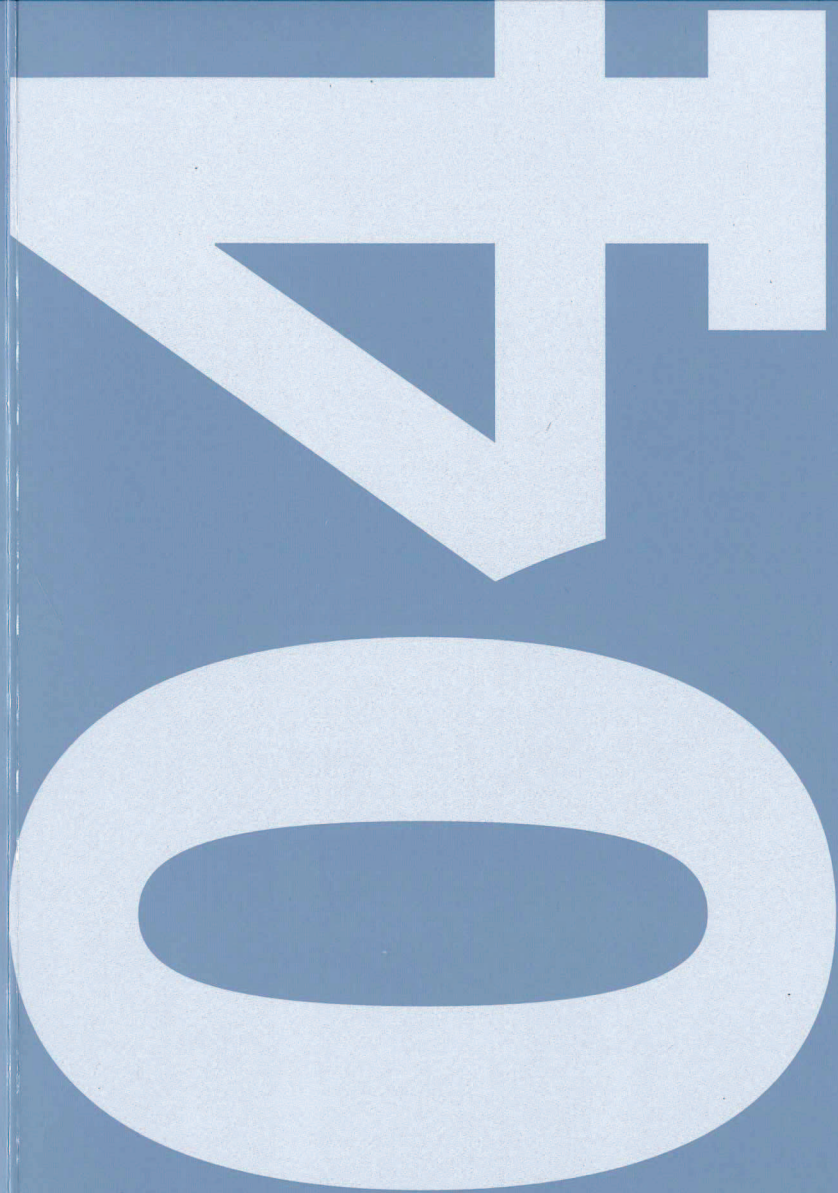


Port de Tarragona • Memòria Anual 2004

Port de Tarragona

04

Memòria anual

2004

Index

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 (PUPE)

Tràmit del pla

Contingut i execució del pla

EL PORT DE TARRAGONA I LA SEVA RELACIÓ AMB LA SOCIETAT

International Marina Tarraco

Aparcament subterrani del Moll de Costa

Esplanada del Serrallo

PROJECTES

PROJECTES

OBRES

APPORTT

Activitats més destacades de l'exercici 2004

ESTARRACO

Paràmetres d'activitat

Previsions per al 2005

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

Membres que formen part del Consell a 31
de desembre de 2004

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 Gene-
ralitat

Sra. Dolors Herrera Jiménez

Vocal

Sr. Sebastià Cabré i Solé

Representant de la Confederació Empresa-
rial de la Província de Tarragona

Sr. Joan Oriol Rovira

Delegat de l'Associació Catalana d'Empre-
ses Concessionàries
amb instal·lacions portuàries - ASCIPOINT

Sr. José Manuel Belotto Morales

Capità marítim de Tarragona

Sr. Pablo F. Navarro Fernández

Advocat de l'Estat

Sr. Javier Gesé Aperte

Sotsdirector de Regulació de Serveis Por-
tuàries de Ports de l'Estat

Sr. Joaquín Coello Brufau

President del Port de Barcelona

Sr. Francisco Javier Blanco Romero

Administrador principal de Duanes

Sr. Agustí Mallol i Pons

Representant de l'Ajuntament de Tarragona

Sr. Alejandro Fernández Álvarez

Representant de l'Ajuntament de Tarragona

Il·lm. Sr. Josep Poblet i Tous

Alcalde de l'Ajuntament de Vila-seca

Sr. Xavier Artal Morillo

President de la Cambra Oficial de Comerç
Indústria i Navegació de Tarragona

Sr. Francesc Cabré i Masdeu

President de la Cambra Oficial de Comerç,
Indústria i Navegació de Reus

Sr. Manuel Calvo Fernández

President de l'Associació d'Empreses Esti-
badores del Port de Tarragona

Sr. Gregorio de la Fuente Expósito

President de l'Associació de Consignataris
del Port de Tarragona

Sra. Carme Rangil Ortega

Secretària de Política Sindical d'UGT de
Catalunya

Sr. Jaume Pros i Perelló

Secretari general de la Unió Intercomarcal
de les Comarques Tarragonines de CCOO
a Tarragona

Presentació



Sovint acostumem a definir la tasca del Port en funció de números i xifres, que semblen freds, impersonals i distants; tot un seguit de coeficients, percentatges, ratios, índexs de creixements i d'altres paràmetres que ens ajuden a establir estratègies de treball, plans a mig i llarg termini i d'altres actuacions que propicien iniciatives i accions per tal de mantenir al Port de Tarragona en la primera línia dels ports més importants de l'Estat, del Mediterrani i d'Europa.

Aquest exercici de 2004 ha estat un any difícil, com ja ho preveïem a l'inici; hem hagut d'implementar estratègies comercials per tal de redreçar la situació viscuda al 2003 amb la davallada de la càrrega conteneritzada. També val a dir que la situació del nou sistema tarifari en funció dels preceptes establerts a la nova Llei de Ports, ha requerit una superior dedicació i una paulatina implantació que ha proporcionat la necessària tranquil·litat jurídica i financera.

A l'apartat econòmic, hem dedicat molts esforços a equilibrar les partides de despeses corrents, unes àrees que en el darrer exercici s'havien desviat perillosament, produint un decrement en els beneficis amb la conseqüent pèrdua de cash flow per escometre les obres d'inversió establertes en el Pla Director sense recórrer al mercat financer de capitals.

Malgrat aquestes perspectives inicials, hem de dir que ara ens sentim optimistes en tots els fronts, ja que hem assolit els objectius inicialment establerts en les diferents línies d'actuació; en la vessant econòmica val a dir que aquest exercici s'ha tancat amb una facturació de 42'57 milions d'euros, amb uns beneficis de 8'73 milions d'euros i amb un cash flow de 23'71 milions d'euros.

El fet que, gradualment i de manera progressiva i constant, anem guanyant quota de diversificació de mercaderies, amb la incorporació de nous productes com els siderúrgics, els vehicles, la fruita i d'altres, representa el fruit de reunions, contactes, jornades de treball i d'altres actuacions que culminen amb l'establiment de noves empreses o entitats en els terrenys del Port, atorgant-nos la seva confiança i la seva fidelitat. Uns treballs que ens han permès fidelitzar i consolidar, encara més, els tràfics tradicionals, augmentar la superfície concessionada i entrar en l'espai de la diversificació d'una manera progressiva i constant; tot això ens ha suposat

arribar als 30'06 milions de tones mogudes a l'any 2004, una xifra que considero satisfactòria en tots els ordres.

Estem treballant la possibilitat d'incorporar noves línies regulars amb diferents ports mediterranis, el que significa augmentar l'oferta de serveis, millorar la connexió que ha d'existir, establir línies bidireccionals en el transport de mercaderies i d'altres accions que aporten valors afegits de tot ordre en tots els trams de la cadena logística.

Un hinterland i un foreland que han de créixer si som capaços d'aconseguir les aliances necessàries per enfortir una àmplia xarxa interior de plataformes logístiques, ports secs, comunicacions viàries i ferroviàries importants i d'altres actuacions que ens permetin catapultar la creació i establiment de línies regulars i escales que ens permetin consolidar les relacions comercials amb diferents zones del Mediterrani i amb els diferents continents, tot dins d'un marc d'economia globalitzada.

També m'agradaria parlar del Front Portuari Català com a eina fonamental per establir la necessària complementarietat que ha d'existir entre els ports catalans, una realitat que va avançant amb fets concrets i que ha de permetre establir importants ponts de treball transversal que repercutiran positivament en les respectives comunitats portuàries i en un superior equilibri territorial.

Molt remarcable em semblen els esforços realitzats pel Govern de l'Estat i pel Govern de la Generalitat, un per pal·liar el dèficit inversor dels darrers anys a Catalunya, l'altre per aprofundir en assumptes tan necessaris com l'ample de via europeu i l'Euroregió.

Espero que en les diferents línies de treball esmentades, aquest hagi estat un bon exercici per a tots els membres de la nostra Comunitat Portuària, i voldria també desitjar un molt bon any per aquest 2005 que ara comença i que s'esdevé esperançador en tots els ordres.

Josep Anton Burgasé
President del Port de Tarragona



L'exercici 2004 que acaba de concloure ha representat per al Port de Tarragona l'inici d'una nova etapa centrada, per un costat, en la continuació del Pla Director d'Inversions establert pel període 2000-2014 i, per l'altre, en la modificació i adaptació del Pla Estratègic establert, posant èmfasi en aspectes de política comercial i de gestió econòmica.

Les inversions establertes en el Pla Director han tingut una obra que ha protagonitzat de manera especial les diferents iniciatives realitzades; es tracta de la prolongació del dic de Llevant en 830 metres lineals, dins d'una nova alineació, la cinquena; una realització de capital importància per abrigar i protegir els diversos molls del Port, i per continuar creixent mitjançant molls adossats al mateix. Una obra que ha de durar diversos anys i on s'ha d'invertir un total de 45 milions d'euros. La resta d'actuacions inversores s'ha centrat en la zona de ribera, construint i habilitant els molls d'Andalusia, Cantàbria i Galícia.

És necessari mencionar la important aposta que, sota el concepte de reforma de la façana portuària, ha realitzat el Port en obres de caràcter ciutadà; unes realitzacions que se centren en la construcció d'una marina per a embarcacions esportives a la dàrsena interior; la construcció d'un aparcament subterrani al Moll de Costa; la reforma del front del Serrallo amb una rectificació del vial i l'enjardinament de la zona; i finalment la construcció d'un edifici per a les activitats del rem del Club Nàutic.

Hem avançat moltíssim en la tasca de racionalitzar l'operativa portuària, especialitzant els molls i les terminals, al temps que hem procedit a adjudicar en règim de concessió una gran part de territori portuari, fonamentalment el Moll d'Aragó i els nous molls d'Andalusia i Cantàbria; una filosofia molt positiva ja que les inver-

sions realitzades per la iniciativa privada ens permet potenciar el concepte de Comunitat Portuària, al temps que aconseguim fortes quotes d'implicació de les empreses que s'instal·lin al Port.

En l'apartat comercial, vull manifestar la meua satisfacció per les diferents iniciatives que hem realitzat, totes elles amb la finalitat d'incrementar la nostra presència a l'interior, fonamentalment per mitjà de participar més activament en els diferents ports secs i plataformes existents, així com d'aconseguir un major grau de relació amb les empreses i operadors marítims.

A l'exterior, hem centrat la nostra activitat comercial en aconseguir una major participació en el context mediterrani, creient que en els pròxims anys el tràfic comercial que es portarà a terme per les denominades autopistes del mar, sota l'auspici de la Unió Europea, serà fonamental per a l'enlairament i el desenvolupament dels tràfics; una situació que possiblement contribuirà a descongestionar les vies europees, aconseguirà un major equilibri entre nodes, i posarà en valor importants zones del context mediterrani amb incipients processos de privatització o en fase inicial de globalització comercial.

Tot això no hagués estat possible sense una ajustada política econòmica, on s'ha posat un relleu especial en l'aplicació del nou sistema de taxes derivat de la modificació de la Llei de Ports, i en una contenció de la despesa corrent, el que ens ha conduït a un balanç final on destaca de manera especial els 8,73 milions d'euros obtinguts de benefici, i la disponibilitat de 23,71 milions d'euros a mode de cash flow.

Per finalitzar, només em queda manifestar que el Port de Tarragona està capacitat per a donar resposta als reptes que en els diferents àmbits se'ns plantegen, amb una vocació de servei als seus diferents clients objectius, amb un desig de contribuir a l'equilibri territorial, i amb la convicció de convertir-se en un dels principals motors i dinamitzadors econòmics de la demarcació.

Ramon Gras Vidal
Director del Port de Tarragona

1

La gestió





1. La gestió

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

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

el Port de Tarragona, un dels cinc ports més importants de l'Estat

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.



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 agroalimentaris, en productes moguts per ferrocarril i en productes líquids. Aquesta situació li ha conferit una especial preeminència en el context peninsular i mediterrani.





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'aquestes 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*.



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 2004.



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
Visita 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 2004 es van registrar un total de 329 expedients, dels quals 206 eren peticions d'informació, 120 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 2004, 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.

SAC



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'escals, 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 2004 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.



**s'ha informatitzat
tot el procediment
del Sistema Intern
de Suggeriments
(SIS)**



qualitat



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.

s'ha desenvolupat un sistema d'ajuda a la presa de decisions en temps real



2

Els tràfics



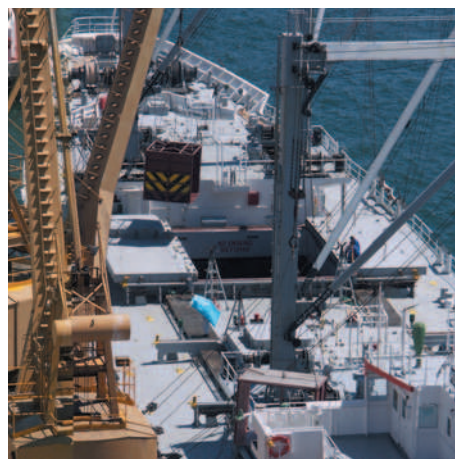


2. Els tràfics

El Port de Tarragona es troba situat a la confluència de dos eixos de desenvolupament econòmic de l'estat espanyol: l'arc mediterrani i la vall de l'Ebre. El seu hinterland comprèn Catalunya, que és l'autonomia 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 continuament 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.



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



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 2004 el tràfic de mercaderies carregades i descarregades al Port ha estat de **30.060.224** tones, el que suposa un creixement del 2,77% respecte l'any anterior (810.515 tones).

Tràfic marítim	29.640.633 Tm.
Avituallament	201.236 Tm.
Pesca	3.812 Tm.
Tràfic local	4.383 Tm.
Mercaderies no embarcades	210.160 Tm.
Total	30.060.224 Tm.

Així mateix, el tràfic marítim ha tingut la següent composició, amb les variacions que es remarquen:

	% sobre total	Tm. 2004	Variació 2004-2003	% variació
Productes petrolífers	54,7 %	16.210.222	44.074 Tm.	0,3%
Líquids no petrolífers	6,2 %	1.847.173	81.359 Tm.	4,6%
Sòlids a lloure	35,9 %	10.650.006	1.109.197 Tm.	11,6%
Mercaderia general	3,1 %	933.231	-391.594 Tm.	-29,6%
Total	100 %	29.640.633	843.037 Tm.	2,9 %

En el grup de productes petrolífers el tràfic de refineries representa 16.210.222 tones la qual cosa suposa un augment del 0,3% respecte a l'exercici anterior. Aquesta diferència posa de manifest l'estabilitat del sector.

Els principals components d'aquest tràfic són:

Petroli Cru	8.390.683 Tm.
Nafta	1.687.342 Tm.
Fuel oil	1.397.589 Tm.
Propà	573.566 Tm.
Condensat, cru	964.460 Tm.
Gas-oil	954.389 Tm.

Els líquids a doll no petrolífers s'han situat en 1.847.173 tones, amb un augment del 4,6%, xifra que manifesta el desenvolupament i la vitalitat d'aquest sector de tràfic.

Els més representatius són els que a continuació detallem:

Gasolina piròlisi	392.653 Tm.
Concentrat benzènic	214.711 Tm.
Sosa càustica	146.995 Tm.
Acètic i àcids monocarboxílics	105.210 Tm.
Metanol, alcohols acíclics i derivats	84.970 Tm.

El tràfic dels sòlids a lloure ha aconseguit la xifra de 10.650.006 tones, la qual cosa suposa un increment de l'11,6% respecte a l'any anterior. Els majors valors s'han donat en els productes agroalimentaris, ciment i carbó.

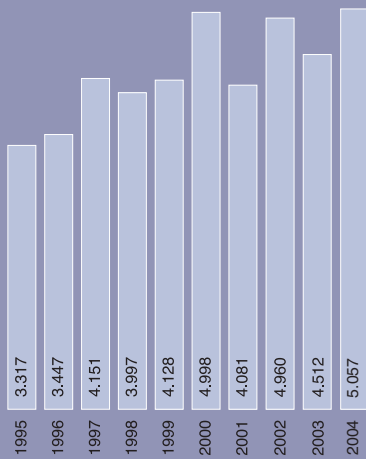
Carbons	5.057.201 Tm.
Tortons i farina de soja	873.424 Tm.
Blat	818.146 Tm.
Blat de moro i derivats	682.662 Tm.
Mandioca	673.498 Tm.
Ciment i clíncker	493.893 Tm.
Pèsols i secs	354.712 Tm.
Altres cereals	328.974 Tm.
Sorgo	190.705 Tm.

La càrrega general ha assolit la xifra de 933.231 tones. Entre els seus principals tràfics cal destacar:

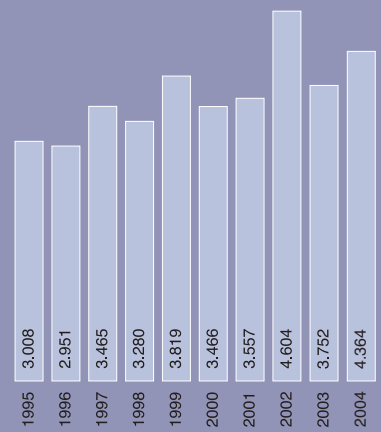
Automòbils i les seves peces	292.721 Tm.
Productes laminats	264.123 Tm.
Fruita fresca	65.076 Tm.
Altres productes siderúrgics	43.328 Tm.

Altres xifres significatives són:

		2003	2004
Bucs totals	Nº	2.661	2.602
	GT	33.970.625	35.305.719
Bucs tancs	Nº	1.200	1.240
	GT	16.823.236	17.696.507
Bucs granelers	Nº	704	270
	GT	8.111.282	6.114.143
Contenidors	TEU	57.018	631
	Tm.	486.918	2.515.754
Pesca	Tm.	3.249	3.812
	milers €*	12.572	12.429
(*)Primera venda.			



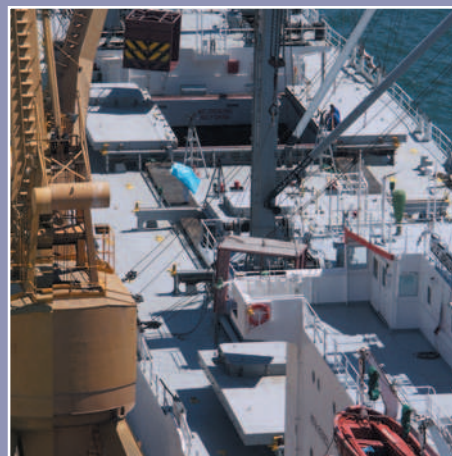
* CARBÓ



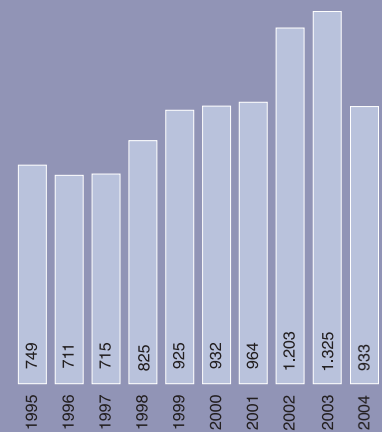
CEREALS
I GRANS *



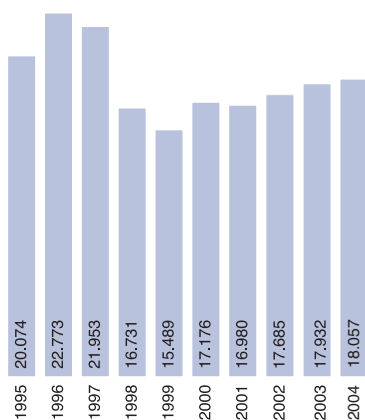
BUCS
* G.T.



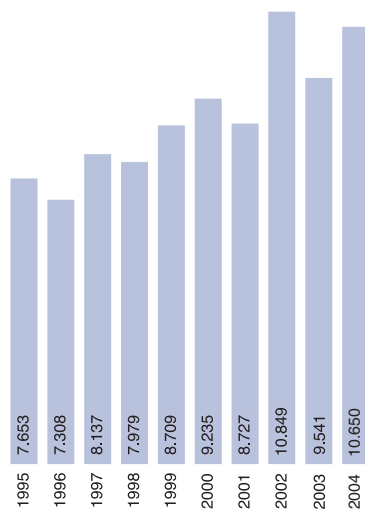
MERCADERIA
GENERAL *



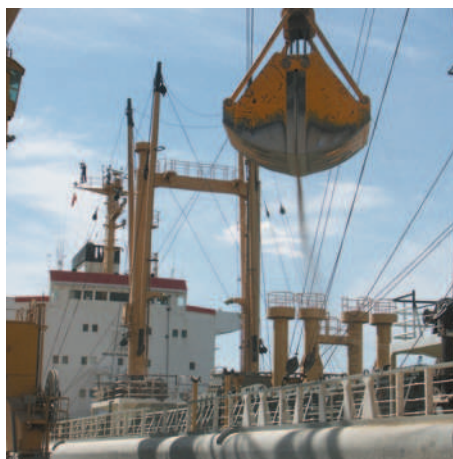
* milers de tones



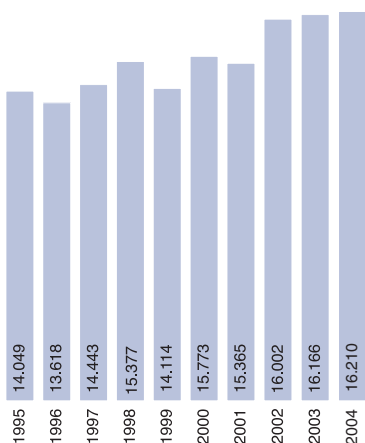
*** LÍQUIDS
A DOLL**



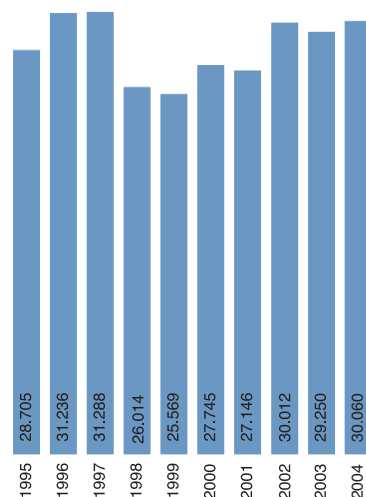
**SÒLIDS
A LLOURE ***



*** PETROLIS**



**TRÀFIC
TOTAL ***



3

L'exercici econòmic





3.1 Moviment econòmic

Durant l'exercici econòmic 2004 han entrat en vigor dues lleis que han motivat importants modificacions en l'àmbit econòmic de les Autoritats Portuàries: la Llei 48/2003 de règim econòmic i de prestació de serveis dels Ports d'interès general i la nova Llei 58/2003 General Tributària.

En l'àmbit estrictament econòmic, els ingressos totals de l'exercici s'han vist incrementats fins a 42.649 milers d'euros, la qual cosa ha suposat un augment respecte a l'exercici anterior del 8,3%. D'aquests, l'Import Net de la Xifra de Negocis ha estat de 42.571 milers d'euros. L'entrada en vigor el 2004 de la mencionada Llei 48/2003 ha suposat un gir important en la composició i la naturalesa de la Xifra de Negocis, passant a estar composta per un 94,9% de Taxes enfront el 20% de 2003 i un 3,1% de Preus Privats enfront al 80% de 2003. Els Ingressos Financers ha disminuït respecte al 2003 fins als 16 milers d'euros d'aquest exercici, descens producte de la necessitat de finançament a curt termini a causa del desfasament en la liquidació dels nostres serveis per l'aplicació de la nova Llei 48/2003.

Les Despeses d'Explotació han estat de 30.141 milers d'euros i, tot i que suposa un manteniment de les mateixes respecte a l'exercici precedent, cal destacar la introducció el 2004 d'una nova partida establerta per la Llei 48/2003; aquesta partida correspon a l'Aportació a Ports de l'Estat del 4% dels ingressos per Taxes Portuàries, i ha suposat un import de 1.615 milers d'euros. Important ha estat la reducció respecte al 2003 tant d'"Altres despeses de gestió corrent" com d'"Altres serveis exteriors" en un 40,4% i 23,8% respectivament, gràcies a un exhaustiu control de la despesa portada a terme durant l'exercici.

A nivell d'explotació trobem que les Despeses de Personal s'han contingut respecte al 2003, sent de 8.311 milers d'euros aquest exercici, mentre que les Dotacions per amortitzacions s'han incrementat en un 4,9%, passant a ser el 2004 de 11.434 milers d'euros.

El Benefici d'Explotació ha estat de 12.296 milers d'euros, la qual cosa ha suposat un increment del 34,5% respecte a l'exercici 2003.

En Extraordinaris destaca, com en exercicis precedents, la provisió de 2.523 milers d'euros en concepte de responsabilitats derivades per les reclamacions tarifàries.

La Llei 48/2003 ha introduït el Fons de Compensació Interportuari que ve a substituir en part l'antic Fons de Contribució. Com que el 2004 ha estat un exercici de trànsit, l'import net del Fons de Compensació Interportuari ha estat de 503 milers d'euros.

Tot això ha motivat que el Resultat de l'exercici 2004 hagi estat de 8.736 milers d'euros, resultat que ha significat un increment del 236,7% respecte a l'exercici 2003.

Els Recursos Generats per les Operacions (*Cash Flow*) ha ascendit a 23.713 milers d'euros, la qual cosa significa un increment en la capacitat de generació de recursos del 9,8% respecte a l'exercici anterior.

Quant a l'Origen i Aplicació de Fons de l'exercici 2004, s'ha aconseguit un increment del 18,1% en el total d'Orígens, assolint la quantitat de 33.521 milers d'euros i tenint en compte com a partides més significatives els 23.713 milers d'euros corresponents als Recursos Generats per les Operacions i els 8.848 milers d'euros a Ingressos a distribuir reportats (Subvencions de capital i altres ingressos a distribuir). La quantitat aplicada suma un total de 25.356 milers d'euros, dels quals principalment, 21.054 milers d'euros, ha estat aplicada en adquisicions d'immobilitzat, 2.338 milers d'euros en la reversió d'una concessió, i 1.140 milers d'euros en el traspàs a curt termini del deute. La diferència entre Orígens i Aplicacions ha suposat un augment del Capital Circulant de 8.164 milers d'euros.

4

El pla estratègic





4. El pla estratègic

En els últims anys, alguns ports del Mediterrani han viscut un considerable increment del tràfic de contenidors, tendència que sembla que vagi a mantenir-se. Per aquest motiu, cal desenvolupar sistemes logístics i d'informació portuària, compatibles amb els de les xarxes terrestres, i fomentar el transport marítim de curta distància, incrementant els vincles econòmics amb els tercers 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 el *short sea shipping* mediterrani dotat amb una major flexibilitat tarifària, que permeti incrementar l'eficiència dels ports, eliminant entrebancs administratius i augmentant 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. Les adequades distàncies quilomètriques 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 amb uns nous esquemes de gestió i actuació.

Per això, el Port de Tarragona, anticipant-se als esdeveniments, seguint les pautes del Pla Estratègic establert, encara el procés de canvi necessari dins d'una planificació a mig i llarg termini que serveixi de guia per a tota la comunitat portuària.

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

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





4.1 Estratègies

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

Després de fer una detallada prospectiva de mercats, de les tendències i d'altres situacions que puguin propiciar l'arribada de nous tràfics, s'han centrat especialment en l'àrea mediterrània on els analistes auguren un gran increment del comerç marítim, de l'ordre del 50% en els pròxims anys. Actualment, Europa mou pel medi 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 que la iniciativa privada procedeixi a exportar-les amb un alt grau d'especialització.



estratègies





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.

accessos

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 avalui la possibilitat d'establir una línia ferroviària d'aquestes característiques i que pugui servir als dos grans ports catalans.





4.3 El hinterland del port

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

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

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

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

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

hinterland





4.4 El front portuari català

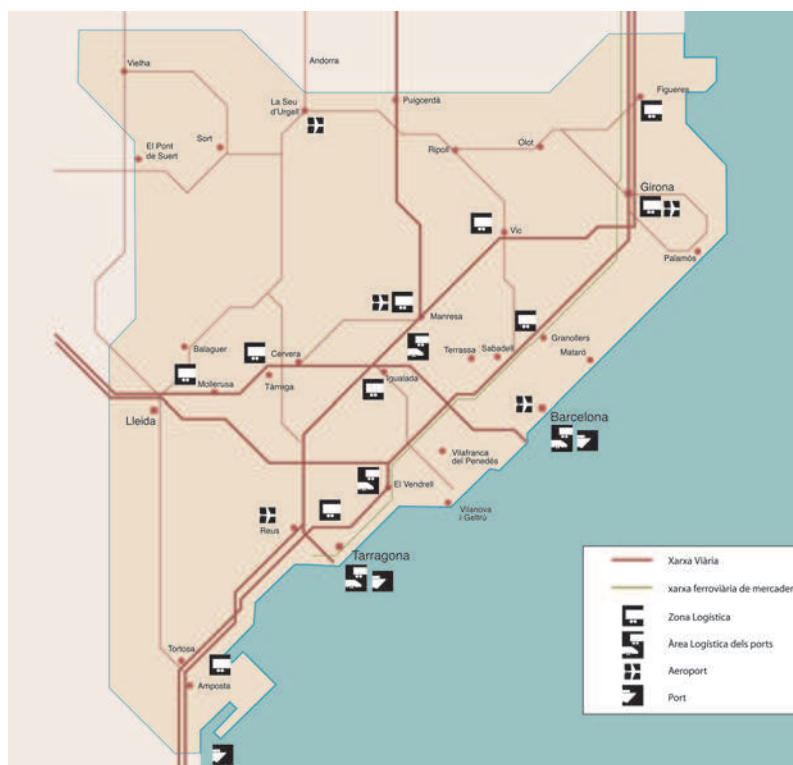
Amb l'objectiu de coordinar la política portuària a Catalunya i de crear un àmbit d'actuació adequat on cada port i instal·lació pugui optimitzar la seva competitivitat, es recupera l'antiga idea del Front Portuari Català. Aquest lobby català el constitueixen les autoritats portuàries de Barcelona i 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.

la coordinació de la política portuària a Catalunya és un punt clau per optimitzar la competitivitat de cada port català

"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 conjunts 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 conjunts que portin a bon destí.

front portuari





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 geoestràticament.

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

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

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



5

El pla director





5.1 El pla director

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

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

El Port de Tarragona, seguint les directrius establertes al Pla Director del Port, dins d'una periodicitat plurianual, està portant a terme el programa inversor on s'han establert els recursos a emprar durant el període 2000-2014. Un total de 754 milions d'euros, dels quals 356 milions són incorporacions de l'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 145 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 Maintenance* 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.





5.2 Perspectives de futur

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

1- Creació d'infraestructures internes i externes

La necessitat d'adequar el creixement de les infraestructures portuàries a l'exigència de la demanda dels mercats, ha portat a 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.

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

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

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

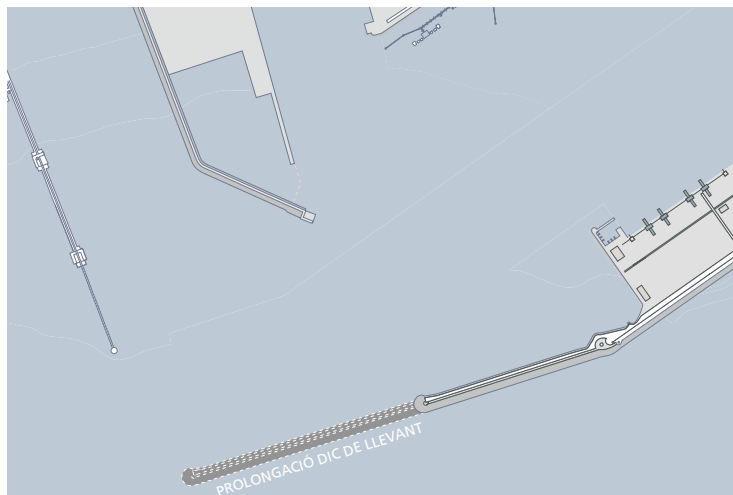
La consideració de port de cinquena generació ha de comportar la plena incorporació del *short sea shipping*, fonamentalment en el transport de contenidors, que suposa un pas fonamental en el procés de diversificació de mercaderies.

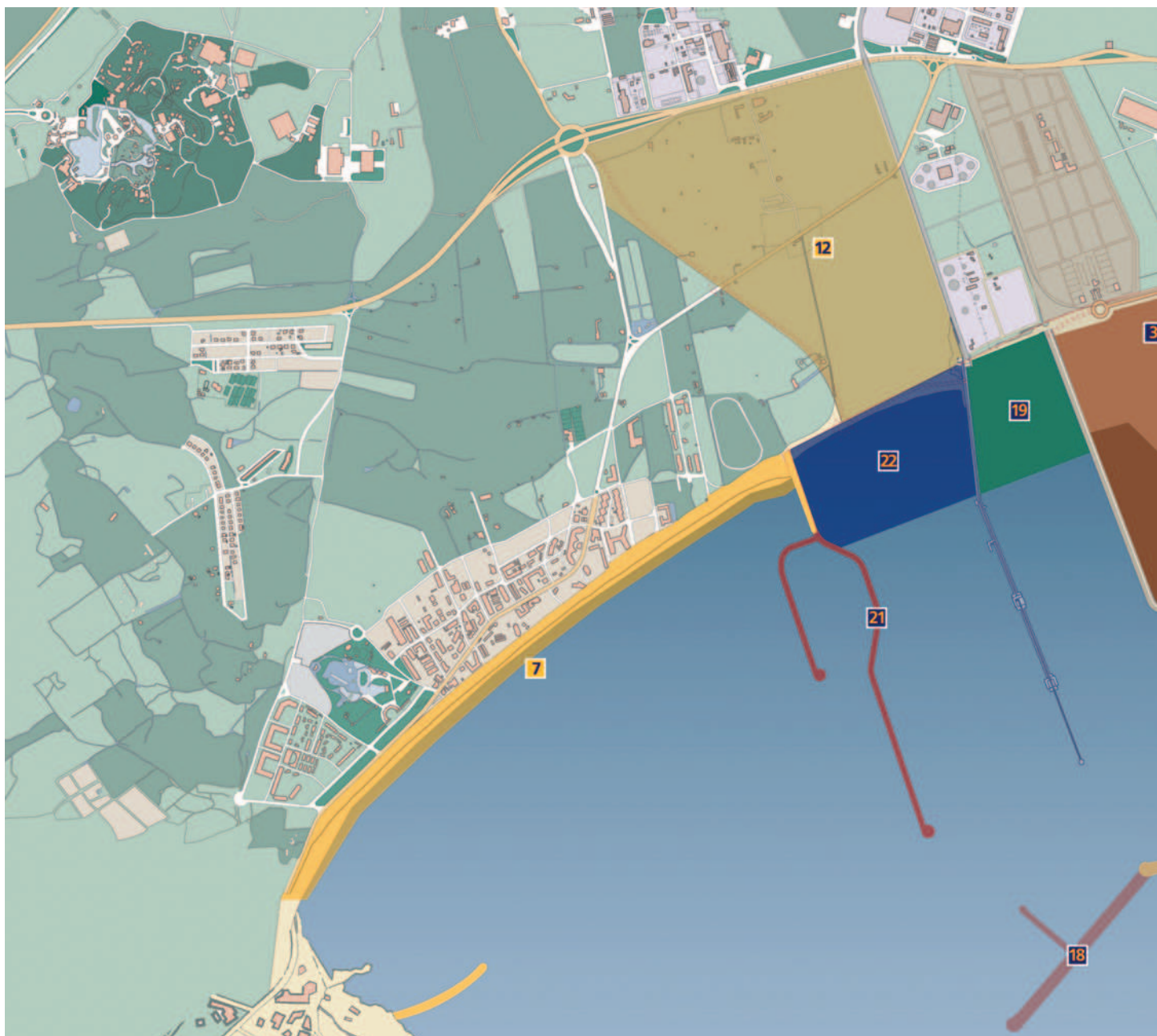
En aquest apartat s'ha de tenir molt en compte el fet que els percentatges d'increment de tràfic marítim intraeuropeu per als propers anys estan previstos entorn al 25%.

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

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

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





- 1.- HABILITACIÓ ESPLANADA ARAGÓ, 1a FASE / HABILITACIÓN EXPLANADA ARAGÓN, 1º FASE / ARAGON EXPLANADES SETTING UP STAGE 1
- 2.- ENLLAÇ VIARI NORD - SUD / ENLACE VIARIO NORTE - SUR / NORTH-SOUTH CONNECTION
- 3.- MOLLS ENTRE MOLL D'ANDALUSIA I CONTRADIC / MUELLES ENTRE MUELLE DE ANDALUCÍA Y CONTRADIQUE / QUAYS BETWEEN THE ANDALUCIA QUAY AND THE OUTER HARBOUR WALL
- 4.- HABILITACIÓ ESPLANADA ARAGÓ, 2a FASE / HABILITACIÓN EXPLANADA ARAGÓN 2º FASE / ARAGON EXPLANADE'S SETTING UP STAGE 2
- 6.- REORDENACIÓ ZONA PESQUERA / REORDENACIÓN ZONA PESQUERA / FISHING-GROUND REALIGNEMENT
- 7.- PROTECCIÓ COSTA Ponent / PROTECCIÓN COSTA Poniente / WEST COAST PROTECTION
- 8.- PROLONGACIÓ DIC D'ABRIC. 5a ALINEACIÓ / PROLONGACIÓN DIQUE DE ABRIGO. 5º ALINEACIÓN / EXTENSION OF THE BREAKWATER 5TH ALIGNMENT
- 9.- MOLL ADOSAT A LA 5a ALINEACIÓ / MUELLE ADOSADO A LA 5º ALINEACIÓN / ADJACENT QUAY TO THE 5th ALIGNMENT
- 10.- HABILITACIÓ MOLL ADOSAT A LA 5a ALINEACIÓ / HABILITACIÓN MUELLE ADOSADO A LA 5º ALINEACIÓN / ADJACENT QUAY TO THE 5th ALIGNMENT SETTING UP
- 11.- HABILITACIÓ MOLL ENTRE MOLL D'ANDALUSIA I CONTRADIC / HABILITACIÓN MUELLE ENTRE MUELLE DE ANDALUCÍA Y CONTRADIQUE / QUAY BETWEEN THE ANDALUCIA QUAY AND THE OUTER HARBOUR WALL SETTING UP
- 12.- INVERSIONS ZONA D'ACTIVITATS LOGÍSTIQUES. ZAL / INVERSIONES ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS. ZAL / LOGISTIC ACTIVITY AREA'S INVESTMENTS
- 13.- HABILITACIÓ MOLL ADOSAT AL CONTRADIC / HABILITACIÓN MUELLE ADOSADO AL CONTRADIQUE / ADJACENT QUAY TO THE BREAKWATER
- 14.- MOLL ADOSAT AL CONTRADIC / MUELLE ADOSADO AL CONTRADIQUE / ADJACENT QUAY TO THE BREAKWATER SETTING UP
- 15.- FERROCARRIL MOLL REUS - MOLL D'ARAGÓ / FERROCARRIL MUELLE REUS - MUELLE DE ARAGÓN /



- REUS AND ARAGON QUAY'S RAILWAY
- 16.- INVERSIONS ARRENCADA CONTRADIC, 1a FASE / INVERSIONES ARRANQUE CONTRADIQUE, 1º FASE / BREAKWATER INVESTMENTS 1st STAGE
- 17.- INVERSIONS ARRENCADA CONTRADIC, 2a FASE / INVERSIONES ARRANQUE CONTRADIQUE, 2º FASE / BREAKWATER INVESTMENTS 2nd STAGE
- 18.- PROLONGACIÓ DIC 6a ALINEACIÓ / PROLONGACIÓN DIQUE 6º ALINEACIÓN / EXTENSION OF THE DIKE 6th ALIGNEMENT
- 19.- ESPLANADA DE RIBERA A PONENT DEL CONTRADIC / EXPLANADA DE RIBERA A PONIENTE DEL CONTRADIQUE / SHARE'S EXPLANADE TO THE WEST OF THE BREAKWATER
- 20.- EDIFICI ANNEX SEU AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA / EDIFICIO ANEXO SEDE AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA / PORT AUTHORITY'S HEADQUARTERS ANNEX BUILDING
- 21.- CONTRADIC FINAL / CONTRADIQUE FINAL / FINAL BREAKWATER
- 22.- ESPLANADA RIBERA VILASECA / EXPLANADA RIBERA VILASECA / VILASECA SHORE EXPLANADE
- 23.- MOLL ADOSSAT 5a ALINEACIÓ II / MUELLE ADOSADO 5º ALINEACIÓN II / ADJACENT QUAY 5th ALIGNEMENT II



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, encobrint, en certa manera, la fase de transformació i la distribució de productes.

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

El Pla d'Utilització dels Espais Portuaris és un instrument de l'Autoritat Portuària que li permet organitzar i racionalitzar els usos 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.

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

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	-
TOTAL	156,20 ha

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

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

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

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

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

Actualment, l'Autoritat Portuària de Tarragona s'està plantejant la necessitat de procedir a la revisió del Pla d'Utilització dels Espais Portuaris (PUEP) i establir 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.



6

**El port de Tarragona
i la seva relació
amb la ciutat**





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

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

D'aquesta manera, el Port de Tarragona, conscient del seu paper en l'arrelament, promoció i projecció de l'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 50.000 persones dins dels diferents programes establerts. Es fa necessari remarcar la presència de més de 16.000 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 75.000 visitants, que s'han distribuït en les 19 exposicions que s'han realitzat, en els 43 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 s'ha iniciat el 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.



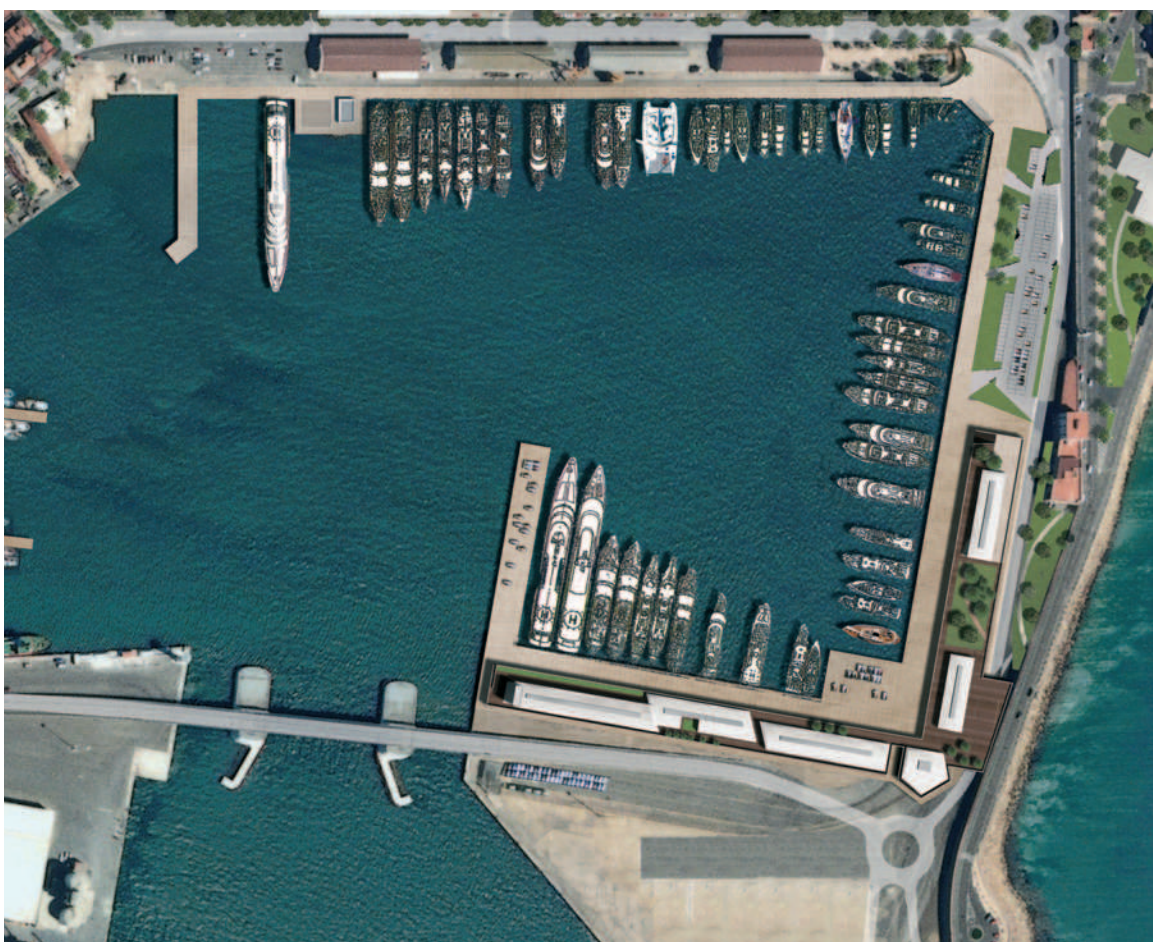


International Marina Tarraco

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.

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



Aparcament subterrani del Moll de Costa

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

La inversió que es realitzarà és de 6 milions d'euros, en un projecte que utilitzarà 8.200m² 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.

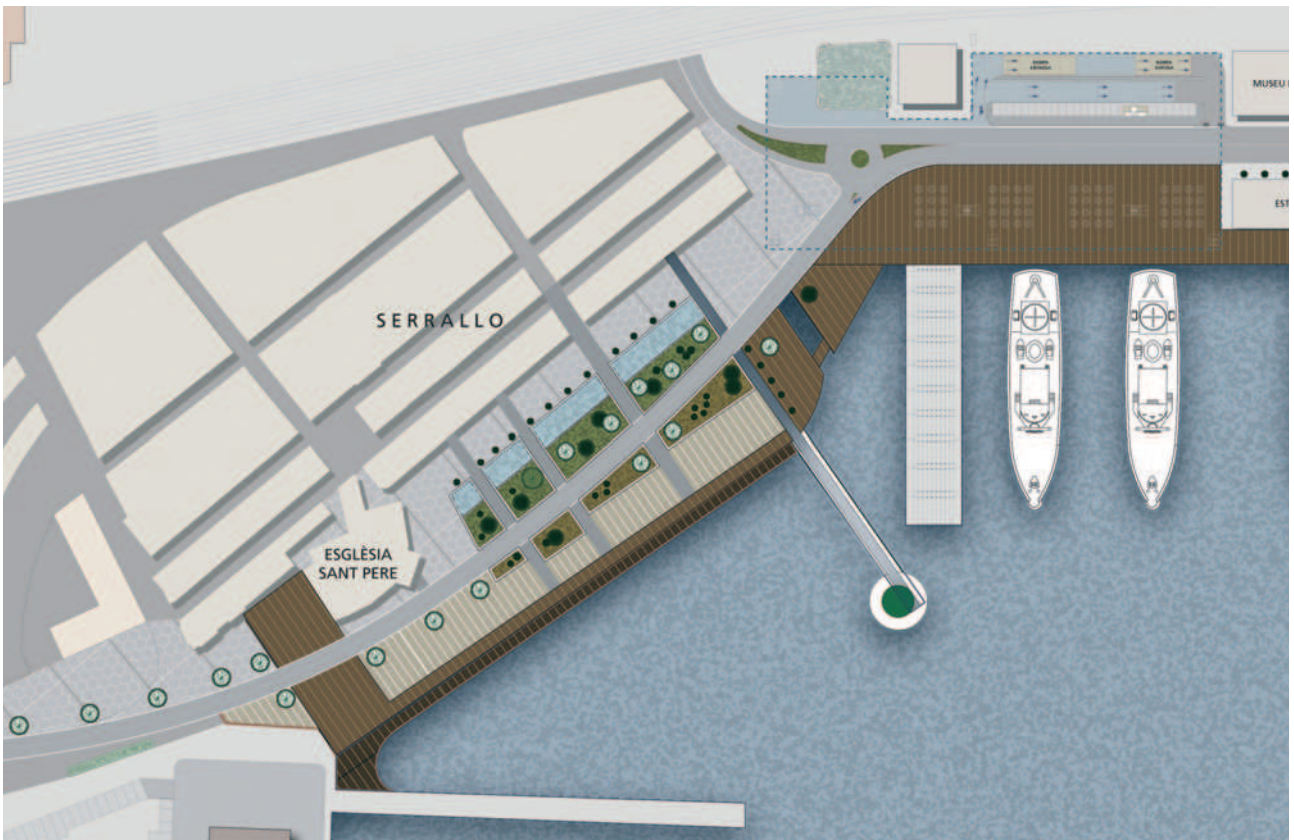
La ubicació central d'aquesta instal·lació permetrà atendre i donar servei al públic del Moll de Costa, a la Marina Tarraco, als veïns del Serrallo, i als nombrosos visitants de l'àrea lúdica i gastronòmica del Serrallo.

Esplanada del Serrallo

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

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

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



7

Projectes





7.1 Projectes

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

Memòria valorada "Adequació d'edifici de bàscules al Moll de Costa"

Projecte "Enllumenat esplanada moll Galícia nord"

Plec de característiques "Accés viari i terminal ferroviària al costat del contradic per a terminals de vehicles"

Plec de característiques "Mur tancament escar"

Projecte "Pavimentació zones localitzades esplanada moll Aragó Oest"

Memòria valorada "Estudi de seguiment de la qualitat de l'aigua del Port"

Memòria valorada "Senyalització pas a nivell accés moll Andalusia"

Projecte "Pavimentació zones localitzades a Llevant esplanada moll Aragó"

Memòria valorada "Ampliació de la cana-



lització elèctrica en calçada sota nou dic"

Projecte "Calçada perimetral moll Andalusia"

Projecte "Prolongació alineació moll Navarra de 125 metres"

Plec de característiques "Canal per a protecció de cables de grues moll Cantàbria"

Memòria valorada "Adquisició de material per a reblerts en esplanades adossades al Contradic, fase II"

Plec de característiques "Enllumenament calçada perimetral moll Andalusia"

Memòria valorada "Dragatge d'augment de calat del pantalà núm. 1 del moll de Pescadors"

Plec de característiques "Càrrega, transport i estès de 15.000m² de sorra des de l'espigó dels Prats fins a la zona centre Sud de la platja de La Pineda"

Plec de característiques "Pavimentació rotonda arrencada Contradic"

Memòria valorada "Assistència tècnica per a la coordinació de seguretat i salut de l'obra Prolongació del Moll de l'Escullera"

Plec de bases "Plec de bases per a la subhasta de grues com a material en desús"

Plec de característiques "Desmuntatge cobert metàl·lic moll Castella Oest"

Projecte "Prolongació fonaments via de grues per a contenidors moll Andalusia"

Projecte "Habilitació esplanada central moll Andalusia"



Memòria valorada "Assaigs per al control de qualitat de l'obra Prolongació del Moll de l'Escullera"

Plec de característiques "Adequació 8 casetes per a locals sindicals espigó nou dic"

Plec de bases "Enderroc de l'immoble situat al carrer Rebolledo, 22 cantonada amb Lleó, 2B"

Memòria valorada "Enllumenament antiga esplanada moll Pescadors"

Memòria Valorada "Assistència tècnica per a la coordinació de seguretat i salut de l'obra Prolongació alineació moll de Navarra de 125 metres"

Memòria valorada "Trasllat travessies de ferrocarril des d'apilament al moll Andalusia"

Memòria valorada "Assaigs per al control de qualitat de l'obra Prolongació alineació moll Navarra de 125 metres"

Memòria valorada "Condicionament desviaments ferrocarril"

Memòria valorada "Adquisició de material per a reblerts al costat tancament moll adossat al Contradic"

Projecte "Habilitació elèctrica moll Andalusia, fase II"

Plec de característiques "Construcció accés a aparcament edifici annex a l'edifici de l'Autoritat Portuària de Tarragona."

Memòria valorada "Bàscula doble moll Castella"

Memòria valorada "Condicionament mecanisme infraestructura ferroviària"

Memòria valorada "Aplanament al costat mota tancament en moll Cantàbria"

Memòria valorada "Instal·lació depuradora al moll de Costa"

Memòria valorada "Subministrament i col·locació de sistemes de contenció de vehicles em diversos trams"

Memòria valorada "Línia nova canonada xarxa de proveïment a Castella Oest"

Memòria valorada "Pavimentació de passadís al costat de canonada d'IQA en zona d'Hidrocarburs"



Memòria valorada "d'esculleres al frontal Sud de l'àrea d'inflamables"

Memòria valorada "Adaptació de la pendent en rampes d'accés de diverses bàscules de l'Autoritat Portuària de Tarragona."

Memòria valorada "Subministrament i reposició de paviments de rajoles de pedra al moll de Costa"

Projecte "Ampliació de l'accés al Port per l'Eix transversal"

Plec de característiques "Protecció de coloms en el tinglado del moll Rioja"

També s'han portat a terme els treballs de redacció d'un total de 46 liquidacions d'obres i subministraments i 195 expedients de contractació de petites obres viàries, abonant-se totes al llarg de l'any.



7.2 Obres

Durant l'exercici 2004 s'han iniciat les següents obres:

"Prolongació del Dic de Llevant" amb una anualitat d'inversió de 8.613.292,59 € continuant en 830 metres l'alineació existent.

Quant al capítol de pavimentacions, podem dir que s'han iniciat i conclòs diverses actuacions a l'Esplanada del Moll d'Aragó, en concret:

"Pavimentació en zones localitzades a Esplanada Aragó Centre" amb una anualitat d'inversió de 388.166,00 €.

"Pavimentació en zones localitzades Moll Aragó" amb una anualitat d'inversió de 362.301,00 €.

"Pavimentació zones localitzades a Llevant Esplanada Moll Aragó " amb una anualitat d'inversió de 327.462,00 €.

"Calçada perimetral Moll Andalusia" amb una anualitat d'inversió de 172.599,00 €.

Quant a les obres d'infraestructura ferroviària direm que han conclòs les obres d'Accés Viari Terminal Ferroviària Contra-dic Terminal Vehicles" amb un pressupost d'inversió de 259.961,00 €.

Relatiu a l'enllumenament i l'electricitat es donen per finalitzades les obres de Enllumenat Esplanada Galícia Nord" amb un pressupost d'inversió de 327.462 €.



obres

8

APPORTT

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



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 de lideratge 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 2004 s'ha destacat per l'organització d'actuacions que han potenciat la internacionalització del Port de Tarragona en diverses àrees geogràfiques de l'arc mediterrani i l'Amèrica Llatina.

APPORTT ha organitzat una missió empresarial a Xile amb l'objectiu de reafirmar la presència del port de Tarragona a Llatinoamèrica i potenciar el tràfic de mercaderies amb el Port de Tarragona com a porta d'entrada a Europa.

Un altre indret que ha merescut l'atenció d'APPORTT durant aquest exercici és les illes Canàries. APPORTT ha dissenyat una missió empresarial amb l'objectiu d'estreñer vincles, recolzar la línia regu-

lar de càrrega general entre Tarragona i els ports de Tenerife i Las Palmas així com facilitar contactes empresarials entre empreses participants i amfitrions.

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

En aquest exercici APPORTT ha presentat el Port de Tarragona i la seva comunitat portuària a diferents col·lectius nacionals i internacionals; actuacions que, sens dubte, situen el Port de Tarragona com a centre integrat de transport i plataforma logística de primer ordre per al comerç internacional.

Entre d'altres actuacions d'APPORTT podem ressaltar la firma d'un protocol amb la Plataforma Logística de Zaragoza-Plaza amb l'objectiu de potenciar la presència i les relacions empresarials entre el Port de Tarragona i l'esmentada àrea logística.

Cal destacar també la participació d'APPORTT com expositor, entre d'altres, al Saló Internacional de la Logística-SIL 2004 de Barcelona i la Fira Internacional de Logística LOGISEXPO 2004 a Saragossa.

Remarcable és també la segona convocatòria de premis APPORTT en la qual, amb gran honor i satisfacció, es va guanyar l'empresa de la comunitat portuària de Tarragona més activa en la projecció exterior del Port de Tarragona, i la professionalitat i especial dedicació d'homes i dones del sector portuari.

Un any més, APPORTT continua treballant en interès dels seus associats, promoció amb deler i entusiasme el Port de Tarragona i les més de 160 empreses i institucions que els mostren la seva confiança.

APPE



Activitats més destacades de l'exercici 2004

◆ Gener

Els dies 12 i 13 de gener, APPORTT va organitzar una visita a les plataformes logístiques de Clesud i Distriport, situades a la zona oest de la regió francesa de La Provença.

Aquestes visites s'emmarcaren en l'estratègia del Port de Tarragona i la seva comunitat portuària en establir vincles comercials i corredors de mercaderies amb les plataformes logístiques més importants d'Europa.

Aquesta fou la primera acció comercial organitzada per APPORTT en el 2004. La delegació estava encapçalada pel president d'APPORTT, Sr. Josep Saltó i comptà amb la participació de socis d'APPORTT. Es van mantenir reunions amb els alcaldes dels municipis i els màxims responsables de les dues plataformes logístiques.

◆ Febrer

APPORTT va invitar a visitar el Port de Tarragona als membres de l'Asociación de Diplomáticos Extranjeros integrada per representants de diferents països europeus: Estònia, Letònia, Regne Unit, França, Malta i Rússia; americans: Estats Units i Canadà; així com de Costa de Marfil, Senegal i Haití.

APPORTT organitzà una recepció i visita al Port de Tarragona per a un nombrós grup de directius americans, alumnes del messtratge d'alta direcció de la Universitat de Nuevo Méjico.

◆ Març

APPORTT va participar com expositor a la Fira Internacional de Logística Integral-LOGIS EXPO 2004 que se celebrà a Saragossa del dia 23 al 26 de març.

L'objectiu de la participació era potenciar el Port de Tarragona com al port d'Aragó, així com captar el flux potencial de més de 10 milions de tones de mercaderies que atraurà la Plataforma Logística-PLAZA en cinc anys.

Els presidents de l'Autoritat Portuària de Tarragona, Josep Anton Burgasé i el president d'APPORTT, Josep Saltó, es van reunir amb el conseller d'Ordenació Territorial del Govern d'Aragó i president de PLAZA, Javier Velasco, amb l'objectiu d'estrènyer vincles formals entre la Plataforma Logística de Saragossa i el Port de Tarragona. Les esmentades accions consolidaren la

presència del Port de Tarragona en el corredor de càrrega de l'Ebre a Saragossa com a via per atreure més tràfics de la resta de la Península i d'Europa.

A la vegada, APPORTT va participar en el IV Foro Internacional PILOT, organitzat per l'Institut Aragonès de Foment, en el marc de la Fira LogisExpo.

Els membres del Consell d'Administració d'APPORTT participaren en una taula rodona organitzada per Indicador d'Economia centrada en el debat sobre el present i el futur del Port de Tarragona, s'analitzaren les estratègies, projectes, oferta de serveis i línies d'actuació del Port i la seva comunitat portuària.

APPORTT va retre un càlid i afectuós homenatge a Lluís Badia i Lluís Grau per la seva important tasca com president i director tècnic, respectivament, del Port de Tarragona.

◆ Abril

Se celebrà l'acte d'adhesió com a nous socis de les companyies: ECA, ACO2, Royal Tárraco SL, Confederació de Treballadors Autònoms de Catalunya-CTAC, Manpower, Grup Editorial 100 %, García Munté. Tarragona, 19 d'abril.

El dia 20 d'abril se celebrà l'Assemblea General Ordinària de socis d'APPORTT amb l'aprovació del balanç econòmic corresponent a l'exercici 2003, així com el pla d'actuació previst per a aquest any.

APPORTT va invitar a una delegació empresarial de Costa d'Ivori a visitar el Port de Tarragona. La delegació estava encapçalada per membres del cos diplomàtic del país africà a Espanya i integrada per dirigents d'empreses del sector de la fusta, fruita, agroalimentaris i pesca. En el programa de treball es poden destacar les trobades bilaterals entre els empresaris de Costa d'Ivori i els socis d'APPORTT, la visita a les instal·lacions portuàries i la signatura del conveni de col·laboració entre els ports d'Abidjan i Tarragona.

◆ Maig

APPORTT, en permanent col·laboració amb les universitats estatals que imparteixen programes de postgrau en comerç exterior, va invitar als alumnes del Mestratge de Gestió Internacional de la Universitat de Saragossa. Tarragona, 6 de maig.

APPORTT va invitar a celebrar la junta directiva del Consell d'Usuaris del Transport a les instal·lacions del Port de Tarragona. Una nova oportunitat de potenciar la presència del Port de Tarragona entre el col·lectiu d'usuaris del transport multimodal del nostre país. Tarragona, 11 de maig.

APPORTT organitzà, els dies 18 i 19 de maig, les jornades de Presentació de l'oferta de serveis del Port de Tarragona per a l'empresari canari a Santa Cruz de Tenerife i Las Palmas de Gran Canària, amb un gran èxit de participació, tant en l'àmbit institucional com empresarial. Les jornades tenien l'objectiu de potenciar les línies regulars del Port de Tarragona amb els ports canaris, així com incrementar el volum de càrrega contenitzada entre els dos destins.

APPORTT, fidel al seu compromís anual amb la logística, participà com a expositor en el Saló Internacional de la Logística – SIL que se celebrà a Barcelona del 25 al 28 de maig. L'objectiu era afermar el Port de Tarragona com la Plataforma Logística Intermodal del sud d'Europa i un enllaç entre continents.

◆ Juny

El dia 3 de juny, APPORTT organitzà una jornada de presentació del Port de Tarragona per a l'empresa naviliera. L'acte se celebrà a Madrid a la seu de l'Associació de Naviliers Espanyols-ANAVE amb la presència d'un gran nombre d'empresaris del sector.



APPORTT



◆ Setembre

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 3 d'octubre.

En el marc d'aquest esdeveniment, l'Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona, A.I.E.-APPORTT, organitzà una presentació de l'oferta de serveis del Port de Tarragona per als empresaris de la demarcació de Lleida. Durant l'acte el president de l'Autoritat Portuària de Tarragona, Sr. Josep Anton Burgasé, va 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 de la Mediterrània amb Tarragona. L'acte de presentació comptà amb la presència de l'alcalde de la ciutat de Lleida i el president de la Cambra de Comerç de Lleida, així com representants de la comunitat portuària de Tarragona. A l'acte hi participaren més de mig centenar d'empresaris de la demarcació de Lleida.

◆ Octubre

Missió empresarial Xile

APPORTT va organitzar una nova missió empresarial, els dies 18-21 d'octubre de 2004, amb l'objectiu de projectar l'oferta de serveis del Port de Tarragona arreu del món.

En aquesta ocasió el destí fou Xile, país amb el qual el Port de Tarragona manté un destacat volum d'importació de mercaderies, principalment fruita, fertilitzants, fusta i càrrega general.

Aquesta acció s'emmarca dintre de les activitats d'APPORTT, que permeten promocionar el Port de Tarragona a tot els sectors exportadors i importadors i operadors marítims de les diferents comunitats portuàries.

La missió empresarial fou encapçalada pel president de l'Autoritat Portuària de Tarragona, Sr. Josep Anton Burgasé i integrada per empresaris socis d'APPORTT els quals captaren l'atenció de les principals navilieres del país amb línies regulars de mercaderies cap a la Mediterrània.

La delegació visità els principals ports de Xile: Valparaíso i San Antonio, per tal d'afa-

vorir les relacions ja existents entre ambdós ports. Alhora va mantenir entrevistes amb tots els sectors exportadors xilens, els quals manifestaren el seu compromís en fidelitzar la seva exportació cap al Port de Tarragona com a porta d'entrada a Europa.

Els empresaris socis d'APPORTT participants en la missió mantingueren reunions individualitzades amb representants dels seus propis sectors amb la finalitat de tancar contractes empresarials que permetessin consolidar el tràfic de mercaderies entre el Port de Tarragona i Llatinoamèrica.

◆ Novembre

APPORTT va patrocinar el Congrés Iberoamericà de Transitaris-ALACAT 2004 celebrat a Barcelona els dies 8, 9 i 10 de novembre.

APPORTT participà en la 44ena Borsa Europea de Cereals amb l'objectiu de promoure el Port de Tarragona en el sector del cereal i donar suport a la candidatura presentada per la Llotja de Reus en la celebració de la 49ena edició de la Borsa. Paris, 18-19 de novembre.

◆ Desembre

Es va celebrar l'Assemblea General ordinària de socis d'APPORTT.

Hi va haver 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.

APPORTT



9



ESTARRACO

SOCIETAT ESTATAL D'ESTIBA
I DESESTIBA DE TARRAGONA

L'empresa de servei públic ESTARRACO, constituïda a 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 18 de juny de 2004, de la següent manera:

BERGÉ MARITIMA, S.A.

7,246 %

CODEMAR IBERBULK, S.A.

3,263 %

CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.

3,171 %

SILOS DE TARRAGONA, S.A.

4,646 %

T.P.S. – TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.

20,286 %

ERSHIP, S.A.

5,649 %

CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.

4,740 %

AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA

51,000 %

El mes de desembre de 2003 va iniciar les seves activitats, com a nova empresa estibadora, la societat mercantil SERVEIS PORTUARIS DE TARRAGONA, S.A.. Quan s'hagi complert un exercici complet com a empresa concessionària del servei públic d'estiba i desestiba de vaixells, se celebrarà, abans de finalitzar el primer semestre de 2005, la Junta General de la Societat, on es determinarà la seva participació accionarial en Estarraco.





Paràmetres d'activitat

La previsió d'activitat per al càlcul del pressupost 2004 es va ajustar a la realització de 35.000 jornals pel personal de relació laboral especial, que componien la majoria del personal estibador. A l'inici de l'exercici, el col·lectiu de treballadors portuaris estava compost per un total de 194 treballadors, dels quals 147 figuraven a la plantilla d'ESTARRACO i 47 es trobaven vinculats a les empreses estibadores per la relació laboral comuna.

Durant l'exercici 2004 es realitzaren 51.775 jornals al Port de Tarragona, dels quals 37.162 van correspondre a la plantilla de treballadors portuaris d'ESTARRACO, 11.143 als treballadors de relació laboral comuna i 3.470 a contractacions eventuais. En el seu conjunt, els jornals realitzats al port experimentaren, respecte a l'exercici anterior, un increment del 4,94%.

L'àmplia disponibilitat dels treballadors portuaris es concreta en jornades laborals que duren 24 hores diàries, tots els dies de l'any. El nombre de jornals realitzats l'any 2004 ha afavorit l'increment de l'índex d'activitat anual que, amb un 96,47%, va superar al de l'any anterior en un 4,50%, en la mateixa línia que l'increment de jornades.

El 2004 els estibadors portuaris han pres tat servei durant 358 dies. La resta de dies no es van sol·licitar treballadors a ESTARRACO per a la realització de treballs portuaris per part de les Empreses Estibadores.

Durant el passat exercici, el nombre d'efectius de la plantilla d'ESTARRACO s'ha vist reduït en 6 treballadors com a conseqüència de la seva jubilació ordinària en el Règim Especial de la Seguretat Social dels Treballadors del Mar, sense que s'hagin produït, per un altre costat, noves incorporacions.





Previsions per al 2005

El que primerament cal significar de l'any passat són alguns fets destacats en el moviment de mercaderies del nostre port. Es va produir un fort increment en el tràfic de sòlids a lloure, entorn a l'11,5%, la manipulació de vehicles va experimentar igualment un important creixement i, finalment, es va reduir de manera important la càrrega general, al voltant del 30%, com a conseqüència de la pèrdua de línies regulars de contenidors, tot i el fort creixement hagut en la manipulació de productes siderúrgics que es van incloure en aquest tipus de tràfic.

Davant aquest nou escenari, i en especial pel que es refereix a la tendència de la càrrega general, la prudència ha servit de base en l'establiment de la previsió de jornades per a l'exercici 2005.

Per al pressupost de l'exercici, comptant amb una plantilla mitja de 147 treballadors, s'espera arribar a la xifra de 36.000 jornals, situant l'activitat mitja una mica per sota de l'obtinguda en l'exercici precedent, però dins de nivells òptims d'ocupació. Aquesta activitat superarà lleugerament el 94% de complir-se les previsions inicials.

Quant al cost mig d'explotació, aquest va experimentar un creixement contingut ja que, tot i que l'activitat dels treballadors pressupostada per a l'exercici sigui una mica inferior al passat, els increments salarials es troben 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), les quals recorreran a les contractacions eventuais en la major mesura possible, de forma que els nivells de productivitat i seguretat de les operatives portuàries no es vegin afectats.

La diversificació del Port de Tarragona, amb zones portuàries clarament definides per a la manipulació dels diferents tipus de mercaderies, atorga a les Empreses Estibadores majors possibilitats per incrementar el volum de les mercaderies manipulades al Port.

La disponibilitat d'espais portuaris suficients i adequats, garanteixen l'operativitat i la competitivitat de les mateixes mercaderies, ja es tracti de sòlids a lloure, vehicles, contenidors, fruita, roll-on roll-off, mercaderia general, etc.

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

1. La tendència a un creixement continuat dels sòlids a lloure, en major o menor mesura i seguint la tendència dels darrers anys. En aquest tràfic el Port de Tarragona segueix ostentant una posició de líder, en especial en el que fa referència a productes agroalimentaris.
2. L'augment del tràfic de vehicles turisme, tal i com ha anat succeint en aquest exercici, ja que es disposarà de nous i millors espais i, per tant, de condicions operatives més òptimes.
3. El manteniment de l'important tràfic de productes siderúrgics, la manipulació dels quals ha adquirit gran rellevància en els dos últims exercicis.

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



10

PREVENPORT

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



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, Societat Estatal d'Estiba i Desestiba del Port de Tarragona, S.A., foren inicialment les empreses gestores del servei de prevenció mancomunat, amb l'aspiració d'integrar, en un breu període de temps, totes les empreses que desenvolupen la seva activitat en l'àmbit del Port de Tarragona. Actualment són 30 les empreses adherides al Servei Mancomunat i 800 els treballadors coberts pel servei. D'aquesta manera, s'aconseguirà la plena racionalització i coordinació de l'activitat preventiva, repercutint això en una millora integral de la seguretat i salut de tots els treballadors implicats.

Com exemple d'accions realitzades, es va procedir, durant tot l'any 2004, a la mesura de nivells de 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 que han assistit quatre-cents vuitanta nou 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 dels mateixos, 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.

Prevenport



11

EI CEMAPT

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

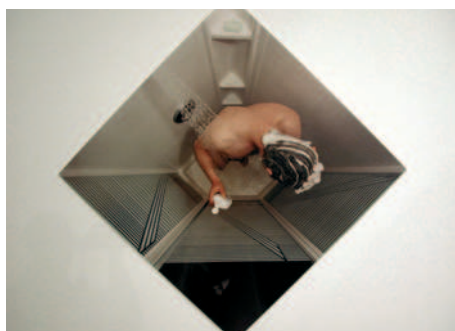
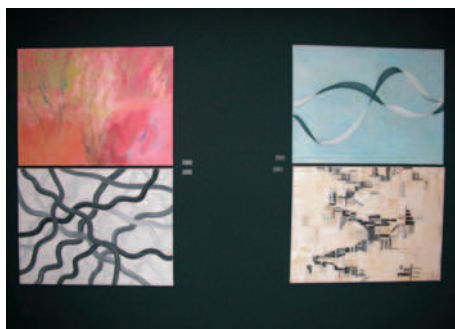


El Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona és una entitat sense ànim de lucre, vinculada a l'Autoritat Portuària i amb la missió específica de facilitar la realització d'activitats ciutadanes al Moll de Costa, desenvolupar activitats pròpies del Port en aquest mateix espai, i promoure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



Cemapt





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:

- 16.039 escolars de tota Catalunya
- 1.239 persones de col·lectius de la 3a Edat
- 1.963 persones que pertanyen a municipis de província i a diferents entitats i associacions veïnals
- 5.320 persones que han visitat el Port en dies festius, aprofitant l'activitat de passeigs en golondrina
- 24.310 persones en activitats esportives, carreres atlètiques, bicicletades

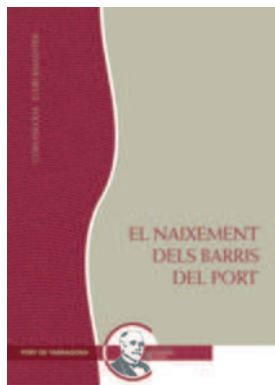
Respecte al capítol d'activitats, cal mencionar:

- 19 exposicions realitzades als Tinglados del Moll de Costa
- 5 feries i mostres temàtiques als Tinglados del Moll de Costa i en altres localitats
- 43 actes socials de cases regionals i altres col·lectius ciutadans
- 2 edicions de llibres
- 20 concerts i vetllades musicals al Moll de Costa





11.2 L'Arxiu central



De totes les activitats en què l'Arxiu Central del Port ha participat directament o indirectament l'any 2004, cal destacar, especialment, la creació del Servei de Publicacions del Port de Tarragona, l'objectiu del qual és la reestructuració i la centralització de la línia editora del Port.

El Port de Tarragona, des de fa uns anys, ha esdevingut un referent editorial de la ciutat i comarques veïnes. El punt de partida d'aquesta inquietud cal situar-lo a partir de l'any 1986, data en què es va obrir el Moll de Costa a la ciutadania i es van estrènyer els llaços port-ciutat.

En aquest llarg període, de gairebé 20 anys, s'han publicat obres de tot tipus, des de les memòries anuals a llibres d'investigació històrica, estudis econòmics, actes de jornades i congressos, catàlegs d'exposicions d'art contemporani, facsímils d'obres antigues, etc. Però, a més, com a entitat important de la ciutat, el Port de Tarragona ha patrocinat l'edició de moltes més publicacions de temes diversos. La creació del Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona (CEMAPT) l'any 1992 va potenciar, encara més, aquest treball editorial, a l'acollir la vessant cultural portuària.

Per tot això exposat anteriorment, s'ha cregut convenient aquesta any redefinir la línia editorial del Port de Tarragona amb la posada en marxa del Servei de Publicacions, que serà l'encarregat de marcar els criteris a seguir, del disseny de les publicacions, etc. Es regirà per un Comitè de Publicacions que determinarà, en cada cas, la idoneïtat de cada publicació.

Les edicions portuàries restaran, així, agrupades sota quatre col·leccions:

- La col·lecció "Saturnino Bellido", en homenatge al que fora enginyer i director del Port de Tarragona a finals del segle XIX i que, a més, fou el primer cronista de la història del nostre port. Aquesta col·lecció es reservarà a l'edició d'obres de caràcter monogràfic relatives a la història del port.
- La col·lecció "Moll de Costa" que aplegarà estudis i treballs de caràcter econòmic, logístic o comercial, sobre el port i la seva àrea d'influència.
- La col·lecció "Tarragona" per a llibres que pretenguin retre un homenatge a la ciutat, al seu port o a la demarcació.

- La col·lecció "Port de Tarragona" comprendrà les publicacions oficials de l'Autoritat Portuària de Tarragona: memòries anuals, resums estadístics, o totes aquelles altres que puguin ser considerades com a eines de consulta comercial, logística, econòmica, estadística, etc.

A partir d'ara, a més, per poder publicar al Port de Tarragona caldrà emplenar una sol·licitud i presentar-la al Servei de Publicacions. El Comitè de Publicacions serà l'encarregat d'avaluar la conveniència de l'obra en qüestió, així com la seva publicació posterior.

Paral·lelament a la creació del Servei de Publicacions del Port de Tarragona, s'ha dut a terme la primera convocatòria del Premi d'Investigació Port de Tarragona, destinat a fomentar i impulsar treballs i publicacions sobre la història del port i el seu entorn més immediat. Aquest certamen es convocarà cada dos anys i està dotat amb 6.000 euros. Es pretén, d'aquesta manera, incentivar la investigació històrica, sobretot, amb els fons documentals que es conserven a l'Arxiu Central del Port. Fons, que aquest any 2004, s'han donat a conèixer abastament amb l'edició de la nova Guia de l'Arxiu Central del Port de Tarragona de la qual se n'ha fet una difusió considerable.

Quant a les tasques habituals de l'Arxiu, cal dir que les consultes s'han mantingut a un bon ritme destacant l'increment de les externes, que se situen al voltant de les 200, de les quals, gairebé la meitat són consultes efectuades per Internet, la resta són presencials. Les dutes a terme pel personal de l'administració portuària, o consultes internes, s'equiparen a les externes en quant a nombre.

Els assessoraments i la col·laboració amb entitats ha tingut també el seu paper en aquest any 2004. Destacarem el préstec de material, en concret del fons Castellar-nau, per a la sèrie Històries de Catalunya de Televisió de Catalunya. També l'elaboració d'articles per a la revista AIPort i Unió de Jubilats han tingut cabuda en aquest any.

Juntament amb l'Associació d'Arxivers de Catalunya i l'Arxiu Històric de Tarragona s'han realitzat tres cursos de formació per a arxivers, dos dels quals han tingut lloc a les nostres instal·lacions: La Propietat Intel·lectual i La norma ISO 15489. El tercer, Els processos de canvi i la gestió dels conflictes associats, s'ha impartit a la seu de l'Arxiu Històric de Tarragona.

Cal destacar, que el proper mes de juliol de l'any 2005, tindrà lloc una efemèride molt important per a nosaltres: el 15è aniversari de l'Arxiu Central. Per aquest motiu es treballarà durant l'any per dur a terme els actes més oportuns i escaients com una Jornada de Portes Obertes, un cicle de conferències o una exposició sobre la història de l'Arxiu.

I un darrer esdeveniment, que creiem important destacar, és la participació de l'Arxiu Central del Port de Tarragona a les I Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios, que van tenir lloc a Huelva els dies 24 i 25 de novembre. Les organitzà l'Arxiu del Port de Huelva per presentar l'esborrany del Reglamento del sistema de gestión documental y organización de los archivos portuarios, elaborat per un grup de treball, integrat per arxivers de diversos ports, entre d'altres, Tarragona. S'impartiren cinc ponències, de les quals, destacarem la presentada per Tarragona amb el títol: "El Archivo Central del Puerto de Tarragona: orígenes y actualidad".



Amb anterioritat a les Jornades, va tenir lloc, a Tarragona, el mes de febrer, i a la seu del nostre Arxiu, una reunió del grup de treball encarregat d'elaborar el text del reglament en qüestió. Hi assistiren els arxivers dels ports de Cartagena, Ferrol, Huelva, Vigo, Barcelona i Santa Cruz de Tenerife.

A Huelva, es formaren nous grups de treball per a estudiar i posar en comú temes que afecten a tots els professionals dels arxius portuaris: quadres de classificació, tria i avaluació de documentació, etc.

L'any 2005, les II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios tindran lloc a la nostra ciutat i al nostre Arxiu.

11.3 Museu del Port de Tarragona

L'arribada del pailebot Santa Eulàlia, extensió a l'aigua del Museu Marítim de Barcelona, a final del mes de gener va marcar l'inici de les activitats de l'any 2004 al Museu del Port de Tarragona. La participació d'ambdós museus a la xarxa de La mar de museus va fer possible l'estada del pailebot del 29 al 31 de gener, i va poder ésser visitat per un total de 1.437 persones entre escolars que, prèvia reserva, realitzaren l'activitat pedagògica anomenada el Curs del grumet, i públic en general. Però no va ser aquesta l'única visita del Santa Eulàlia. Els mesos de març i abril va recalar, altre cop al Moll de Costa, perquè li efectuassin obres de restauració al pal major tal com s'havia acordat en la signatura del conveni de col·laboració entre el CEMAPT i el Consorci de les Drassanes de Barcelona.

La producció de l'exposició fotogràfica "Imatges de Voramar" pels membres de La mar de museus va permetre mostrar-la al Festival del Mar, el mes de juny, juntament amb tallers didàctics com els de les caretes o mestres d'aixa que representaven, aquests, la col·laboració del Museu del Port. Les activitats estaven emmarcades dins el context del Fòrum de les Cultures Barcelona 2004.



La celebració del Dia Internacional dels Museus, el 18 de maig, va permetre presentar la primera aplicació informàtica a l'exposició permanent del Museu. Consistia en la realització d'un tàctil entorn els mestres d'aixa i les embarcacions mitjançant el procés constructiu de la Teresa, una de les barques del Museu. L'esmentada aplicació va comptar amb el suport de la Fundació Caixa Tarragona.

Pel que fa a altres col·laboracions del Museu, destaquem la participació en el número 2 de la col·lecció "diffundere", referent als objectes de bronze dels museus de la demarcació de Tarragona com a projecte comú entre aquests museus i els Serveis Territorials de Cultura a Tarragona de la Generalitat de Catalunya; la fira romana de Tàrraco Viva als jardins del Camp de Mart de la ciutat; la fira del Mar a Salou, ExproReus, Parc Infantil de Nadal..., esdeveniments en què s'ha participat amb un estand del Museu i la realització d'activitats didàctiques per als nens i nenes. Cal destacar la utilització de l'aula del Museu per portar a terme els tallers d'arqueologia que durant els mesos d'estiu va organitzar Caixa Catalunya com a complement de l'exposició "Atapuerca i l'evolució humana" del Tinglado 1 del Moll de Costa.

La proposta pedagògica Museu del port a la vista! pel curs 2004-2005 es va presentar el dissabte 2 d'octubre als professionals del món de l'educació que, una vegada més, participaren en la trobada. La presència d'escolars al Museu al llarg de l'any va suposar una assistència de 5.825 nens i nenes que treballaren els diferents tallers didàctics.

L'activitat pedagògica Il·lumina't, viu el far!, també es va poder realitzar per tots els nens i nenes que, de manera individual, van participar des del Museu del Port en la 9a Setmana de la Ciència, del 5 al 15 de novembre, organitzada per la Fundació Catalana per a la Recerca a tot el territori català.

museu



Quant als projectes interns del Museu, cal dir que al taller de modelisme s'ha finalitzat la construcció dels models de les pesqueres del llum i s'han informatitzat els plànols dels models construïts anteriorment. Referent al taller de mestres d'aixa s'han portat a terme, a més de la col·laboració en la restauració del pailebot Santa Eulàlia, tasques de manteniment i conservació d'embarcacions com el Capitán Argüello, que s'ha incorporat a l'exposició permanent del Museu, la Teresa i la muleta Salvadora que ha estat restaurada per tal de poder-la cedir al Museu Comarcal del Montsià d'Amposta per un període de 2 anys, i així, formar part de l'exposició permanent: "L'Ebre, carní d'aigua". Aquesta cessió és el resultat de la signatura d'un conveni entre el president del CEMAPT i el president del Consorci del Museu Comarcal del Montsià, senyors Josep Anton Burgasé i Miquel Alonso, respectivament. El taller de mestres d'aixa, aquest any, també ha estat protagonista en el terreny de la formació atès que un dels seus responsables ha format part, com ha representat de tot l'Estat, en un projecte europeu de la UNESCO liderat pel Museu Marítim de Barcelona. El projecte, anomenat la Navegació del Saber, ha permès a representants de diferents països de la Mediterrània (Itàlia, Malta, Tunísia, França i Espanya) realitzar estades d'un mes a Barcelona i Malta per conèixer els treballs de les diferents àrees de la Mediterrània entorn la preservació del seu patrimoni marítim.

La incorporació d'objectes al fons museístic mitjançant donacions de particulars o d'institucions ha permès ampliar els continguts de l'exposició permanent. Quant a la intervenció en jornades i congressos cal destacar la participació en la reunió anual de l'Associació de Museus Marítims de la Mediterrània a Barcelona i la intervenció al II Congrés d'Història Marítima de Catalunya amb la comunicació "La construcció d'un model de tarida com a projecte de recerca". L'assistència total al Museu del Port ha estat de 21.037 persones, 2.018 de les quals han visitat el Museu dels Fars, extensió del Museu del Port de Tarragona.

museu



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 2004

ESTARRACO

Parámetros de actividad

Previsiones para el 2005

PREVENPORT

EL CEMAPT

EL MUELLE DE COSTA

EL ARCHIVO CENTRAL

EL MUSEO DEL PUERTO DE TARRAGONA

EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA

Miembros que forman parte del Consejo a 31 de diciembre de 2004

Ilmo. Sr. Josep Antón Burgasé Rabinad
Presidente de la Autoridad Portuaria

Sr. Josep Maria Bru i Serra
Vocal

Sr. Ramon Gras Vidal
Director de la Autoridad Portuaria

Sr. José Miguel García Eiranova
Secretario de la Autoridad Portuaria

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

Sr. Andreu Puñet Balsebre
Director de Repsol YPF

Sr. Manuel Roca i Marco
Vocal

Sr. Joan Llort i Corbella
Director General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Generalitat

Ilmo. Sr. Xavier Sabaté Ibarz
Delegado territorial del Gobierno de la Generalitat

Sra. Dolors Herrera Jiménez
Vocal

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

Sr. Joan Oriol Rovira
Delegado de la Asociación Catalana de Empresas Concesionarias con instalaciones portuarias – ASCIPORT

Sr. José Manuel Belotto Morales
Capitán marítimo de Tarragona

Sr. Pablo F. Navarro Fernández
Abogado del Estado

Sr. Javier Gesé Aperte
Subdirector de Regulación de Servicios Portuarios de Puertos del Estado

Sr. Joaquín Coello Brufau
Presidente del Puerto de Barcelona

Sr. Francisco Javier Blanco Romero
Administrador principal de Aduanas

Sr. Agustí Mallol i Pons
Representante del Ayuntamiento de Tarragona

Sr. Alejandro Fernández Álvarez
Representante del Ayuntamiento de Tarragona

Ilmo. Sr. Josep Poblet i Tous
Alcalde de l'Ajuntament de Vila-Seca

Sr. Xavier Artal Morillo
Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona

Sr. Francesc Cabré i Masdeu
Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Reus

Sr. Manuel Calvo Fernández
Presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras del Puerto de Tarragona

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

Sra. Carme Rangil Ortega
Secretaria de Política Sindical de UGT de Catalunya

Sr. Jaime Pros i Perelló
Secretario General de la Unión Intercomarcal de las comarcas tarraconenses de CC OO a Tarragona

PRESENTACIÓN

A menudo solemos definir la tarea del Puerto en función de números y cifras que parecen fríos, impersonales y distantes; todo una cantidad de coeficientes, porcentajes, ratios, índices de crecimiento y de otros parámetros que nos ayudan a establecer estrategias de trabajo, planos a medio y largo plazo y de otras actuaciones que propician iniciativas y acciones con tal de mantener el Puerto de Tarragona en la primera línea de los puertos más importantes del Estado, del Mediterráneo y de Europa.

Este ejercicio 2004 ha sido un año difícil, como ya lo preveíamos al inicio; hemos tenido que implementar estrategias comerciales con tal de enderezar la situación vivida en el 2003 con el descenso de la carga contenerizada. También justo es decir que la situación del nuevo sistema tarifario, en función de los preceptos establecidos en la nueva Ley de Puertos, ha requerido una superior dedicación y una paulatina implantación que ha proporcionado la necesaria tranquilidad jurídica y financiera.

En el apartado económico, hemos dedicado muchos esfuerzos a equilibrar las partidas de gastos corrientes, unas áreas que en el último ejercicio se habían desviado peligrosamente, produciendo un decremento en los beneficios con la consecuente pérdida de *cash flow* por acometer las obras de inversión establecidas en el Plan Director sin recorrer al mercado financiero de capitales.

A pesar de estas perspectivas iniciales, tenemos que decir que ahora nos sentimos optimistas en todos los frentes, ya que hemos alcanzado los objetivos inicialmente establecidos en las distintas líneas de actuación; en la vertiente económica justo es decir que este ejercicio se ha cerrado con una facturación de 42,57 millones de euros, con unos beneficios de 8,73 millones de euros y con un *cash flow* de 23,71 millones de euros.

El hecho de que, gradualmente y de manera progresiva y constante, vayamos ganando cuota de diversificación de mercancías, con la incorporación de nuevos productos como los siderúrgicos, los vehículos, la fruta y otros, representa el fruto de reuniones, contactos, jornadas de trabajo y otras actuaciones que culminan con el establecimiento de nuevas empresas o entidades en los terrenos del Puerto, otorgándonos su confianza y su fidelidad. Unos trabajos que nos han permitido fidelizar y consolidar, aún más, los tráficos tradicionales, aumentar la superficie concesionada y entrar en el espacio de la diversificación de un modo progresivo y constante; todo esto nos ha supuesto llegar a los 30,06 millones de toneladas movidas en el año 2004, una cifra que considero satisfactoria en todo orden.

Estamos trabajando en la posibilidad de incorporar nuevas líneas regulares con distintos puertos mediterráneos, lo que significa aumentar la oferta de servicios, mejorar la conectividad que tiene que existir, establecer líneas bidireccionales en el transporte de mercancías y de otras acciones que aportan valores añadidos de todo orden en todos los tramos de la cadena logística.

Un *hinterland* y un *foreland* que han de crecer si somos capaces de lograr las alianzas necesarias para fortalecer una amplia red interior de plataformas logísticas, puertos secos, comunicaciones viarias y ferroviarias importantes y otras actuaciones que nos permitan catapultar la creación y el establecimiento de líneas regulares y escalas que nos permitan consolidar las relaciones comerciales con distintas zonas del Mediterráneo y con los distintos continentes, todo ello en un marco de economía globalizada.

También me gustaría hablar del Front Portuari Català com a herramienta fundamental para establecer la necesaria complementariedad que debe existir entre los puertos catalanes, una realidad que va avanzando con hechos concretos y que ha de permitir establecer importantes puentes de trabajo transversal que repercutirán positivamente en las respectivas comunidades portuarias y en un superior equilibrio territorial.

Muy remarcables me parecen los esfuerzos realizados por el Gobierno del Estado y de la Generalitat, uno para paliar el déficit inversor de los últimos años en Catalunya, el otro, para ahondar en asuntos tan necesarios como el Ancho de Vía Europeo y la Euroregión.

Espero que en las diferentes líneas de trabajo mencionadas, este haya sido un buen ejercicio para todos los miembros de nuestra Comunidad Portuaria, y querría también desear un muy buen año para este 2005 que ahora empieza y que se vuelve esperanzador en todos los órdenes.

Josep Anton Burgasé
Presidente del Puerto de Tarragona

INTRODUCCIÓN

El ejercicio 2004 que acaba de concluir, ha representado para el Puerto de Tarragona el inicio de una nueva etapa centrada, por un lado, en la continuación del Plan Director de Inversiones establecido para el periodo 2000-2014, y por el otro, en la modificación y adaptación del Plan Estratégico establecido, poniendo énfasis en aspectos de política comercial y de gestión económica.

Las inversiones establecidas en el Plan Director han tenido una obra que ha protagonizado de manera especial las diferentes iniciativas realizadas; se trata de la prolongación del dique de Levante en 830 metros lineales, dentro de una nueva alienación, la quinta; una realización de capital importancia para abrigar y proteger los diversos muelles del Puerto, y para continuar creciendo mediante muelles adosados al mismo. Una obra que ha de durar varios años y en donde se han de invertir un total de 45 millones de euros. El resto de actuaciones inversoras se han centrado en la zona de ribera, construyendo y habilitando los muelles de Andalucía, Cantabria y Galicia.

Es necesario mencionar la importante apuesta que, bajo el concepto de reforma de la fachada portuaria, ha realizado el Puerto en obras de carácter ciudadano; unas realizaciones que se centran en la construcción de una marina para embarcaciones deportivas en la dársena interior; la construcción de un parking subterráneo en el Moll de Costa; la reforma del frente del Serrallo con una rectificación del vial y el ajardinamiento de dicha zona; y finalmente, la construcción de un edificio para las actividades de remo del Club Náutico.

Hemos avanzado muchísimo en la tarea de racionalizar la operativa portuaria, especializando los muelles y las terminales, al tiempo que hemos procedido a adjudicar en régimen de concesión una gran parte de territorio portuario, fundamentalmente el Muelle de Aragón y los nuevos muelles de Andalucía y Cantabria; una filosofía muy positiva ya que las inversiones realizadas por la iniciativa privada nos permite potenciar el concepto de Comunidad Portuaria, al tiempo que conseguimos fuertes cuotas de implicación de las empresas que se instalan en el Puerto.

En el apartado comercial, quiero manifestar mi satisfacción por las diferentes iniciativas que hemos realizado, todas ellas con el fin de incrementar nuestra presencia en el interior, fundamentalmente por medio de participar más activamente en los diferentes puertos secos y plataformas existentes, así como conseguir un mayor grado de relación con las empresas y operadores marítimos.

En el exterior, hemos centrado nuestra actividad comercial en conseguir una mayor participación en el contexto mediterráneo, creyendo que en los próximos años el tráfico comercial que se llevará a cabo por las llamadas autopistas del mar, auspiciadas por la Unión Europea, será fundamental para el despegue y desarrollo de los tráficos; una situación que posiblemente contribuirá a descongestionar las vías europeas, conseguirá un mayor equilibrio entre nodos, y pondrá en valor importantes zonas del contexto mediterráneo con incipientes procesos de privatización o en fase inicial de globalización comercial.

Todo ello no hubiera sido posible sin una ajustada política económica, en donde se ha puesto un relieve especial en la aplicación del nuevo sistema de tasas derivado de la modificación de la Ley de Puertos, y en una contención del gasto corriente, lo que nos ha conducido a un balance final en donde destaca de manera especial los 8,73 millones de euros obtenidos de beneficio, y la disponibilidad de 23,71 millones de euros a modo de *cash flow*.

Para finalizar, sólo me resta manifestar que el Puerto de Tarragona está capacitado para dar respuesta a los retos que en los diferentes ámbitos se nos plantean, con una vocación de servicio a sus diferentes clientes objetivos, con un deseo de contribuir al equilibrio territorial, y con la convicción de convertirse en uno de los principales motores y dinamizadores económicos de la demarcación.

Ramon Gras Vidal
Director del Puerto de Tarragona

1. LA GESTIÓN

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

A partir de la década de los 70, el Puerto entra en una nueva dimensión, se especializa en el movimiento de graneles líquidos y graneles sólidos. En esta nueva fase, el volumen de toneladas movidas se dispara, superándose la barrera de los 20 millones de toneladas; proporcionalmente crece la faceta inversora procediéndose a la construcción de grandes terminales portuarias, a la construcción de accesos y comunicaciones de acuerdo con las nuevas necesidades, y a la incorporación de maquinaria y utillaje, convirtiéndose así en uno de los puertos más importantes del sistema portuario del Estado.

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

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

1.1 LA PROMOCIÓN COMERCIAL

La política comercial de La Autoridad Portuaria de Tarragona se orienta hacia la diversificación de cargas, con el objetivo concreto de 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 de marketing 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 2004.

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:

Tráfico de mercancía general y contenedores.

- Visitas directas a clientes.
- Presentaciones de la oferta de servicios portuarios.
- Asistencia a ferias especializadas y congresos.

Mejora del contacto con los clientes

- Resolución de reclamaciones.
- Resolución de sugerencias.
- Resolución de las demandas de información.

Promoción internacional del Puerto de Tarragona.

- Presencia en ferias internacionales.
- Asistencia a conferencias sectoriales internacionales.
- Colaboración con la comunidad portuaria en las presentaciones de servicios.

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 2004 se registraron un total de 329 expedientes, de los cuales 206 eran peticiones de información, 120 reclamaciones, y 3 sugerencias. Todos los expedientes se impulsaron de oficio, tramitándose y atendiendo con la mayor celeridad, y con un riguroso orden de incoación en asuntos de homogenea 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 2004, 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.

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 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 2004 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 autonomía 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 tráfico con el objetivo de conseguir y establecer nuevas líneas regulares que permitan mantener el ritmo de crecimiento de tráfico total actual. De esta modo, adquieren mucho énfasis las iniciativas comerciales y las nuevas líneas de colaboración que van surgiendo entre los puertos mediterráneos y el nuestro Puerto.

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

No obstante, el Puerto continúa teniendo una gran dependencia de los productos petroquímicos, agroalimentarios y energéticos, y así lo evidencian las cifras. Los aumentos porcentuales del tráfico tanto en el total de graneles sólidos como en el total

de líquidos a granel continúan posicionando el Puerto de Tarragona entre los puertos españoles más destacados.

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

2.2 LAS CIFRAS DE TRÁFICO DEL EJERCICIO

Durante el año 2004 el tráfico de mercancías cargadas y descargadas en el Puerto ha sido de 30.060.224 toneladas, lo que supone un crecimiento del 2,77% respecto al año anterior (810.515 toneladas).

Tráfico marítimo	29.640.633 Tm.
Avituallamento	201.236 Tm.
Pesca	3.812 Tm.
Tráfico local	4.383 Tm.
Mercancías no embarcadas	210.160 Tm.
30.060.224 Tm.	

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

	% sobre total	Tm. 2004	Variación 2004-2003	% variación
Productos petrolíferos	54,7 %	16.210.222	44.074 Tm.	0,3%
Graneles Líquidos	6,2 %	1.847.173	81.359 Tm.	4,6%
Graneles Sólidos	35,9 %	10.650.006	1.109.197 Tm.	11,6%
Mercancía general	3,1 %	933.231	-391.594 Tm.	-29,6%
	100 %	29.640.633	843.037 Tm.	2,9 %

En el grupo de productos petrolíferos el tráfico de refinerías representa 16.210.222 toneladas lo que supone un aumento del 0,3% respecto al ejercicio anterior. Esta diferencia pone de manifiesto la estabilidad del sector.

Los principales componentes de este tráfico son:

Petróleo Crudo	8.390.683 Tm.
Nafta	1.687.342 Tm.
Fuel oil	1.397.589 Tm.
Propano	573.566 Tm.
Condensado, crudo	964.460 Tm.
Gas-oil	954.389 Tm.

Los graneles líquidos no petrolíferos se han situado en 1.847.173 toneladas, con un aumento del 4,6%, cifra que manifiesta el desarrollo y la vitalidad de este sector de tráfico.

Los más representativos son los que a continuación detallamos:

Gasolina pirólisis	392.653 Tm.
Concentrado benzénico	214.711 Tm.
Sosa cáustica	146.995 Tm.
Acético y ácidos monocarboxílicos	105.210 Tm.
Metanol, alcoholes acíclicos y derivados	84.970 Tm.

El tráfico de los graneles sólidos ha alcanzado la cifra de 10.650.006 toneladas, lo que supone un incremento del 11,6% respecto al año anterior. Los mayores valores se han dado en los productos agroalimentarios, cemento y carbón.

Carbones	5.057.201 Tm.
Residuos oleaginosos y harina de soja	873.424 Tm.
Trigo	818.146 Tm.
Maíz y derivados	682.662 Tm.
Mandioca	673.498 Tm.
Cemento y clínker	493.893 Tm.
Guisantes y frutos secos	354.712 Tm.
Otros cereales	328.974 Tm.
Sorgo	190.705 Tm.

La carga general ha alcanzado la cifra de 933.231 toneladas. Entre sus principales tráficos cabe destacar:

Automóviles y sus piezas	292.721 Tm.
Productos laminados	264.123 Tm.
Fruta fresca	65.076 Tm.
Otros productos siderúrgicos	43.328 Tm.

Otras cifras significativas son:

		2003	2004
Buques totales	Nº	2.661	2.602
	GT	33.970.625	35.305.719
Buques tanques	Nº	1.200	1.240
	GT	16.823.236	17.696.507
Buques graneleros	Nº	704	270
	GT	8.111.282	6.114.143
Contenedores	TEU	57.018	631
	Tm.	486.918	2.515.754
Pesca	Tm.	3.249	3.812
	miles €*	12.572	12.429

(*)Primera venta.

3. EL EJERCICIO ECONÓMICO

3.1 MOVIMIENTO ECONÓMICO

Durante el ejercicio económico 2004 han entrado en vigor dos Leyes que han motivado importantes modificaciones en el ámbito económico de las Autoridades Portuarias. Estas han sido la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios de los Puertos de interés general y la nueva Ley 58/2003 General Tributaria.

En el ámbito estrictamente económico, los ingresos totales del ejercicio han ascendido a 42.649 miles de euros lo que ha supuesto un incremento respecto al ejercicio anterior del 8,3%. De éstos, el Importe Neto de la Cifra de Negocios ha sido de 42.571 miles de euros. La entrada en vigor en 2004 de la mencionada Ley 48/2003 ha supuesto un vuelco en la composición y naturaleza de la Cifra de Negocios, pasando la misma a estar compuesta por un 94,9% de Tasas frente al 20% de 2003 y un 3,1% de Precios Privados frente al 80% de 2003. Los Ingresos Financieros han descendido respecto a 2003 hasta los 16 miles de euros de este ejercicio, este descenso ha sido producto de la necesidad de financiación a corto plazo debido al desfase en la liquidación de nuestros servicios por la aplicación de la nueva Ley 48/2003.

Los Gastos de Explotación han sido 30.141 miles de euros y, pese a que supone un mantenimiento de los mismos respecto al ejercicio precedente, cabe destacar la introducción en 2004 de una nueva partida establecida por la Ley 48/2003, dicha partida corresponde a la Aportación a Puertos del Estado del 4% de los ingresos por Tasas Portuarias, y ha supuesto un importe de 1.615 miles de euros. Importante ha sido la reducción respecto a 2003 tanto de "Otros gastos de gestión corriente" como de "Otros servicios exteriores" en un 40,4% y 23,8% respectivamente, gracias a un exhaustivo control del gasto llevado a cabo durante el ejercicio.

A nivel de explotación encontramos que los Gastos de Personal se han contenido respecto a 2003, siendo para este ejercicio 8.311 miles de euros y las Dotaciones para amortizaciones se han incrementado un 4,9%, pasando a ser en 2004 de 11.434 miles de euros.

El Beneficio de Explotación ha sido de 12.296 miles de euros, lo que ha supuesto un incremento del 34,5% respecto al ejercicio 2003.

En Extraordinarios destaca, como en ejercicios precedentes, la provisión de 2.523 miles de euros en concepto de responsabilidades derivadas por las reclamaciones tarifarias.

La Ley 48/2003 ha introducido el Fondo de Compensación Interportuario que viene a sustituir en parte al antiguo Fondo de Contribución. Al ser 2004 un ejercicio de tránsito, el importe neto del Fondo de Compensación Interportuario ha ascendido a 503 miles de euros.

Todo ello ha motivado que el Resultado del ejercicio 2004 haya sido de 8.736 miles de euros, Resultado que ha significado un incremento de 236,7% respecto al ejercicio 2003.

Los Recursos Generados por las Operaciones (Cash Flow) han ascendido a 23.713 miles de euros, lo que significa un incremento en la capacidad de generación de recursos del 9,8% respecto al ejercicio anterior.

En lo que respecta al Origen y Aplicación de Fondos del ejercicio 2004, se ha conseguido un incremento del 18,1% en el total de Orígenes, siendo el mismo 33.521 miles de euros y contando como partidas más significativas 23.713 correspondientes a los Recursos Generados por las Operaciones, 23.713 miles de euros, y 8.848 miles de euros a Ingresos a distribuir devengados (Subvenciones de capital y otros ingresos a distribuir). Se han aplicado un total de 25.356 miles de euros, principalmente en adquisiciones de inmovilizado, 21.054 miles de euros, en la reversión de una concesión, 2.338 miles de euros, y en el traspaso a corto plazo de la deuda, 1.140 miles de euros. La diferencia entre Orígenes y Aplicaciones ha supuesto un aumento del Capital circulante de 8.164 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 distancia, incrementando los vínculos económicos con los terceros 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 debe tener 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 ideal para este

tipo de tráficos alternativos al transporte por carretera. Las adecuadas distancias kilométricas entre los puertos del Mediterráneo permiten que estos tráficos puedan tener un gran potencial de desarrollo. Además, estos tránsitos han de ofrecer un servicio puerta a puerta basado en estrategias de *just in time*, debiendo tener integrados todos los elementos de la cadena logística.

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

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

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

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

4.1 ESTRATEGIAS

Estas apuestas estratégicas han dirigido al Departamento Comercial del Puerto a buscar todas aquellas situaciones que estén al alcance de nuestras posibilidades. Después de hacer una detallada prospectiva de mercados, de las tendencias y de otras situaciones que pueden propiciar la llegada de nuevos tráficos, se han centrado especialmente en el área mediterránea donde los analistas auguran un gran incremento del comercio marítimo, del orden del 50% en los próximos años. Actualmente, Europa mueve por el medio marino, al Mediterráneo, 400 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, especial

mente 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 directa con este nuevo trazado ferroviario 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 Provenza 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 tráficcos 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 145 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 Manutención 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.

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 mediterrá-

neo, 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 Mercan-

te" de 1976, 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	-

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	-
TOTAL	156,20 Ha

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

Eje Transversal, autovía de cuatro carriles que conecta con autopista AP-7, carretera N-340, autovía Reus N-420 y Polígono Francolí, construido en 1990.

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

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

Acceso Oeste a la Autovía Tarragona-Salou, y carretera N-340.

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

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

Acceso a las explanadas de ribera, construido en 1997.

De dichos accesos se han construido los enlaces del Eje Transversal de carretera con el Polígono Francolí y se ha terminado la construcción de los accesos de carretera y de ferrocarril a las explanadas de ribera.

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

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

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

De esta forma, el Puerto de Tarragona, consciente de su papel en el arraigo, promoción y proyección del acervo cultural de estas latitudes, trata de contribuir y participar en la vida cultural, académica y social de la demarcación. En esta línea, viene programando en sus espacios del Muelle de Costa, exposiciones de todo tipo atendiendo a la diversidad; publicaciones de carácter técnico, histórico y social; programas de visitas escolares, que permiten el conocimiento del medio marino, así como la actividad comercial del Puerto; y veladas de conciertos, conferencias y otros actos de diversa índole.

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

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

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

Uno de los elementos que más destaca y que está obteniendo un mayor reconocimiento público, es el Museo del Puerto. Esta instalación, inaugurada la primavera del año 2000, ha recibido la visita de más de 50.000 personas dentro de los diferentes programas establecidos. Se hace necesario remarcar la presencia de más de 16.000 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.

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 75.000 visitantes, que se han distribuido en las 19 exposiciones que se han realizado, en los 43 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 ha iniciado en el 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 en los siguientes trabajos:

Memoria Valorada "Adecuación de edificio de básculas en el muelle de Costa"

Proyecto "Alumbrado explanada muelle Galicia Norte"

Pliego de Características "Acceso viario y terminal ferroviaria junto a Contradique para terminales de vehículos"

Pliego de Características "Muro cerramiento Varadero"

Proyecto "Pavimentación zonas localizadas explanada muelle Aragón Oeste"

Memoria Valorada "Estudio de seguimiento de la calidad del agua del Puerto"

Memoria Valorada "Señalización paso a nivel acceso muelle Andalucía"

Proyecto "Pavimentación zonas localizadas a Levante explanada m. Aragón"

Memoria Valorada "Ampliación de la canalización eléctrica en calzada bajo nuevo dique"

Proyecto "Calzada perimetral muelle Andalucía"

Proyecto "Prolongación alineación muelle Navarra de 125 metros"

Pliego de Características "Canal para protección de cables de grúas muelle Cantabria"

Memoria Valorada "Adquisición de material para rellenos en explanadas adosadas al Contradique, fase II"

Pliego de Características "Iluminación calzada perimetral muelle Andalucía"

Memoria Valorada "Dragado de aumento de calado del pantalán nº 1 del muelle de Pescadores"

7.2 OBRAS

Durante el ejercicio 2004 se han iniciado las obras de "Prolongación del Dique de Levante" con una anualidad de inversión de 8.613.292,59 € continuando en 830 metros la alineación existente.

Referente al Capítulo de pavimentaciones podemos decir que se han iniciado y concluido diversas actuaciones en la Explanada del Muelle Aragón en concreto:

"Pavimentación en zonas localizadas en Explanada Aragón Centro" con una anualidad de inversión de 388.166,00 €.

"Pavimentación en zonas localizadas Muelle Aragón Oeste" con una anualidad de inversión de 362.301,00 €.

"Pavimentación zonas localizadas a Levante Explanada Muelle Aragón" con una anualidad de inversión de 327.462,00 €.

"Calzada perimetral Muelle Andalucía" con una anualidad de inversión de 172.599,00 €.

En cuanto a obras de infraestructura ferroviaria diremos que han concluido las obras de "Acceso Viario Terminal Ferroviaria Contradique Terminal Vehículos" con un presupuesto de inversión de 259.961,00 €.

Relativo a iluminación y electricidad se dan por concluidos las obras del "Alumbrado Explanada Galicia Norte" con un presupuesto de inversión de 327.462 €.

Pliego de Características "Carga, transporte y extendido de 15.000 m² de arena desde el espigón de los Prats hasta zona centro Sur de la playa de la Pineda"

Pliego de Características "Pavimentación rotonda arranque Contradique"

Memoria Valorada "Asistencia técnica para la coordinación de seguridad y salud de la obra *Prolongación dique rompeolas*"

Pliego de Bases para la subasta de grúas como material en desuso"

Pliego de Características "Desmontaje cobertizo metálico muelle Castilla Oeste"

Proyecto "Prolongación cimentación vía de grúas para contenedores en muelle Andalucía"

Proyecto "Habilitación explanada central muelle Andalucía"

Memoria Valorada "Ensayos para el control de calidad de la obra *Prolongación dique rompeolas*"

Pliego de Características "Adecuación 8 casetas para locales sindicales espaldón nuevo dique"

Pliego de Bases "Derribo del inmueble situado en la C/ Rebolledo, 22 esquina C/ León, 2B"

Memoria Valorada "Alumbrado antigua explanada muelle Pescadores"

Memoria Valorada "Asistencia técnica para la coordinación de seguridad y salud de la obra *Prolongación alineación muelle de Navarra de 125 metros*"

Memoria Valorada "Traslado traviesas de ferrocarril desde acopio en muelle Andalucía"

Memoria Valorada "Ensayos para el control de calidad de la obra *Prolongación alineación muelle Navarra de 125 metros*"

Memoria Valorada "Acondicionamiento desvíos ferrocarril"

Memoria Valorada "Adquisición de material para rellenos junto cerramiento muelle adosado al Contradique"

Proyecto "Habilitación eléctrica muelle Andalucía, fase II"

Pliego de Características "Construcción acceso a parking edificio anexo al edificio de la Autoridad Portuaria de Tarragona."

Memoria Valorada "Báscula doble muelle Castilla"

Memoria Valorada "Acondicionamiento mecanismo infraestructura ferroviaria"

Memoria Valorada "Explanación junto mota cierre en muelle Cantabria"

Memoria Valorada "Instalación depuradora en muelle de Costa"

Memoria Valorada "Suministro y colocación de sistemas de contención de vehículos en diversos tramos"

Memoria Valorada "Tendido nueva tubería red abastecimiento en Castilla Oeste"

Memoria Valorada "Pavimentación de pasillo junto a tubería de IQA en zona de Hidrocarburos"

Memoria Valorada "Recrecido de escolleras en el frontal Sur del área de Inflamables"

Memoria Valorada "Adaptación de la pendiente en rampas de acceso de diversas básculas de la Autoridad Portuaria de Tarragona."

Memoria Valorada "Suministro y reposición de pavimentos de baldosas de piedra en el muelle de Costa"

Proyecto "Ampliación del acceso al Puerto por el eje transversal"

Pliego de Características "Protección de palomas en el tinglado del muelle Rioja"

También se han llevado a cabo los trabajos de redacción de un total de 46 liquidaciones de obras y suministros y 195 expedientes de contratación de pequeñas obras varias, abonándose todas a lo largo del año.

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

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, se puede constatar 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, todo 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 prestigio 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 con el fin de dar apoyo a nuestra actividad promocional: estadísticas de tráfico, información de líneas regulares, memorias anuales de gestión y la revista trimestral *alPORTT*.

El año 2004 se ha destacado por la organización de actuaciones que han potenciado la internacionalización del Puerto de Tarragona en diversas áreas geográficas del arco mediterráneo y de América Latina.

APPORTT ha organizado una misión empresarial a Chile con el objetivo de reafirmar la presencia del puerto de Tarragona en Latinoamérica y potenciar el tráfico de mercancías con el Puerto de Tarragona como puerta de entrada a Europa.

Otro lugar que ha merecido la atención de APPORTT durante este ejercicio, es las islas Canarias. APPORTT ha diseñado una misión empresarial con el objetivo de unir vínculos mediante el apoyo de la línea

regular de carga general entre Tarragona y los puertos de Tenerife y las Palmas así como facilitar contactos empresariales entre empresas participantes y anfitrionas.

APPORTT es miembro de la Asociación Española de Promoción del Tráfico Marítimo de Corta Distancia-Short Sea Promotion Centre.

En este ejercicio APPORTT ha presentado el Puerto de Tarragona y su comunidad portuaria a diferentes colectivos nacionales e internacionales; actuaciones que, sin duda, sitúan el Puerto de Tarragona como centro integrado de transporte y plataforma logística de primer orden para el comercio internacional.

Entre otras actuaciones de APPORTT podemos resaltar la firma de un protocolo con la Plataforma Logística de Zaragoza-Plaza con el objetivo de potenciar la presencia y las relaciones empresariales entre el Puerto de Tarragona y la mencionada área logística.

Cabe destacar también la participación de APPORTT como expositor, entre otras, en el Salón Internacional de la Logística-SIL 2004 de Barcelona y la Feria Internacional de Logística LOGISEXPO 2004 en Zaragoza.

Apuntamos también la segunda convocatoria de premios APPORTT en la que, con gran honor y satisfacción, galardnamos a la Empresa de la Comunidad Portuaria de Tarragona más activa en la proyección exterior del Puerto de Tarragona, y a la profesionalidad y especial dedicación de hombres y mujeres del sector portuario.

Un año más continuamos trabajando en interés de nuestros asociados, promocionando con ahínco y entusiasmo el puerto de Tarragona y a las más de 160 empresas e instituciones que nos muestran su confianza.

Actividades más destacadas del ejercicio 2004

Enero:

Los días 12 y 13 de enero, APPORTT organizó una visita a las Plataformas logísticas de Clesud y Distriport, situadas en la zona oeste de la región francesa de la Provenza. Estas visitas se enmarcaron en la estrategia del Puerto de Tarragona y su Comunidad Portuaria en establecer vínculos comerciales y corredores de mercancías con las plataformas logísticas más importantes de Europa.

Esta fue la primera acción comercial organizada por APPORTT en el año 2004. La delegación estuvo encabezada por el

Presidente de APPORTT, Sr. Josep Saltó y contó con la participación de socios de APPORTT. Se mantuvieron reuniones con los Alcaldes de los Municipios y los máximos responsables de las dos plataformas logísticas.

Febrero:

APPORTT invitó a visitar el Puerto de Tarragona a los miembros de la Asociación de Diplomáticos Extranjeros integrada por representantes de diferentes Países europeos: Estonia, Letonia, Reino Unido, Francia, Malta y Rusia; Americanos: Estados Unidos y Canadá; así como representantes de Costa de Marfil, Senegal y Haití.

APPORTT organizó una recepción y visita al Puerto de Tarragona para un numeroso grupo de directivos americanos, alumnos del master de alta dirección de la Universidad de Nuevo Méjico.

Marzo:

APPORTT participó como expositor en la Feria Internacional de Logística Integral-LOGIS EXPO 2004 que se celebró en Zaragoza del día 23 al 26 de marzo.

El objetivo de nuestra participación era potenciar el PUERTO DE TARRAGONA COMO EL PUERTO DE ARAGÓN, así como captar el flujo potencial de más de 10 millones de toneladas de mercancías que atraerá la Plataforma Logística-PLAZA en cinco años.

Los Presidentes de la Autoridad Portuaria de Tarragona, Josep Antón Burgasé y el Presidente de APPORTT, Josep Saltó, se reunieron con el Consejero de ordenación territorial del Gobierno de Aragón y presidente de PLAZA, Javier Velasco, con el fin de estrechar vínculos formales entre la Plataforma logística de Zaragoza y el Puerto de Tarragona.

Dichas acciones consolidaron la presencia del Puerto de Tarragona en el corredor de carga del Ebro a Zaragoza como vía para atraer más tráficos del resto de la Península y de Europa.

A su vez, APPORTT participó en el IV Foro Internacional PILOT, organizado por el Instituto Aragonés de Fomento, en el marco de la Feria LogisExpo.

Los miembros del Consejo de Administración de APPORTT participaron en una mesa redonda organizada por Indicador de Economía centrada en el debate sobre el presente y el futuro del Puerto de Tarragona, donde se analizaron las estrategias, proyectos, oferta de servicios y líneas de actuación del Puerto y su Comunidad Portuaria.

APPORTT rindió un cálido y afectuoso homenaje a Lluís Badia y Lluís Grau por su

importante labor como Presidente y Director Técnico, respectivamente, del Puerto de Tarragona.

Abril:

Se celebró el acto de adhesión como nuevos socios de las firmas: ECA, ACO2, Royal Tárraco, S.L., Confederació de treballadors autònoms de Catalunya-CTAC, Manpower, Grup editorial 100 %, García Munté. Tarragona, 19 de abril.

El día 20 de abril se celebró la Asamblea General Ordinaria de Socios d'APPORTT con la aprobación del balance económico correspondiente al ejercicio 2003, así como el plan de actuación previsto para el presente año.

APPORTT invitó una delegación empresarial de Costa de Marfil a visitar el Puerto de Tarragona. La delegación estuvo encabezada por miembros del cuerpo diplomático del país africano en España e integrada por dirigentes de empresas del sector de la madera, fruta, agroalimentarios y pesca. En el programa de trabajo destacaron los encuentros bilaterales entre los empresarios de Costa de Marfil y los socios de APPORTT, la visita a las instalaciones portuarias y la firma del convenio de colaboración entre los Puerto de Abidjan y Tarragona.

Mayo:

APPORTT, en permanente colaboración con las Universidades Estatales que imparten programas de post grado en comercio exterior, invitó a los alumnos del master de gestión internacional de la Universidad de Zaragoza.

APPORTT invitó a celebrar la junta directiva del Consejo de Usuarios del Transporte a las instalaciones del Puerto de Tarragona. Fue una nueva oportunidad de potenciar la presencia del Puerto de Tarragona entre el colectivo de usuarios del transporte multimodal de nuestro país.

APPORTT organizó, los días 18 y 19 de mayo, las jornadas *Presentación de la oferta de servicios del Puerto de Tarragona para el empresario canario* en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, con un gran éxito de participación, tanto a nivel institucional como empresarial. Las jornadas tuvieron el objetivo de potenciar las líneas regulares del Puerto de Tarragona con los puertos canarios, así como incrementar el volumen de carga containerizado entre los dos destinos.

APPORTT, fiel a su compromiso anual con la logística, participó como expositor en el *Salón Internacional de la Logística – SIL*, que

se celebra en Barcelona del 25 al 28 de mayo. El objetivo era afianzar el Puerto de Tarragona como la Plataforma Logística intermodal del Sur de Europa y un enlace entre continentes.

Junio:

El día 3 de junio, APPORTT organizó una jornada de presentación del Puerto de Tarragona para la Empresa Naviera. El acto se celebró en Madrid en la sede de la Asociación de Navieros Españoles-ANAVE con la presencia de un gran número de empresarios del sector.

Septiembre:

El Puerto de Tarragona participó en una nueva edición de la Feria de "St.Miquel" de Lleida, durante los días 29 de septiembre al 3 de octubre.

En el marco de este acontecimiento, la Agrupación para la Promoción del Puerto de Tarragona, A.I.E.-APPORTT, organizó una presentación de la oferta de servicios del Puerto de Tarragona para los empresarios de la demarcación de Lleida. Durante el acto, el Presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, Sr. Josep Anton Burgasé, expuso 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 Lleida 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. El acto de presentación contó con la presencia del Alcalde de la ciudad de Lleida y el Presidente de la Cámara de Comercio de Lleida, así como representantes de la comunidad portuaria de Tarragona. Al acto participaron más de medio centenar de empresarios de la demarcación de Lleida.

Octubre:

Misión Empresarial A Chile
APPORTT organizó una nueva misión empresarial, entre los días 18 y 21 de octubre de 2004, con el objetivo de proyectar la oferta de servicios del Puerto de Tarragona en todo el mundo.

En esta ocasión el destino fue Chile, país con el que el Puerto de Tarragona mantiene un destacado volumen de importación de mercancías, principalmente fruta, fertilizantes, madera y carga general. Esta acción se enmarcó dentro de las actividades de APPORTT, que permiten promocionar el Puerto de Tarragona a todos los

sectores exportadores e importadores y operadores marítimos de las diferentes comunidades portuarias.

La misión empresarial fue encabezada por el presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, Sr. Josep Anton Burgasé e integrada por empresarios socios de APPORTT, los cuales captaron la atención de las principales navieras del país con líneas regulares de mercancías hacia el Mediterráneo.

La Delegación visitó los principales puertos de Chile: Valparaíso y San Antonio, favoreciendo las relaciones ya existentes entre ambos puertos.

A su vez mantuvo entrevistas con todos los sectores exportadores chilenos, los cuales manifestaron su compromiso en fidelizar su exportación hacia el Puerto de Tarragona como puerta de entrada a Europa.

Los empresarios socios de APPORTT participantes en la misión han mantuvieron reuniones individualizadas con representantes de sus propios sectores con la finalidad de cerrar contratos empresariales que permitiesen consolidar el tráfico de mercancías entre el Puerto de Tarragona y Latinoamérica.

Noviembre:

APPORTT patrocinó el Congreso Iberoamericano de transitarios – ALACAT 2004 celebrado en Barcelona los días 8, 9 y 10 de noviembre.

APPORTT participó, en los días 18 y 19, en París, en la 44ava. Bolsa Europea de Cereales con el objetivo de promover el Puerto de Tarragona en el sector del cereal y apoyar la candidatura presentada por la lonja de Reus en la celebración de la 49ava. Edición de la Bolsa.

Diciembre:

Se celebró la Asamblea General ordinaria de socios de APPORTT. El día 10 hubo la 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.

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 18 de junio de 2004, como sigue:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.
7,246 %

CODEMAR IBERBULK, S.A.
3,263 %

CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.
3,171 %

SILOS DE TARRAGONA, S.A.
4,646 %

T.P.S. – TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.
20,286 %

ERSHIP, S.A.
5,649 %

CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.
4,740 %

AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA
51,000 %

En el mes de diciembre de 2003 inició sus actividades, como nueva empresa estibadora, la sociedad mercantil SERVICIOS PORTUARIOS DE TARRAGONA, S.A.. Habiendo completado un ejercicio completo como empresa concesionaria del servicio público de estiba y desestiba de buques, en la Junta General de la Sociedad, a celebrar antes de finalizar el primer semestre de 2005, se determinará la participación accionarial de la misma en Estarraco.

Parámetros de actividad

La previsión de actividad para el cálculo del presupuesto 2004 se ajustó a la realización de 35.000 jornales por el personal de relación laboral especial, que componían la mayoría del personal estibador. Al inicio del ejercicio el colectivo de trabajadores portuarios estaba compuesto por un total de 194 trabajadores, de los cuales 147 figuraban en la plantilla de ESTARRACO y 47 se encontraban vinculados a las empresas estibadoras por relación laboral común.

Durante el ejercicio 2004 se realizaron 51.775 jornales en el Puerto de Tarragona, de los que 37.162 correspondieron a la plantilla de trabajadores portuarios de ESTARRACO, 11.143 a los trabajadores de relación laboral común y 3.470 a contrataciones eventuales. En su conjunto, los jornales realizados en el puerto experimentaron, con respecto al ejercicio anterior, un incremento del 4,94%.

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 2004 ha favorecido el incremento del índice de actividad anual que, con un 96,47%, superó al del año anterior en un 4,50%, en la misma línea que el incremento de jornadas.

En 2004 los estibadores portuarios han prestado servicio durante 358 días. El resto de días no se solicitaron trabajadores a ESTARRACO para la realización de labores portuarias por parte de las Empresas Estibadoras.

Durante el pasado ejercicio el número de efectivos de la plantilla de Estarraco se ha visto reducido en 6 trabajadores como consecuencia de su jubilación ordinaria en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, sin que se hayan producido, por otro lado, nuevas incorporaciones.

Previsiones para el 2005

Primeramente cabe significar del pasado año algunos hechos destacables en el movimiento de mercancías de nuestro puerto. Se produjo un fuerte incremento en el tráfico de graneles sólidos, en torno al 11.5%, la manipulación de vehículos experimentó igualmente un importante crecimiento y, finalmente, se redujo de manera importante la carga general, alrededor del 30%, como consecuencia de la pérdida de líneas regulares de contenedores, y a pesar del fuerte crecimiento habido en la manipulación de productos siderúrgicos que se incluyen en este tipo de tráfico.

Ante este nuevo escenario, y en especial por lo que se refiere a la tendencia de la carga general, la prudencia ha servido de base en el establecimiento de la previsión de jornadas para el ejercicio 2005.

Para el presupuesto del ejercicio, contando con una plantilla media de 147 trabajadores, se espera alcanzar la cifra de 36.000 jornales, situando la actividad media algo por debajo de la obtenida en el ejercicio

precedente, pero dentro de niveles óptimos de empleo. Esa actividad superará ligeramente el 94% 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 por debajo del IPC.

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, roll-on roll-off, mercancía general, etc.

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

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.

Aumento del tráfico de vehículos turismo, tal y como ha ocurrido en el presente ejercicio, ya que se dispondrá de nuevos y mejores espacios y por lo tanto de condiciones operativas mas óptimas.

Mantenimiento del importante tráfico de productos siderúrgicos, cuya manipulación ha adquirido gran relevancia en los dos últimos ejercicios.

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 periodo de tiempo, todas las empresas que desarrollan su actividad en el ámbito del Puerto de Tarragona. Actualmente son 30 las empresas adheridas al Servicio Mancomunado y 800 los trabajadores cubiertos por el servicio. De esta manera, se alcanzará la 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 2004, a la medición de niveles de 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 cuatrocientos ochenta y nueve 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:

16.039 escolares de toda Catalunya
1.239 personas de colectivos de la 3ª Edad
1.963 personas que pertenecen a municipios de la provincia y a diferentes entidades y asociaciones vecinales
5.320 personas que han visitado el Puerto en días festivos, aprovechando la actividad de paseos en golondrina
24.310 personas en actividades deportivas, carreras atléticas, bicicletadas

Respecto al capítulo de actividades, se debe mencionar las siguientes:

19 exposiciones realizadas en los Tinglados del Muelle de Costa
5 ferias y muestras temáticas en los Tinglados del Muelle de Costa y en otras localidades
43 actos sociales de casas regionales y otros colectivos ciudadanos
2 ediciones de libros. Memoria del CEMAPT
20 conciertos y veladas musicales en el Muelle de Costa

11.2 EL ARCHIVO CENTRAL

El Archivo Central ha participado directa o indirectamente en muchas actividades a lo largo del año 2004, aunque cabe hacer especial mención a su contribución en la creación del Servicio de Publicaciones del Puerto de Tarragona, que se presentó en el mes de noviembre. El objetivo de este Servicio es el de reestructurar y centralizar la línea editorial del Puerto de Tarragona.

Desde hace ya unos años, el Puerto de Tarragona, se ha convertido en punto de referencia editorial, tanto de la ciudad como de las comarcas colindantes. El punto de partida de esta inquietud hay que situarlo en el año 1986, fecha en que se abrió el Muelle de Costa a la ciudadanía y se afianzó la relación Puerto-Ciudad.

En este largo período de casi 20 años se han publicado obras de todo tipo, desde las memorias anuales a libros de investigación histórica, pasando por estudios económicos, actas de jornadas y congresos, catálogos de exposiciones de arte, facsímiles de obras antiguas, etc. Pero, además, como entidad importante de la ciudad, el Puerto de Tarragona ha patrocinado la edición de muchas más publicaciones de temas diversos. La creación del Centro de Estudios Marítimos y Actividades del Puerto de Tarragona (CEMAPT) en el año 1992 potenció, aún más, si cabe, este trabajo editorial, al acoger la vertiente cultural portuaria.

Por todo lo expuesto anteriormente, se ha creído conveniente en este año, redefinir la línea editorial del Puerto de Tarragona con la puesta en marcha del Servicio de Publicaciones, que será el encargado de marcar los criterios a seguir, del diseño de las publicaciones, etc. Se regirá por un Comité de Publicaciones que determinará, en cada caso, la idoneidad de cada publicación.

Las ediciones portuarias quedaran pues a partir de ahora agrupadas en cuatro colecciones:

- Colección "Saturnino Bellido", en homenaje al que fuera ingeniero y director del Puerto de Tarragona a finales del siglo XIX y que además fue el primer cronista de la historia de nuestro puerto. Esta colección se reservará a la edición de obras de carácter monográfico relativas a la historia del Puerto.
- Colección "Moll de Costa", para los estudios y trabajos de carácter económico, logístico o comercial sobre el puerto y su área de influencia.
- Colección "Tarragona", para libros cuya pretensión sea claramente la de rendir un homenaje a la ciudad, a su puerto o a cualquier punto de la demarcación.
- Colección "Port de Tarragona", comprenderá las publicaciones oficiales de la Autoridad Portuaria de Tarragona, tales como la memoria anual o el resumen estadístico, o todas aquellas otras que puedan ser consideradas como herramientas de consulta comercial, logística, económica, estadística, etc.

Para poder publicar en el Puerto, además, a partir de ahora, deberá rellenarse una solicitud cuyo modelo está en la página web del Puerto, y presentarla al Servicio de Publicaciones, que evaluará la conveniencia de su publicación.

Paralelamente a la creación del Servicio de Publicaciones del Puerto de Tarragona se ha hecho la primera convocatoria del Premio de Investigación Port de Tarragona, destinado a fomentar e impulsar trabajos sobre la historia del puerto y su entorno más inmediato. El certamen se convocará cada dos años y está dotado con 6.000 euros. Se pretende con este premio dar un impulso a la investigación histórica, sobre todo con los fondos documentales que se conservan en el Archivo Central del Puerto.

Precisamente, estos fondos documentales del Archivo Central, este año 2004 se han difundido especialmente, gracias a la edición de la nueva Guía del Archivo, que recoge una breve historia, el cuadro de fondos y las colecciones, las condiciones de acceso y los servicios que en él se dan.

En cuanto a las tareas habituales del Archivo, hay que decir que se han mantenido a buen ritmo las consultas y que han crecido, sobretudo, las externas que se sitúan alrededor de las 200, y de éstas, casi la mitad han sido efectuadas a través de Internet. Las efectuadas por el personal de la administración portuaria, las consultas internas, se equiparan a las externas en cantidad.

Los asesoramientos y las colaboraciones con entidades han tenido también su papel en este año 2004. Cabe hacer especial énfasis en el préstamo de documentación del fondo Castellarnau, para la serie *Històries de Catalunya* que emite Televisió de Catalunya. También se ha llevado a cabo la redacción de diversos artículos de investigación para las revistas *Alport* y *Unió de Jubilats*.

Junto con la Associació d'Arxivers de Catalunya y el Archivo Histórico de Tarragona se han impartido tres cursos de formación para archiveros, dos de los cuales se han realizado en nuestras instalaciones: La Propiedad Intelectual y La Norma ISO 15489. El tercero, Los procesos de cambio y la gestión de los conflictos asociados, en las del Archivo Histórico de Tarragona.

No podemos dejar pasar por alto que el próximo mes de julio del año 2005, habrá una efeméride muy importante para el Archivo, ya que se celebrará el 15 aniversario de su apertura al público. Por este motivo durante todo el año se trabajará para llevar a cabo los actos más oportunos, como una Jornada de Puertas Abiertas, un ciclo de conferencias o una exposición sobre la historia del Archivo.

Un último acontecimiento, que creemos importante destacar, es la participación del Archivo Central en las I Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios, que se celebraron en Huelva los días 24 y 25 de noviembre. Organizadas por el Archivo del Puerto de Huelva, se aprovechó la coyuntura para presentar el borrador del Reglamento del sistema de gestión documental y organización de los archivos portuarios, elaborado por un grupo de trabajo, formado por los archiveros de diversos puertos, entre ellos Tarragona. En el transcurso de las Jornadas se impartieron cinco ponencias, de las cuales, destacaremos la presentada por Tarragona con el título "El Archivo Central del Puerto de Tarragona: orígenes y actualidad".

Con anterioridad a las Jornadas, tuvo lugar en el mes de febrero, en la sede del Archivo Central, una reunión del Grupo de Trabajo encargado de elaborar el borrador del Reglamento en cuestión. Asistieron a ella los archiveros de los puertos de Cartagena, El Ferrol, Huelva, Vigo, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife.

En Huelva, además de las ponencias y de la presentación del borrador del Reglamento, se formaron nuevos Grupos de Trabajo, a quienes se encargó el estudio y la puesta en común de temas que afectan a todos los profesionales de archivos portuarios: cuadros de clasificación de documentación, valoración de documentación, etc.

En noviembre de este año 2005 las II Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios se celebraron en el Archivo Central del Puerto de Tarragona.

11.3 EL MUSEO DEL PUERTO DE TARRAGONA

La llegada del pailebote *Santa Eulàlia*, extensión en el agua del Museu Marítim de Barcelona, a finales del mes de enero marcó el inicio de las actividades del año 2004 en el Museu del Port de Tarragona. La participación de ambos museos en la red de La mar de museus hizo posible la visita del pailebote del 29 al 31 de enero, pudiendo ser visitado por un total de 1.437 personas entre escolares que, con reserva previa, realizaron la actividad pedagógica conocida como el Curso del Grumete, y público en general. Pero no fue ésta la única visita del *Santa Eulàlia*. En los meses de marzo y abril volvió a recalar, otra vez en el Muelle de Costa, para que se le efectuasen obras de restauración en el palo mayor tal como se había acordado en la firma del convenio de colaboración entre el CEMAPT y el Consorci de les Drassanes de Barcelona.

La producción de la exposición fotográfica "Imatges de Voramar" por los miembros de La mar de museus permitió mostrarla en el Festival del Mar, el mes de junio, junto con unos talleres didácticos como los de las caretas o de carpinteros de ribera que representaban, éstos, la colaboración del Museu del Port. Las actividades estaban enmarcadas dentro del contexto del Fórum de las Culturas Barcelona 2004.

La celebración del Día Internacional de los Museos, el 18 de mayo, permitió presentar la primera aplicación informática de la exposición permanente del Museo. Consistía en la realización de un táctil sobre los carpinteros de ribera y las embarcaciones mediante el proceso de constructivo de la *Teresa*, una de las barcas del Museo. Dicha aplicación contó con la colaboración de la Fundació Caixa Tarragona.

Por lo que respecta a otras colaboraciones del Museo, destacamos la participación en el número 2 de la colección "diffundere", referente a los objetos de bronce de los museos de la demarcación de Tarragona como un proyecto común entre estos museos y Serveis Territorials de Cultura a Tarragona de la Generalitat de Catalunya; la feria

romana de Tàrraco Viva en los jardines del Camp de Mart de la ciudad; la feria del Mar de Salou, ExproReus, Parc Infantil de Nadal... acontecimientos en que se ha participado con un stand del Museu y la realización de actividades didácticas para los niños. Cabe destacar la utilización del aula del Museu para llevar a término los talleres de arqueología que durante los meses de verano organizó Caixa Catalunya como complemento a la exposición "Atapuerca y la evolución humana" del Tinglado1 del Muelle de Costa.

La propuesta pedagógica Museu del Port a la vista! para el curso 2004-2005 se presentó el sábado 2 de octubre a los profesionales del mundo de la educación que, una vez más, participaron del encuentro. La presencia de escolares en el Museo a lo largo del año supuso una asistencia de 5.825 niños y niñas que desarrollaron diferentes trabajos didácticos.

La actividad pedagógica Il·lumina't, viu el far!, también pudieron realizarla todos aquellos niños y niñas que, a título individual, participaron desde el Museu del Port en la 9ª Semana de la Ciencia, del 5 al 15 de Noviembre, organizada por la Fundació Catalana per a la Recerca en todo el territorio catalán.

Respecto a los proyectos internos del Museo, hay que decir que en el taller de modalismo se han finalizado la construcción de maquetas de las embarcaciones de la pesca del cerco y se han informatizado los planos de las maquetas construidas con anterioridad. Referente al taller de carpinteros de ribera se ha llevado a cabo, además de la colaboración en la restauración del pailebote *Santa Eulàlia*, tareas de mantenimiento y conservación de embarcaciones como el *Capitán Argüello*, que se ha incorporado a la exposición permanente del Museo, la *Teresa* i la muleta *Salvadora* que ha sido restaurada para poder cederla al Museu Comarcal del Montsià en Amposta por un período de 2 años, i así, formar parte de la exposición permanente: L'Ebre, camí d'aigua. Ésta cesión es el resultado de la firma de un convenio entre el presidente del CEMAPT y el presidente del Consorci del Museu Comarcal del Montsià, señores Josep Anton Burgasé y Miquel Alonso, respectivamente. El taller de carpinteros de ribera, éste año, también ha sido protagonista en el terreno de la formación dado que uno de sus responsables ha formado parte, como representante de todo el Estado, en un proyecto europeo de la UNESCO liderado por el Museu Marítim de Barcelona. Un proyecto que bajo el título la Navegación del Saber ha permitido a representantes de diferentes países del Mediterráneo (Italia, Malta, Túnez, Francia y España) realizar permanencias de un mes en Barcelona y Malta para conocer el trabajo de las diferentes áreas del Mediterráneo acerca de la preservación de su patrimonio marítimo.

La incorporación de objetos al fondo museístico mediante donaciones de particulares o de instituciones ha permitido ampliar los contenidos de la exposición permanente. Por lo que respecta a la intervención en jornadas y congresos, cabe destacar, la participación en la reunión anual de la Asociación de Museos Marítimos del Mediterráneo, AMMM, en Barcelona y la intervención en el II Congreso de Historia Marítima de Catalunya con la comunicación "La construcción de un modelo de tarida como proyecto de investigación".

La asistencia total al Museu del Port ha sido de 21.037 personas, 2.018 de las cuales han visitado el Museu dels Fars, extensión del Museu del Port de Tarragona.

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 2004

ESTARRACO
Activity Parameters
Forecast for 2005

PREVENPORT

CEMAPT
THE COSTA WHARF
PORT OF TARRAGONA CENTRAL ARCHIVE
THE PORT OF TARRAGONA MUSEUM

**THE TARRAGONA PORT AUTHORITY
BOARD OF DIRECTORS**

Members of the Board on 31 December
2004

Mr Josep Anton Burgasé Rabinad
President of the Port Authority

Mr Josep Maria Bru i Serra
Member

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
Director of Repsol YPF

Mr Manuel Roca i Marco
Member

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
Member

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 - ASCIPOINT

Mr José Manuel Belotto Morales
Tarragona Harbour Master

Mr Pablo F. Navarro Fernández
State Lawyer

Mr Javier Gesé Aperte
State Ports Deputy Director for Port Servi-
ces Regulation

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 Fernández Álvarez
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
Secretary of Union Policy for the UGT Union
of Catalonia

Mr Jaime Pros i Perelló
Secretary General of the Tarragona Provin-
cial Union for the "Comisiones Obreras"
Trade Union

A PRESENTATION

We often define the work of the Port with lists of numbers and figures that seem cold, impersonal and distant; a whole range of coefficients, percentages, ratios, growth indices, and other parameters that help us to establish work strategies, medium and long term plans, and other activities that bring about initiatives and actions with the objective of keeping the Port of Tarragona in a leading position among the most important ports in Spain, Europe, and the Mediterranean.

The year 2004 has been a difficult one, as we foresaw at the outset. We have had to implement marketing strategies in order to rectify the situation experienced in 2003 with the fall in container traffic. It is also fair to say that the new tariff system brought in under the new Port Act has required greater dedication and a gradual introduction that has given us with the necessary legal and financial peace of mind.

In the economic area, we have dedicated considerable effort to balancing current account spending, which, in the previous year had gone dangerously off track, producing a decrease in profits and a consequent loss of cash flow with which to undertake the building projects contained in the Master Plan, without resorting to the capital finance market.

Despite these initial prospects, it can now be said that we feel a certain optimism on all fronts since we have reached all the goals initially established for the different action lines. In economic terms, we closed the year with a turnover of 42.64 million euros, 8.73 million euros in profit and a cash flow of 23.71 million euros.

We are gradually, progressively and constantly gaining quotas in market diversification with the incorporation of new products such as iron and steel, vehicles, fruit, etc. This is the result of meetings, contacts, workshops, and other initiatives that have brought new firms and entities to set up operations on Port land, rewarding us with their trust and loyalty. This labour has allowed us to consolidate and cultivate the loyalty of our traditional types of traffic to an even greater extent, to increase the land area awarded under concession, and to continue with a constant and progressive diversification. All this has made it possible for us to handle 30.06 million tons in 2004, a figure I consider to be highly satisfactory.

We are working on the possibility of incorporating new regular lines with various Mediterranean ports. This will enable us to increase the range of services we offer, to improve the connectivity that needs to exist, to establish bi-directional lines in cargo transport, and to undertake other initiatives that will bring about added value of all kinds in all sections of the logistics chain. A hinterland and a foreland that are destined to grow if we are able to make the alliances necessary to strengthen an extensive inland network of logistics platforms, dry ports, important rail and road communications, and other actions that will allow us to catapult the creation and establishment of regular lines on a scale that permits us to consolidate trade relations with different areas of the Mediterranean and with other continents, all within the framework of a globalised economy.

I should also like to speak of the Catalan Port Front as a fundamental tool with which to establish the necessary complementarity that has to exist between the Catalan ports, a situation that is advancing with concrete actions and which has to allow us to establish important lateral work connections, which will have positive repercussions on the respective port communities and on a greater territorial equilibrium.

I am impressed by the efforts being made by the Central and Regional Autonomous Governments, the former in attempting to redress the lack of investment in Catalonia in recent years, and the latter in taking on such necessary subjects as the European gauge rail network and the Euro-region.

I hope this has been a good year for all the members of our Port Community in the different lines of work mentioned, and I should also like to wish them a good and hopeful 2005 in all ways.

Josep Anton Burgasé
President of the Port of Tarragona

AN INTRODUCTION

The recently concluded year of 2004 has meant for the Port of Tarragona the beginning of a new phase, focused on, on the one hand, the continuation of the Master Investment Plan established for the period 2000-2014 and, on the other, the modification and adaptation of the established Strategic Plan, emphasising the aspects of marketing policy and economic management.

One of the projects included in the Master Plan has been of special importance - the 830-metre linear prolongation of the Llevant breakwater, within a new, -the fifth- alignment. This project is of major importance in terms of the shelter and protection it provides for the various docks of the Port and for its continued growth by means of wharves adjoining the breakwater. It will take several years to complete and will cost a total of 45 million euros. The rest of the investment projects are centred on the shore-side area, with the construction and fitting out of the Andalusia, Cantabria and Galicia wharves.

Mention should also be made of the major commitment by the Port to projects affecting the local townspeople as part of the concept of the renovation of the port façade. These include the construction of a marina for leisure craft on the interior jetty, an underground car park on the Costa Wharf, the renovation of the Serrallo waterfront, straightening the road and landscaping the area, and finally the construction of a building for the Sailing Club rowing activities.

We have made great advances in the task of rationalising port operations, by specialising docks and port terminals. At the same time we have granted concessions for the use of a large part of the port territory, basically the Aragon Wharf and the new Andalusia and Cantabria wharves. This is a highly positive philosophy as the investments undertaken by private initiative allow us to promote the concept of the Port Community and, at the same time, gain a strong commitment from the firms that set themselves up in the Port.

In terms of marketing, I should like to express my satisfaction over the different initiatives we have undertaken. These have been designed to increase our presence in the interior, basically by participating more actively in the various existing dry ports and platforms, as well as extending and improving our relations with maritime firms and operators.

Looking to the exterior, we have focused our marketing activities on achieving a greater participation in the Mediterranean context. We believe that in the years to come the commercial trade on the so-called superhighways of the sea, backed by the European Union, will play a fundamental role in the development of traffic. This will be a possible solution to the congestion on the roads of Europe, will achieve greater equilibrium between nodes, and will cause a re-evaluation of important areas of the Mediterranean with incipient processes of privatisation or in the initial phase of trade globalisation.

All this would not have been possible without a measured economic policy, in which special emphasis has been placed on the application of the new system of charges brought in under the modification of the Port Act, and a restraint on spending, which have allowed us to achieve a final balance in which the profit of 8.73 million euros and cash flow of 23.71 million euros are particularly satisfying.

Finally, it only remains for me to say that the Port of Tarragona is in a position to meet the challenges put to it from the different sectors. We have a vocation to serve our many customers, a desire to contribute to the territorial equilibrium, and the conviction to become one of the main driving forces behind the economy of the area.

Ramon Gras Vidal
Director of the Port of Tarragona

1. THE MANAGEMENT

Until the installation of the petrochemical complex in our area, the Port of Tarragona, dealt with a relatively modest number of vessels, had limited facilities that were in proportion to the amount of cargo it handled, and was mainly concerned with the coastal shipping of food and agricultural products.

In the 1970s the Port entered into a new dimension and began to specialise in bulk liquids and loose solids. In this new phase, the number of tons handled sky-rocketed, surpassing the 20-million barrier. Investment also grew proportionately with the construction of large port terminals, access roads and communications and the incorporation of new machinery, turning it into one of the largest ports in the Spanish state port system.

Today, in the overall context, the Port of Tarragona is one of the five most important ports in the country, the leader in agricultural and food products, merchandise transported by rail, and liquids. This situation has conferred on it a particular pre-eminence in the context of the Spanish mainland and the Mediterranean, leading it to be considered a fourth generation port.

Trade globalisation, the importance of the Mediterranean in shipping routes, membership of the European Union, the growing traffic with other Mediterranean countries, new types of traffic that require the construction of new and specific port terminals, the conception of a fourth generation port, the urban and infrastructure transformations in the Port surroundings, and the need to set up a logistics activities zone, with the aim of putting the final touch to a highly competitive offer of port facilities, have meant that we have had to introduce a new set working guidelines, requiring a new organisation, a new approach, and naturally, a new strategy.

1.1 MARKETING

The marketing policy of the Tarragona Port Authority is directed towards the diversification of types of cargo, with the specific objective 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 the passenger and cruise market.

Therefore, our established marketing plan is aimed at procuring new types of cargo, and increasing and consolidating those already handled by the Port of Tarragona, by means of a series of actions taken throughout 2004.

From the point of view of fees charges, 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 Act 48/2003 can be applied, in the tariffs corresponding to the cargo and the vessel. Likewise, a series of types of traffic has been considered 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 are established specific marketing, promotion and communication actions:

General merchandise traffic and containers.

- Personal visits to clients.
- Presentations of the offer of port services.
- Attendance at specialised trade fairs and congresses.

Improved contacts with clients

- Complaint solving.
- Studying suggestions.
- Replying to requests for information.

International promotion of the Port of Tarragona.

- Attendance at international trade fairs.
- Attendance at international sector conferences.
- Cooperation with the port community in the of presentation of services.

Passenger traffic.

- Attendance at international trade fairs.
- Attendance at the meetings of the Mediterranean 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 obvious. 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 329 cases were dealt with during 2004. Of these, 206 were requests for information, 120 were claims, 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 closer 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 2004 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.

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 for possible new clients.

As in previous years, in 2004 the Tarragona Port Authority Quality Department continued to follow up and carry out the quality plan, applying it to new areas of port activity, such as the pilot service and vehicle logistics.

We have 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 2004 we have 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 establishing 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 countries of North Africa and to initiate trade missions to 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 among the most important Spanish ports.

In recent years, the Port of Tarragona has been immersed in a major programme of traffic diversification that has progressively borne fruit. One of the big success stories has been the number of vehicles handled by the Port, thanks to the purpose-built esplanades on the shore area. Other types of traffic, such as iron and steel products and fruit, are also showing signs of growth.

2.2 TRAFFIC STATISTICS FOR THE YEAR

During 2004 the figure for cargo loaded and unloaded in the Port was 30,060,224 tons, representing a growth of 2.77% over the previous year (810,15 tons).

Maritime traffic	29.640.633 Tm.
Ships' supplies	201.236 Tm.
Fishing	3.812 Tm.
Local Traffic	4.383 Tm.
Unbarked merchandise	210.160 Tm.

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

	% of total	Tm. 2004	Difference 2004-2003	% difference
Petroleum products	54,7 %	16.210.222	44.074 Tm.	0,3%
Non-petroleum liquids	6,2 %	1.847.173	81.359 Tm.	4,6%
Solid bulks	35,9 %	10.650.006	1.109.197 Tm.	11,6%
General merchandise	3,1 %	933.231	-391.594 Tm.	-29,6%
	100 %	29.640.633	843.037 Tm.	2,9 %

In petroleum products, refinery traffic accounted for 16,210,222 tons, an increase of 0.3% over the previous year. This difference demonstrates the stability of the sector.

The main components of the traffic are:

Crude	8.390.683 Tm.
Naphta	1.687.342 Tm.
Fuel oil	1.397.589 Tm.
Propane	573.566 Tm.
Crude condensates	964.460 Tm.
Diesel	954.389 Tm.

Non-petroleum liquid bulks stood at 1,847,173 tons, an increase of 4.6%, a figure that demonstrates the upward trend and vitality of this sector of traffic.

The following are the most representative components:

Pyrolysis gasoline	392.653 Tm.
Benzene concentrate	214.711 Tm.
Caustic soda	146.995 Tm.
Acetic and monocarboxylic acids	105.210 Tm.
Methanol, acyclic, alcohols and derivatives	84.970 Tm.

The figure for solid bulks was 10,650,006 tons, an increase of 11.6% on the previous year. The largest amounts were in food and agricultural products, cement and coal.

Coal	5.057.201 Tm.
Soja cake and flour	873.424 Tm.
Wheat	818.146 Tm.
Maize and derivatives	682.662 Tm.
Manioc	673.498 Tm.
Cement and clíncker	493.893 Tm.
Peas and dried products	354.712 Tm.
Other cereals	328.974 Tm.
Sorghum	190.705 Tm.

General cargo reached the figure of 933,231 tons. The main components of this traffic were:

Motor vehicles and spare parts	292.721 Tm.
Laminated products	264.123 Tm.
Fresh fruit	65.076 Tm.
Other iron and steel products	43.328 Tm.

Other significant statistics:

		2003	2004
Total no. of vessels	Nº	2.661	2.602
	GT	33.970.625	35.305.719
Tankers	Nº	1.200	1.240
	GT	16.823.236	17.696.507
Bulk carriers	Nº	704	270
	GT	8.111.282	6.114.143
Containers	TEU	57.018	631
	Tm.	486.918	2.515.754
Fishing	Tm.	3.249	3.812
	Thousands €*	12.572	12.429

(*)First sale.

3. THE FINANCIAL YEAR

FINANCIAL REPORT

During the 2004 financial year two laws have come into force that have caused major changes in the financial regime of port authorities. They are the Port Financial Regime and Provision of Services Act 48/2003 and the new General Tax Act 58/2003.

In the strictly financial area, Total Income for the year was 42,649 thousand euros, an increase over the previous year of 8.3%. The figure for Net Turnover was 42,571 thousand euros. The entering into force of the aforementioned Act 48/2003 brought about a drastic change in the composition and nature of the net turnover, which is now composed of 94.9% fees as opposed to 20% in 2003 and 3.1% of private prices as opposed to 80% in 2003. Financial Income has fallen compared to 2003 to 16 thousand euros. This fall was the result of the need for short term financing due to the imbalance in the liquidation of our services brought about by the application of the new Act 48/2003.

Operating Costs were 30,141 thousand euros and, despite the fact that they remain the same as the previous year, it must be pointed out that the introduction in 2004 of a new item in compliance with Act 48/2003, corresponding to the Contribution to the State Ports Body of 4% of the income from Port Fees, came to the sum of 1,615 thousand euros. There was an important reduction over 2003 both in "Other current operating costs" and in "Other exterior services" of 40.4% and 23.8% respectively, thanks to a strict control of expenses during the year.

On an operational level we find that Personnel Costs were contained with respect to 2003 at 8,311 thousand euros and Funding for Depreciation increased by 4.9% in 2004 to 11,434 thousand euros.

Operating Profits were 12,296 thousand euros, an increase of 34.5% over 2003.

In "Extraordinary Items" the most outstanding figure was, as in previous financial years, the provision of 2,523 thousand euros for responsibilities derived from tariff claims.

Act 48/2003 introduced the Inter-port Compensation Fund as a part substitute for the old Contribution Fund. As 2004 was a transit financial year, the net amount for the Inter-port Compensation Fund reached 503 thousand euros.

With all the above, the balance for the 2004 financial year was 8,736 thousand euros, an increase of 236.7% over 2003.

Cash Flow rose to 23,713 thousand euros, an increase in the capacity to generate cash flow of 9.8% compared to the previous financial year.

As far as Source Funds are concerned, 2004 saw an increase of 18.1% in the total of Funds to 33,521 thousand euros, the most significant entries of which were Funds Generated by Operations, 23,713 thousand euros, and 8,848 thousand euros to Income Accrued to be distributed (Capital subsidies and other income to be distributed). A total of 25,356 thousand euros was applied, mainly in acquisition of fixed assets, 21,054 thousand euros, in the reversion of a concession, 2,338 thousand euros, and in the short-term transfer of the debt, 1,140 thousand euros. The difference between the Source Funds and Applications resulted in an increase in the Circulating Capital of 8,164 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. For this reason, it is 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 those 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. The distances in kilometres between the Mediterranean ports is such that this type of traffic has great development potential. In addition, this type of transport has to offer a door-to-door service based on just-in-time strategies, integrating all the elements in the logistics chain.

The commitment of the European Union to integrating the port system into the trans-European transport network has posed certain challenges. These have required a transformation in the dynamics of the port and the incorporation of new methods of management and performance.

For these reasons, the Port Of Tarragona, anticipating the future and following the guidelines set out in the Strategic Plan, is facing up to the necessary changes within a process of medium and long term planning that will serve as a guide to the whole port community.

The strategy of the plan is based on achieving and consolidating four basic strategic objectives:

- The Master Investment Plan
- 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 400 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 of 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 of the logistics chain.

Following this line of diversification, we plan to make a considerable increase in the amount of money invested in port terminal construction. These facilities will then be let under concession with the aim of allowing the private sector to exploit them with a high degree of specialisation.

4.2 ACCESS ROUTES AND COMMUNICATIONS

Tarragona is located at a crossroads of important land routes that have seen accelerated development in recent years.

On the north-south axis we have the AP-7 Mediterranean motorway, the N-340 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 for which it supplies distribution of 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, with Catalonia standing out in particular, as it contributes 40% of the total GDP of this European area. The considerable 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 Generalitat 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, on 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 telematic exchange of data in real time, 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 carry out a joint planning of strategies 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 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 on 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 the intermodal equilibrium with road transport.

In this context it is crucial that we implement strategies to boost the trade and the economy of the Mediterranean zone, particularly in three specific areas: the new member countries of the European Union, 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 area 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 face up to the challenges and demands constantly being made.

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 face up to the challenges and demands constantly being made.

This important volume of investment will be devoted mainly to promoting two major logistics hubs: on one hand will be 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, 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, 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.

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 infrastructure

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 name of the Port of Tarragona, backed up by the Port's Strategic and Quality Plans, has brought about the need to create a brand image encompassing the various processes, attitudes and working methods necessary for an efficient development. All this has the end objective of promoting the Port as an outstanding centre of logistics know-how recognised on all the continents on which the Port of Tarragona has an active presence.

5.3 THE PORT AREA USAGE PLAN (PUEP)

The port of the future will be more than the classic configuration of a mere service provider for maritime transport. The rapid rate at which transport technology is changing, with the resulting major changes in the services on offer, and the changes in consumer habits and production methods, require complementarity in transport methods based on logistics and distribution centres, that externalise phases of the merchandise industrial production process, at the same time as moving it closer to the end consumer, overlapping, to a certain extent, the manufacture and distribution of products.

This planning effort is undertaken in order to continue the rationalization of the relation between the port and the city, which has, to date, combined the needs of the port's activities with the municipal, residential, industrial, and agricultural uses of the adjoining areas, as well as laying out the road and rail connections on the existing wharves with the extensions under construction.

The Port Area Usage Plan is an instrument to enable the Port Authority to organise and rationalise the uses of the different port areas, in cohesion with the General Municipal Plan, that will bring about economic growth without setbacks.

The "Ports and Merchant Marine Act" of 24 November 1992, as amended by Act 62/1997 and Act 42/2003, states in article 15:

"The delimitation of the port service zone will be made, on the proposal of the Port Authority, by means of a 'Port Area Usage Plan' (PUEP), which will include the planned uses for the different areas of the port, as well as the need and advisability of such uses".

In addition to the requirements of the Act, the economic situation of the port of Tarragona and its environment demonstrated certain aspects that called for the drawing up of an instrument such as the PUEP:

- The economic importance of the port and its area of influence.
- The transformation of world trade as a result of the globalisation of the economy.
- The evolution in the characteristics of maritime traffic.
- Changes to the urban layout and infrastructure in the geographical area near the port and in the Tarragona-Reus-Valls metropolitan area
- Logistics activities zone.

The above factors made it necessary to adapt the old delimitation of the Port Service Zone set out in 1976 to bring it into line with current and future conditions.

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 PUEP 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 above-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 took 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	-
TOTAL	167,59 ha

6. THE PORT OF TARRAGONA AND ITS RELATIONSHIP WITH SOCIETY

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	-
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, as well as to rationalize its own facilities.

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 schoolchildren 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 50,000 visitors as part of its established programmes. These include more than 16,000 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 popular among visitors to the Port Museum.

More than 75,000 people attended the different events organized in the converted warehouses on the Costa Wharf last year. These included 19 exhibitions, 43 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 in keeping with 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 36 vessels 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 450 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 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, it will be the last building block, or last piece of the puzzle, of this ambitious project that will be Tarragona's port façade.

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:

Evaluated Estimate "Adaptation of the scales building on the Costa Wharf"

Project "Lighting on the Galicia North Wharf esplanade"

Specification of Characteristics "Road access and rail terminal adjoining the vehicle terminals strengthening breakwater"

Specification of Characteristics "Slipway enclosure wall"

Project "Paving of localised zones on the Aragon West Wharf esplanade"

Evaluated Estimate "Study of the Port water quality monitoring"

Evaluated Estimate "Signalling level crossing Andalucía Wharf"

Project "Paving of localised zones on the Levante esplanade Aragon Wharf"

Evaluated Estimate "Extension of electrical supply network on the lower road of the new breakwater"

Project "Andalucía Wharf perimeter road"

Project "Prolongation Navarra Wharf alignment 125 metres"

Specification of Characteristics "Cable protection channel for the Cantabria Wharf cranes"

Evaluated Estimate "Acquisition of landfill material on esplanades adjoining the Strengthening Breakwater Phase II"

Specification of Characteristics "Lighting Andalucía Wharf perimeter road"

Evaluated Estimate "Dredging to increase depth on Jetty No. 1 Fishermen's Wharf"

Specification of Characteristics "Loading, transport and spreading of 15,000 cubic metres of sand from Els Prats to the central southern zone of La Pineda Beach"

Specification of Characteristics "Surfacing of roundabout at beginning of Strengthening Breakwater"

Evaluated Estimate "Technical assistance in the coordination of health and safety on the

Strengthening Breakwater Extension project"

Specification of Bases "for the auction of cranes as unused equipment"

Specification of Characteristics "Dismantling of metallic roof Castilla West Wharf"

Project "Extension of container crane rail foundation on Andalucía Wharf"

Project "Adaptation of central esplanade Andalucía Wharf"

Evaluated Estimate "Quality control trials Strengthening Breakwater Extension project"

Specification of Characteristics "Adaptation of 8 huts for trade union premises, tenon new breakwater"

Specification of Bases "Demolition of building at Rebolledo Street, 22 corner León Street, 2B"

Evaluated Estimate "Lighting on old Fishermen's Wharf Esplanade"

Evaluated Estimate "Technical assistance in the coordination of health and safety on the Navarra Wharf 125 meter extension project"

Evaluated Estimate "Transfer of rail sleepers from Andalucía wharf"

Evaluated Estimate "Quality control tests Navarra Wharf 125 meter extension project"

Evaluated Estimate "Adaptation of rail diversions"

Evaluated Estimate "Acquisition of material for landfill next to wharf adjoining strengthening breakwater"

Project "Andalucía Wharf phase II electrical installation"

Specification of Characteristics "Construction of access to car park in building adjoining the Tarragona Port Authority building."

Evaluated Estimate "Double scales Castilla Wharf"

Evaluated Estimate "Adaptation of rail infrastructure mechanism"

Evaluated Estimate "Levelling next to Cantabria Wharf enclosure"

Evaluated Estimate "Installation of water treatment plant on Costa Wharf"

Evaluated Estimate "Supply and positioning of vehicle restriction systems in various areas"

Evaluated Estimate "Laying of new supply pipeline network Castilla West Wharf"

Evaluated Estimate "Paving of passage next to the IQA pipeline in the Hydrocarbon Zone"

Evaluated Estimate "Augmentation of the breakwaters on the southern façade of the Inflammables area"

Evaluated Estimate "Adaptation of the slope on the access ramps of various Tarragona Port Authority scales."

Evaluated Estimate "Supply and re-laying of stone slab paving on the Costa Wharf"

Project "Extension of access to the Port via the main through road"

Specification of Characteristics "Pigeon protection on the Rioja Wharf shed"

The port also drew up a total of 46 settlements for building projects and supplies, and 195 dossiers for various minor building contracts, all of which were paid during the year.

7.2 WORK PROJECTS

During 2004 work on the "Extension of the Strengthening Breakwater" was begun with an annual budget of 8,613,292.59 € continuing 830 metres from the existing alignment.

As far as surfacing work is concerned, work has begun and been completed on various parts of the Aragon Wharf esplanade:

"Surfacing in localised zones of the Aragón Central Esplanade" with an annual budget of 388,166.00 €.

"Surfacing in localised zones of the Aragón West Wharf" with an annual budget of 362,301.00 €.

"Surfacing in localised zones of the Aragon Wharf eastern esplanade" with an annual budget of 327,462.00 €.

"Andalucía Wharf perimeter road" with an annual budget of 172,599.00 €.

In the area of rail infrastructure, we have finished the "Vehicle Terminal Breakwater Rail Access Terminal" with an estimated budget of 259,961.00 €.

As far as lighting and electricity are concerned, we have completed work of the "Lighting of the Galicia North Esplanade" with an estimated budget of 327,462 €.

8. APPORTT PORT OF TARRAGONA PROMOTION GROUP

For more than ten years now, 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 areas 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, 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 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 of the world and facilitating business contacts between our members and operators from all over the world.

APPORTT has played an important role in the promotion of international trade for all our associates, 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 2004 stands out for the organisation of actions designed to promote the internationalisation of the Port of Tarragona in various geographical areas of the Mediterranean Arc and Latin America.

APPORTT organised a trade mission to Chile with the aim of reinforcing the presence of the Port of Tarragona in Latin America and promoting cargo traffic, using the Port of Tarragona as the gateway to Europe.

Another area that has merited the attention of APPORTT during the year has been the Canary Islands. APPORTT organised a trade mission designed to strengthen ties by supporting the general cargo line between Tarragona and the ports of Tenerife and Las Palmas, as well as by facilitating business contacts between the participating companies and our hosts.

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 signing of an agreement with the Zaragoza-Plaza Logistics Platform, the objective of which is to reinforce the presence of the Port of Tarragona and to promote its business relations with this logistics platform.

Another action worthy of special mention is APPORTT's participation as an exhibitor in the International Logistics Fair-SIL 2004 in Barcelona and the LOGISEXPO 2004 International Logistics Fair in Zaragoza.

This year saw the second edition of the APPORTT Awards in which it was a great honour and satisfaction to be able to recognise the work of the company within the Tarragona Port Community that has been most active in promoting the Port of Tarragona to the outside world, as well as the professionalism and special dedication of the men and women working in the port sector.

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 2004

January:

On 12 and 13 January, APPORTT organised a visit to the logistics platforms of Clesud and Distriport, located in the eastern part of the French region of Provence.

These visits formed part of the strategy of the Port of Tarragona and its Port

Community of establishing commercial ties and merchandise corridors with Europe's most important logistics platforms.

This was the first commercial action organised by APPORTT in 2004. The delegation was headed by the President of APPORTT, Mr Josep Saltó and was made up of APPORTT members. Meetings were held with the mayors of the municipalities and the heads of the two logistics platforms.

February:

APPORTT extended an invitation for the members of the Association of Foreign Diplomats to visit the Port of Tarragona. The delegation consisted of representatives from several countries in Europe (Estonia, Latvia, the United Kingdom, France, Malta and Russia), North America (United States and Canada), as well as the Ivory Coast, Senegal and Haiti.

APPORTT organised a reception and a tour of the Port of Tarragona for a large group of American company directors enrolled in the master's degree course in company management at the University of New Mexico.

March:

APPORTT participated as an exhibitor at the International Integral Logistics Fair-LOGIS EXPO 2004 held in Zaragoza from 23 to 26 March.

The aim of our participation was to promote the PORT OF TARRAGONA as the PORT OF ARAGON, as well as to capture part of the flow of more than 10 million tons of merchandise that the platform will attract in five years.

The president of the Tarragona Port Authority, Josep Antón Burgasé, and the president of APPORTT, Josep Saltó, met with the Minister of Territorial Organisation of the Government of Aragon and president of PLAZA, Javier Velasco, with the aim of strengthening formal links between the Zaragoza logistics platform and the Port of Tarragona.

Such actions serve to consolidate the presence of the Port of Tarragona in the Ebro freight corridor to Zaragoza as a way of attracting more traffic from the rest of the Iberian Peninsula and Europe.

At the same time, APPORTT participated in the 6th International PILOT Forum, organised by the Aragonese Development Institution, within the framework of the LogisExpo trade fair.

The members of APPORTT's board of directors took part in a round table discussion organised by Indicador d'Economia (Economic Indicator) in which the debate focused on the present and future of the Port of Tarragona. The participants analysed the strategies, projects, services and action lines of the Port and its Port Community.

APPORTT paid a warm and affectionate tribute to Lluís Badia and Lluís Grau in recognition of their important respective roles as President and Technical Director of the Port of Tarragona.

April:

A ceremony was held to welcome the following new members: ECA, ACO2, Royal Tàrraco S.L., Confederació de treballadors autònoms de Catalunya-CTAC, Manpower, Grup editorial 100 %, García Munté. Tarragona, 19 April.

On 20 April the Annual General Meeting of APPORTT members was held, during which the financial statement for the year 2003 and the action plan for this year were approved.

APPORTT invited a business delegation from the Ivory Coast to visit the Port of Tarragona. The delegation was headed by members of the African country's diplomatic corps and consisted of the managers of firms in the wood, fruit, agriculture and food, and fishing sectors.

As part of the working programme we can highlight the bilateral meetings between businessmen from the Ivory Coast and APPORTT members, a tour of the port facilities, and the signing of a cooperation agreement between the ports of Abidjan and Tarragona.

May:

APPORTT, as part of its permanent collaboration with the State Universities that give postgraduate courses in overseas trade, invited the students of the master's degree course in international management at the University of Zaragoza. Tarragona, 6 May.

APPORTT invited the management committee of the Transport Users' Council to hold its meeting in the facilities of the Port of Tarragona. This was seen as a further opportunity to promote the presence of the Port of Tarragona among the multimodal transport sector in our country. Tarragona, 11 May.

On 18 and 19 May APPORTT organised a workshop entitled A presentation of the services offered by the Port of Tarragona to the businesses of the Canary Islands. It was held in Santa Cruz de Tenerife and Las

Palmas de Gran Canaria and was well attended by members of both the private and the public sectors. The objective of the workshop was to promote the regular lines between the Port of Tarragona and the Canary Islands ports and the increase the amount of containerised cargo between the two destinations.

APPORTT, faithful to its annual commitment to logistics, participated as an exhibitor in the Saló Internacional de la Logística - SIL held in Barcelona from 25 to 28 May. The objective was to strengthen the position of the Port of Tarragona as the Intermodal Logistics Platform of Southern Europe and as a link between the continents.

June:

On 3 June, APPORTT organised a presentation of the Port of Tarragona for shipping companies. The event was held in Madrid at the headquarters of the Association of Spanish Shipping Companies (ANAVE) and was attended by a large number of representatives from the sector.

September:

The Port of Tarragona participated in this year's St Michael's Fair in Lleida from 29 September to 3 October.

Within the framework of this event, the Tarragona Port Promotion Group - APPORTT organised a presentation of the services offered by the Port of Tarragona to the businesses of the Lleida area. During the presentation, the President of the Tarragona Port Authority, Josep Anton Burgasé, gave details of the major investments currently being made in new port terminals, new accesses to the port, new road and rail links with the interior, particularly with Lleida and its surrounding area, the plans to link the logistics platforms, and the new regular lines that link the different Mediterranean ports with Tarragona. The event was also attended by the mayor of the city of Lleida and the president of the Lleida Chamber of Commerce, as well as by representatives of the Tarragona Port Community.

More than fifty businesspersons from the Lleida area took part.

October:

Trade Mission to Chile

From 18 to 21 October 2004, APPORTT organised a new trade mission to Chile, as part of its programme of promoting the services offered by the Port of Tarragona around the world.

On this occasion the destination chosen was Chile, a country from which the Port of Tarragona imports a major amount of cargo - mainly fruit, fertilizers, wood and general cargo.

This action was part of the APPORTT activities designed to promote the Port of Tarragona to all the import/export sectors and shipping operators in the different port communities.

The trade mission was headed by the president of the Tarragona Port Authority, Josep Anton Burgasé, and was made up of members of APPORTT, who were able to attract the interest of that country's main shipping companies with regular freight lines to the Mediterranean.

The delegation visited Chile's main ports - Valparaiso and San Antonio, strengthening the already existing relations with the two ports.

At the same time meetings were held with representatives from all the Chilean export sectors, who expressed their commitment to channel their exports to the Port of Tarragona as the gateway to Europe.

APPORTT members who participated in the mission also held individual meetings with representatives from their own sectors with the aim of closing business deals that will consolidate the flow of cargo traffic between Latin America and the Port of Tarragona.

November:

APPORTT sponsored the Ibero-American Congress of Forwarding Agents (ALACAT 2004) held in Barcelona on 8, 9 and 10 November.

APPORTT participated in the 44th European Cereals Exchange with the aim of promoting the Port of Tarragona in the cereals sector and supporting the candidature of the city of Reus to host the 49th edition of the Exchange. Paris, 18-19 November.

December:

Annual General meeting of APPORTT members.

APPORTT Awards for the most active company in the exterior promotion of the Port of Tarragona and to Special Dedication and Professionalism. Tarragona, Christmas Celebrations. Tarragona, 10 December.

9. ESTARRACO PORT OF TARRAGONA STATE STEVEDORING COMPANY

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 19 June 2003 are as follows:

BERGÉ MARITIMA, S.A.
7,246 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.
3,263 %
CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.
3,171 %
SILOS DE TARRAGONA, S.A.
4,646 %
T.P.S. - TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.
20,286 %
ERSHIP, S.A.
5,649 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.
4,740 %
TARRAGONA PORT AUTHORITY
51,000 %

A new stevedoring company, SERVEIS PORTUARIS DE TARRAGONA, S.A., began its activities in December 2003. After a full year in operation as a concession holder of the public service of vessel loading and unloading, before the end of the first half of the year, the Company General Meeting will be held and a decision will be taken on its shareholding in Estarraco.

Activity Parameters

The activity forecast used to calculate the year 2004 budget was for 35,000 working days for the special labour relations staff who 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 194 workers, of which 147 were on the ESTARRACO staff and 47 worked for stevedoring companies through normal labour relations contracts.

A total of 51,775 days were worked in the Port of Tarragona during the 2004 financial year, of which 37,162 were undertaken by ESTARRACO port workers, 11,143 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 4.94% over the previous year.

The availability of the port workers is materialized in the working days which covered 24 hours a day, 365 days a year. The number of workdays accounted for in 2004 contributed to the increase in the annual activity rate that, at 96.47%, showed an increase of 4.50% over the previous year, along the same lines as the increase in the number of days.

In 2004 the port stevedores worked 358 days. On the remaining 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 six due to the ordinary process of retirement under the Special Social Security Regime for Sea Workers. No new employees were taken on.

Forecast for 2005

First of all with regard to last year we should mention certain significant facts to do with the movement of cargo through our port. There was a considerable increase in solid bulks (around 11.5%) and the number of vehicles handled. On the other hand there was a large fall in general cargo (around 30%) due to the loss of regular container lines, despite a sharp growth in the amount of iron and steel products handled, which was included in this type of traffic.

Faced with this new panorama, particularly in terms of general cargo, we have decided to be conservative in forecasting the number of workdays for 2005.

Thus, for the 2005 budget, with an average staff level of 147 workers, we expect to reach the figure of 36,000 workdays. This places the average level of activity a little below the figure for the previous year, but still within the levels of optimum employment. This activity will be slightly over 94% if the initial forecasts are met.

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, 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 much 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, roll-on roll-off, 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 consolidation in iron and steel products, an area which has become important during the last two years.

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 30 companies belong to the Joint Service and 800 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.

11.1 THE COSTA WHARF

Examples of the actions taken in 2004 include the measuring of dust and noise levels in various areas, as well as in open areas 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 489 workers.

In cases where the health of the workers has been damaged 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 Castella 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, but also from other administrative bodies and institutions in the manner of subsidies and aid for specific programmes.

A large number of persons and organisations have visited the Port during the year and have participated in the different programmes established by CEMAPT. We can highlight the following figures:

16,039 schoolchildren from all over Catalonia
1,239 persons 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 PORT OF TARRAGONA CENTRAL ARCHIVE

Of all the activities that the Port Central Archive has taken part in directly or indirectly in 2004, perhaps the most important was the creation of the Port of Tarragona Publications Service, the objective of which is the restructuring and centralisation of the Port's publishing activities.

For some years now the Port of Tarragona has been a point of reference for publishing in the city and the surrounding area. To find the origin of this activity we have to go back to 1986, when the Costa Wharf was opened up to the town and the new port-city links were forged.

During this period of almost twenty years, we have been responsible for all types of publications – from annual reports to books on historical research, studies of the economy, conference minutes, catalogues of contemporary art exhibitions, facsimiles of early publications, etc. In addition, as one of the city's important entities, the Port of Tarragona has sponsored many other publications on diverse subjects. The creation of the Port of Tarragona Centre for Maritime Studies and Activities (CEMAPT) in 1992 gave a further boost to its publishing activities by taking on the cultural side of the port.

In view of all the above, we decided that this year was a good time to redefine the Port of Tarragona's publishing line with the initiation of the Publication Service. This body will be responsible for setting out criteria, publication design, etc. and will be overseen by a Publications Committee that will determine the desirability and suitability of each specific publication.

Port publications will be grouped into four collections:

- The "Saturnino Bellido" collection, named in homage to the Port of Tarragona engineer and director at the end of the 19th century, who was the first person to chronicle the history of our port. This collection will be reserved for monographic works on the history of the port.
- The "Costa Wharf" collection will consist of studies and papers of an economic, logistic or commercial nature on the port and its area of influence.
- The "Tarragona" collection will be for books designed to pay homage to the city, its port and surrounding area.
- The "Port of Tarragona" collection will be for the official documents published by the Tarragona Port Authority: annual reports, statistical summaries, and any others that could be considered as reference tools in the areas of business, logistics, economics, statistics, etc.

From now on, the publication procedure in the Port of Tarragona will consist of submitting an application to the Publications Service. This will then be evaluated by the Publications Committee to decide whether it is suitable for publication.

Parallel to the creation of the Port of Tarragona Publication Service, the first edition of the Port of Tarragona Research Prize was announced. This prize is aimed at promoting and encouraging studies and publications about the history port and its immediate surroundings. It will be awarded every two years and the winner will receive 6,000 euros. In this way we hope to encourage historical research, especially using the resources of the Port Central Archive, resources which have been made widely known during 2004 with the publication of the new Guide to the Port of Tarragona Central Archive.

As far as the normal tasks of the Archive are concerned, we can state that the number of consultations continues to grow, particularly those from outside, which have now reached some two hundred, of which almost half are on the Internet, while the rest are carried out in person. The number of con

11.3 THE PORT OF TARRAGONA MUSEUM

sultations registered by port administrative personnel equalled those from the outside. Assessments and collaborations with other bodies also played a role in 2004. Of particular note was the loan of material, specifically from the Castellarnau collection, for the Catalan Television series *Històries de Catalunya*. We also prepared articles for the *AlPort* and *Unió de Jubilats* magazines during the year.

Three training courses for archivists were organised during the year in collaboration with the Catalan Association of Archivists and the Tarragona Historical Archive. Two of these were held in our facilities: "Copy-right" and "The ISO 15489 Standard". The third, "The Processes of Change and the Management of Associated Conflicts" was given at the Tarragona Historical Archive.

An important event coming up in July 2005 is the 15th anniversary of the Central Archive. Events planned for the year include an open day, a season of lectures and an exhibition on the history of the Archive.

A final event we believe to be worthy of mention is the participation of the Port of Tarragona Central Archive in the 1st Conference of Port Archivists, held in Huelva on 24 and 25 November. The conference was organised by the Port of Huelva Archive to present the first draft of the Regulations for the system of documental management and organisation of port archives drawn up by a working group consisting of archivists from various ports including Tarragona. Five presentations were given, including one by Tarragona with the title of "The Port of Tarragona Central Archive: its origins and current situation".

Prior to the conference, in the month of February, a meeting was held at our Archive in Tarragona of the working group responsible for preparing the text of the aforementioned regulations. It was attended by archivists from the ports of Cartagena, Ferrol, Huelva, Vigo, Barcelona and Santa Cruz de Tenerife.

In Huelva new working groups were set up to study and disseminate subjects that affect all professional port archivists: classification charts, choosing and evaluating documents, etc.

In 2005 the 2nd Conference of Port Archivists will be held in our city and in our Archive.

The arrival of the "pailebot" or small schooner, Santa Eulàlia, a floating extension to the Maritime Museum of Barcelona, at the end of January, marked the beginning of the Port of Tarragona Museum's activities for 2004. The participation of both museums in the Mar de Museus network made it possible to have the schooner here from 29 to 31 January. During that time, a total of 1,437 persons were able to tour the vessel. Apart from the general public, school groups who had made prior reservations were able to take part in the educational activity called the "Cabin Boy Course". However, this was not the only visit made by the Santa Eulàlia. During the months of March and April it came back to the Costa Wharf for repairs to its mainmast as part of the cooperation agreement signed between CEMAPT and the Barcelona Shipyard Consortium.

The photographic exhibition "Imatges de Voramar" (Seaside Images) mounted by the members of the Mar de Museus network was held during the "Festival of the Sea" in June, together with educational workshops such as "Masks" and "Shipwrights", organised in collaboration with the Port Museum. These activities were included in those organised as part of the Forum of Cultures Barcelona 2004.

The celebration of International Museum Day on 18 May was the time chosen to present the Museum's first permanent computer-based exhibit. This consists of a touch-screen demonstration of the work of the shipwright by building one of the Museum's exhibits – the Teresa. The exhibit is sponsored by the Caixa Tarragona Savings Bank Foundation.

As far as other collaborations are concerned, we can highlight our participation in the following activities: number 2 of the "dif-fundere" collection of bronze objects from the museums of the Tarragona area, a project organised between the museums and the Catalan Regional Government Territorial Cultural Services in Tarragona, the "Tarraco Viva Roman History Festival" in the city's Camp de Mart gardens, the "Mar a Salou" fair, ExproReus, the Children's Christmas Fair, etc. The Museum had a stand at all these events and we organised educational activities for children. Another important event was the use of the Museum's classroom for the archaeological workshops organised in the summer months by the Caixa Catalunya Savings Bank as complementary activities to the "Atapuerca and Human Evolution" exhibition held in Tinglado 1 on the Costa Wharf.

The Port Museum's educational programme "Port Ahoy!" for the 2004-2005 school year was presented to educational professionals on October 2nd. A total of 5,825 schoolchildren took part in the different educational activities during the year.

Another educational activity, "Get enlightened – live in the Lighthouse", was organised for all the children who visited the 9th Annual Science Week from 5th to 15th November, organised by the Catalan Research Foundation throughout Catalonia.

In terms of the Museum's internal projects, we can state that the Modelling Workshop has completed work on the models of boats that use lights for fishing and has computerised the plans of the models already built. In addition to working on the restoration of the schooner Santa Eulàlia, the Shipwright's Workshop has carried out maintenance and conservation work on such vessels as the Capitán Argüello, which has been incorporated into the Museum's permanent exhibition, the Teresa and the mullet Salvadora that have been restored so that they can be loaned to the Montsià County Museum in Amposta for a period of two years, as part of the permanent exhibition "The Ebro, a Waterway". This loan comes out of an agreement signed between the president of CEMAPT and the president of the Montsià County Museum Consortium, Messrs Josep Anton Burgasé and Miquel Alonso, respectively. This year, the shipwright's workshop has also been present in the world of education as one of its staff represented Spain in a European UNESCO project headed by the Maritime Museum of Barcelona. This project, entitled "The Navigation of Knowledge" allowed representatives from various Mediterranean countries (Italy, Malta, Tunisia, France and Spain) to spend periods of a month in Barcelona and Malta in order to see how different areas of the Mediterranean are tackling the preservation of their maritime heritage.

The museum's collections and permanent exhibitions have been increased thanks to donations from institutions and private sources.

As far as our presence in workshops and conferences is concerned, we can highlight our participation in the annual meeting of the Association of Mediterranean Maritime Museums in Barcelona with a talk entitled "The construction of a model of a tarida as a research project" given at the 2nd Congress of Maritime History in Catalonia. A total of 21,037 persons visited the Port Museum, 2,018 of whom also visited the Lighthouse Museum, an extension of the Port of Tarragona Museum.

EDICIÓN, DISEÑO Y COORDINACIÓN

AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA
CEMAPT

FOTOGRAFÍAS
Institut Cartogràfic de Catalunya
Secció de Vols

Joan Farrè. ELA Fotografia

PRODUCCIÓN
Ind. Gràf. Gabriel Gibert, SA
Tarragona

Depósito Legal
T-834.2005