Tarragona Associa-
tion 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 Provin-
cial Union for the “Comisiones Obreras”
Trade Union

INTRODUCTION

In the last annual report we stated that we had reorganised and restructured all our areas of responsibility, particularly those concerning financial matters. The 2003 figures had been very worrying and a considerable effort was needed in order to put right a situation we could describe as delicate.

Now, after two continuous years of work and extreme dedication, we have managed to close the financial year with figures with which we can be pleased and which give us the confidence we need to enjoy an excellent present and to face a guaranteed future.

The final accounts for the 2005 financial year show that we have achieved a working profit of 17.4 million euros, resulting basically from a turnover of 47.3 million euros and a strict control over costs. This has provided us with a cash flow of 26.9 million euros, sufficient to meet our investments need without cause for concern and without the need to resort to external resources.

The turnover of 47.3 million euros comes from the intensive occupation of port property under concession to other operators, from major activity in cargo handling, and a consolidated traffic in which petroleum products (17.9 million tons), food and agricultural products (6.3 million tons), and coal (5.6 million tons) played a major part.

I should also like to highlight the significance of and the effort put into diversifying the type of merchandise handled by the port. More than 300,000 new vehicles, fruit, iron and steel products, and others, although less significant, are also following an upward trend that allows us to predict that they will be important in the future for the Port of Tarragona.

The infrastructure investments included in the Master Plan will mean the construction of new port terminals, some adjoining the prolongation of the eastern breakwater that we are now finalising, others on the waterfront area, esplanades that will meet the demand from private companies, a sector which, as the Port Community, has shown its loyalty to the Port by investing heavily in the construction and fitting out of terminals, the construction of warehouses, machinery, and other elements that contribute to a greater competitiveness in their areas of operation.

These major investment programmes we are currently undertaking are mainly capitalised, due to their large volume, by the prolongation of the eastern breakwater partly financed by European Union Funds, which have allowed us to undertake almost consecutively other investments that basically depend on this major protection project, which we hope to have finished by 2007.

Josep Anton Burgasé
President of the Port of Tarragona

translation

INTRODUCTION

We could describe the year 2005 as having been exceptional if we take into account the different aspects we use to evaluate port activities. Our performance allows us to continue to play a fundamental and front line role as a benchmark port for our port community and our hinterland, which are well served by an extensive network of services with the Port of Tarragona as its central point of reference.

The achievement of 31.4 million tons of cargo handled is confirmation that we have met the commitment set out in the Strategic Plan. This figure signifies on the one hand a consolidation of certain types of traffic in which the Port specialises, given the facilities we currently have and the quality of the products we handle, and on the other hand, a progressive diversification with the incorporation of new types of traffic that allow us to handle a wide range of products. This guarantees the Port's pre-eminence in a globalised and ever-changing market.

Part of this diversification of types of traffic will be a firm commitment to the Mediterranean area in the sense of promoting commercial exchanges and the consolidation of already established regular lines, particularly those known as Motorways of the Sea.

I should like to place special emphasis on the repercussions of the recent signing of an agreement between the private company, Repsol, and the Town Hall of Vila-seca for the future of the Port. This agreement was signed within the context of renewing the concession for the use of the Repsol jetty and could bring about changes in the Port Master Plan in the sense of limiting continued growth towards the west and analysing the possibilities for investing in the construction of new terminals within the new geographical framework that could result in a completely different physiognomy to that which had been foreseen up until now.

The achievement of a profit figure of 17.4 million euros gives us a cash flow of some 26.9 million euros, a major advantage when it comes to undertaking the investment programmes contained in the Master Plan, without having to resort to the capital market.

In the area of investment in infrastructure, I should like to mention the major eastern breakwater prolongation project we are currently undertaking. In the past financial year the amount invested in this project was 24 million euros, to which we have to add funding from the European Union. This will allow us to provide new facilities for which we have a constant demand from the private sector.

Finally, it only remains for me to reiterate the commitment of the Port in taking on fresh challenges in terms of offering new and improved services with the aim of consolidating to an even greater extent the confidence shown by the different logistics operators, an option that can be clearly and irrefutably seen by greater prominence and participation in the Port's Strategic Plan and Master Plan.

Ramón Gras
Director of the Port of Tarragona

1. THE MANAGEMENT

The globalisation of trade, the importance of the Mediterranean in maritime routes, membership of the European Union, growing traffic with the countries of the Mediterranean, new types of traffic that require the construction of new and specific port terminals, the concept of the fourth generation port, urban and infrastructure transformations in the area of the port, the need to incorporate a logistics activity zone with the aim of rounding off a highly competitive offer of port services, have required new working patterns, a new organisation, a fresh approach and, needless to say, a new strategy in all fields.

In this respect we can state that the Port of Tarragona is currently one of the five most important ports in Spain, the leader in energy and food and agricultural products, in products transported by rail and in liquid products. This situation has given it a special pre-eminence in the context of the Iberian Peninsula and the Mediterranean.

1.1 Marketing

The marketing policy of the Tarragona Port Authority is directed towards the diversification of types of cargo, with the specific objectives of not depending too much on specific products, of increasing the proportion of general cargo and container traffic within the total amount of merchandise handled. The other main target of our marketing strategy is passenger and cruise traffic.

As a consequence, our established marketing plan is aimed at procuring new types of cargo, and increasing and consolidating those already handled by the Port by means of a series of actions taken throughout 2005.

From the point of view of turnover, in order to strengthen our commercial objectives, the Port Authority has given top priority to containers, fresh fruit and passenger traffic, to which the maximum discounts permitted under the 48/2003 Act in the tariffs corresponding to cargo and vessels can be applied. Likewise, certain types of traffic have been judged as being important and discounts have been applied to these according to the commitment of traffic contributed by the handlers or operators. Thus, with the application of these discounts, the aim is to give commercial incentives to new types of port traffic. Other actions have been taken in favour of shipowners operating regular lines and the promotion of short sea shipping lines.

The following have been established as specific marketing, promotion and communication actions:

1. General merchandise traffic and containers.
Personal visits to clients.
Presentations of the offer of port services.
Attendance at specialised trade fairs and congresses.
2. Improved contacts with clients
Complaint resolution.
Studying suggestions.
Replying to requests for information.
3. International marketing of the Port of Tarragona.
Attendance at international trade fairs.
Attendance at international sector conferences.
Participation in joint trade missions.
Cooperation with the port community in the presentation of services.
4. Passenger traffic.
Participation in sectorial trade fairs.
Attendance at the meetings of the Medcruise association of cruise ports.
Meetings with shipowners and cruise agents.
Undertaking of viability studies.

1.2 Customer service

The efforts made by the Tarragona Port Authority in understanding and serving the outside 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 307 cases were dealt with during 2005. Of these, 116 were requests for information, 188 were claims and complaints, and 3 were suggestions. All were dealt with quickly and efficiently in rigorous order in matters of a similar subject.

The changing dynamics of the market, with new needs and demands for higher quality, require close communication and co-operation between the different departments and, in this case, particularly between the Customer Service, Quality and New Technologies departments.

As such, the commitment of the Port of Tarragona to the development of IT is an indisputable fact. The introduction of the Tarragona Port Community (TPC) Internet gateway in 2003, its consolidation in 2005 and the communications and customer relations services it provides, are a good example of how the new IT processes have been accepted by the Port Community.

The objectives of the TPC for the coming years are to achieve the globalisation of the majority of the procedures inherent in the operation of a port, the progressive incorporation of new elements linked to the activity (notice of arrival, ship clearance, etc.), and the introduction of improvements related to the operational capacity and efficiency of the system itself. Along these lines, one of the most important aspects has been the incorporation of EDI technology in order to allow SCDs (Single Call Documents) to be generated and sent automatically from the call, mooring and port services applications. In this way the user is able to carry out both tasks with a single entry.

1.3 Quality

The Tarragona Port Authority believes that quality management is one of the basic pillars of the port activity and one of the key strategic factors for, in the first place, offering quality services that will satisfy the needs and expectations of our customers, and, secondly, to make the port attractive to possible new clients.

As in previous years, the Tarragona Port Authority Quality Department continued to implement and follow up the quality plan, applying it to new areas of port activity, such as the pilot service and vehicle logistics.

We have also computerised the whole Internal Suggestions System (SIS) and created a new database that is much more agile and contains all the suggestions received since the SIS was started.

During 2005 we carried out all the training programmes contained in the Training Plan for the Port of Tarragona port community, the most notable being the Postgraduate in the Management of Port Operations and the Technical Seminar on the prevention of pollution through hydrocarbon spillage. As in previous years, we continued to give other courses, such as language perfection and computer use.

1.4 The environment

The Port of Tarragona is faced with the major challenge of introducing sustainability criteria into the management model, debating what responsibilities the port management bodies have as promoters of sustainable management models for port activities and sea transport, and also what the responsibilities of the interested parties should be.

Taking into account the complexity of the port, there are dilemmas when it comes to finding a balance between the need for more space on land and on water, with greater depths and wider navigation channels to allow for larger tonnage vessels, which would then ease the congestion in the flow of cargo and passenger traffic by other means of transport that cause more harm to the environment, and the environmental impact caused, not only by the infrastructure and dredging, but also by the commercial exploitation of the ports themselves.

The efforts of the Department of Sustainability and the Environment have not only been directed towards taking measures to educate the port community about the environmental aspects of the port activity, but also fundamentally to applying the environmental standards required by law. In this respect, we are carrying out the HADA project aimed at detecting and controlling emissions of atmospheric pollutants in the port area, on the initiative of the Public State Ports Body and financed by the European Union. Among the various objectives under consideration, the Department of Sustainability and the Environment has placed special emphasis on the development of a system to assist in the taking of decisions in real time to provide a fast and efficient response to instances of atmospheric pollution deriving from port activities.

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 decade of 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 re-assess 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.

translation

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 esplanades on the shore area. Other types of traffic, including iron and steel products and fruit, are also showing signs of growth.

2.2 Traffic statistics for the year

During 2005 the amount of cargo loaded and unloaded in the Port was 31,397,301 tons, representing an increase of 4,45% over the previous year (1,337,077 tons)

Maritime traffic	30.986.590 Tm.
Ships' supplies	213.033 Tm.
Fishing	4.035 Tm.
Unembarked merchandise	193.643 Tm.
	31.397.301 Tm.

Maritime traffic was made up of the following components (with the variations shown):

	% of total	Tm. 2005	Difference 2005-2004	% difference
Petroleum products	51,5 %	15.944.943	-265.280 Tm.	-1,6 %
Non-petroleum liquids	6,3 %	1.962.048	114.875 Tm.	6,2 %
Solid bulks	38,4 %	11.903.296	1.253.290 Tm.	11,8 %
General merchandise	3,8 %	1.176.304	243.073 Tm.	26,0 %
	100 %	30.986.590	1,345,958 Tm.	4,5 %

In petroleum products, refinery traffic accounted for 15,944,943 tons, an increase of 1.6% over the previous year. This brief regression can be attributed to the technical shutdown of the refinery.

The main components of this traffic are:

Crude petroleum	7.496.754 Tm.
Naphtha	1.959.030 Tm.
Fuel oil	1.114.594 Tm.
Propane	639.365 Tm.
Crude condensates	900.365 Tm.
Diesel	1.095.980 Tm.

translation

Non-petroleum liquid bulks stood at 1,962,048 tons, an increase of 6.2%, a figure that demonstrates the development of this sector of traffic.

The following are the most representative components:

Pyrolysis gasoline	464.654 Tm.
Benzene concentrate	205.012 Tm.
Caustic soda	171.739 Tm.
Acetic and monocarboxylic acids	128.540 Tm.
Methanol, acyclic alcohols and derivatives	89.672 Tm.

The figure for solid bulks was 11,903,296 tons, an increase of 11.8% on the previous year. The largest amounts were in food and agricultural products, cement and coal.

Coal	5.662.536 Tm.
Wheat	1.518.144 Tm.
Maize and derivatives	465.891 Tm.
Manioc	239.213 Tm.
Cement and clinker	794.561 Tm.
Dried peas	477.075 Tm.
Other cereals	450.689 Tm.
Soya cake and flour	837.478 Tm.
Other fodder and forage	253.400 Tm.

General cargo reached the figure of 1,176,304 tons, an increase of 26% over the previous year.

The main components of this traffic were:

Vehicles, platforms and special transport	515.532 Tm.
Iron and steel products	275.850 Tm.
Food and agricultural products	132.648 Tm.
Chemical products	78.688 Tm.

Other significant statistics:

		2004	2005
Total no. of vessels	Nº	2.602	2.784
	GT	35.305.719	39.858.916
Tankers	Nº	1.240	1.259
	GT	17.696.507	17.484.154
Bulk carriers	Nº	270	340
	GT	6.114.143	7.414.394
Containers	TEU	17.213	8.978
	Tm.	140.015	80.814
Fishing	Tm.	3.812	4.035
	Thousands €*	12.429	13.597

(*)First sale

3. THE FINANCIAL YEAR

3.1 Financial Report

The 2005 financial year was historic both in terms of the amount of cargo handled by the Port of Tarragona and the financial activity of the Port Authority, with a record after-tax profit figure of 23,270 thousand euros.

In 2005, for the second year running, the continuing policy of cost restriction and control has resulted in a stabilisation of costs with respect to 2004. The final figure was 30,297 thousand euros, an increase of only 0.52%. It is worth pointing out that the moderate increase in personnel costs (2.62%) and, in line with previous years, of the amount for depreciation costs (4.39%), was offset by a 5.31% reduction in the amount included in "other operating costs".

Under the heading "other operating costs", the contribution to the State Ports Body under Article 11.1.b of Act 48/2003 was 1,615 thousand euros, 4% of port fees during the 2004 financial year.

Operating income was 47,218 thousand euros, of which 47,081 thousand euros was net turnover, an increase of 10.6% compared with 2004. The amount for fees was 93.6% of the turnover.

Cost containment and the large increase in turnover led to an operating income of 16,921 thousand euros in 2005, a growth of 35.3% over 2004.

In the area of special costs, we found an excess in the provision for risks and costs due to the recalculation of the interest on tariff reclamations and the agreement reached with some clients to renounce various appeals. This decrease led to an excess of more than 10 million euros having been entered.

Act 48/2003 set up the Inter-port Compensation Fund as an instrument for redistributing resources within the Spanish state port system. In 2005 the Tarragona Port Authority contributed 1,568 thousand euros to this fund and received 178 thousand euros, a net increase of 176.3% in the contribution.

Taking into account all the above, the balance for the 2005 financial year was 23,700 thousand euros, an increase of 166.37% over 2004.

Cash Flow rose to 28,411 thousand euros, an increase in the capacity to generate cash flow of 19.8% compared to 2004. This consolidates the upward trend and the sustainability of the self-financing policy of this Port Authority.

As far as Source Funds are concerned, 2005 saw an increase of 85.2% in the total to 62,207 thousand euros, the most significant entries of which were Funds Generated by Operations, 28,411 thousand euros, and 31,569 thousand euros to Income Accrued to be distributed (9,797 thousand euros for capital subsidies and 21,772 thousand euros for reversion of concessions). A total of 51,031 thousand euros was applied, mainly in acquisition of fixed assets, 27,128 thousand euros, in the reversion of a concession, 21,772 thousand euros. The difference between the Source Funds and Applications resulted in an increase in the Circulating Capital of 11,177 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

translation

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
- Commercial promotion to gain new markets and diversify types of traffic
- A leadership role as the economic powerhouse and catalyser of the area
- The creation of superstructures that favour 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 Acces 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 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. A high-speed train line (AVE) between Barcelona and Madrid is being built. This will have a station just a few kilometres from Tarragona 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 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 inter-modal 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 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 2005 the amount spent under the Master Plan was 27 million euros, of which 24 million went to this project.

translation

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 fifth 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 (PUPEP)

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' (PUPEP), 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 PUPEP:

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.

Currently, 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 revise the PUPEP and to adapt it to the new proposals.

Processing of the plan

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 Vilaseca 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	-
TOTAL	167,59 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	-
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 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 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 schoolchil-

dren 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 64,500 visitors as part of its established programmes. These include more than 8,594 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.

translation

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 “mega-yachts”, 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.

International marina tarraco

The IMT 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 Port, 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.

7. PROJECTS

7.1 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 “Waterfront esplanade west of the Strengthening Breakwater”

Specification of bases for contracting the technical assistance service that will draw up the Specification of Conditions for the tender for the concession of the multipurpose terminal adjoining the fifth alignment of the Port of Tarragona Breakwater.

Specification of Characteristics “Complementary work on the Rowing Club building”

Project “Basic project and execution of the transfer of the Rowing Club building”

Specification of Characteristics “Extension of the Port of Tarragona access control system (gates No. 4 Inflammables Wharf and No. 5 Hydrocarbons Wharf)”

Specification of Characteristics “Development of access to the Port of Tarragona via the main through road”

Project “Project for the reorganisation of the Serrallo area (Sant Pere quarter waterfront zone)”

Specification of Characteristics “Extension of the Port of Tarragona access control system (gates No. 2 Llevant Wharf and No. 3 Reus Wharf)”

Specification of bases “Restoration of the clock on the jetty”

Project “Auxiliary wharf at the end of the strengthening breakwater”

Specification of Characteristics “Surfacing of access road to the Alcudia Wharf”

Specification of Characteristics “Street lighting on the Aragon Wharf esplanade”

Estimate “Preparation of marmitas on the rail diversions”

Specification of Characteristics “Distribution and transformer station building on the Aragon Wharf”

Specification of Characteristics “PIF adaptation to the new regulations”

Specification of Characteristics "New multi-purpose premises on the platform below the Llevant Breakwater"

Estimate "Technical Assistance for drawing up the Port of Tarragona Rail Master Plan"

Specification of Characteristics "Land improvements in the Andalusia Wharf dredging area"

Specification of Characteristics "Signage of the rail crossings on the Western Aragon Wharf"

Project "Esplanade superstructure central Andalusia Wharf"

Project "Rail access Andalusia Wharf"

Estimate "Extension of the esplanade adjoining the Cantabria Wharf"

Specification of Characteristics "Shed replacement Warehouse N° 1 Fruport Reus Wharf"

Estimate "Construction of a wall at the front of the Inflammables Wharf"

Estimate "Improvements to the rail infrastructure in the Western Zone"

Estimate "Technical Assistance for drawing up the project and cooperation in directing the reorganisation of the Serrallo area"

Estimate "Technical Assistance for drawing up the project and cooperation in directing the construction of the New Rowing Building"

Project "Modified project for the Breakwater prolongation diversion"

Specification of Characteristics "Conduit for the MT 25 KV, 2c line for the new exterior A.P.T. supply"

Specification of Characteristics "Transfer of Aragon Wharf double scales"

Specification of Characteristics "Surfacing of esplanade next to the Strengthening Breakwater access road"

Specification of Characteristics "New Aragon Wharf water supply"

Specification of Characteristics "Adaptation of 7 huts breakwater tenon A.P.T. personnel"

Specification of Characteristics "Transfer of metallic shed Castilla Wharf"

Specification of Characteristics "Surfacing of zone near Cantabria Wharf"

Project "250 m. prolongation of the Els Prats beach breakwater"

The port also drew up a total of 15 settlements for building projects and supplies, and 101 dossiers for various minor building contracts, all of which were paid during the year.

7.2 Works

During 2005 the following projects were commenced or continued:

Breakwater Prolongation

A continuation of the work begun in 2004 to extend the current breakwater by 830 metres. The cost this year was 20,378,673.39 €

Navarra Wharf Alignment Prolongation

Work has begun on building an alignment with 4 caissons (2 reclaimed and 2 purpose-built) as a prolongation of the existing dock on the Navarra Wharf. The total investment is 4,015,050.00 €, of which 3,445,617.95 € has been spent this year.

Auxiliary Dock at the end of the Strengthening Breakwater

This project consists of a wharf perpendicular to the Cantabria Wharf at a cost of 400,000.00 €. Work is almost completed.

Electrical Installation 2nd Phase Andalucía Wharf

Electrical conduits for lighting and cranes at a cost of 415,560.00 €. Work is almost completed.

translation

6. THE TARRAGONA PORT PROMOTION GROUP, E.I.G. APPORTT

APPORTT is a non-profit-making Economic Interest Group formed in July 1992 to bring together all the business sectors of the province involved in maritime activities.

The group's main objective is to administer and promote the common interests of the different companies involved in the Port of Tarragona and to coordinate the provision of services with the aim of assisting, facilitating, developing and improving the business activities of its members.

Activities undertaken include:

Information, publication and promotion of the Port of Tarragona and its activities and services.

- Organization of events, functions, technical conferences and specialized visits relating to port activities.

- Preparation of studies and publications in line with the collective requirements of the members.
- Assessment and guidance in the use of the services available in the Port.
- Providing members with business contacts, visits to import/export groups, and the organization of commercial missions with the aim of improving the profitability of the group members.

- Participation in international congresses, forums and exhibitions.

APPORTT, ANOTHER YEAR IS PROMOTING THE PORT OF TARRAGONA AND HIS MEMBERS INTERESTS

For more than ten years, APPORTT has acted as a conduit for all the concerns of both the public and private sectors with regard to the projection and promotion of the Port of Tarragona. Since its creation, APPORTT can be considered as a fully consolidated body that has succeeded in bringing together and channelling initiatives from the private sector and public bodies with one common objective – the Port of Tarragona.

The Group is recognised in all fields as an important partner and disseminator of the Port of Tarragona, and can count on the substantial support of the more than 160 associates who currently make up APPORTT, an association to which we are always pleased to welcome new members. We believe that our work, our enthusiasm, and our creativity continue to be of great benefit to the Port and to the Tarragona area as a whole.

The Group has organised highly successful events on an international level, which have centred the attention of the world's port and logistics sectors on the Port of Tarragona. We have also organised several trade missions aimed at consolidating the leading position held by the Port of Tarragona in different geographical areas around the globe and facilitating business contacts between our members and operators from all over the world.

APPORTT has always played a leading role in the promotion of international trade for all our associates by participating in international events (trade fairs, congresses, seminars, etc.), organising presentations and specific technical workshops, undertaking market studies, and distributing publications to complement our promotional activities (traffic statistics, information on regular shipping lines, annual management reports, and the quarterly alPORT magazine).

The year 2005 has been a special year thanks to the organisation of the II Port of Tarragona Intermodal Logistics Symposium, which allowed us to promote the internationalisation of the Port of Tarragona. The conference was attended by important figures and major players in industry and services, from both the public and private sectors. The meetings allowed us to get to know at first hand the criteria, opinions, predictions and even the expectations that a spectrum as wide-ranging and dynamic as logistics can represent, both for the elements and bodies that participate in the different processes involved and for the repercussions they could have on the geographical area in which the main activity takes place.

The subjects discussed, the debate provoked, and the conclusions reached force us to reflect on matters that have to serve to introduce new orientations in this subject that has become a strategic tool of prime importance.

Many of the subjects dealt with affect the Port of Tarragona, subjects that for some time now have been of concern and are being dealt with in a way that fully coincides with the conclusions reached by this symposium. Conclusions that clearly show the need of the Tarragona area to establish the appropriate alliances in order to revitalise the logistics activity, to optimise its processes, to contribute to multimodality within combined transport, and to reduce friction in the various interfaces. In this, the Port of Tarragona has to act in complicity with the area's industry in order to generate the volume of cargo necessary to make the existing installations, and those in the process of being built, profitable.

These conclusions have been passed on to the Ministry of Development and the Department of Territorial Policy and Public Works with the aim that the PEIT (Strategic Infrastructure and Transport Plan) be implemented without delay, incorporating those amendments that attempt to reduce the deficit in infrastructure that Catalonia is suffering from, particularly in this region where we are tirelessly demanding improvements in the road and rail networks that will avoid congestion, connect us with the interior and the rest of the continent, improve sustainability, and contribute to a true territorial equilibrium.

APPORTT is a member of the Spanish Association for the Promotion of Short Sea Shipping.

During the year APPORTT has arranged presentations of the Port of Tarragona and its port community for various national and international groupings. There can be no doubt that these actions place the Port of Tarragona in a leading position as an integrated transport and logistics platform for international trade.

Among the other actions taken by APPORTT we can highlight the presentation of the facilities and services offered by the Port of Tarragona to the Aragon Association of Forwarding Agents with the aim of promoting the presence of the port and the business relations between the Port of Tarragona and the import-export sector of Aragon.

Another action worthy of special mention is APPORTT's participation as an exhibitor in the International Logistics Fair–SIL 2005 in Barcelona, the St Michael's Fair in Lleida, and the 45th annual European Cereals Bourse.

This has been another year in which we have continued to work in the interest of our members, promoting with passion and enthusiasm the Port of Tarragona and the more than 160 firms and institutions that have placed their trust in us.

THE MOST IMPORTANT ACTIVITIES OF 2005

• APPORTT organized a presentation of the Port of Tarragona for members of the Aragon Association of Forwarding Agents. The objective of the event was to present the services offered by the Port of Tarragona to the Aragonese transport sector and was held in the Zaragoza Chamber of Commerce on 18 February.

• Visits to the Port of Tarragona organised for business groups:

- Institut Universitaire de Technologie de Perpignan - Département gestion logistique et transport. 17 February.

- Business group from the agriculture and livestock sector of northeastern France. 16 March.

- National and international groups of students interested in the Port of Tarragona, its infrastructure and dynamics.

• Participation as an exhibitor in the VII Edition of the International Logistics Fair held in Barcelona from 17 - 20 May.

The objective was to reinforce the Port of Tarragona's position as the Intermodal Logistics Platform for southern Europe and an intercontinental link.

Yet another year APPORTT 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.

Today, the Mediterranean has an extraordinary capacity for generating and attracting new traffic and new methods of handling cargo. This vivacity can be seen in all the links in the chain and can foster a multitude of actions and confer on this obligatory event the capacity to facilitate or reference projects in the field of logistics that could materialise in this area. Actions which, taking advantage of synergies such as the Euroregion concept, the capability for inter-relationships between the logistics platforms of the Iberian Peninsula and the Catalan ports, and also the capability of implementing regular lines using the European

programmes for the motorways of the sea, giving value to the various initiatives that could arise.

The Mediterranean concept, in which the Port of Tarragona has placed great expectations, may well be fundamental for the economic development of this area. A setting that around the year 2010 could see a convergence of positive situations of all types: one, the establishment of a Mediterranean free trade area; another, the desire of the ports of North Africa, sponsored by the European Investment Bank, to participate in economic projects and to enter into agreements of all types that will allow them to emerge definitively.

• Organisation II Intermodal Logistics Symposium. Port of Tarragona.

During the 14 & 15 June 2005, we have been able to learn about, discuss, and propose a series of ideas and concepts concerning LOGISTICS as a concept, and about the logistics of distribution as a strategy and a tool to make the reception, handling and distribution of merchandise and products effective and efficient from the point of origin to the consumer.

During this conference we have dealt with highly topical themes, the day-to-day running of ports, and other subjects concerning the shipping of cargo along the whole of the supply chain and internal and external operators. We even touched on those situations, which, with a view to the future, could cause us difficulties and problems if we are not able to anticipate them and take suitable measures.

• Presentation of the Port of Tarragona for the business sector of Lérida.

The Port of Tarragona took part in the latest edition of the St Michael's Fair in Lérida between 29 September and 2 October.

Within the framework of this event, the Port of Tarragona Promotion Group - APPORTT organised a presentation of the services offered by the Port of Tarragona for the business sector of the Lérida area. The event emphasised the major investment programme currently being undertaken on new port terminals, new accesses to the port, new road and rail links with the interior of the Peninsula (particularly with Lérida and its surrounding area), the projects to link the logistics platforms and the new regular lines that connect the different ports of the Mediterranean with Tarragona.

• APPORTT's participation in the 45th edition of the European Cereals Bourse held in Vienna on 20 and 21 October 05 with the aim of supporting the successful candidature of the Lonja of Reus to organise the European Cereals Bourse in 2010 in the Tarragona area.

• The Annual General Meeting of APPORTT members. Notification of III APPORTT Awards.

The awarding of the APPORTT prizes for the most active company in the external promotion of the Port of Tarragona, for Special Dedication and for Professionalism. Tarragona, Christmas Celebration. Tarragona, 12 December.

APPORTT awards:

• The most active company in the external promotion of the Port of Tarragona: International Marina Tarraco, S.L.

• Award for special dedication: Mr Ricardo Montiel.

• Award for professionalism: Mr Carlos Arola as President of the Official College of Customs agents of Tarragona.

translation

9. PORT OF TARRAGONA STATE STEVEDORING COMPANY – 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 7 June 2005 are as follows:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.	7,277 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.	3,649 %
CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.	3,343 %
SILOS DE TARAGONA, S.A.	5,066 %
T.P.S. – TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.	20,406 %
ERSHIP, S.A.	3,017 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3,269 %
SERVICIOS PORTUARIOS TARRAGONA, S.A.	2,974 %
THE TARRAGONA PORT AUTHORITY	51,000 %

ACTIVITY PARAMETERS

The activity forecast used to calculate the year 2005 budget was for 36,000 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 190 workers, of which 145 were on the ESTARRACO staff and 45 worked for stevedoring companies through normal labour relations contracts.

The average number of workers employed throughout the financial year was 184.51, a decrease of 4.07% over 2004, when it was 192.34. Of this average, 135.92 were special labour relations staff (a decrease of 7.12%) and 48.59 were on normal labour relations contracts (an increase of 5.63%).

A total of 56,807 days were worked in the Port of Tarragona during the 2005 financial year, of which 36,185 were undertaken by ESTARRACO port workers, 12,577 by workers with normal labour relations contracts, and 3,470 by workers on temporary contracts. In total, the number of days worked in the port increased by 9.72% over 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 workdays accounted for in 2005 contributed to the increase in the annual activity rate that, at 100.29%, showed an increase of 3.82% over the previous year, in the same way as that year increased by 4.50%. It is worth noting that this is the first year since the State Stevedoring Company was established that it has ended the financial year with an activity index of greater than 100%, the equivalent in other words of full occupation.

In 2005 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 fell by seven due to the ordinary process of retirement under the Special Social Security Regime for Sea Workers.

In September a process was started to increase the size of the workforce. This will mean that in February 2006 eighteen new port stevedores will be taken on. If all goes as planned, another twelve workers will be taken on, as agreed in the Mixed Commission held in September.

FORECAST FOR 2006

First of all with regard to last year we should mention certain significant facts to do with the movement of cargo through our port, particularly those that had a direct effect on port handling.

There was a considerable increase in solid bulks (11.7%), similar to the previous year when the increase was 11.5%. The amount of vehicles handled also rose considerably (slightly more than 20%). Finally, the loss of general cargo in 2004 was made up for in 2005 by an increase of more than 25%.

Faced with this panorama, and particularly the upward trends in general cargo and vehicles, we predict an increase in the number of working days in 2006.

For the year's budget, with an estimated annual average staff level of 151 workers, including newly employed staff, we expect to reach the figure of 38,000 working days. This means the average activity will be below the preceding year, but within the optimum employment levels (slightly more than 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. As is customary, salary increases are below 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:

1. A trend for continuous growth, to a greater or lesser extent, in solid bulks, following the tendencies of recent years. The Port of Tarragona continues to hold a leading position in this type of traffic, particularly in agriculture and food products.

2. An increase in the number of cars handled by the port, as has been the case this past year, thanks to the new vehicle handling areas available and the consequent improvements in operating conditions.

3. A continuance of the trend in iron and steel products, an area that has become particularly important during the past three years.

4. 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.

10. 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 31 companies belong to the Joint Service and 948 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 2005 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 follow up 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 693 workers. In cases where the health of the workers has been affected or as a result of health checks, the pertinent investigations have been carried out in order to obtain information on the basic causes of such damage, with the aim of putting into place corrective measures to eliminate, reduce, or provide suitable treatment in each case. The PREVENPORT workplace risk prevention service is located in the MATT building on the Castilla Wharf.

11. 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 to a lesser extent from other administrative bodies and institutions in the manner of subsidies and assistance for specific programmes.

11.1 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. We can highlight the following figures:

16,039 schoolchildren from all over Catalonia
1,239 senior citizens from retired persons' associations
1,963 persons from the towns and cities of the province and various bodies and neighbourhood associations.
5,320 persons who visited the Port on weekends and holidays, taking advantage of the boat trips around the harbour
24,310 persons who took part in sporting activities, athletic races and bicycle rides.

Highlights of the activities programme include:

19 exhibitions in the former warehouses of the Costa Wharf
5 fairs and thematic exhibitions in the former warehouses of the Costa Wharf and other premises
43 social events organised by regional associations and other civic bodies
2 books published. The CEMAPT Annual Report.
20 concerts and musical evenings on the Costa Wharf

11.2 The central archive

We should like to highlight two activities related to the Central Archive during 2005:
- the 15th anniversary of its opening to the public

- the organisation of II Conference on Port Archive Techniques

In the case of the first event, unfortunately, despite being prepared to celebrate with a series of events in accordance with the importance of the anniversary (an exhibition on the work of the past fifteen years and an open day for the general public), budget restraints caused the cancellation of the plans at the last minute. Our contribution therefore was limited to an article in the *Al Port* magazine entitled "The Central Archive celebrates its 15th anniversary" in which we explained that during its short lifetime, the centre has become a cultural reference point for researchers both from our immediate area and from farther afield. We recalled that the Archive was inaugurated on July 4th 1990 under the name of Historical Archive. Eventually, when it also became the repository for administrative documents, its name was changed to the Central Archive.

We should also like to highlight the work of dissemination on which we have concentrated our efforts in recent years. The results of this can be seen in the favourable reception given to the 1st Port of Tarragona Research Award, the rules of which were published at the same time as the Port of Tarragona Publications Service was created in November 2004. We can say it was successful as, by the end of the entry period, five works had been presented. The winner was Enric García Domingo with "Astilleros de Tarragona: 80 años de construcción naval (1918-1998)" (The Shipyards of Tarragona: 80 years of shipbuilding (1918-1998)). Also in relation to the dissemination of the Archive collections, this year saw the publication of the book written by Coia Escoda and Luis Ballester entitled: *El naixement dels barris del Port* (The Birth of the Port Quarters), part of the recently-created Saturnino Bellido Collection. We also published articles in the port magazines *Al Port* and *Unió de Jubilats* entitled: "I Jornades de Arxius Portuaris", "Els tinglados

centenaris del Moll de Costa", "Els orígens del Montepio de Empleados de la Junta de Obras del Port of Tarragona" and "Els ajuts socials als treballadors portuaris: les pagues de toca".

In close cooperation with the Port of Tarragona Publications Service we contributed to the publication of the book "La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats a la costa de Tarragona (1914-1918)" by Josep Maria Castellví and Josep Guarro, published as part of the Tarragona Collection.

We cooperated with our colleagues in the Port Authority New Technologies Department on the renovation of the Port of Tarragona website, to which we contributed a large number of photos of the port, both old and new. We also updated the pages on the Central Archive and the history of the Port. In cooperation with the Archivist Association of Catalonia and the Tarragona City Council Archive and Documentation Server we organised the following courses aimed at people who work in the archive and documentation centres in our area: "Normalisation of working documents in public administrations" and "The digital picture as a documental archive".

However, the majority of our efforts in 2005 have concentrated on preparing and organising the 2nd Conference on Port Archives held in our headquarters on 9 and 10 November. Continuing the initiative of the Port of Huelva in 2004, the Port of Tarragona Central Archive, with the financial assistance of the State Ports Body, brought together forty archivists, archive supervisors, secretaries and legal advisors from different Spanish ports, as well as representatives from the Tarragona city archives. The main theme of the conference was "The Classification and Evaluation of Port Documents". A highlight was the inaugural talk entitled "The Catalan Experience in the Evaluation of Documents" given by the Deputy Director General of Archives for the Catalan Autonomous Government, Ramon Alberch Fugueras. We expect to publish the minutes of the conference in 2006.

THE PUBLICATION SERVICE

The Port has always been aware of its responsibility, as an important institution in the city for the dissemination of its cultural and historical heritage, which is intimately linked with Tarragona.

In 1986, when the Costa Wharf was opened to the public, there began an intensification of the publishing activity, until, in November 2004, the Publication Service was established. Since then, this body has been responsible for setting the criteria to be followed in port publications.

translation

In 2005 we began to see the fruit of this new direction with the publication of several books (listed below), which, at the same time, initiated the four collections that make up the range of publications:

- The “Saturnino Bellido” Collection: monographic research works on the history of the Port. The first book to be published in this collection was “El naixement dels barris del Port” by Coia Escoda and Luis Ballester. The aim of this book is to explain the creation and evolution of the Marina and Serrallo port quarters that grew up as a consequence of the expansion and consolidation of the port at the end of the 18th century.

- The “Moll de Costa” Collection: studies and papers of an economic, logistic or commercial nature on the port and its area of influence. The first publication was “Inventario de especies”, a joint publication of the Tarragona Society for Underwater Exploration and the Port of Tarragona. The aim of this book is to provide information on the different species to be found in our port's Underwater Park and, on the other hand, to demonstrate the important task of regeneration being undertaken in the park.

- The “Tarragona” Collection will consist of larger format books designed to pay homage to Tarragona as a World Heritage Site, the Port of Tarragona and other places of importance. The first publication in this series was *La guerra secreta del Mediterrani. Submarins alemanys i vaixells aliats* (1914 – 1918) by Josep M. Castellví and Josep Guarro. The main objective of this book was to recover the history of submarine warfare on the Tarragona coast during the First World War and to identify and locate all the warships sunk off the Tarragona coast.

- The “Port of Tarragona” Collection will produce the official publications issued by the Port of Tarragona. This year's publications were the 2004 Port of Tarragona and CEMAPT annual reports, as well as the *Resumen Anual del Port of Tarragona 2004*.

Imagen libro Memoria Anual del Port of Tarragona 2004

In addition to its purely editorial functions, the Publishing Service has also been involved in the following activities during the year:

Publications Catalogue

As we have already explained, the Port of Tarragona has published a large number of books. The Publication Service has been working on recovering all the documentation it has at its disposal (Central Archive, External Relations, press dossiers) in order to organise and classify the files, a total of 109, corresponding to each publication. All the information was input into a database that includes the essential details of each file (year of publication, author, cost price, etc.).

Publication Depository

The Publication Service has taken over the running of the depository containing the books published by the Port, located at No. 12 Calle del Mar, in the same building as the Central Archive. It is carrying out an inventory and stock control of the books on deposit.

We should also like to highlight the task of dissemination involved in writing articles for the *alPort* magazine and working together with the New Technologies Department in preparing the texts about the service for the new Port corporate website. We also issued press releases for the media and the website on the first anniversary of the Publication Service.

PORT OF TARRAGONA MUSEUM

The possibility of disseminating its collections, at the same time as incorporating new exhibits from donations, cessions and acquisitions continues to be one of the Museum's priority objectives, together with a permanent annual programme that, in this fifth year of operation, is well consolidated both in terms of our own activities and collaborations with other institutions. Membership of the *La mar de museus* network of maritime museums allowed us to begin the year with the inauguration of the second itinerant exhibition produced by the museum network: *Imatges de voramar*, in *Tinglado 4* on the Costa Wharf. This exhibition consisted of 100 photos from all along the Catalan coast from the end of the 19th century to the middle of the 20th century, arranged in five different areas. The Museum complemented the exhibition with items from its own collection, as well as with others loaned by fishermen who, once the exhibition had finished (it was open from 10 March to 24 April), donated some of the objects on display to the Museum. The customary collaborations with fairs and themed activities such as *Tarraco Viva*, the *Feria del Mar* in Salou, *Expro-Reus*, the Catalan Science and Technology Week, and the Tarragona Children's Christmas Fair were complemented by others such as the reception of a group of museology students from the Rovira i Virgili University on work experience, the Tarragona Radio programme about the sea, book presentations and

talks on maritime themes in cultural associations, as well as assessment in organising exhibitions about ports and the sea. As far as the Museum's own activities are concerned, on International Museum Day (18 May) we presented to the public an area dedicated to Snipe leisure craft, in which, by means of a model of the boat donated by Dr. Delclós, pictures of the original Snipes built by a group from the Yacht Club supervised by Lluís Donoso and an audio recording of Dr. Delclós and Lluís Donoso we tell the story of how these craft were built in Tarragona in the 1950s.

Una de Pirates... was an educational workshop on the basis of the *Museu del Port a la vista!* educational programme that was presented to more than a hundred teachers on 1 October in the Museum's classroom. During the year, 5,440 children from Catalonia, Aragon, Valencia and the south of France participated in the Museum's different educational activities. Approximately 14,000 people visited the Port Museum and the Lighthouse Museum during the year, a lower figure than last year. The reason for the decrease in the number of visitors was the closure of the access road to the Costa Wharf for improvements. This particularly affected individual visits to the Port Museum, while the Lighthouse

Museum received the same number of individual and student visits as in other years (over a thousand). Worthy of mention is the work of the shipwrights and model makers who restored vessels such as the *Capitán Argüello* and the *Dinghy*, the old mobile firefighting equipment belonging to the Port Works Board, the spars of the fishing vessel *Teresa* and the “pulga” *Bruja*, as well as the renovation of the model of the Port of Tarragona. Another important aspect, as we commented at the beginning, has been the donations that have allowed us to increase and enrich the Museum's collections, at the same time as involving private citizens and institutions in the Museum's evolution. The signing of agreements with Amadeu Rebull and Carme Subirats brought the incorporation of shipwright's tools, “*Pauet d'Astilleiros*”, and the collection of models made by Amadeo Roig. For their part, the fishermen Jordi Albiol and Albert Pedrol donated some of the tools used to mend the nets. Also worthy of mention are the model of the *Sirius* added to the Esteve Galindo collection and the personal items donated by employees of the Tarragona Port Authority (APT), including Joan Carles Canete. The reworking of the Museum's website, the use by the APT and other bodies of the Museum's facilities to hold conferences and ceremonies, contributions to the *AlPort Magazine* and others, have been the points of cooperation with the port community.