

MEMÒRIA CORPORATIVA

MEMORIA CORPORATIVA

CORPORATIVE REPORT

AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA

AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA

MEMORIA
CORPORATIVA
2003

MEMÒRIA CORPORATIVA
CORPORATIVE REPORT

ÍNDIX

ÍNDICE

INDEX

Presentació	6
Introducció	7
Presentación	8
Introducción	9
Presentation	10
Introduction	11
Consell d'Administració	12
Les xifres de tràfic de l'exercici	16
Projectes	18
Obres	21
Obres i autoritzacions a particulars	22
Moviment econòmic	23
Cifras de tráfico del ejercicio	24
Proyectos	26
Obras	28
Obras y autorizaciones a particulares	28
Movimiento económico	29
Traffic	30
Projects	32
Works	34
Works authorised to private companies	34
Financial report	35
Port de Tarragona, node logístic i catalitzador de primer ordre	36
Puerto de Tarragona, nodo logístico y catalizador económico de primer orden	36
The Port of Tarragona a top flight logistics centre and economic catalyzer	36
La gestió del Port	39
La gestión del Puerto	39
The running of the Port	39
El pla estratègic del Port	40
El plan estratégico del Puerto	40
The Port strategic plan	40
El pla director del Port de Tarragona	44
El plan Director del Puerto de Tarragona	44
Master Plan	44
Estratègies de futur	48
Estrategias de futuro	48
Strategies for the future	48
El trafic del Port de Tarragona	50
El tráfico del Puerto de Tarragona	51
Port traffic	52
El Port de Tarragona i la seva relació amb la societat	53
El Puerto de Tarragona y su relación con la sociedad	54
The Port of Tarragona and its relationship with society	55
El CEMAPT	56
ESTARRACO	66
Previsions per al 2003	68
Previsiones para el 2003	68
Forecast for 2003	69
APPORTT	71
Pla d'utilització dels espais portuaris	78
Plan de utilización de los espacios portuarios	78
Port area utilization plan	78
Importància econòmica del Port i la seva àrea d'influència	80
Importancia económica del Puerto y su área de influencia	80
The economic importance of the Port and its area of influence	80
Transformació del comerç mundial	81
Transformación del comercio mundial	81
The transformation of the world trade	81
Desenvolupament futur del tràfic marítim	82
Desarrollo futuro del tráfico marítimo	82
The future development of the maritime traffic	82
Nous tràfics	83
Nuevos tráfico	83
New traffic	83
Transformacions urbanístiques i d'infraestructures en l'entorn del Port	84
Transformaciones urbanísticas y de infraestructuras en el entorno del Puerto	84
Changes to the urban layout and infrastructure in the geographical area of the port	84
Zona d'Activitats Logístiques	85
Logistics Activity Zone	85
Changes to the urban layout and infrastructure in the geographical area of the port	85



PRESENTACIÓ

No voldria presentar aquesta memòria del Port sense abans fer una breu però necessària referència a Lluís Grau Sbert, que ha estat director del Port durant els darrers 20 anys, i sota la tutela del qual s'han dut a terme importants realitzacions que l'han convertit en un dels més importants de l'Estat.

El Port de Tarragona, amb més de 29,2 milions de tones manipulades durant l'exercici de 2003, continua com un dels més importants del sistema portuari de l'Estat, consolidant-se com un dels ports líders del Mediterrani, i sobre tot, com una de les portes d'entrada de mercaderies més importants de la Unió Europea.

La correcta aplicació del Pla Director d'Inversions, la reorganització de les diferents terminals portuàries, la diversificació de tràfics, la potenciació del short sea shipping, i d'altres estratègies, han possibilitat una millora en la racionalització de les mercaderies, per tal de no dependre en excés dels tràfics tradicionals.

A l'apartat de càrregues específiques, els líquids a doll han assolit la xifra de 17,93 milions de tones, dels quals 16,16 milions corresponen a productes petrolífers, i els restants 1,76 milions, a la resta de líquids a doll. El volum de tràfic dels sòlids a lloure, ha estat de 9,54 milions de tones. A l'apartat de mercaderia general, s'han mogut 1,32 milions de tones, amb un increment del 10,1% que evidencia clarament l'encert de la política diversifi-

cadora de productes a la qual abans em referia.

Deixant a banda el factor d'exploració i gestió del port, voldria fer èmfasi en l'estricta compliment del Pla Director d'Inversions del Port, sense ell no seria possible la creació i habilitació de noves infraestructures. La realització de les obres establertes per a l'exercici, és de tot punt fonamental per continuar disposant d'unes terminals portuàries altament tecnificades, incorporant valors i avantatges competitius de tot ordre. El passat any es va invertir un total de 25,63 milions d'euros en les diferents obres que es venen portant a terme.

Per últim, destacar que la gran oferta de serveis que realitza el Port de Tarragona és, sense cap gènere de dubtes, el principal atribut que li permet incorporar un factor de competitivitat clau per projectar-lo com un port de quarta generació. Un port, que es postula com una gran plataforma logística, considerada com un referent que dinamitza y catalitza l'economia d'una vasta zona d'influència.

Ramon Gras Vidal
Director del Port de Tarragona



INTRODUCCIÓ

Voldria prologar aquesta edició rendint un més que merescut homenatge als meus predecesors en el càrrec, uns presidents del Port de Tarragona que, des del 1984 fins a l'actualitat, han estat capaços de projectar el Port de Tarragona situant-lo en un lloc rellevant dins del context europeu i mediterrani.

També vull manifestar l'enorme il·lusió amb què accedeixo a aquest càrrec de President del Port, una entitat en la que m'he format professional i humanament i a la que estimo d'una manera entranyable, no en va porto en aquesta més de 33 anys de tasca continuada.

En una època on la internacionalització econòmica ens obliga cada dia més a participar en la carrera de la competitivitat, amb el risc, en el cas de no fer-ho, de quedar sense capacitat de resposta davant l'empenta d'altres ports, el Port de Tarragona ha sabut durant aquestes dues dècades, preparar-se per convertir-se en un port de cinquena generació, és a dir, un port amb plena capacitat per auspicar operacions logístiques de tot ordre, tant en el seu *Hinterland* com en el seu *Foreland*.

En aquest passat exercici, el Port de Tarragona, malgrat haver perdut una petita quota de tràfics, ha pogut finalment assolir la xifra de 29,26 milions de tones, una quantitat inferior als 30 milions de tones que havia consolidat en els darrers anys. Una disminució del 2,5% en tràfics que contrasta amb l'increment experimentat pel sistema portuari estatal que ha estat del 3,70%. Una situació aquesta no prevista i que ens ha d'animar per tornar a recuperar el nivell dels 30 milions de tones anuals. El mal comportament de les importacions de sòlids a lloure, especialment dels productes agroalimentaris, degut fonamentalment a les bones collites interiors i a un problema aranzelari extern, ha precipitat aquesta xifra global lleugerament inferior a la de l'anterior exercici.

La diversificació de mercaderies i l'augment de terreny portuari concessionat, podríem dir que han estat els apartats més interessants i a la vegada més positius. Per contra, no hem estat capaços de mantenir la xifra de facturació, que ha experimentat una disminució del 5,1% respecte a l'exercici anterior, afectant al *cash flow* final, que ens aportava una gran capacitat d'autofinançament facilitant el fet de no precisar recórrer als mercats de capitals.

Aquestes xifres que aporten unes bones dades en general, mostren també alguns aspectes preocupants que s'haurien de

recuperar. Els meus reptes de futur han de centrar-se obligatòriament en dues vessants que considero molt importants, per una banda recuperar les inversions establertes al Pla Director. Per l'altra, generar la necessària confiança per tal de què la Comunitat Portuària continuï apostant pel Port de Tarragona, assumint l'explotació del Port de Tarragona, en la línia que li atorga la vigent Llei de Ports.

En el terreny social i institucional, dir que aquest és un dels àmbits on el Port ha de treballar amb més força. El nou paper de port gestor requereix un continu contacte amb la societat que ens envolta, una nova orientació que li confereix un nou rol que s'ha d'assumir en tota la seva extensió, aportant a aquest paràmetre un nou impuls que capitalitzi de manera fonamental l'actuació econòmica i social del Port de Tarragona a tota aquesta demarcació.

A nivell general, la vocació del Port de Tarragona és la d'ésser un autèntic referent en tots els sentits per a qualsevol entitat, empresa, institució, o particular, que d'una manera o altra pugui ser client objectiu en qualsevol de les vessants en què participem en aquesta societat globalitzada del segle XXI.

Josep Anton Burgasé
President del Port
de Tarragona

PRESENTACIÓN

No quisiera presentar esta memoria del Puerto sin antes hacer una breve pero necesaria referencia a Lluís Grau Sbert, que ha sido director del Puerto durante los últimos 20 años, y bajo cuya tutela se han llevado a cabo importantes realizaciones que lo han convertido en uno de los más importantes del Estado.

El Puerto de Tarragona, con más de 29,2 millones de toneladas manipuladas durante el ejercicio de 2003, continua como uno de los más importantes del sistema portuario del Estado, consolidándose como uno de los puertos líderes del Mediterráneo, y sobre todo, como una de las puertas de entrada de mercancías más importantes de la Unión Europea.

La correcta aplicación del Plan Director de Inversiones, la reorganización de las diferentes terminales portuarias, la diversificación de tráfico, la potenciación del short sea shipping, y otras estrategias, han posibilitado una mejora en la racionalización de las mercancías, en aras de no depender en exceso de los tráfico tradicionales.

En el apartado de cargas específicas, los graneles líquidos han alcanzado la cifra de 17,93 millones de toneladas, de las que 16,16 millones corresponden a productos petrolíferos, y los restantes 1,76 millones, al resto de graneles líquidos. El volumen de tráfico de los graneles sólidos, ha sido de 9,54 millones de toneladas. En el

apartado de mercancía general, se han movido 1,32 millones de toneladas, con un incremento del 10,1% que evidencia claramente el acierto de la política diversificadora de productos a que antes me refería.

Dejando aparte el factor de explotación y gestión del puerto, quisiera hacer énfasis en el estricto cumplimiento del Plan Director de Inversiones del Puerto, sin él no sería posible la creación y habilitación de nuevas infraestructuras. La realización de las obras establecidas para el ejercicio, es de todo punto fundamental para continuar disponiendo de unas terminales portuarias altamente tecnificadas, incorporando valores y ventajas competitivas de todo orden. El pasado año se invirtió un total de 25,63 millones de euros en las diferentes obras que se vienen llevando a cabo.

Por último, destacar que la gran oferta de servicios que realiza el Puerto de Tarragona es, sin ningún género de dudas, el principal atributo que le permite incorporar un factor de competitividad clave para proyectarlo como un puerto de cuarta generación. Un puerto, que se postula como una gran plataforma logística, considerada como un referente que dinamiza y cataliza la economía de una vasta zona de influencia.

Ramon Gras Vidal
Director del Puerto
de Tarragona

INTRODUCCIÓN

Quisiera prologar esta edición rindiendo un más que merecido homenaje a mis predecesores en el cargo, unos presidentes del Puerto de Tarragona que, desde 1984 hasta la actualidad, han sido capaces de proyectar el Puerto de Tarragona situándolo en un lugar relevante dentro del contexto europeo y mediterráneo.

También quiero manifestar la enorme ilusión con que accedo a este cargo de Presidente del Puerto, una entidad en la que me he formado profesional y humanamente y a la que quiero de una manera entrañable, no en vano llevo en la misma más de 33 años de tarea continuada.

En una época donde la internacionalización económica nos obliga cada día más a participar en la carrera de la competitividad, con el riesgo, en el caso de no hacerlo, de quedar sin capacidad de respuesta ante el empuje de otros puertos, el Puerto de Tarragona ha sabido durante estas dos décadas, prepararse para convertirse en un puerto de quinta generación, es decir, un puerto con plena capacidad para auspiciar operaciones logísticas de todo orden, tanto en su *Hinterland* como en su *Foreland*.

En este pasado ejercicio, el Puerto de Tarragona, a pesar de haber perdido una pequeña cuota de tráfico, ha podido finalmente alcanzar la cifra de 29,26 millones de toneladas, una cantidad inferior a los 30 millones de toneladas que había consolidado en los últimos años. Una baja del 2,5%

en tráfico que contrasta con el incremento experimentado por el sistema portuario estatal que ha sido del 3,70%. Una situación esta no prevista y que nos debe animar para volver a recuperar el nivel de los 30 millones de toneladas anuales. El mal comportamiento de las importaciones de graneles sólidos, especialmente de los productos agroalimentarios, debido fundamentalmente a las buenas cosechas interiores y a un problema arancelario externo, ha precipitado esta cifra global ligeramente inferior a la del anterior ejercicio.

La diversificación de mercancías y el aumento de terreno portuario concesionado, podríamos decir que han sido los apartados más interesantes y a la vez más positivos. Por el contrario, no hemos sido capaces de mantener la cifra de facturación, que ha experimentado una bajada del 5,1% respecto al ejercicio anterior, afectando al *cash flow* final, que nos aportaba una gran capacidad de autofinanciación facilitando el hecho de no precisar recurrir a los mercados de capitales.

Estas cifras que aportan unos buenos datos en general, muestran también algunos aspectos preocupantes que habría que recuperar. Mis retos de futuro deben centrarse obligatoriamente en dos vertientes que considero importantísimas, por un lado recuperar las inversiones establecidas en el Plan Director. Por el otro, generar la necesaria confianza para que la

Comunidad Portuaria continúe apostando por el Puerto de Tarragona, asumiendo la explotación del Puerto de Tarragona, en la línea que le otorga la vigente Ley de Puertos.

En el terreno social e institucional, decir que este es uno de los ámbitos donde el Puerto ha de trabajar con más fuerza. El nuevo papel de puerto gestor requiere un continuo contacto con la sociedad que nos rodea, una nueva orientación que le confiere un nuevo rol que hay que asumir en toda su extensión, aportando a este parámetro un nuevo impulso que capitalice de manera fundamental la actuación económica y social del Puerto de Tarragona en toda esta demarcación.

A nivel general, la vocación del Puerto de Tarragona es la de ser un auténtico referente en todos los sentidos para cualquier entidad, empresa, institución, o particular, que de una manera u otra pueda ser cliente objetivo en cualquiera de las vertientes en que participemos en esta sociedad globalizada del siglo XXI.

Josep Anton Burgasé
Presidente del Puerto
de Tarragona

PRESENTATION

I would not wish to write the introduction for this annual report without making a brief, but necessary reference to Lluís Grau Sbert, director of the Port of Tarragona for the past twenty years, under whose tutelage many major projects have been undertaken that have contributed to making this one of the most important ports in Spain.

The Port of Tarragona, with more than 29.2 million tons handled during 2003, continues to occupy its place as one of the most important ports in the Spanish port system, and, at the same time, consolidating its position as one of the leading ports on the Mediterranean, above all as one of the major gateways for merchandise into the European Union.

The appropriate application of the Master Investment Plan, the reorganisation of the different port terminals, the diversification of traffic, the promotion of short sea shipping, and other strategies have all contributed to a rationalisation of the different types of cargo, with the aim of not being overly dependent on the port's traditional traffic.

In terms of specific cargos, liquid bulks reached a figure of 17.93 million tons, of which 16.16 million correspond to petroleum products and the remaining 1.76 million to the other liquid bulks. The volume of solid bulk traffic was 9.54 million tons. In the area of general merchandise, the port handled 1.32 million tons, an

increase of 10.1%, clear evidence of the success of the diversification policy I referred to previously.

Leaving to one side the operation and management of the port, I should like to emphasise the strict compliance with the Port Master Investment Plan, without which the creation and development of new infrastructure would not be possible.

The execution of the projects set forth for the year is a fundamental factor in being able to continue having at our disposal port terminals with a high degree of technological sophistication, that incorporate competitive values and advantages of all kinds. Last year a total of 26.53 million euros was spent on the various projects being undertaken.

Finally, I should like to highlight the range of excellent services offered by the Port of Tarragona, which, without a doubt, is the main attribute that allows it to incorporate a key competitive factor in its projection as a fourth generation port. A port that is put forward as a major logistics platform and the economic motor and catalyser for a vast area of influence.

Ramon Gras Vidal
Director of the Port
of Tarragona

INTRODUCTION

In my preface to this edition I should like to pay homage to my predecessors in the post – Port presidents who, from 1984 to the present day, have succeeded in bringing the Port of Tarragona to the important position it holds today within Europe and the Mediterranean context.

I should also like to express the great enthusiasm with which I am taking on this position as the President of the Port, an institution in which I have received my professional and humanitarian education and for which I have a great affection. It is not in vain that I have spent more than 33 uninterrupted years working here.

At a time when the globalisation of economies obliges us to enter the competitive race to an ever greater extent, or risk being left behind and unable to react to the pressure brought to bear by other ports, the Port of Tarragona has, over the past two decades, been able to prepare itself to become a fifth generation port. In other words, it is now a port capable of fostering all types of logistics operations, both in its hinterland and its foreland.

In the past financial year, despite having lost a small amount of traffic, the Port of Tarragona handled a total of 29.26 million tons, slightly less than the figure of 30 million tons achieved in previous years. This decrease of 2.5% in traffic contrasts with the increase of 3.70% obtained in the state ports system as a whole, and

should serve to encourage us to return to the figure of 30 million tons per annum. The reason for this slight drop compared with the previous financial year was the poor performance of solid bulks, in particular agriculture and food products, brought about mainly by a good internal harvest and a problem of external tariff barriers.

The most interesting and positive aspects of the period have been the diversification in the types of merchandise we handle and the increase in port land leased under concession. Nevertheless, we have been unable to maintain the turnover figure, which has fallen 5.1% compared with the previous year. This has affected our final cash flow and therefore our capacity for self-financing and the need to resort to external capital markets.

These statistics taken as a whole are generally good. However, they do highlight certain worrying aspects that need to be addressed. My challenges for the future will, of necessity, be focused on two aspects that I believe to be of prime importance. The first is to recover the investments established in the Master Plan. The second is to generate the necessary confidence that will encourage the Port Community to continue with its commitment to the Port of Tarragona, by taking on the operation of the Port along the lines envisaged in the current Port Act.

The social and institutional sphere is another area in which the Port must become a stronger player. The new role of port manager requires continual contact with the society that surrounds us, a new direction that imposes on us a duty that we have to take on in all its senses, bringing to this parameter fresh impetus that will fundamentally capitalise on the economic and social performance of the Port of Tarragona in this entire area.

On a general level, the vocation of the Port of Tarragona is to be a true reference point in all senses for any organisation, company, institution, or person who, in one way or another, could be a target client in any of the aspects in which we participate in this 21st century globalised society.

Josep Anton Burgasé
President of the Port
of Tarragona

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

MEMBRES QUE FORMEN PART DEL CONSELL A 31 DE DESEMBRE DE 2003

Il.lm. Sr. Lluís Badia Chanco
President de l'Autoritat Portuària

Sr. Jordi Just Miró
Empresari

Sr. Lluís Grau i Sbert
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. Antoni Huber i Company

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

Il.lm. Cèsar Puig i Casañas
Delegat territorial del Govern de la Generalitat

Sr. Jesús Martín García
President de la Societat d'Estudis Econòmics de Tarragona

Sr. Joaquim Oliva Valls
Representant de la Confederació Empresarial de la Província de
Tarragona

Sr. Joan Oriol Rovira
Delegat de l'Associació Catalana d'Empreses Concessionàries
amb instal·lacions portuàries - ASCIPOINT

Sr. José Manuel Belotto Morales
Capità Marítim de Tarragona

Sr. Pablo F. Navarro Fernández
Advocat de l'Estat

Sr. Javier Gesé Aperte
Sots-director de Regulació de Serveis Portuaris de Ports de l'Estat





LES XIFRES DE TRÀFICS DE L'EXERCICI

Durant l'any 2003 el tràfic de mercaderies carregades i descarregades al Port ha estat de 29.249.709 tones, la qual cosa suposa una disminució del 0,99% respecte l'any anterior (293.837 tones)

Tràfic marítim	28.797.596 Tones
Avituallament	209.692 Tones
Pesca	3.249 Tones
Tràfic local	4.619 Tones
Mercaderies no embarcades	234.554 Tones
	<u>29.249.709 Tones</u>

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

Productes petrolífers	56,1 %	16.166.148	300.871 Tones	1,9%
Líquids no petrolífers	6,1 %	1.765.814	138.795 Tones	8,5%
Sòlids a Lloure	33,1 %	9.540.809	1.307.868 Tones	12,1%
Mercaderia general	4,6 %	1.324.825	122.252 Tones	10,2%
	100 %	28.797.596	-745.950 Tones	-2,5%

En el grup de productes petrolífers el tràfic de refineries representa 16.166.148 tones, la qual cosa suposa un augment del 1,9% respecte l'exercici anterior. Aquesta diferència reflecteix un creixement sostingut del sector.

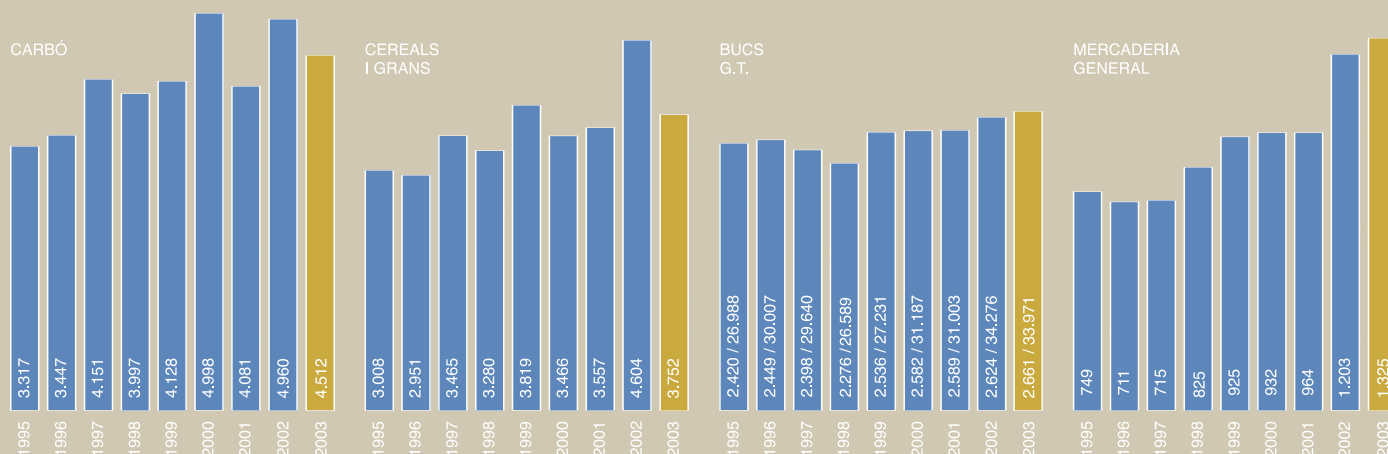
Els principals components d'aquest tràfic són:

Crus	8.709.959 Tones
Fuel	1.756.259 Tones
Condensats cru	940.920 Tones
Nafta	1.684.324 Tones
Resta gasos energètics	798.287 Tones
Gas-oil	857.180 Tones

Els líquids a doll no petrolífers s'han situat en 1.765.814 tones, amb un augment del 8,5%, xifra que manifesta el puixant desenvolupament d'aquest sector de tràfic.

Els més representatius són els que a continuació detallem:

Gasolina piròlisi	387.615 Tones
Concentrat benzènic	226.492 Tones
Acètic i àcids monocarboxílics	225.010 Tones
Metanol, alcohols acíclics i derivats	186.700 Tones
Sosa càustica	123.623 Tones



El tràfic dels sòlids a lloure ha assolit la xifra de 9.540.809 tones, la qual cosa suposa un decrement del -12,1% respecte l'any anterior. Els valors més alts s'han donat als productes agroalimentaris, ciment i carbó.

Carbons	4.511.655 Tones
Blat	949.679 Tones
Tortons i farina de soja	830.608 Tones
Mandioca	599.240 Tones
Ciment i clincker	537.350 Tones
Blat de Moro i derivats	390.734 Tones
Altres farines, tortons i cereals	315.875 Tones
Sorgo	311.362 Tones
Resta de pinsos i farratges	160.780 Tones

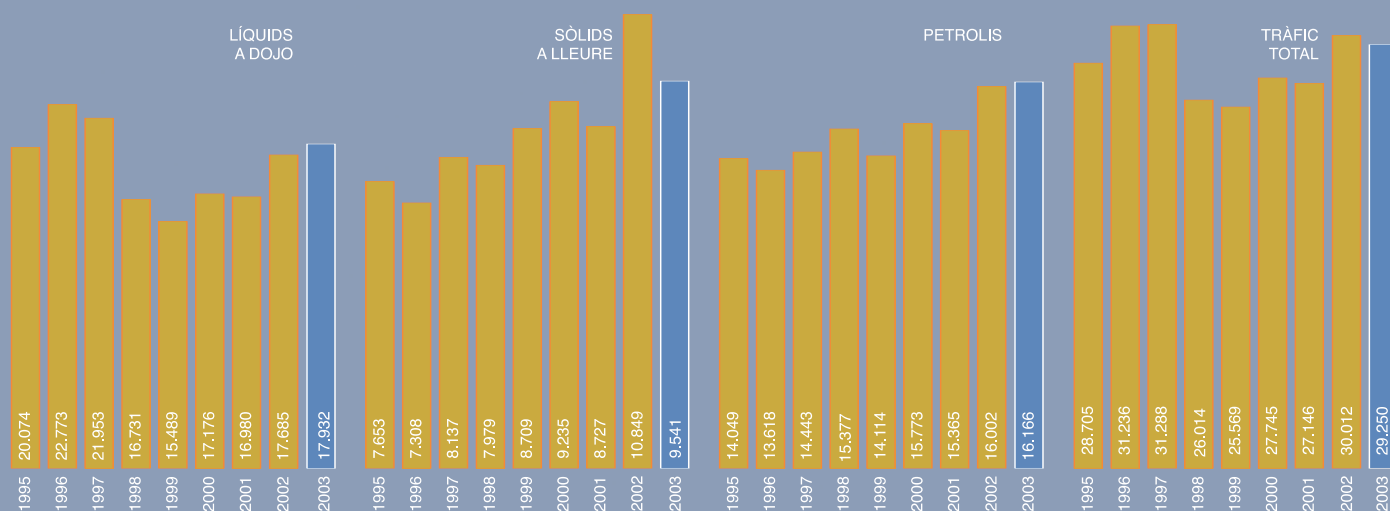
La càrrega general ha assolit la xifra de 1.324.825 tones, la qual cosa suposa un augment del 10,2% respecte l'exercici anterior. Entre els seus principals tràfics cal destacar:

Automòbils i les seves peces	238.381 Tones
Productes laminats	226.674 Tones
Polímers	127.332 Tones
Fruita fresca	86.733 Tones
Aigua, vins, begudes	61.372 Tones

Altres xifres significatives són:

	2.002	2.003
Bucs totals	Nº 2.624	2.661
	GT 34.275.786	33.970.625
Bucs tancs	Nº 1.210	1.200
	GT 16.490.196	16.823.236
Bucs granelers	Nº 690	704
	GT 8.724.598	8.111.282
Contenidors	TEU 53.121	57.018
	Tones 476.922	486.918
Pesca	Tones 4.908	3.249
	€* 14.846	12.572

(*)Primera venda.



PROJECTES

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

Plec de Característiques "Remodelació, decoració i mobiliari de la 5a planta"
Plec de Característiques "Construcció lavabo-vestuari escar confraria"
Plec de Característiques "Modificació via d'accés a noves terminals siderúrgiques M. Aragó"
Plec de Característiques "Lavabos i vestuaris per a vigilants d'obres"
Plec de Característiques "Construcció pòrtics limitadors de gàlib a l'esplanada d'hidrocarburs sud"
Memòria Valorada "Serveis afectats M. Aragó i zona riu Francolí"
Estudi d'impacte ambiental de "Prolongació dic escullera"
Projecte "Prolongació dic escullera"
Memòria Valorada "Adquisició carril ferrocarril i travesses"
Plec de Característiques "Construcció de desguassos a vial M. Catalunya"
Memòria Valorada "A.T. per a la coordinació de seguretat i salut de l'obra tancament Moll Adossat al Contradic"
Memòria Valorada "Assaigs control qualitat de l'obra tancament Moll Adossat al Contradic"
Plec de Característiques "Restitució de sorra a l'entorn de la Platja del Racó a la Pineda"
Projecte "Renovació desviaments ferrocarril a vies M. Costa i Llevant"
Plec de Característiques "Restitució de sorra al nord de la Platja del Racó a la Pineda"
Projecte "Habilitació moll entre Moll Andalusia i Contradic"
Projecte "Aportació sòl seleccionat esplanada al costat del M. Galícia"
Plec de Característiques "Bucle M.T. 25 KV al Moll Reus"
Plec de Base "Demolició edifici i antiga seu Llotja de Pescadors"
Memòria Valorada "Maniobres d'emergència en una nova atracada de Productes Químics"
Projecte "Aportació sòl seleccionat Moll Aragó, Fase VI"
Memòria Valorada "Desmuntatge marquesina annexa antiga Llotja de Pescadors"
Memòria Valorada "Ampliació bucle M.T. 25 K.V. M. Aragó"
Memòria Valorada "Aportació i estesa de material per a terraplè a l'esplanada adossada al Contradic"
Memòria Valorada "Condicionament rasa fonament al costat del Contradic"
Memòria Valorada "Adequació ample de via al Moll Reus"
Memòria Valorada "Renovació paviment Moll Castella Centre"
Projecte "Adquisició d'un mòdul estructural de formigó armat de 17,10 metres de puntal, per mur de Moll"
Memòria Valorada "Senyalització dels sondeigs prolongació Dic Exterior"
Projecte "Nova adquisició d'un mòdul estructural de formigó armat de 17,10 metres de puntal, per mur de Moll"
Plec de Característiques "Adequació instal·lació elèctrica antic M. Pescadors"
Memòria Valorada "Adquisició de material per a rebliments a esplanades adossades al Contradic, Fase I"
Projecte "Adquisició de dos mòduls estructurals de formigó armat de 15,00 metres de puntal, per mur de Moll"
Memòria Valorada "Adquisició de material per a rebliments a esplanades del M. Galícia"
Plec de Característiques "Aparcament personal A.P.T. i il·luminació zona enjardinada contigua"
Memòria Valorada "Protecció pila pont eix Transversal"
Projecte "Renovació i ampliació vies a esplanada Moll d'Aragó"
Projecte "Pavimentació zones localitzades esplanada M. Aragó Centre"
Memòria Valorada "Pavimentació ro-ro al M. Galícia"
Memòria Valorada "Muntatge passarel·la estructura metàl·lica edifici nova Llotja de Pescadors"
Plec de Característiques "Obres complementàries terrenys antiga i nova Llotja de Pescadors"

Plec de Característiques "Electrificació M.T. zona d'Hidrocarburs"
Plec de Característiques "Camí accés a instal·lació de prefabricació de calaixos"
Plec de Característiques "Reforç morro espigó existent a la Platja dels Prats"
Plec de Característiques "Instal·lacions de l'aparcament de l'Edifici d'Oficines annex a l'A.P.T."
Memòria Valorada "Desmuntatge coberta Tinglado 1 Moll Llevant"
Plec de Característiques "Instal·lació barrera i obres complementàries a l'aparcament de l'A.P.T."
Memòria Valorada "Dotació elements de seguretat zona pesquera"
Plec de Base "Demolició Tinglado 1 M. Llevant"

També s'han portat s terme els treballs de redacció d'un total de 35 liquidacions d'obres i subministraments i 178 expedients de contractació de petites obres diverses, essent abonades totes durant l'any.





OBRES

Durant l'exercici 2003 s'han iniciat les obres del "Tancament moll adossat al contradic" amb una anualitat d'inversió de 8.000.000,00 d'euros completant-se el mur de moll i part del rebliment de l'esplanada.

Referent a l'apartat d'esplanades s'han efectuat diferents aportacions de sòl seleccionat a les esplanades del moll de Galícia i a la del moll Aragó i s'ha procedit a la "Renovació del paviment a zones localitzades del moll de Castella" amb un import d'inversió de 500.173,83 €.

Quant a obres relatives a instal·lacions elèctriques ha finalitzat l'obra de l' "Estació transformadora i habilitació elèctrica a M. Andalusia", també s'ha procedit a la connexió de servei elèctric a la zona d'hidrocarburs. Com a obra singular s'ha efectuat l'obra de "Galeria subterrània de serveis entre M. Reus i Lleida" amb una inversió de 323.618,51 €, així mateix han continuat les obres de la Xarxa troncal per comunicacions iniciades anteriorment.

Quant a obres relatives a infraestructures ferroviàries s'ha efectuat la "Renovació de desviaments de ferrocarril i vies del M. Costa i Llevant" assolint un pressupost d'inversió de 544.094,66 € i a finals d'any s'ha iniciat la "Renovació i ampliació de vies de l'esplanada del M. Aragó" amb un pressupost total d'inversió de 342.240,78 €.

També aquest any han finalitzat les obres de "Reordenació de la zona pesquera" que han assolit una inversió total de 7.581.351,17 €.



OBRES I AUTORITZACIONS A PARTICULARS

Durant l'exercici s'han realitzat els reconeixements finals de les obres corresponents a les concessions:

- Terminales Portuarias, S.L.

Igualment s'han tramitat les següents noves concessions:

- Magatzem modular de 12.000 m² al moll de Castella a les empreses Sitasa, TPS i Codemar-Iberbulk
- Edifici d'oficines a TPS al moll de Castella
- Tres naus de 6.000 m² al moll d'Aragó a Seporta
- Dues naus de 6.000 m² i 12.000 m² al moll d'Aragó a Ership
- Dues naus de 6.000 m² i 12.000 m² al moll d'Aragó a Bergé
- Planta de molí de ciment de 35.000 m² a World Trade Bulk al moll d'Aragó
- Planta de ciment de 10.000 m² a Uniland al moll d'Aragó
- Ampliació de Gonvarri al moll d'Aragó fins a 33.000 m²
- Nau de siderúrgics de 5.000 m² a Algeposa al moll d'Aragó
- Nau de siderúrgics de 8.000 m² a Pronisa al moll d'Aragó
- Nau de 8.000 m² al moll d'Aragó a Sitasa
- Marina d'hivern als molls de Costa, Llevant i Lleida a IMT
- Aparcament soterrat de vehicles al Serrallo a Lubasa
- Nau de 10.000 m² al moll de Castella a Codemar-Iberbulk
- Ampliació de Schwartz-Hautmont al moll d'Aragó fins a 18.000 m²
- Emmagatzematge de matèries primeres i productes acabats a les esplanades de Ribera per 47.500 m². Dow Chemical Ibérica, S.L.

Finalment s'han tramitat i atorgat 285 autoritzacions i permisos, entre els quals hem de destacar:

- Ocupació de 120.000 m² per a la terminal de vehicles. Bergé Marítima, S.A.
- Ocupació de 7.500 m² per al dipòsit de contenidors. Contarsa, Sociedad de Estiba S.A.
- Ocupació de 6.500 m² per al reciclatge de runes a la zona del Contradic. Ecogrinpack, S.L.



MOVIMENT ECONÒMIC

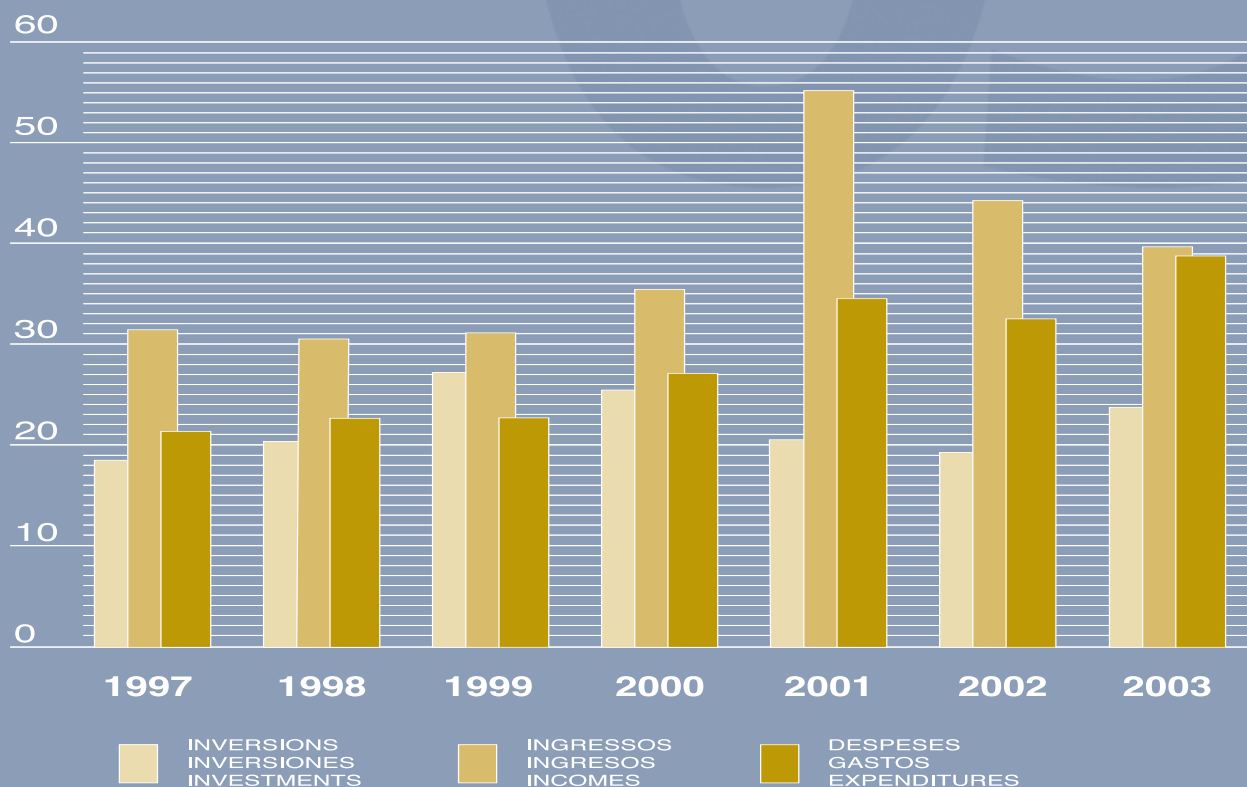
Els Ingressos totals de l'exercici han ascendit a 41.977 mils d'Euros amb una disminució respecte l'any anterior del 5%. D'aquests, l'Import Net de la Xifra de Negocis de l'exercici ha estat de 39.279 mils d'Euros, la qual cosa ha suposat una disminució del 5.2% respecte l'exercici anterior. En el cas de la "Tarifa T-6 grues de pòrtic" la facturació ha estat inferior, ja que s'ha produït una venda de 19 grues en aquest exercici i l'explotació de les mateixes ja no depèn d'aquesta Autoritat Portuària, a la vegada s'ha produït una disminució de la "Tarifa T-1 Bucs" deguda a la disminució de la importació de sòlids a l'oure. D'aquesta quantitat 31.496 mils d'Euros corresponen a Vendes de Serveis portuaris i 7.782 mils d'Euros a Cànon per Concessions i Autoritzacions, representant ambdós conceptes el 93.5% del total de ingressos. Per altra banda, els Ingressos Financers han ascendit a 118 mils d'Euros.

Les Despeses d'Explotació han ascendit a 30.082 mils d'Euros la qual cosa suposa un augment del 15.5% respecte l'exercici anterior, deguts a la incorporació a la partida d' "Altres despeses de gestió corrent" de les obres d'estabilització de la Platja Racó de la Pineda, a més de la celebració del "X Congrés de Tràfic Marítim i Gestió Portuària". Les Despeses de Personal han estat de 8.204 mils d'Euros. Dins de les despeses d'explotació, la partida de serveis exteriors ha augmentat en un 37.3% fins els 7.485 mils d'euros. La Dotació per Amortitzacions d'Immobilitzat ha estat de 10.904 mils d'Euros.

Els Beneficis d'Explotació han estat de 9.301 mils d'Euros amb una disminució del 40.3% respecte l'any 2002.

Els Recursos Generats per les Operacions (Cash-Flow) han ascendit a 21.599 mils d'Euros la qual cosa ha significat una disminució del 19% respecte l'exercici anterior.

El total d'Orígens de fons de l'exercici ha estat de 28.377 mils d'Euros la qual cosa suposa una disminució del 3.4% respecte al 2002. Tenint en compte els recursos generats, l'altra partida rellevant dels orígens seria l'augment de les disminucions d'immobilitzat degut a la venda de grues abans mencionada. Per la banda de les Aplicacions, aquestes han ascendit a 32.738 mils d'Euros, un 19.6% més que a l'exercici anterior. El capítol principal el representen les inversions amb 24.316 mils d'Euros, bàsicament en immobilitzat material (22.016 mils d'Euros), i l'aportació al Fons de Contribució de l'exercici amb un import de 4.490 mils d'Euros.



LAS CIFRAS DE TRÁFICO DEL EJERCICIO

Durante el año 2003 el tráfico de mercancías cargadas y descargadas en el Puerto ha sido de 29.249.709 toneladas, lo que supone una baja del 0,99% respecto al año anterior (293.837 toneladas)

Tráfico marítimo	28.797.596 Tm.
Avituallamiento	209.692 Tm.
Pesca	3.249 Tm.
Tráfico local	4.619 Tm.
Mercancías no embarcadas	234.554 Tm.
	29.249.709 Tm.

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

Productos petrolíferos	56,1 %	16.166.148	300.871 Tm.	1,9%
Líquidos no petrolíferos	6,1 %	1.765.814	138.795 Tm.	8,5%
Graneles sólidos	33,1 %	9.540.809	-1.307.868 Tm.	-12,1%
Mercancía general	4,6 %	1.324.825	122.252 Tm.	10,2%
	100 %	28.797.596	-745.950 Tm.	-2,5%

En el grupo de productos petrolíferos el tráfico de refinerías representa 16.166.148 toneladas lo que supone un aumento del 1,9% respecto al ejercicio anterior. Esta diferencia refleja un crecimiento sostenido del sector.

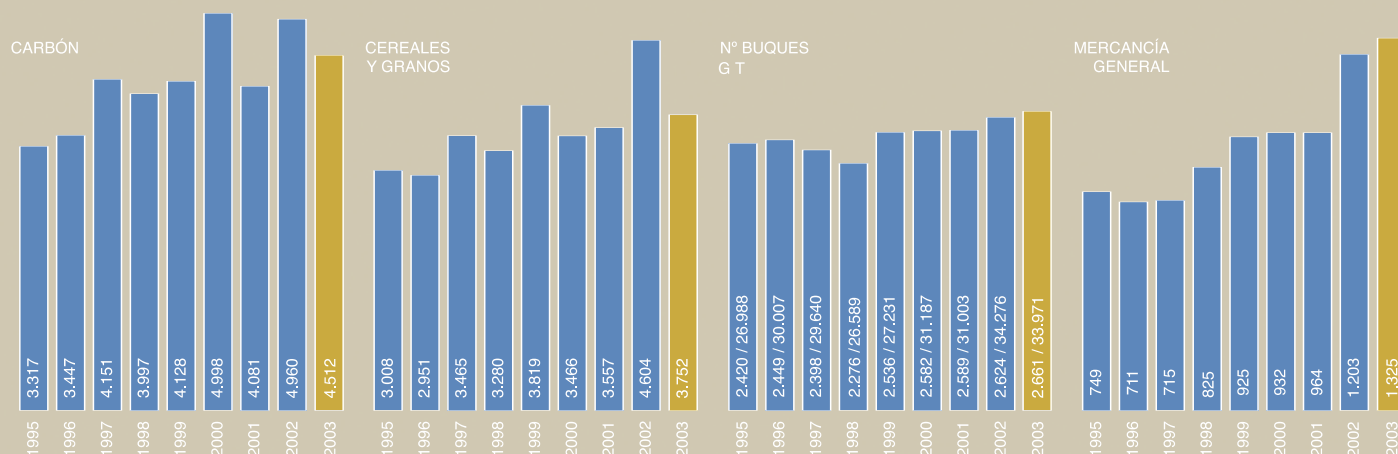
Los principales componentes de este tráfico son:

Crudos	8.709.959 Tm.
Fuel	1.756.259 Tm.
Condensados crudo	940.920 Tm.
Nafta	1.684.324 Tm.
Resto gases energéticos	798.287 Tm.
Gasóleo	857.180 Tm.

Los graneles líquidos no petrolíferos se han situado en 1.765.814 toneladas, con un aumento del 8,5%, cifra que manifiesta el pujante desarrollo de este sector de tráfico.

Los más representativos son los que a continuación detallamos:

Gasolina pirólisis	387.615 Tm.
Concentrado bencénico	226.492 Tm.
Acético y ácidos monocarboxílicos	225.010 Tm.
Metanol, alcoholes acíclicos y derivados	186.700 Tm.
Sosa cáustica	123.623 Tm.



El tráfico de los graneles sólidos ha alcanzado la cifra de 9.540.809 toneladas, lo que supone un decremento del -12,1% respecto al año anterior. Los mayores valores se han dado en los productos agroalimentarios, cemento y carbón.

Carbones	4.511.655 Tm.
Trigo	949.679 Tm.
Torta y harina de soja	830.608 Tm.
Mandioca	599.240 Tm.
Cemento y clínker	537.350 Tm.
Maíz y derivados	390.734 Tm.
Otras harinas, tortas y cereales	315.875 Tm.
Sorgo	311.362 Tm.
Resto de piensos y forrajes	160.780 Tm.

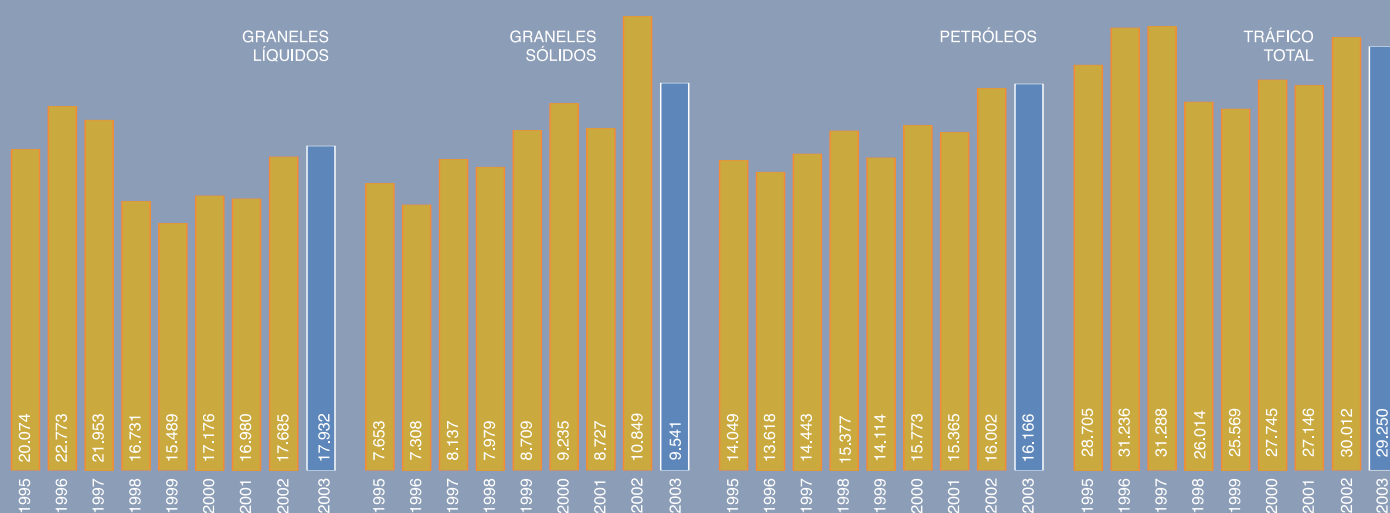
La carga general ha alcanzado la cifra de 1.324.825 toneladas, lo que supone un aumento del 10,2% respecto al ejercicio anterior. Entre sus principales tráfico cabe destacar:

Automóviles y sus piezas	238.381 Tm.
Productos laminados	226.674 Tm.
Polímeros	127.332 Tm.
Fruta fresca	86.733 Tm.
Agua, vinos, bebidas	61.372 Tm.

Otras cifras significativas son:

	2.002	2.003
Buques totales	Nº 2.624	2.661
	GT 34.275.786	33.970.625
Buques tanques	Nº 1.210	1.200
	GT 16.490.196	16.823.236
Buques graneleros	Nº 690	704
	GT 8.724.598	8.111.282
Contenedores	TEU 53.121	57.018
	Tm. 476.922	486.918
Pesca	Tm. 4.908	3.249
	€* 14.846	12.572

(*)Primera venta.



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:

Pliego de Características "Remodelación, decoración y mobiliario de la 5ª planta"

Pliego de Características "Construcción aseo-vestuario varadero cofradía"

Pliego de Características "Modificación vía de acceso a nuevas terminales siderúrgicas M. Aragón"

Pliego de Características "Aseos y vestuarios para vigilantes obras"

Pliego de Características "Construcción pórticos limitadores de gálibo en explanada de hidrocarburos sur"

Memoria Valorada "Servicios afectados M. Aragón y zona río Francolí"

Estudio de impacto ambiental de "Prolongación dique rompeolas"

Proyecto "Prolongación dique rompeolas"

Memoria Valorada "Adquisición carril ferrocarril y traviesas"

Pliego de Características "Construcción de desagües en vial M. Catalunya"

Memoria Valorada "A.T. para la coordinación de seguridad y salud de la obra cerramiento Muelle Adosado al Contradique"

Memoria Valorada "Ensayos control calidad de la obra cerramiento Muelle Adosado al Contradique"

Pliego de Características "Restitución de arena en el entorno de la Playa del Racó en la Pineda"

Proyecto "Renovación desvíos ferrocarril en vías M. Costa y Levante"

Pliego de Características "Restitución de arena al norte de la Playa del Racó en la Pineda"

Proyecto "Habilitación muelle entre Muelle Andalucía y Contradique"

Proyecto "Aportación suelo seleccionado explanada junto M. Galicia"

Pliego de Características "Bucle M.T. 25 KV en Muelle Reus"

Pliego de Base "Demolición edificio y antigua sede Lonja de Pescadores"

Memoria Valorada "Maniobras de emergencia en un nuevo atraque de Productos Químicos"

Proyecto "Aportación suelo seleccionado Muelle Aragón, Fase VI"

Memoria Valorada "Desmontaje marquesina aneja antigua Lonja de Pescadores"

Memoria Valorada "Ampliación bucle M.T. 25 K.V. M. Aragón"

Memoria Valorada "Aportación y extendido de material para terraplén en explanada adosada al Contradique"

Memoria Valorada "Acondicionamiento zanja cimienta junto Contradique"

Memoria Valorada "Adecuación ancho de vía en Muelle Reus"

Memoria Valorada "Renovación pavimento Muelle Castilla Centro"

Proyecto "Adquisición de un módulo estructural de hormigón armado de 17,10 metros de puntal, para muro de Muelle"

Memoria Valorada "Señalización de los sondeos prolongación Dique Exterior"

Proyecto "Nueva adquisición de un módulo estructural de hormigón armado de 17,10 metros de puntal, para muro de Muelle"

Pliego de Características "Adecuación instalación eléctrica antiguo M. Pescadores"

Memoria Valorada "Adquisición de material para rellenos en explanadas adosadas al Contradique, Fase I"

Proyecto "Adquisición de dos módulos estructurales de hormigón armado de 15,00 metros de puntal, para muro de Muelle"

Memoria Valorada "Adquisición de material para rellenos en explanadas del M. Galicia"

Pliego de Características "Aparcamiento personal A.P.T. e iluminación zona ajardinada contigua"

Memoria Valorada "Protección pila puente eje Transversal"

Proyecto "Renovación y ampliación vías en explanada Muelle de Aragón"

Proyecto "Pavimentación zonas localizadas explanada M. Aragón Centro"

Memoria Valorada "Pavimentación ro-ro en M. Galicia"

Memoria Valorada "Montaje pasarela estructura metálica edificio nueva Lonja de Pescadores"

Pliego de Características "Obras complementarias terrenos antigua y nueva Lonja de Pescadores"
Pliego de Características "Electrificación M.T. zona de Hidrocarburos"
Pliego de Características "Camino acceso a instalación de prefabricación de cajones"
Pliego de Características "Refuerzo morro espigón existente en la Playa dels Prats"
Pliego de Características "Instalaciones del aparcamiento del Edificio de Oficinas anexo a la A.P.T."
Memoria Valorada "Desmontaje cubierta Tinglado 1 Muelle Levante"
Pliego de Características "Instalación barrera y obras complementarias en aparcamiento A.P.T."
Memoria Valorada "Dotación elementos de seguridad zona pesquera"
Pliego de Base "Demolición Tinglado 1 M. Levante"

También se han llevado a cabo los trabajos de redacción de un total de 35 liquidaciones de obras y suministros y 178 expedientes de contratación de pequeñas obras varias, abonándose todas a lo largo del año.



OBRAS

Durante el ejercicio 2003 se han iniciado las obras del "Cerramiento muelle adosado al contradique" con una anualidad de inversión de 8.000.000,00 de euros completándose el muro de muelle y parte del relleno de la explanada.

Referente al apartado de explanadas se han efectuado distintas aportaciones de suelo seleccionado en las explanadas del muelle de Galicia y en la del muelle Aragón y se ha procedido a la "Renovación del pavimento en zonas localizadas del muelle de Castilla" con un importe de inversión de 500.173,83 €.

En cuanto a obras relativas a instalaciones eléctricas ha finalizado la obra de la "Estación transformadora y habilitación eléctrica en M. Andalucía", también se ha procedido a la acometida eléctrica en la zona de hidrocarburos. Como obra singular se ha efectuado la obra de "Galería subterránea de servicios entre M. Reus y Lleida" con una inversión de 323.618,51€, asimismo han continuado las obras de la Red troncal para comunicaciones iniciadas anteriormente.

En cuanto a obras relativas a infraestructuras ferroviarias se ha efectuado la "Renovación de desvíos de ferrocarril y vías del M. Costa y Levante" alcanzando un presupuesto de inversión de 544.094,66 _ y a finales de año se ha iniciado la "Renovación y ampliación de vías de la explanada del M. Aragón" con un presupuesto total de inversión de 342.240,78 €.

También este año han finalizado las obras de "Reordenación de la zona pesquera" que han alcanzado una inversión total de 7.581.351,17 €.

OBRAS Y AUTORIZACIONES A PARTICULARES

Durante el ejercicio se han realizado los reconocimientos finales de las obras correspondientes a las concesiones:

Terminales Portuarias, S.L.

Igualmente se han tramitado las siguientes nuevas concesiones:

- Almacén modular de 12.000 m² en el muelle de Castilla a las empresas Sitasa, TPS y Codemar-Iberbulk
- Edificio de oficinas a TPS en el muelle de Castilla
- Tres naves de 6.000 m² en el muelle de Aragón a Seporta
- Dos naves de 6.000 m² y 12.000 m² en el muelle de Aragón a Ership
- Dos naves de 6.000 m² y 12.000 m² en el muelle de Aragón a Bergé
- Planta de molino de cemento de 35.000 m² a World Trade Bulk en el muelle de Aragón
- Planta de cemento de 10.000 m² a Uniland en el muelle de Aragón
- Ampliación de Gonvarri en el muelle de Aragón hasta 33.000 m²
- Nave de siderúrgicos de 5.000 m² a Algeposa en el muelle de Aragón
- Nave de siderúrgicos de 8.000 m² a Pronisa en el muelle de Aragón
- Nave de 8.000 m² en el muelle de Aragón a Sitasa
- Marina de invierno en los muelles de Costa, Levante y Lleida a IMT
- Aparcamiento subterráneo de vehículos en el Serrallo a Lubasa
- Nave de 10.000 m² en el muelle de Castilla a Codemar-Iberbulk

Ampliación de Schwartz-Hautmont en el muelle de Aragón hasta 18.000 m²

Almacenamiento de materias primas y productos acabados en las explanadas de Ribera por 47.500 m². Dow Chemical Ibérica, S.L.

TRAFFIC

During 2003 the figure for cargo loaded and unloaded in the Port was 29,249,709 tons, representing a drop of 0.99% over the previous year (293,837 tons).

Maritime traffic	28,797,596 Tm.
Ships' supplies	209,692 Tm.
Fishing	3,249 Tm.
Local traffic	4,619 Tm.
Unembarked merchandise	234,554 Tm.
	29,249,709 Tm.

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

Petroleum products	56.1 %	16,166,148	300,871 Tm.	1,9%
Non-petroleum liquids	6.1 %	1,765,814	138,795 Tm.	8,5%
Solid bulks	33.1 %	9,540,809	-1,307,868 Tm.	-12,1%
General merchandise	4.6 %	1,324,825	122,252 Tm.	10,2%
	100 %	28,797,596	-745,950 Tm.	-2,5%

In petroleum products, refinery traffic accounted for 16,166,148 tons, an increase of 1.9% over the previous year. This difference represents the sustained growth of the sector.

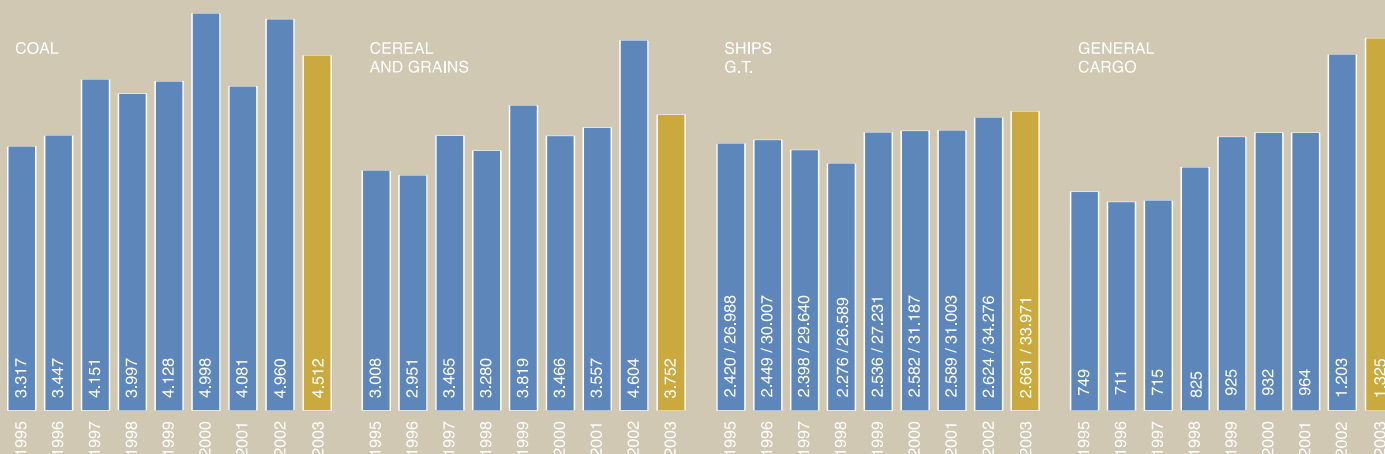
The main components of this traffic are:

Crude	8,709,959 Tm.
Fuel oil	1,756,259 Tm.
Crude condensates	940,920 Tm.
Naphtha	1,684,324 Tm.
Other energy producing gases	798,287 Tm.
Diesel	857,180 Tm.

Non-petroleum liquid bulks stood at 1,765,814 tons, an increase of 8.5%, a figure that demonstrates the upward trend in this sector of traffic.

The following are the most representative components:

Pyrolysis petrol	387,615 Tm.
Benzene concentrate	226,492 Tm.
Acetic and monocarboxylic acids	225,010 Tm.
Methanol, acyclic alcohols and derivatives	186,700 Tm.
Caustic soda	123,623 Tm.



The figure for solid bulks was 9,540,809 tons, a decrease of 12.1% on the previous year. The largest amounts were in food and agricultural products, cement and coal.

Coal	4,511,655 Tm.
Wheat	949,679 Tm.
Soya cake and flour	830,608 Tm.
Manioc	599,240 Tm.
Cement and clinker	537,350 Tm.
Maize and derivatives	390,734 Tm.
Other flours, cakes, and cereals	315,875 Tm.
Sorghum	311,362 Tm.
Rest of animal feeds and forage	160,780 Tm.

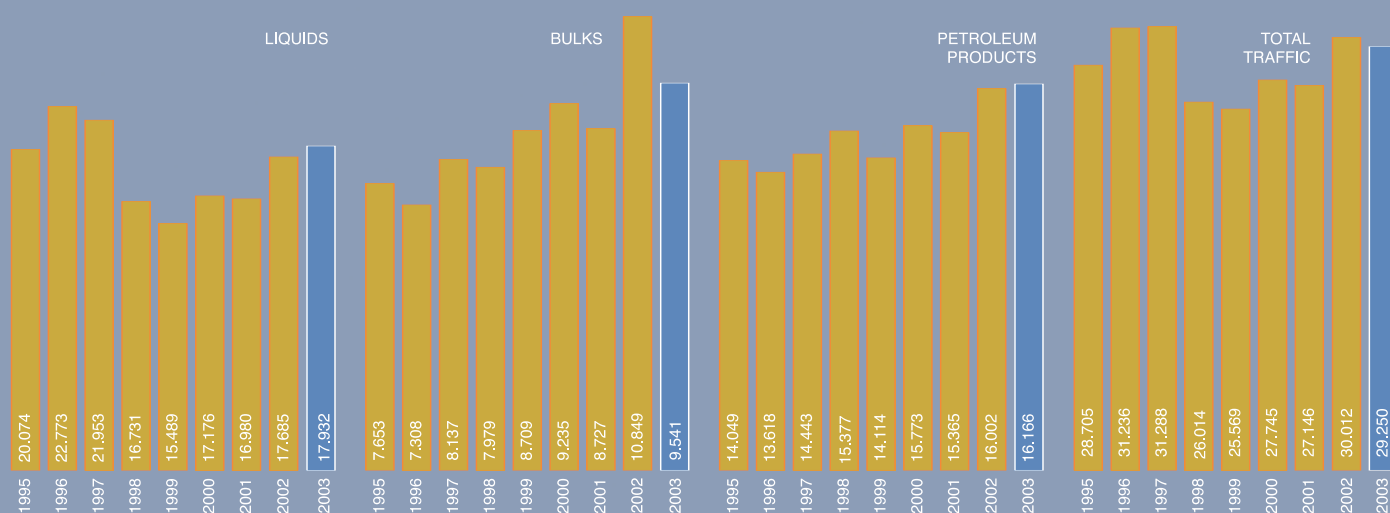
General cargo reached the figure of 1,324,825 tons, an increase of 10.2% over last year. The main components of this traffic were:

Motor vehicles and spare parts	238,381 Tm.
Laminated products	226,674 Tm.
Polymers	127,332 Tm.
Fresh fruit	86,733 Tm.
Water, wine, beverages	61,372 Tm.

Other significant statistics:

		2.002	2.003
Buques totales	Nº	2.624	2.661
	GT	34.275.786	33.970.625
Total no. of vessels	Nº	2,624	2,661
	GT	34,275,786	33,970,625
Tankers	Nº	1,210	1,200
	GT	16,490,196	16,823,236
Bulk carriers	Nº	690	704
	GT	8,724,598	8,111,282
Containers	TEU	53,121	57,018
	Tm.	476,922	486,918
Fish	Tm.	4,908	3,249
	€* (thousands)	14,846	12,572

(*) Primera venda.



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:

Specification of characteristics "Redesigning, decoration and furniture for the 5th floor"

Specification of characteristics "Construction of toilets and changing room on the fishermen's guild dock"

Specification of characteristics "Modification of the access road to the new Aragon Wharf iron and steel terminals"

Specification of characteristics "Toilets and changing rooms for building work security guards"

Specification of characteristics "Construction of height/width limiting porticos in the southern hydrocarbons esplanade"

Estimates for work "Services affected on the Aragon Wharf and the River Francolí zone"

Environmental impact study "Extension of the breakwater"

Project "Breakwater extension"

Estimate for work "Acquisition of rail tracks and sleepers"

Specification of characteristics "Construction of drains on the Catalunya Wharf road"

Estimate for work "HT for the health and safety coordination of the sealing work on the wharf adjoining the strengthening breakwater"

Estimate for work "Quality control tests on the sealing work on the wharf adjoining the strengthening breakwater"

Specification of characteristics "Replacement of sand on the El Racó beach in la Pineda"

Project "Renovation of rail sidings on the Costa and Llevant Wharfs"

Specification of characteristics "Replacement of sand to the north of El Racó beach in la Pineda"

Project "Fitting out of wharf between the Andalusia Wharf and the Strengthening Breakwater"

Project "Bringing in of selected soil for the esplanade adjoining the Galicia Wharf"

Specification of characteristics "25 KV MT junction on the Reus Wharf"

Specification of bases "Demolition of old fish auction building"

Estimate for work "Emergency manoeuvres on a new Chemical Products berth"

Project "Bringing in of selected soil for the Aragon Wharf, Phase VI"

Estimate for work "Dismantling of shelter adjoining the old fish market"

Estimate for work "Extension of the 25 KV. MT junction on the Aragon Wharf"

Estimate for work "Bringing in and spreading of material for the embankment on the esplanade adjoining the Strengthening Breakwater"

Estimate for work "Fitting out of cement trench next to the Strengthening Breakwater"

Estimate for work "Adaptation of rail gauge on the Reus Wharf"

Estimate for work "Renovation of surface on the central Castilla Wharf"

Project "Acquisition of a 17.10 metre reinforced concrete structural model for wharf wall"

Estimate for work "Signs for the soundings on the Exterior Breakwater extension"

Project "New acquisition of a 17.10 metre reinforced concrete structural model for wharf wall"

Specification of characteristics "Adaptation of the old electrical installation on the Fishing Dock"

Estimate for work "Acquisition of landfill material for the esplanades adjoining the Strengthening Breakwater, Phase I"

Project "Acquisition of two-15 metre reinforced concrete structural models for wharf wall"

Estimate for work "Acquisition of landfill material for Galicia Wharf esplanades"

Specification of characteristics "Port authority staff car park and lighting for adjoining garden area"

Estimate for work "Protection of bridge pier on the main port through-road"

Project "Renovation and extension of tracks on the Aragon Wharf esplanade"

Project "Surfacing of localised zones on the Central Aragon Wharf esplanade"

Estimate for work "Surfacing of ro-ro on the Galicia Wharf"

Estimate for work "Assembly of metallic footbridge in the new fish market building"
Specification of characteristics "Complementary work on the site of the old and new fish market buildings"
Specification of characteristics "MT electrification Hydrocarbons zone"
Specification of characteristics "Access road to the caisson prefabrication installation"
Specification of characteristics "Reinforcement of the end of the breakwater on the Playa dels Prats beach"
Specification of characteristics "Parking installations in the Office Building adjoining the Port Authority building"
Estimate for work "Dismantling roof of shed (Tinglado) nº 1 on the Llevant Wharf"
Specification of characteristics "Installation of a barrier and complementary work in the Port Authority car park"
Estimate for work "Safety equipment in the fishing zone"
Specification of bases "Demolition of shed (Tinglado) nº 1 on the Llevant Wharf"

The port also drew up a total of 35 settlements for building projects and supplies, and 178 dossiers for various minor building contracts, all of which were paid during the year.



WORKS

During 2003 work started on "Partition on the wharf adjoining the strengthening breakwater" at an annual investment of 8,000,000 euros including the wharf wall and part of the esplanade landfill.

As far as work on the esplanades is concerned, various loads of selected soil were brought in for the esplanades on the Galicia and Aragon wharfs, and work was carried out on the "Renovation of the surface in localised areas of the Castilla Wharf" at a cost of 500,173.83 €.

In the area of electrical installations, work on the "Transformer station and electrical installations on the Andalusia Wharf" was completed, and work continued on the service wires in the hydrocarbons zone. A singular project was the construction of the "Underground service gallery between the Reus and Lleida wharfs" at a cost of 323,618.51 €. Likewise, work continued on the main communications network.

Work on the rail infrastructure continued with the "Renovation of the railway sidings and tracks on the Costa and Llevant wharfs" at a cost of 544,094.66 € and, at the end of the year work began on the "Renovation and extension of the tracks on the Aragon Wharf esplanade" at a total cost of 342,240.78 €.

This year also saw the completion of the "Reorganisation of the fishing zone" at a total cost of 7,581,351.17 €.

WORKS AUTHORISED TO PRIVATE COMPANIES

During the fiscal year final inspections were carried out on the projects corresponding to the following concessions:

Terminales Portuarias, S.L.

The following new concessions were also processed:

- 12,000 square metre modular warehouse on the Castilla Wharf to Sitasa, TPS and Codemar-Iberbulk
 - Office building on the Castilla Wharf to TPS
 - Three 6,000 square metre warehouses on the Aragon Wharf to Seporta
 - Two 6,000 square metre warehouses and one of 12,000 square metres on the Aragon Wharf to Ership
 - Two 6,000 square metre warehouses and one of 12,000 square metres on the Aragon Wharf to Bergé
 - 35,000 square metre cement processing plant to World Trade Bulk on the Aragon Wharf
 - 10,000 square metre cement plant to Uniland on the Aragon Wharf
 - Extension to 33,000 square metres to Gonvarri on the Aragon Wharf
 - 5,000 square metre iron and steel warehouse to Algeposa on the Aragon Wharf
 - 8,000 square metre iron and steel warehouse to Pronisa on the Aragon Wharf
 - 8,000 square metre warehouse on the Aragon Wharf to Sitasa
 - Winter marina on the Costa, Levante and Lleida Wharfs to IMT
 - Underground car park in the Serrallo quarter to Lubasa
 - 10,000 square metre warehouse on the Castilla Wharf to Codemar-Iberbulk
 - Extension to 18,000 square metres to the Schwartz-Hautmont premises on the Aragon Wharf
 - 47,500 square metre raw material and finished product storage on the Ribera esplanades.
- Dow Chemical Ibérica, S.L.

Finally, 285 authorizations and licences were processed and granted, including the following:

Occupation of 120,000 square metres for the vehicle terminal. Bergé Marítima, S.A.

Occupation of 7,500 square metres for container storage. Contarsa, Sociedad de Estiba S.A.

Occupation of 6,500 square metres for refuse recycling in the Strengthening Breakwater area. Ecogrin-pack, S.L.

FINANCIAL REPORT

Total income for the year was 41.977 thousand euros, 5% less than last year. The figure for net turnover was 39.279 thousand euros, a decrease of 5.2% on the previous year. In the case of the "T-6 gantry crane tariff", turnover was lower as nineteen of these cranes were sold during the year and their operation no longer comes under the Port Authority. There was also a decrease in the "T-1 Vessel Tariff" due to a drop in solid bulk imports. Of this amount, 31.496 thousand euros correspond to the Sale of Port Services and 7.782 thousand euros to fees for Concessions and Authorisations. On the other hand, Financial Income reached 118 thousand euros.

Operating Costs rose to 30.082 thousand euros, an increase of 15.5% over the previous year, owing to the inclusion in "Other Current Management Expenses" of the consolidation work on the Racó Beach in Platja de la Pineda, as well as the "10th Conference on Maritime Trade and Port Management". Personnel Costs stood at 8.204 thousand euros. Within the Operating Costs, the exterior services section increased by 37.3% to 7.485 thousand euros.

The amount for Fixed Asset Depreciation was 10.904 thousand euros.

Operating Profits were 9.301 thousand euros, a decrease of 40.3% from the year 2002.

Cash Flow rose to 21.599 thousand euros, a decrease of 19% on the previous year.

The total amount for Source Funds during the year was 28.377 thousand euros, a decrease of 3.4% with respect to 2002. Taking in to account the generated resources, the other relevant area of sources was the decrease in the amount of fixed assets, due to the aforementioned sale of cranes. On the other hand, Applications increased to 32.738 thousand euros, 19.6% more than the previous year. The main section represents investments to the tune of 24.316 thousand euros, mainly in material fixed assets (22.016 thousand euros), and the contribution to the Contribution Fund for the year of 4.490 thousand euros.



El Port de Tarragona es troba ubicat en una de les zones industrials i comercials més importants del Mediterrani, en la confluència de dues àrees de gran pujança econòmica com són l'Arc Mediterrani i el Corredor de l'Ebre. Un focus neuràlgic on es concentra el complex petroquímic més gran de tot l'Estat, una important indústria de transformació i manufacturació, que coexisteix harmònicament amb un comerç i un turisme de primer ordre.

En aquesta zona conflueixen les principals vies de comunicació del país, la qual cosa fa que el Port de Tarragona, es configuri, per la seva activitat i per la seva situació, com un enclavament estratègic fonamental en les comunicacions amb l'interior de la península i amb la resta d'Europa, manifestant-se com un dels grans motors econòmics de la zona.

El Port de Tarragona compta amb una superfície pròxima a les 1000 Ha., molls amb una longitud de 15 Km. de línia d'atraca-da, amb uns calats que oscil·len entre els 12 i els 20 metres. Dotat amb àmplies esplanades contigües a les terminals portuàries excel·lentment comunicades amb les principals carreteres, autopistes i vies fèrries nacionals i internacionals. Posseeix traçat ferroviari propi a tots els molls, dotat de rampes Roll on/Roll off a diferents punts. Així mateix està dotat de maquinària i util·latge suficient per atendre tot tipus de tràfics.

El volum d'inversions públiques i privades, en infraestructures, util·latge, i mitjans, que s'ha realitzat al Port de Tarragona en els darrers anys ha repercutit de manera inqüestionable, en el fet que aquest port s'hagi convertit en un referent, i s'hagi situat en una posició econòmico-estratègica líder tant en l'àmbit continental com en el context mediterrani.

En l'actualitat aquest continuat esforç ha portat al Port de Tarragona, a exercir una posició altament competitiva en el context de l'Estat, en els següents apartats:

Primer port en productes agroalimentaris: 4.003.155 Tones.

Segon port en moviment de líquids a doll: 17.931.963 Tones.

Segon port en moviment de sòlids a lloure: 9.540.809 Tones.

El Port de Tarragona, amb més de 29,2 milions de tones manipulades a l'exercici 2003, continua sent un dels ports més importants del sistema portuari de l'Estat.

Aquests atributs fan que el Port de Tarragona estigui integrat i sigui àmpliament reconegut dins de les principals xarxes del comerç i del transport marítim internacional, constituint-se en una excel·lent plataforma per a la importació i exportació de mercaderies des de o cap a qualsevol lloc del món. El seu foreland és altament dinàmic i es troba en permanent expansió gràcies a la seva encertada política comercial.

En un altre escenari i complementari a l'anterior, darrere de la projecció internacional del Port de Tarragona, es troba la capacitat de producció del seu entorn industrial, així com la capacitat de consum d'un ampli hinterland que s'estén per gran part de la geografia espanyola i per una important àrea de l'Europa Comunitària.

L'arribada al Port de Tarragona del ferrocarril d'ample de via europeu, podria facilitar encara més, la connexió i distribució de mercaderies a l'interior d'Europa, incorporant-se activament als grans corredors ferroviaris, els mencionats freeways que uneixen els principals ports europeus del Nord i del Sud d'Europa.

El Puerto de Tarragona se halla ubicado en una de las zonas industriales y comerciales más importantes del Mediterráneo, en la confluencia de dos áreas de gran pujanza económica como son el Arco Mediterráneo y el Corredor del Ebro. Un foco neurálgico donde se concentra el complejo petroquímico más grande de todo el Estado, una importante industria de transformación y manufacturación, que coexiste armónicamente con un comercio y un turismo de primer orden.

En esta zona confluyen las principales vías de comunicación del país, lo que hace que el Puerto de Tarragona, se configure, por su actividad y por su situación, como un enclave estratégico fundamental en las comunicaciones con el interior de la península y con el resto de Europa, manifestándose como uno de los grandes motores económicos de la zona.

El Puerto de Tarragona cuenta con una superficie próxima a las 1000 Ha., muelles con una longitud de 15 Km. de línea de atraque, con unos calados que oscilan entre los 12 y los 20 metros. Dotado con amplias explanadas contiguas a las terminales portuarias excelentemente comunicadas con las principales carreteras, autopistas y vías férreas nacionales e internacionales. Posee trazado ferroviario propio en todos los muelles, dotado de rampas Roll on/Roll off en diferentes puntos. Asimismo está dotado de maquinaria y utillaje suficiente para atender todo tipo de tráficos.

El volumen de inversiones públicas y privadas, en infraestructuras, utillaje, y medios, que se ha realizado en el Puerto de Tarragona en los últimos años ha repercutido de manera incuestionable, en el hecho que este puerto se haya convertido en un referente, y se haya situado en una posición económico-estratégica líder tanto en el ámbito continental como en el

contexto mediterráneo.

En la actualidad este continuado esfuerzo ha llevado al Puerto de Tarragona, a ejercer una posición altamente competitiva en el contexto del Estado, en los siguientes apartados:

Primer puerto en productos agroalimentarios: 4.003.155 Tm.

Segundo puerto en movimiento de líquidos a granel: 17.931.963 Tm.

Segundo puerto en movimiento de graneles sólidos: 9.540.809 Tm.

El Puerto de Tarragona, con más de 29,2 millones de toneladas manipuladas en el ejercicio 2003, continúa siendo uno de los puertos más importantes del sistema portuario del Estado.

Estos atributos hacen que el Puerto de Tarragona esté integrado y sea ampliamente reconocido dentro de las principales redes del comercio y del transporte marítimo internacional, constituyéndose en una excelente plataforma para la importación y exportación de mercancías desde o hacia cualquier lugar del mundo. Su foreland es altamente dinámico y se halla en permanente expansión gracias a lo acertado de su política comercial.

En otro escenario y complementario al anterior, tras la proyección internacional del Puerto de Tarragona, se halla la capacidad de producción de su entorno industrial, así como la capacidad de consumo de un amplio hinterland que se extiende por gran parte de la geografía española y por una importante área de la Europa Comunitaria.

La llegada al Puerto de Tarragona del ferrocarril de ancho de vía europeo, podría facilitar aún más, la conexión y distribución de mercancías en el interior de Europa, incorporándose activamente a los grandes corredores

ferroviarios, los mencionados freeways que unen los principales puertos europeos del Norte y del Sur de Europa.

The Port of Tarragona is located in one of the most important industrial and commercial zones of the Mediterranean – at the confluence of two areas of major economic strength – the Mediterranean Arc and the Ebro Corridor. A key focal point concentrating the largest petrochemical complex in Spain and an important manufacturing and processing industry, which coexist harmoniously with a first-class commerce and tourism sector.

The country's main communication routes converge on this area, making the Port of Tarragona, both for its activity and its location, a fundamental strategic enclave in the communications with the interior of the Iberian Peninsula and the rest of Europe, as well as one of the major economic powerhouses of the area. The Port of Tarragona covers an area of approximately 1,000 hectares and has wharves with 15 kilometres of mooring space, and depths ranging from between 12 and 20 metres. There are extensive esplanades adjoining the port terminals, all of which have direct links to the main national and international roads, motorways and railways. The Port has its own rail network on all wharves, roll-on/roll-off ramps at various points, and machinery and equipment to handle all types of cargo.

The amount of both public and private investment in infrastructure, equipment and machinery in recent years has undoubtedly been a key factor in the rise in importance of the Port of Tarragona and in placing it in a leading economic and strategic position, both on the continent as well as in the context of the Mediterranean.

This continued effort has led the Port of Tarragona to occupy a

highly competitive position within Spain in the following areas:

- The number one port in food and agricultural products:

4,003,155 Tm.

- The second port in bulk liquid handling: 17,931,963 Tm.

- The second port in bulk solid handling: 9,540,809 Tm.

With more than 29.2 million tons handled in 2003, Tarragona continues to be one of the most important ports in the Spanish state port system.

These attributes mean that the Port of Tarragona is integrated into, and widely recognised within, the main international commercial and maritime transport networks, making it an excellent platform for the import and export of merchandise from or to any part of the world. Its foreland is highly dynamic and it is constantly expanding thanks to its successful commercial policy.

On another, complementary level, behind the Port of Tarragona's international projection lies the production capacity of its industrial surroundings, as well as the capacity for consumption of its extensive hinterland, which covers a large part of Spain, and a considerable area of the European Community.

The arrival at the Port of Tarragona of the European gauge rail network will bring an even greater improvement to its links for the distribution of merchandise to inland Europe, by actively incorporating it into major rail routes, the so-called "freeways" that link the main European ports of northern and southern Europe.



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

A partir de la dècada dels 70, el Port entra en una nova dimensió, s'especialitza en el moviment de líquids a doll i sòlids a lloure. En aquesta fase, les xifres de tones mogudes es disparen, superant-se la barrera dels 20 milions de tones, convertint-se en un dels ports més importants del sistema portuari de l'Estat. En aquest sentit podem dir que actualment, en el context general, el Port de Tarragona és un dels cinc ports més importants del sistema portuari de l'Estat, el primer en productes agroalimentaris, el primer en productes moguts per ferrocarril, i el segon en productes líquids. Aquesta situació li ha conferit una especial preeminència en el context peninsular i Mediterrani, essent considerat un port de quarta generació.

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

Hasta la instalación del complejo petroquímico en nuestras comarcas, el Puerto de Tarragona, con unas líneas de tráfico relativamente medianas, con unas instalaciones reducidas, proporcionales al movimiento de mercaderías que se daba, se dedicaba fundamentalmente al cabotaje 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 fase, las cifras de toneladas movidas se disparan, superándose la barrera de los 20 millones de toneladas, convirtiéndose 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 sistema portuario del Estado, el primero en productos agroalimentarios, el primero en productos movidos por ferrocarril, y el segundo en productos líquidos. Esta situación le ha conferido una especial preeminencia en el contexto peninsular y Mediterráneo, considerándolo un puerto de cuarta generación.

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 Mercosur, los nuevos tipos de tráfico que requieren la construcción de nuevas y específicas terminales portuarias, la conceptualización de puerto de cuarta generación, las transformaciones urbanísticas y de infraestructuras en el entorno del Puerto, la necesidad de implementar más aún una zona de actividades logísticas, con el fin de completar una oferta portuaria altamente competitiva, han supuesto unas nuevas pautas de trabajo que requieren una nueva ordenación, un nuevo planteamiento y por supuesto, una nueva estrategia.

Until the petrochemical complex was built in this area, the Port of Tarragona had relatively minor cargo lines, which were in proportion to the total amount of merchandise handled. This was mainly in cabotage of food and agricultural products.

From the 1970s, the port entered a new dimension, specializing in liquid and solid bulks. During this period the figures for tonnage handled shot up, surpassing 20 million tons and making it one of the most important ports in the Spanish state port system.

Today we can affirm that, in general terms, Tarragona is one of the five most important ports in the Spanish state port system, the number one port in terms of agricultural and food products and in merchandise carried by rail, and the number two in liquid products. This situation has conferred on it a particular pre-eminence within the context of the Iberian Peninsula and the Mediterranean and it can now be considered a fourth generation port.

The globalisation of commerce, the importance of the Mediterranean in maritime routes, membership of the European Union, the growing trade with the countries of Mercosur, the new types of traffic that require the construction of new, specific port terminals, the conceptualisation as a fourth generation port, the transformation in infrastructure and the urban surroundings of the port, the need for an even greater implementation of a logistics activity zone, with the aim of rounding off a highly competitive offer of port services, have brought about new patterns of work that require a new organization and new approach, and, needless to say, a new strategy.

Amb aquestes noves variables que marquen una superior dimensió en la línia de treball que fins aleshores s'havia desenvolupat al Port, es va realitzar un Pla Estratègic que va establir els avantatges i oportunitats que ens esperen a l'inici d'aquesta nova època que coincideix amb el canvi de segle, així com les línies de treball aconsellables, els instruments de gestió necessaris i els objectius a assolir en el període de vigència del pla.

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

En els darrers anys, alguns ports del Mediterrani han viscut un considerable increment del tràfic de contenidors, tendència que sembla que es mantindrà. Per això, cal desenvolupar sistemes logístics i d'informació portuaris, 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.

S'està veient en els últims anys a la Unió Europea, la potenciació general del short sea shipping, el transport marítim de curta distància, que ha adquirit gran rellevància a Europa. Mitjançant aquest transport de cabotatge intraeuropeu es persegueixen 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 eficiència dels ports.

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

S'ha plantejat que el short sea shipping al Mediterrani ha de tenir una major flexibilització tarifària, que permeti incrementar l'eficiència dels ports, eliminant traves administratives 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 aquests tràfics puguin 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 integrar el sistema portuari a 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 serveix de guia 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
- Liderat com a motor i catalitzador econòmic de la zona
- Creació de supraestructures que afavoreixin el comerç marítim

Con estas nuevas variables que marcan una superior dimensión en la línea de trabajo que hasta entonces se había desarrollado en el Puerto, se realizó un Plan Estratégico que estableció las ventajas y oportunidades que nos esperan al inicio de esta nueva época que coincide con el cambio de siglo, así como las líneas de trabajo aconsejables, los instrumentos de gestión necesarios y los objetivos a alcanzar en el periodo de vigencia del plan.

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, 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.

Se está viendo en los últimos años en la Unión Europea, la potenciación general del 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 sirve 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

With these new variables, which set out a greater dimension in the working patterns undertaken to date in the port, a Strategic Plan was drawn up that established the advantages and opportunities that await us at the beginning of this period coinciding with the new millennium, as well as the advisable working policies, the necessary management instruments, and the objectives to be attained during the period the plan is in effect. 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 putting into operation of 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 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.

Also 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 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 a great potential for development. 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 some challenges that 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



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

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

El Port de Tarragona, seguint les directrius establertes al Pla Director del Port, dins d'una periodificació pluriannual, 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 2 grans eixos logístics: per una banda la incorporació de nous espais, i la construcció de noves terminals portuàries, tant pel que fa a noves línies d'atraca com a grans superfícies annexes; d'altra banda, la millora d'equipaments, accessos i comunicacions, que possibiliten un àgil, ràpid i eficaç tractament de la càrrega en tot el recorregut de la cadena logística.

La Zona d'Activitats Logístiques (ZAL), de 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 Manutention en logística, magatzems de trànsit i logística d'última generació, Business Center, així com els darrers avenços en internet e intranet.

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 Manutention en logística, almacenes de tránsito y logística de última generación, Business Center, así como los últimos avances en internet e intranet.

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.

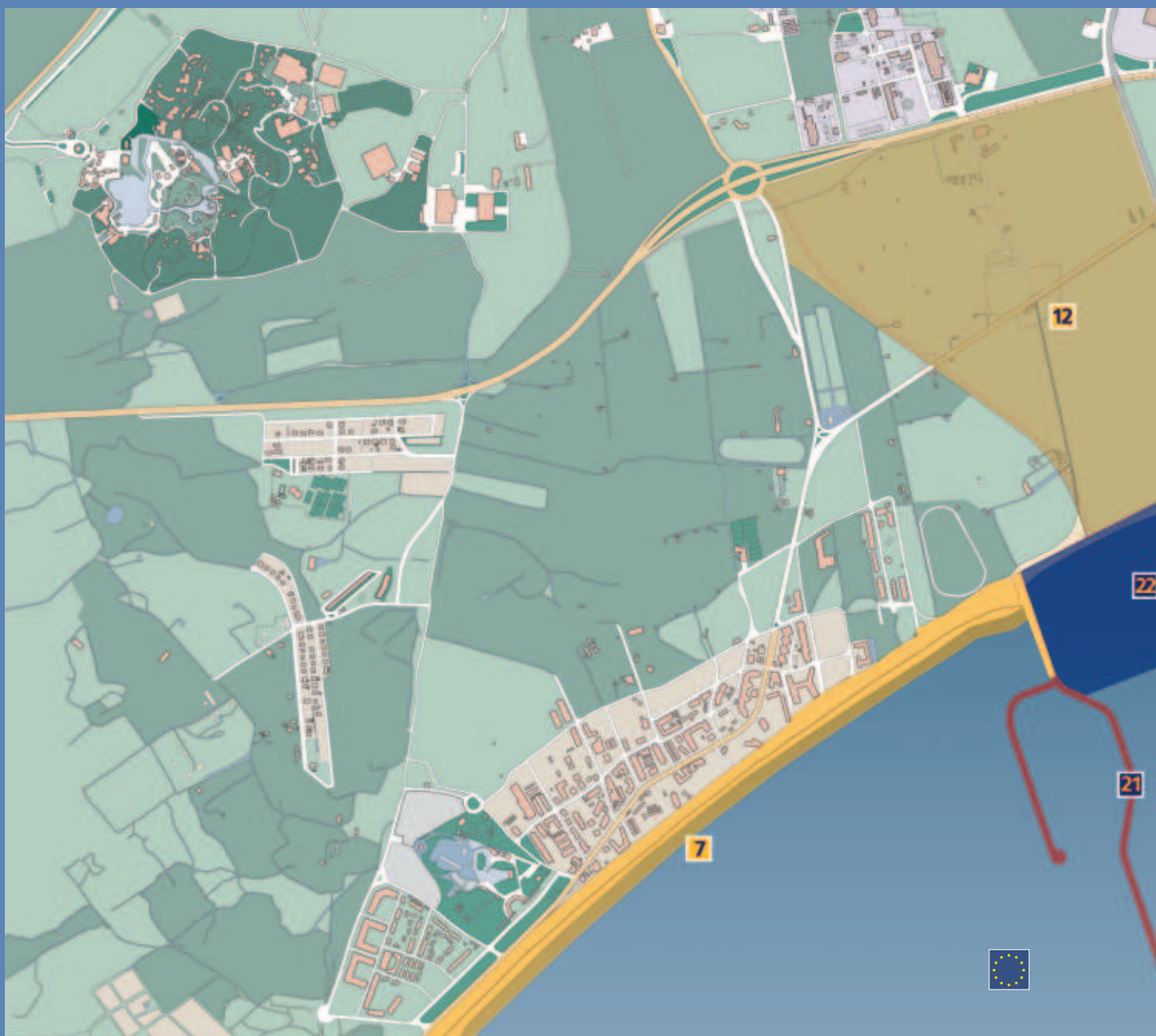
Following the directives established in the Port Master Plan, the Port of Tarragona is undertaking an investment programme that sets out the resources to be employed on a pluriannual basis during the period 2000-2014. A total of 754 million euros, of which 356 million is contributed by the Port Authority and 398 million will be invested by the different companies operating in

the port.

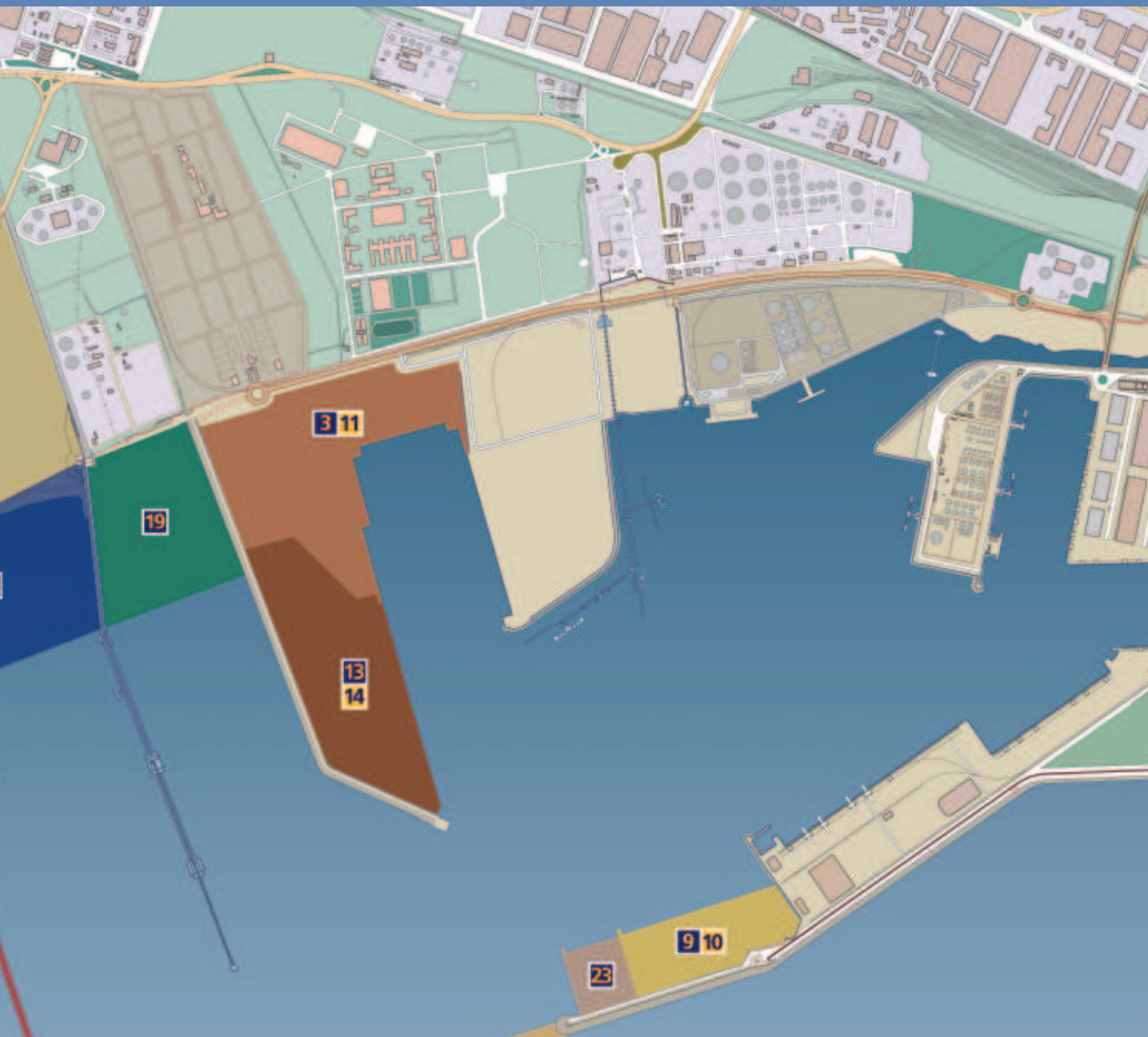
This important volume of investment will be devoted mainly to promoting two major logistics hubs: on one hand will be the incorporation of new areas and the construction of new port terminals, including new moorings and extensive adjoining surface areas, and on the other, improvements to equipment, access 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, a customs warehouse area, Trade Mart Maintenance in logistics, the latest generation transit and logistics warehouses, a Business Centre, and the latest advances in Internet and Intranet.





- 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 ADOSSAT A LA 5a ALINEACIÓ / MUELLE ADOSADO A LA 5º ALINEACIÓN / ADJACENT QUAY TO THE 5th ALIGNMENT
- 10.- HABILITACIÓ MOLL ADOSSAT 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 ADOSSAT AL CONTRADIC / HABILITACIÓN MUELLE ADOSADO AL CONTRADIQUE / ADJACENT QUAY TO THE BREAKWATER
- 14.- MOLL ADOSSAT 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 ALIGNMENT
- 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
PROYECTO COFINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA
EUROPEAN UNION COFINANCED PROJECT

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 conscienci d'aquesta necessitat i en participi. Les noves terminals amb grans calats, la incorporació de grans superfícies contigües a les línies d'atrada, la millora dels accessos i comunicacions incorporant

a tots els molls l'estesa ferroviària. La formació de personal en les noves tecnologies. Tot ha redundat en una millora i optimització del tractament de la mercaderia, així com una disminució dels temps d'estada i l'agilitat i 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.

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 y 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 èficac 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.

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

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

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.



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 techno-

logies: 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) and the new European countries of the Mediterranean area.

3- The establishment of a brand guaranteeing a sustained service in corporate 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.

Característiques i evolució dels tràfics.

La política diversificadora portada a terme pel Port de Tarragona està donant els seus fruits, encara que aquests es manifesten de manera lenta i gradual. El Port continua tenint una gran dependència dels productes petroquímics, agroalimentaris i energètics, encara que cada vegada es constata una major presència de la mercaderia general centrada bàsicament en la importació i exportació de vehicles, productes agroalimentaris, siderúrgics, tràfics de contenidors i en altres de menor quantia.

Una tendència cap a la diversificació i internacionalització.

El negoci portuari és un dels sectors més dinàmics de l'economia, els canvis que s'estan donant en aquests últims anys són tan profunds, que contínuament s'ha de procedir a una contínua remoció d'escenaris operatius.

En l'aspecte de tràfics, s'intenta diversificar-los, potenciant la càrrega general, a base d'incrementar el tràfic de contenidors, el de vehicles, el de fruites en instal·lacions frigorífiques, i altres àmbits menys regulars, que confereixin al Port de Tarragona una superior estabilitat sense supeditar-la en extrem als vaïvens que els mercats internacionals dels productes energètics o agroalimentaris poguessin establir.

En el capítol d'internacionalitzar els tràfics del port és de destacar l'estreta col·laboració existent amb el Port de Livorno a Itàlia, que s'ha vist confirmada per senyals convenis de col·laboració firmats entre les respectives administracions. Una altra sèrie

EL TRÁFICO DEL PUERTO DE TARRAGONA

d'iniciatives d'àmbit comercial que s'està portant a terme amb països de Centreamèrica i del Mercosur i altres amb diferents països de l'àmbit mediterrani. És necessari destacar la recent constitució de la MED PORT COMMUNITY, un lobby de pressió constituït pels ports mediterranis de Balears, Bastia, Cartagena, Livorno, Salerno, Sète, Tarragona i Toulon, que sota la presidència del Port de Tarragona intenten aconseguir de la Unió Europea situacions favorables per competir amb possibilitats amb els grans ports del nord d'Europa.

Características y evolución de los tráficos. La política diversificadora llevada a cabo por el Puerto de Tarragona está dando sus frutos, aunque estos se manifiestan de manera lenta y paulatina. El Puerto continúa teniendo una gran dependencia de los productos petroquímicos, agroalimentarios y energéticos, aunque cada vez se constata una mayor presencia de la mercancía general centrada básicamente en la importación y exportación de vehículos, productos agroalimentarios, siderúrgicos, tráfico de contenedores y en otros de menor cuantía.

Una tendencia hacia la diversificación e internacionalización. El negocio portuario es uno de los sectores más dinámicos de la economía, los cambios que se están dando en estos últimos años son tan profundos, que continuamente se debe proceder a una continua remoción de escenarios operativos. En el aspecto de tráficos, se intenta diversificar los mismos, potenciando la carga general, a base de incrementar el tráfico de contenedores, el de vehículos, el de frutas en instalaciones frigoríficas, y otros ámbitos menos regulares, que confieran al Puerto de Tarragona una superior estabilidad sin supeditarla en extremo a los vaivenes que los mercados internacionales de los productos energéticos o agroalimentarios pudieran establecer.

En el capítulo de internacionalizar los tráficos del puerto es de destacar la estrecha colaboración existente con el Puerto de Livorno en Italia, que se ha visto refrendada por sendos convenios de colaboración firmados entre las respectivas administraciones. Otra serie de iniciativas de ámbito comercial que se están llevando a cabo con países de Centroamérica y del Mercosur y otras con diferentes países del ámbito mediterráneo.

Es necesario destacar la reciente constitución de la MED PORT COMMUNITY, un lobby de presión constituido por los puertos mediterráneos de Balears, Bastia, Cartagena, Livorno, Salerno, Sète, Tarragona y Toulon, que bajo la presidencia del Puerto de Tarragona intentan conseguir de la Unión Europea situaciones favorables para competir con posibilidades con los grandes puertos del norte de Europa.



Characteristics and evolution of traffic.

The diversification policy implemented by the Port of Tarragona is slowly but surely paying dividends. The port continues to be highly dependent on petrochemicals, agricultural and food and energy-producing products. This is offset however by an increasing presence of general merchandise, based mainly on the import and export of vehicles, agricultural and food products, container traffic, and other types of cargo in smaller quantities.

A trend towards diversification and internationalisation.

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.

In terms of traffic, efforts are being made to diversify the types of cargo handled, with emphasis on container cargo, vehicles, fruit in cold storage, and other less regular areas, with the aim of providing the Port of Tarragona with a greater stability and less reliance on food and agricultural and energy-producing products, which are subject to the ups and downs of international markets.

As far as the internationalisation of the port traffic is concerned, we have to highlight the close collaboration with the ports of

Kawasaki in Japan and Livorno in Italy, sealed by cooperation agreements with their respective administrations. Other commercial initiatives underway include those with the countries of Central America and Mercosur as well as others in the Mediterranean area.

At this point we should emphasise the recently constituted MED PORT COMMUNITY, a lobby group consisting of the Mediterranean ports of the Balearic Islands, Bastia, Cartagena, Livorno, Salerno, Sète, Tarragona and Toulon, which, under the presidency of the Port of Tarragona, aim to create a situation in the European Community in which they can compete on a more equal basis with the large ports of Northern Europe.



Les relacions del Port de Tarragona amb el seu entorn territorial venen 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, Diputació, 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 coordina-

ció 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 la primavera de l'any 2000, ha rebut la visita de més de 74.865 persones dins dels diferents programes establerts. Es fa necessari remarcar la presència de més de 13.792 alumnes d'Educació Infantil, Primària i Secundària que, seguint les pautes pedagògiques establertes hi han realitzat tallers.

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 173.766 visitants, que s'han distribuït en les 33 exposicions que s'han realitzat, en els 91 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.

També cal mencionar l'augment de turisme cultural que ha expe-

rimentat Tarragona arran de la seva nominació de Patrimoni de la Humanitat, amb la consegüent repercussió favorable per a la zona del Moll de Costa que també s'ha vist beneficiada amb aquesta designació.

Les pròximes realitzacions, a nivell de noves inversions, previstes tant al Moll de Costa com al Serrallo, conferiran un major i més marcat caràcter ciutadà a aquests espais portuaris. Concretament, a l'itinerari museístic exterior del Port, s'ha incorporat el nou Museu de Fars Espanyols, dins del nostre emblemàtic Far de la Banya, ampliant d'aquesta manera l'oferta cultural; així mateix, al barri mariner del Serrallo, ha entrat en funcionament una nova llotja de peix, alliberant una zona de primera línia de mar que es destinarà a espai públic amb parcs i jardins.

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 acerbo 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 74.865 personas dentro de los diferentes programas establecidos. Se hace necesario remarcar la presencia de más de 13.792 alumnos de Educación Infantil, Primaria y Secundaria que, siguiendo las pautas pedagógicas establecidas han realizado talleres en el mismo.

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 173.766 visitantes, que se han distribuido en las 33 exposiciones que se han realizado, en los 91 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.

También cabe mencionar el aumento de turismo cultural que ha experimentado Tarragona a raíz de su nominación de Patrimonio de la Humanidad, con la consiguiente repercusión favorable para la zona del Muelle de Costa que también se ha visto beneficiada con esta designación.

Las próximas realizaciones, a nivel de nuevas inversiones, previstas tanto en el Muelle de Costa como en el Serrallo, conferirán un mayor y más marcado carácter ciudadano a estos espacios portuarios. Concretamente, en el itinerario museístico exterior del Puerto, se ha incorporado el nuevo Museo de Faros Españoles, dentro de nuestro emblemático Faro de la Banya, ampliando de esta manera la oferta cultural; asimismo, en el barrio marinero del Serrallo, ha entrado en funcionamiento una nueva lonja de pescado, liberando una zona de primera línea de mar que se destinará a espacio público con parques y jardines.

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.

In this way, 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 per-

fect 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 74,865 visitors as part of its established programmes. These include more than 13,972 infant, primary and secondary school children who have participated in the educational workshops organized by the Museum.

More than 173,766 people attended the different events organized in the converted warehouses on the Costa Wharf last year. These included 33 exhibitions, 91 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.

Another important factor is the increase in cultural tourism seen in Tarragona as a result of the city's nomination as a World Heritage Site. This has also had a favourable effect on the Costa Wharf.

The projects planned for the near future, both on the Costa Wharf and in the Serrallo fishing quarter will help to bring about an even greater integra-

tion of these areas of the port into the life of the city. Specifically, the open-air museum itinerary now includes a new Spanish Lighthouse Museum, located in our emblematic La Banya Lighthouse. Likewise, the new fish market building in the Serrallo district has now gone into service, thus freeing a waterfront area for conversion into a public park and gardens.

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, ens concedeixen en virtut de concursos de subvencions i ajuts per a programes determinats.

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

16.964 escolars de tot Catalunya
1.769 persones de col·lectius de la 3a Edat

2.365 persones que pertanyen a ajuntaments de la província i a diferents entitats i associacions veïnals

8.320 persones que han visitat el Port en dies festius, aprofitant l'activitat de passeigs en golondrina

26.080 persones en activitats esportives, curses atlètiques, bicicletades

Respecte al capítol d'activitats, s'han de mencionar les següents:

33 exposicions realitzades als Tinglados del Moll de Costa

11 fires i mostres temàtiques als Tinglados del Moll de Costa i en altres localitats

91 actes socials de cases regionals i altres col·lectius ciutadans
2 edicions de llibres. Memòria del CEMAPT

6 concerts i vetllades musicals al Moll de Costa

4 congressos i jornades de treball

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. 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:



16.964 escolares de toda Cataluña
 1.769 personas de colectivos de la 3ª Edad
 2.365 personas que pertenecen a ayuntamientos de la provincia y a diferentes entidades y asociaciones vecinales
 8.320 personas que han visitado el Puerto en días festivos, aprovechando la actividad de paseos en golondrina
 26.080 personas en actividades deportivas, carreras atléticas, bicicletadas

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

33 exposiciones realizadas en los Tinglados del Muelle de Costa
 11 ferias y muestras temáticas en los Tinglados del Muelle de Costa y en otras localidades
 91 actos sociales de casas regionales y otros colectivos ciudadanos
 2 ediciones de libros. Memoria del CEMAPT
 6 conciertos y veladas musicales en el Muelle de Costa
 4 congresos y jornadas de trabajo

The Port of Tarragona Centre for Maritime Studies and Activities is a non-profit making body linked to the Port Authority. Its specific purpose is to facilitate the arrangement of civic activities, to organize the Port's own activities on the Costa Wharf, and to promote the recovery of the cultural heritage of the Port of Tarragona and its city.

In order to finance these projects CEMAPT is basically funded by the Tarragona Port Authority, as well with subsidies from other administrative bodies and institutions through grants and assistance for specific programmes.

During the past year a large number of people and organizations have visited the Port and participated in the various programmes arranged by CEMAPT. The following are some of the most important statistics:

16,964 schoolchildren from all over Catalonia
 1,769 people from retired persons' associations
 2,365 people from the town councils of the province and various neighbourhood associations
 8,320 people visited the Port on weekends and holidays and took the boat ride around the harbour
 26,080 people participated in sporting activities, athletic events, cycle rides, etc.

Organized activities included:

33 exhibitions held in the "Tinglados" (former warehouses) of the Costa Wharf
 11 trade fairs held in the "Tinglados" on the Costa Wharf and in other places
 91 social events organized by regional associations and other civic bodies
 2 published books. The CEMAPT Report
 6 concerts and musical soirées on the Costa Wharf
 4 congresses and conferences



L'Arxiu Central del Port de Tarragona ha anat desenvolupant amb tota normalitat les tasques que li han assignat amb el desig que aquestes siguin útils i beneficioses per a la comunitat portuària i també per a la societat en general. Però, quines són aquestes feines? Anem a fer-ne un recordatori.

En primer lloc, l'Arxiu és l'encarregat de rebre, organitzar i fer accessible la documentació per als usuaris; això comporta la seva classificació, ordenació, inventariació i catalogació. La documentació es rep via transferència i procedeix dels diferents departaments i unitats de l'Autoritat Portuària, però també hi ha altres vies: donacions, dipòsits o cessions. En tot cas, el tractament sempre és el mateix i el procés molt similar.

L'Arxiu també és l'encarregat de confeccionar els instruments de descripció i control adequats per a la consulta com els inventaris i catàlegs, a més del processament informàtic de totes les dades (en l'actualitat es treballa diàriament amb uns 19.000 registres).

Una altra de les funcions de l'Arxiu consisteix a facilitar l'accés a la documentació, tant per part de la comunitat portuària, com pels investigadors i ciutadans en general que ho sol·licitin, tenint en compte les restriccions legals existents.

També és el nostre deure tenir cura de la conservació de tot aquest patrimoni documental, cosa que comporta mantenir les instal·lacions i la ubicació correcta i adequada de la documentació.

I, sobretot, una altra funció de l'Arxiu, tant o més important que les anteriors, és la difusió;

els arxius no són una caixa tancada. S'intenta donar a conèixer els fons que custodien a través de diversos sistemes: publicacions, docència, exposicions, etc.

Així doncs, l'Arxiu és un òrgan viu i eficaç que amb el seu dia a dia contribueix, sens dubte, de manera activa en la nostra societat preservant l'avui pel demà.

En aquest afany de donar a conèixer les activitats i continguts del nostre Arxiu, d'aquest any 2003 cal destacar la revisió de la pàgina web del Port i, en concret, de l'apartat destinat a l'Arxiu Central, el qual s'ha actualitzat amb la incorporació d'una novetat important: l'accés al catàleg del fons bibliogràfic de l'Autoritat Portuària, amb més de 7.460 registres de totes les publicacions, moltes d'aquestes especialitzades, que es poden consultar a les nostres instal·lacions i que s'actualitza de manera periòdica. La consulta per Internet de la base de dades permet fer la recerca per autor, títol, matèria i any de la publicació.

Cal destacar sobretot l'ingrés d'un nou fons, el del Club Nàutic de Tarragona, que, gràcies a un conveni entre l'Autoritat Portuària de Tarragona i aquesta entitat, ha passat a formar part de l'Arxiu, on serà tractat degudament i posat a l'abast del públic investigador un cop estigui inventariat.

Respecte a les col·laboracions cal destacar el treball desenvolupat per a la creació del Museu dels Fars del Port de Tarragona, bona part de la documentació del qual, tant gràfica com escrita, prové de l'Arxiu. S'han cedit també imatges per a les següents

exposicions: Porta'm al Port, organitzada pel CEIP Pau Delclòs, El renaixement de Tàrraco 1563. Lluís Pons d'Icart i Anton Van den Wyngaerde, del Museu Nacional Arqueològic de Tarragona, i L'Obra Pública a Catalunya organitzada per la Real Academia de Ingeniería de España.

De la mateixa manera, des de l'Arxiu s'ha cedit el material gràfic per a la confecció de la nadal·la institucional i el calendari realitzats amb fotografies procedents de l'Arxiu d'Imatges.

Quant a publicacions cal destacar la revisió i actualització del text de la Petita Història del Port de Tarragona editada l'any 1996 i reeditada aquest any 2003 per l'Autoritat Portuària amb dibuixos de la coneguda il·lustradora Pilarín Bayés. S'ha col·laborat amb Puertos del Estado en l'edició d'un llibre sobre la història dels ports per al qual s'han cedit imatges i s'ha revisat el capítol corresponent a Tarragona.

Però també per a d'altres publicacions, fora de l'àmbit portuari, alguns autors han sol·licitat material de l'Arxiu d'Imatges. Són les següents: Pescadors de Catalunya, converses amb gent de la mar de Lurdes Boix, arxivada de l'Arxiu Municipal de l'Escala, publicat pel Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya; La pesca a Catalunya d'Angle Editorial i, en l'àmbit local, Tarragona 1950-2000. Itinerari visual de Jordi Piqué i Elena Virgili. S'han redactat diversos articles per a les revistes de l'àmbit portuari: AlPort (editada per APPORTT) i Unió de Jubilats amb aquests títols: "El Pòsit de

pescadors. Orígens i actualitat", "L'edifici de la Junta d'Obres del Port", "Les casetes de bany de les nostres platges", "Els emprèstits: una font de finançament per a les obres del port" i "La festa marítima de l'any 1900".

Pel que fa a la formació, i mercès als acords subscrits amb l'Associació d'Arxivers de Catalunya i l'Arxiu Històric de Tarragona al seu dia, s'ha col·laborat en l'organització de dos cursos: Responsabilitats en l'exercici professional de l'arxivística i Didàctica als arxius, impartits per professionals especialitzats, a les dependències de l'Arxiu Central del Port i de l'Arxiu Històric de Tarragona respectivament. Aquests cursos estaven dedicats als professionals de l'arxivística i altres persones que treballin o estiguin vinculades al món dels arxius.

Les consultes han continuat a bon ritme, sobretot les destinades a l'Arxiu d'Imatges i que hem anat definint més amunt, però tampoc no han faltat els investigadors, tant presencials com per via telefònica i sobretot per Internet, interessats en els fons històrics del nostre port. El personal de l'administració portuària, amb qui cada cop s'estableixen més vincles, és el principal usuari del nostre servei, cosa que ens incentiva en la nostra tasca diària.



El Archivo Central del Puerto de Tarragona ha ido desarrollando con toda normalidad las tareas que le han sido asignadas con el deseo de que éstas sean útiles y beneficiosas a la comunidad portuaria y también a la sociedad en general. A veces parece que se olvidan cuáles son estas tareas, por lo que vamos a hacer un recordatorio de las mismas.

En primer lugar, el Archivo es el encargado de recibir, organizar y hacer accesible la documentación a los usuarios; esto conlleva su clasificación, ordenación, inventariación y catalogación. La documentación se recibe vía transferencia y procede de los distintos departamentos y unidades de la Autoridad Portuaria; pero también existen otros procedimientos de entrada tales como donaciones, depósitos o cesiones. En todo caso el tratamiento siempre es el mismo y el proceso a seguir muy similar.

El Archivo es también el encargado de confeccionar los instrumentos de descripción y control adecuados para la consulta; los inventarios y catálogos, además del procesamiento de todos estos datos informáticamente (actualmente se trabaja cada día con más de 19.000 registros).

Otra de las funciones del Archivo consiste en facilitar el acceso a la documentación, tanto a la comunidad portuaria como a los investigadores y ciudadanos en general que lo soliciten teniendo en cuenta las restricciones legales al respecto.

También es deber del Archivo la conservación del patrimonio documental cosa que implica el mantener las instalaciones y ubicar correcta y adecuadamente la documentación.

Y, ante todo, otra de las funciones del Archivo, casi tan importante

como las anteriores es la difusión; los archivos no son una caja cerrada, desde los mismos se intenta dar a conocer los fondos que custodian a través de diversos sistemas: publicaciones, docencia, exposiciones, etc.

Así pues el Archivo es un órgano vivo y eficaz que en su día a día contribuye, sin duda, de manera activa en nuestra sociedad preservando el presente para el futuro.

En este afán de dar a conocer las actividades y contenidos de nuestro Archivo, de este año 2003 tenemos que destacar la revisión de la página web del Puerto, y en concreto, del apartado destinado al Archivo Central que se ha actualizado con la incorporación de una novedad importante: el acceso al catálogo del fondo bibliográfico de la Autoridad Portuaria, con más de 7.460 registros de todas las publicaciones, muchas de ellas especializadas, que se pueden consultar en nuestras instalaciones y que se actualiza de manera periódica. La consulta por Internet de la base de datos permite hacer la búsqueda por autor, título, materia y año de la publicación.

Cabe destacar especialmente el ingreso de un nuevo fondo, el del Club Náutico de Tarragona, que, gracias a un convenio entre la Autoridad Portuaria de Tarragona y esta entidad ha pasado a formar parte del Archivo donde será tratado como le corresponde y puesto al alcance del investigador una vez esté inventariado.

En cuanto a las colaboraciones hay que destacar el trabajo desarrollado para la creación del Museo de Faros del Puerto de Tarragona, parte de cuya documentación, tanto gráfica como escrita, procede del Archivo Central. Se han cedido fotografías también para las siguientes exposiciones: Por-

ta'm al Port, organizada por el CEIP Pau Delclòs, El Renaixement de Tàrraco 1563. Lluís Pons d'Icart i Anton Van den Wyngaerde, del Museu Nacional Arqueològic de Tarragona y L'Obra Pública a Catalunya organizada por la Real Academia de Ingeniería de España.

Del mismo modo, desde el Archivo se ha cedido el material gráfico para la confección del calendario y la postal navideña institucionales realizadas con fotografías procedentes del Archivo de Imágenes.

Respecto a las publicaciones hay que destacar la revisión y actualización del texto de la Petita història del Port de Tarragona, editada en el año 1996 y reeditada en este año 2003 por la Autoridad Portuaria con dibujos de la conocida ilustradora Pilarín Bayés. Se ha colaborado con Puertos del Estado en la edición de un libro sobre la historia de los puertos para el que se han cedido imágenes y se ha revisado el capítulo correspondiente a Tarragona.

Pero también para otras publicaciones, fuera del ámbito portuario, algunos autores han solicitado material del Archivo Fotográfico. Son las siguientes: Pescadors de Catalunya, converses amb gent de la mar de Lurdes Boix, archivera del Archivo Municipal de la Escala, publicado por el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya; La pesca a Catalunya de Angle Editorial y, a nivel local, Tarragona 1950-2000. Itinerari visual, de Jordi Piqué y Elena Virgili. Se han redactado diversos artículos para las revistas del ámbito portuario: AlPort (editada por APPORTT) i Unió de Jubilats con los títulos siguientes: "El pòsit de pescadors. Origen i actualitat", "L'edifici de la Junta d'Obres del Port", "Les casetes de bany de les nostres platges", "Els emprèstis: una font de finançament per

a les obres del Port" y "La festa marítima de l'any 1900".

En cuanto a la formación y gracias a los acuerdos firmados con la Associació d'Arxivers de Catalunya y el Arxiu Històric de Tarragona en su día, se ha colaborado en la organización de dos cursos: Responsabilidades en el ejercicio profesional de la archivística y Didáctica en los Archivos, impartidos por profesionales especializados, en las dependencias del Archivo Central del Puerto y del Arxiu Històric de Tarragona respectivamente. Estos cursos están destinados a profesionales de la archivística y a otras personas que trabajen o estén vinculadas al mundo de los archivos.

Las consultas han continuado a buen ritmo, sobre todo las destinadas al Archivo Fotográfico y que hemos ido definiendo más arriba aunque tampoco han faltado los investigadores, tanto presenciales como por vía telefónica y sobre todo por Internet, interesados en los fondos históricos de nuestro puerto. El personal de la administración portuaria, con quien cada vez se establecen más vínculos, es el principal usuario de nuestro servicio, cosa que nos incentiva en nuestro quehacer diario.

The Port of Tarragona Central Archive has continued to carry out the tasks assigned to it with normality and in the hope that these are useful and beneficial to the port community and to society in general. Sometimes it appears that people forget what these tasks are, so we are going to remind you.

The prime responsibility of the Archive is to receive, organise, and provide access to documentation. This means that we have to sort out, classify, inventory, and catalogue the material. The documentation is transferred to us from the different departments and sections of the Port Authority, and also comes to us from other sources such as donations, deposits, or cessions. In all cases, the handling method is the same and the process followed is very similar.

The Archive is also responsible for producing the descriptive instruments and means of control that allow the documents to be consulted – the inventories and the catalogues. We also input all this data into our computers (we are currently working daily with more than 19,000 entries).

Another of the Archive's functions is to provide access to the documentation, both for the members of the port community, as well as for researchers and the general public who request it (taking into account the relevant legal restrictions). It is also the duty of the Archive to preserve our documental heritage, which means storing the documentation in a suitable manner in well-maintained facilities.

And, above all, another function of the Archive, which is almost as important as all the above, is dissemination. The archives are not a closed box; our aim is to allow them to be seen by means of publications, educational talks, exhibitions, etc.

Thus, the Archive is a living and efficient organ that, without a doubt, in its day-to-day activity, actively contributes to our society by preserving the present for the future.

As part of this desire to make known the contents and activities of our Archive, we have to make special reference to the revision in 2003 of the Port website, specifically the Central Archive pages, which were updated and augmented with a particularly interesting new feature. It is now possible to access the Port Authority bibliographical collection catalogue, consisting of more than 7,460 entries for all the publications that are available for consultation in our facilities, which is regularly updated. The Internet link allows you to search the data base by author, title, subject and year of publication.

An important addition during the year was the Tarragona Yacht Club collection, the fruit of an agreement between that body and the Tarragona Port Authority. The documents will be catalogued and inventoried before being made available to researchers.

As far as our collaboration with other bodies is concerned, special mention should be made of the work carried out on the creation of the Port of Tarragona Lighthouse Museum, part of the written and pictorial documentation for which came from the

Central Archive. We also loaned photographs for the following exhibitions: "Take me to the Port", organised by the Pau Delclòs Primary School, The Renaissance of Tarraco 1563. Lluís Pons d'Icart and Anton Van den Wyngaerde, in the National Archaeological Museum of Tarragona, and Public Works in Catalonia, organised by the Royal Society of Engineers of Spain.

The Archive also provided the photos for the institutional calendar and Christmas card.

In the area of publications, we cooperated on updating the text of the *Petita Història del Port de Tarragona*, originally published in 1996 and now reissued by the Port Authority in 2003 with artwork by the well-known illustrator, Pilarin Bayes. We also cooperated with the State Ports Authority on the publication of a book on the history of the country's ports, for which we provided photographs and revised the text of the chapter on Tarragona.

We also received requests for material from the Photographic Archive from other publications outside the strict area of ports. They were the following: *Pescadors de Catalunya, converses amb gent de la mar* by Lurdes Boix, archivist for the municipality of L'Escala, published by the Department of Agriculture, Stockbreeding and Fishing of the Catalan Autonomous Government, *La pesca a Catalunya* published by Angle Editorial, and locally, *Tarragona 1950-2000. Itinerari visual*, by Jordi Piqué and Elena Virgili. We also prepared several articles for magazines connected to the port *AlPort* (published by

APPORTT) and *Unió de Jubilats*, under the following titles: "El pòsit de pescadors. Origen i actualitat", "L'edifici de la Junta d'Obres del Port", "Les casetes de bany de les nostres platges", "Els emprèstits: una font de finançament per a les obres del Port" and "La festa marítima de l'any 1900".

In the area of education and training we collaborated with the Catalan Association of Archivists and the Tarragona Historical Archive on the organisation of two courses: "The responsibilities in the professional duties of an archivist" and "Teaching in Archives", both given by specialised professionals on the premises of the Port Central Archive and the Tarragona Historical Archive respectively. These courses are aimed at professional archivists and others who work in or have links with the field of archives. We continue to receive consultations at a steady pace, especially those for the Photographic Archive, although there has been no shortage of researchers showing an interest in our port's historical collections, either in person, by telephone or, above all, on the Internet. However, the main customers for our service are the staff of the Port Authority itself, with whom we are forging ever closer links, a fact that motivates us in our day-to-day work.

En el tercer aniversari d'obertura al públic del Museu vam incrementar l'oferta expositiva amb la incorporació de l'edifici del far de la Banya com a extensió del Museu del Port. A l'interior, una planta hexagonal de 55 m2 ens va permetre explicar un discurs entorn dels senyals marítims, destacant la importància dels fars en general i, particularment, els de la demarcació de Tarragona. El dia 2 d'octubre amb la presència del president de Ports de l'Estat, ens públic col·laborador en el projecte, s'inaugurà el Museu dels Fars.

Des del Museu del Port hem consolidat el vincle amb els ciutadans tarragonins afeccionats al món marítim i portuari, atès que el nombre de cessions i donacions ha estat força important, tant en nombre com en qualitat. Pel que fa a les cessions destaquem la de l'empresa Renave, Remolques y Navegación SA, que ens ha permès incorporar el *Diari de Navegació del remolcador Poblet*, emblemàtica embarcació portuària, i la de la col·lecció Esteve Galindo integrada per 48 models que ens mostren la història de la navegació mundial. Quant a les donacions, aquestes ens han permès exposar un plànol del port de Tarragona a la fi del segle XIX, de gran importància.

El Museu també ha incrementat el seu fons i, en aquest cas, l'exposició permanent amb la construcció d'un model a escala 1/20 d'una embarcació auxiliar medieval, una tarida, que acompanyava el comboi de galeres i transportava els cavalls. L'adquisició de models de vaixells actuals ens permet exposar les diferents tipologies que navegaven habitualment.

Com ja és tradicional al començament del nou curs escolar, el primer dissabte d'octubre, vam presentar les novetats de l'oferta pedagògica del Museu el Port a la vista!! als docents que al llarg del curs ens visiten amb els seus alumnes. Les noves propostes eren Il·lumina't viu el far! i Ho pesques?, ambdues vinculades amb la inauguració de l'espai del Museu del Far de la Banya i el nou edifici de la Llotja del Peix al barri del Serrallo, respectivament.

La realització d'activitats complementàries a les del Museu ha estat protagonitzada per un concert de violí el dia 18 de maig, Dia Internacional dels Museus, la participació a la fira romana de Tàrraco Viva i, per primer cop, en la Setmana de la Ciència que organitza la Fundació Catalana per a la Recerca.

Referent al nombre de visites al llarg de l'any, podem esmentar que l'increment de visites individuals ha estat considerable, sobretot als mesos d'estiu amb un màxim de 776 persones el mes d'agost. L'activitat pedagògica l'han realitzat un total de 8.311 nens i nenes dels quals 5.035 treballaren la proposta del Museu del Port a la vista! i 3.276 portaren a terme els tallers didàctics de l'aula del Camp d'Aprenentatge de la ciutat de Tarragona. Les visites en grup tant al Museu del Port com al Far de la Banya arribaren a les 7.000 persones, amb la qual cosa les visites i les activitats dutes a terme als dos espais suposaren un total de 20.300 visitants.

En el tercer aniversari de apertura al públic del Museu incrementamos la oferta expositiva con la incorporación del edificio del faro de la Banya como extensión del Museu del Port. En el interior, una planta hexagonal de 55 m2 nos permitió explicar un discurso entorno a las señales marítimas, donde destaca la importancia de los faros en general y, particularmente, los de la demarcación de Tarragona. El día 2 de octubre con la presencia del Presidente de Puertos del Estado, ente público colaborador en el proyecto, se inauguró el Museu dels Fars. Desde el Museu del Port hemos consolidado el vínculo con los ciudadanos tarraconenses aficionados al mundo marítimo y portuario, dado que el número de cesiones y donaciones ha sido muy importante, tanto en número como en calidad. Por lo que respecta a las cesiones destacamos la de la empresa Renave, Remolques y Navegación S.A. que nos ha permitido incorporar el Diario de Navegación del remolcador Poblet, emblemática embarcación portuaria, y la de la colección Esteve Galindo integrada por 48 modelos que nos muestran la historia de la navegación mundial. En cuanto a las donaciones, éstas nos han permitido exponer un plano del puerto de Tarragona de finales del siglo XIX, de gran importancia. El Museo también ha incrementado sus fondos y, en este caso, la exposición permanente con la construcción de un modelo a escala 1/20 de una embarcación auxiliar medieval, una tarida, que acompañaba el convoy de las galeas y transportaba los caballos. La adquisición de modelos de buques nos ha permitido exponer las diferentes tipologías que navegan en la actualidad.

Como ya es tradicional al inicio del nuevo curso escolar, el primer sábado de octubre, presentamos las novedades de la oferta pedagógica del Museu del Port a la vista!!! a los docentes que a lo largo del curso nos visitan con sus alumnos. Las nuevas propuestas fueron, Iluminá'te vive el faro! y ¿Lo pescas?, ambas vinculadas con la inauguración del espacio del Museu del Faro de la Banya y el nuevo edificio de la Lonja de Pescadores en el barrio del Serrallo, respectivamente.

La realización de actividades complementarias a las del Museu ha sido protagonizada por un concierto de violín el día 18 de mayo, Día Internacional de los Museos, la participación en la feria romana de Tàrraco Viva i, por primera vez, en la Semana de la Ciencia que organiza la Fundació Catalana per a la Recerca.

Por lo que respecta al número de visitantes a lo largo del año, podemos comentar que ha sido considerable el incremento de visitas individuales, sobretodo en verano, con un máximo en agosto de 776 personas. La actividad pedagógica se ha llevado a cabo por un total de 8.311 niños y niñas de los que 5.035 han trabajado en la propuesta del Museu del Port a la vista! y 3.276 realizaron los talleres didácticos de la aula del Camp d'Aprenentatge de la ciutat de Tarragona. Las visitas en grupo tanto del Museu del Port como en el Faro de la Banya llegaron a 7.000 personas con lo cual las visitas y las actividades llevadas a cabo en los dos espacios llegaron a un total de 20.300 visitantes.

On the third anniversary of our public opening, we increased our exhibition facilities with the inclusion of the Banya Lighthouse as an extension of the Port Museum. Inside this 55-square-metre hexagonal-shaped building visitors can see an exhibition on navigational aids that emphasises the importance of lighthouses in general and those of Tarragona province in particular.

The Lighthouse Museum was inaugurated on October 2, in the presence of the president of the State Ports Authority, which also collaborated with us on the project.

The Port Museum has consolidated its links with the citizens of Tarragona, as can be seen by the number of donations and sessions it has received, both in terms of quantity and quality. As far as sessions are concerned, we can highlight that of the firm Renave, Remolques y Navegación S.A., which has allowed us to incorporate ship's log of the tugboat Poblet, a symbolic port vessel, and that of the Esteve Galindo collection, consisting of 48 models depicting the history of world shipping. In the area of donations, the most noteworthy has made it possible to put on display an important plan of the Port of Tarragona from the end of the 19th century.

The Museum also added to its permanent collection with the construction of a 1:20 scale model of a tarida, a mediaeval auxiliary vessel that accompanied galley convoys and transported horses. The acquisition of models allows us to show the different types of vessels that are currently sailing.

As has now become a tradition at the beginning of the school year, on the first Saturday of October, we presented the new educational "Port Museum Ahoy!" programme to the teachers who, throughout the year, visit us with their pupils. Our new proposals were Il·luminat·e vive el faro! (on lighthouses) and ¿Lo pescas? (about fishing), related respectively to the inauguration of the new museum annex in the Banya Lighthouse building and the new Fish Auction building in the Serrallo fishing quarter.

Complementary activities organised by the Museum included a violin concert on May 18, International Museum Day, participation in the Tarraco Viva Roman Festival and, for the first time, an exhibit in the Science Week organised by the Catalan Research Foundation.

In terms of the number of visitors to the Museum, it is worth pointing out the considerable increase in the number of individual visits, particularly in the summer months with, for example, 776 persons in August. Our educational activities attracted a total of 8,311 children, of which 5,035 took part in our "Port Museum Ahoy!" activity and 3,276 took part in educational workshops in the City of Tarragona Learning Campus. Group visits to the main Port Museum and the Banya Lighthouse totalled 7,000 persons, making a grand total of 20,300 visitors for the year for the two sections.





L'empresa de servei públic ESTARRACO, constituïda a l'empara del Reial Decret Llei 2/1986, de 23 de maig, desenvolupa la seva activitat al Port de Tarragona des del 16 de novembre de 1988 i té estructurada la seva participació accionarial, des de la Junta General de 19 de juny de 2003, com segueix:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.	7,694 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.	3,954 %
CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.	2,037 %
SILOS DE TARAGONA, S.A.	6,446 %
T.P.S. – TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.	20,534 %
ERSHIP, S.A.	4,800 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3,534 %
AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA	51,000 %

En el mes de desembre de 2003 va iniciar les seves activitats, com a nova empresa estibadora, la societat mercantil SERVICIOS PORTUARIOS DE TARRAGONA, S.A. que, una vegada completat un exercici complet, entrarà a formar part de l'accionariat privat de la Societat Estatal d'Estiba.

PARÀMETRES D'ACTIVITAT

La previsió d'activitat per al càlcul del pressupost 2003 es va ajustar a la realització de 35.000 jornals pel personal de relació laboral especial, que composaven la majoria del personal estibador. A l'inici de l'exercici el col·lectiu de treballadors portuaris estava compost per un total de 197 treballadors, dels quals 151 figuraven a la plantilla d'ESTARRACO i 46 es trobaven vinculats a les empreses estibadores per relació laboral comuna.

Durant l'exercici 2003 es van realitzar 49.337 jornals al Port de Tarragona, dels quals 36.339 van correspondre a la plantilla de treballadors portuaris d'ESTARRACO, 10.294 als treballadors de relació laboral comuna i 2.704 a contractacions eventuais. En el seu conjunt, els jornals realitzats al port van experimentar, respecte l'exercici anterior, un increment del 2,09% .

L'àmplia disponibilitat dels treballadors portuaris es concreta en jornades laborals que abasten 24 hores diàries, tots els dies de l'any. El nombre de jornals realitzats l'any 2003 ha afavorit l'increment de l'índex d'activitat anual que, amb un 91,97%, va superar la de l'any anterior en un 1,08%.

Al setembre de 2001 es van incorporar a la plantilla d'ESTARRACO 21 treballadors procedents de l'Autoritat Portuària de Tarragona. El passat exercici es va acabar de completar el transvasament d'aquest col·lectiu incorporant-se a la Sociedad Estatal d'Estiba, el dia 26 de novembre de 2003, els 4 treballadors manipuladors de grues que restaven a la plantilla de l'Autoritat Portuària. Les xifres d'activitat del passat exercici indiquen la viabilitat d'aquesta mesura, a l'igual que va ocórrer amb els primers gruistes transvasats. Finalment, s'ha consolidat un col·lectiu únic de gruistes, dependents d'una mateixa organització, per al desenvolupament d'activitats comunes.

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 19 de Junio de 2003, como sigue:

BERGÉ MARÍTIMA, S.A.	7,694 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.	3,954 %
CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.	2,037 %
SILOS DE TARAGONA, S.A.	6,446 %
T.P.S. – TARRAGONA	
PORT SERVICES, S.A.	20,534 %
ERSHIP, S.A.	4,800 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3,534 %
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. que, una vez completado un ejercicio completo, entrará a formar parte del accionariado privado de la Sociedad Estatal de Estiba.

PARÁMETROS DE ACTIVIDAD

La previsión de actividad para el cálculo del presupuesto 2003 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 197 trabajadores, de los cuales 151 figuraban en la plantilla de ESTARRACO y 46 se encontraban vinculados a las empresas estibadoras por relación laboral común.

Durante el ejercicio 2003 se realizaron 49.337 jornales en el Puerto de Tarragona, de los que 36.339 correspondieron a la plantilla de trabajadores portuarios de ESTARRACO, 10.294 a los trabajadores de relación laboral común y 2.704 a contrataciones eventuales. En su conjunto, los jornales realizados en el puerto experimentaron, con respecto al ejercicio anterior, un incremento del 2,09%.

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 2003 ha favorecido el incremento del índice de actividad anual que, con un 91,97%, superó al del año anterior en un 1,08%.

En Septiembre de 2001 se incorporaron a la plantilla de ESTARRACO 21 trabajadores procedentes de la Autoridad Portuaria de Tarragona. El pasado ejercicio se acabó de completar el trasvase de este colectivo incorporándose a la Sociedad Estatal de Estiba, el día 26 de Noviembre de 2003, los 4 trabajadores manipulantes de grúas que restaban en la plantilla de la Autoridad Portuaria. Las cifras de actividad del pasado ejercicio indican la viabilidad de esta medida, al igual que ocurrió con los primeros gruistas trasvasados. Finalmente, se ha consolidado un colectivo único de gruistas, dependientes de una misma organización, para el desarrollo de actividades comunes.

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 MARÍTIMA, S.A.	7.694 %
CODEMAR IBERBULK, S.A.	3.954 %
CONSIGNACIONES CATALANAS, S.A.	2.037 %
SILOS DE TARRAGONA, S.A.	6.446 %
T.P.S. – TARRAGONA PORT SERVICES, S.A.	20.534 %
ERSHIP, S.A.	4.800 %
CONTARSA SOCIEDAD DE ESTIBA, S.A.	3.534 %
TARRAGONA PORT AUTHORITY	51.000 %

A new stevedoring company, SERVICIOS PORTUARIOS DE TARRAGONA, S.A., began its activities in December 2003. After a full year in operation, it will become one of the private shareholders in the State Stevedoring Company.

ACTIVITY PARAMETERS

The activity forecast used to calculate the year 2003 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 197 workers, of which 151 were on the ESTARRACO staff and 46 worked for stevedoring companies through normal labour relations contracts.

A total of 49,337 days were worked in the Port of Tarragona during the 2003 financial year, of which 36,339 were undertaken by ESTARRACO port workers, 10,294 by workers with normal labour relations contracts, and 2,704 by workers on temporary contracts. In total, the number of days worked in the port increased by 2.09% 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 2003 contributed to the increase in the annual activity rate that, at 91.97%, showed an increase of 1.08% over the previous year.

In September 2001, twenty-seven Tarragona Port Authority workers joined the ESTARRACO staff. During the previous financial year, this process was completed with the transfer on 26 November 2003 of the four remaining crane operators on the staff of the Port Authority. Last year's activity figures prove the viability of this measure, in the same way as with the first crane operators to be transferred. The end result has been to form a single group of crane operators, all working for the same organisation to undertake common activities.

Les previsions per a l'exercici 2004 apunten a que no hi haurà grans oscil·lacions en relació als resultats de l'últim any. Malgrat que les expectatives apunten al manteniment del volum de tràfic, previsiblement, l'activitat d'ESTARRACO sofrirà una certa disminució, deguda a la important inversió realitzada per les Empreses Estibadores en maquinària portuària d'última generació, que incrementa els nivells de producció.

Així, per al pressupost de l'exercici 2004, comptant amb una plantilla mitjana de 152 treballadors, s'espera assolir la xifra de 35.000 jornals, situant l'activitat mitjana una mica per sota de l'obtinguda en l'exercici precedent, però dins de nivells òptims d'ocupació. Malgrat la disminució prevista d'activitat, el cost mitjà d'explotació mantindrà un creixement estable gràcies a que els increments salarials no superen, en cap cas, l'I.P.C.

Tal i com ha passat a l'exercici 2003, la major part de l'activitat serà desenvolupada per la plantilla d'ESTARRACO, recurrent les Empreses Estibadores a contratacions eventuales en la menor 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 competitivitat de les mateixes, 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. Posicionament clar en la manipulació de contenidors, gràcies a la nova terminal dedicada exclusivament a aquest tipus de mercaderia i que s'ubica al moll d'Andalusia, encara que serà en els propers anys quan, degut a aquestes noves superfícies habilitades i a les previsions generals de creixement d'aquest tràfic, pugui consolidar-se un increment notable.
2. Tendència a un creixement continuat, en major o menor mesura, dels sòlids a lloure. En aquest tràfic el Port de Tarragona segueix ostentant una posició de liderat, en especial en el que fa referència a productes agroalimentaris.
3. Augment del tràfic de vehicles de turisme, tal i com ha passat en el present exercici, ja que es disposarà de nous espais i per tant de millors condicions operatives.
4. Consolidació del tràfic de productes siderúrgics, la manipulació dels quals ha adquirit rellevància en els dos darrers exercicis.

La Societat Estatal d'Estiba, com ha vingut desenvolupant en exercicis precedents, manté per al proper 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.

Las previsiones para el ejercicio 2004 apuntan a que no habrán grandes oscilaciones en relación a los resultados del último año. A pesar de que las expectativas apuntan al mantenimiento del volumen de tráfico, previsiblemente, la actividad de ESTARRACO sufrirá una cierta disminución, debida a la importante inversión realizada por las Empresas Estibadoras en maquinaria portuaria de última generación, que incrementa los niveles de producción.

Así, para el presupuesto del ejercicio 2004, contando con una plantilla media de 152 trabajadores, se espera alcanzar la cifra de 35.000 jornales, situando la actividad media algo por debajo de la obtenida en el ejercicio precedente, pero dentro de niveles óptimos de empleo. A pesar de la disminución prevista de actividad, el coste medio de explotación mantendrá un crecimiento estable gracias a que los incrementos salariales no superan, en ningún caso, el I.P.C. Tal y como ha ocurrido en el ejercicio 2003, la mayor parte de la actividad será desarrollada por la plantilla de ESTARRACO, recurriendo las Empresas Estibadoras 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:

1. Posicionamiento claro en la manipulación de contenedores, gracias a la nueva terminal dedicada exclusivamente a este tipo de mercancía y que se ubica en el muelle de Andalucía, aunque será en los próximos años cuando, debido a estas nuevas superficies habilitadas y a las previsiones generales de crecimiento de este tráfico, pueda consolidarse un incremento notable.
2. Tendencia a un crecimiento continuado, en mayor o menor medida, 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.
3. Aumento del tráfico de vehículos de turismo, tal y como ha ocurrido en el presente ejercicio, ya que se dispondrá de nuevos espacios y por lo tanto de mejores condiciones operativas.
4. Consolidación del tráfico de productos siderúrgicos, cuya manipulación ha adquirido 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.

The forecast indicates that there will be no major changes in 2004 compared to 2003. Despite the fact that the volume of traffic is expected to remain constant, there may well be a certain decrease in the activity of ESTARRACO, owing to the major investments carried out by the stevedoring companies in the latest machinery and the consequent increase in productivity.

Thus, for the 2004 budget, with an average staff level of 152 workers, we expect to reach the figure of 35,000 workdays. This places the average level of activity below the figure for the previous year, but still within the levels of optimum employment. Despite this expected decrease in activity, the increase in average operating costs will remain stable thanks to salary increases that have in no case exceeded the Consumer Price Index.

As in 2003, the majority of the activity will be undertaken by the ESTARRACO staff, resorting to the stevedoring companies and temporary contracts as little as possible, in order not to affect the port operation productivity and safety levels.

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 clear positioning in container handling, thanks to the new terminal on the Andalucía Wharf, which has been exclusively designed for handling this type of merchandise. It will however be in the coming years that, thanks to these newly equipped areas and the general forecast for growth in this type of traffic, we will see a consolidation of this notable increase.
2. A trend for continuous growth, to a greater or lesser extent, in solid bulks. The Port of Tarragona continues to hold a leading position in this type of traffic, particularly in agriculture and food products.
3. 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.
4. 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.



APPORTT és una Agrupació d'Interès Econòmic sense ànim de lucre, constituïda al juliol de 1992, que aglutina tots els sectors econòmics provincials relacionats amb l'activitat marítima.

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

Les línies d'actuació són:

- Informació, publicació i promoció del Port de Tarragona, de les seves activitats i serveis.

- Organització d'esdeveniments, actes, jornades tècniques i visites especialitzades relacionades amb l'activitat portuària.

- Realització d'estudis i publicacions per atendre les necessitats conjuntes dels seus socis.

- Assessorament i orientació per a l'ús dels serveis disponibles al Port.

- Proporcionar als agrupats contactes empresarials, visites a col·lectius exportadors i importadors; organització de missions comercials per a millorar els interessos econòmics dels agrupats.

- Participació a congressos, fòrums i exposicions internacionals.

MEMÒRIA ACTIVITATS
APPORTT 2003

Febrer

- Organització Missió empresarial al Japó. Tokio-Kawasaki, 17-21 de febrer.
- Recepció d'una delegació empresarial del sector químic en visita als principals complexos petroquímics d'Europa. Port de Tarragona, 27 de febrer.

Març

- Col·laboració en la presentació del Pla de mesures mediamientals al Port de Tarragona. 11 de març.
- X Congrés de tràfic marítim i gestió portuària. Tarragona, 24-29 de març.

Abril

- Signatura d'un acord entre ports de diversos països de l'arc mediterrani per a defensar els interessos del transport intermodal i marítim de l'àrea mediterrània i recolzar el short sea shipping. Tarragona, 2 d'abril.
- Assemblea General de socis d'APPORTT. Inauguració nova seu. Tarragona, 9 d'abril.

Maig

- Constitució de l'Associació Mediterranean Ports Community, integrada per vuit ports del Mediterrani, entre ells el de Tarragona, amb l'objectiu de potenciar totes les iniciatives de promoció i desenvolupament del short sea shipping. Venècia, 6 de maig.
- Participació a la taula rodona sobre transports organitzada per Indicador Económico. Montbrío, 14 de maig.
- Recolzament a l'agrupació d'interès econòmic per promoure el desenvolupament econòmic i turístic de l'aeroport de Reus com a destí internacional de primer ordre integrat per diferents

Institucions de la Demarcació de Tarragona - Pacte de la Boella. Tarragona, 19 de maig.

- Presentació de l'oferta de serveis del Port de Tarragona a l'empresari Balear amb l'objectiu de potenciar les línies regulars del port de Tarragona i el tràfic marítim amb les Illes Balears. Palma de Mallorca, 27 de maig.

Juny

- APPORTT organitza la jornada tècnica per a les empreses importadores de cereals. Madrid, 12 de juny.
- Presentació del curs de post grau d'operacions portuàries que en primera edició s'impartirà al Port de Tarragona. 10 de juny.
- Participació com a expositors al Saló Internacional de la Logística, SIL 2003.

A la vegada, APPORTT col·labora en diversos actes paral·lels que se celebren en el marc del Saló: 1er Fòrum Mediterrani de Logística, jornada sobre Catalunya, plataforma logística del Sud d'Europa, i a la presentació internacional de l'Associació Mediterranean Ports Community. Barcelona, 17-20 de juny.

Juliol

- Recepció amb el Cònsol comercial dels Estats Units d'Amèrica. Tarragona, 1 de juliol.
- Visita dels alumnes de post grau de nutrició animal de ASFAC. Port de Tarragona, 9 de juliol.
- Col·laboració a la taula participativa per a la determinació dels objectius i de les estratègies sectorials del Pla Territorial del Campo de Tarragona. Tarragona, 23 de juliol.

Agost

- Recepció del Secretari General Tècnic d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports del Govern d'Aragó, Sr. Carlos Esco, amb l'objectiu de reafirmar la presència del Port de Tarragona a la Plataforma Logística de Zaragoza PLAZA S.A. Tarragona, 29 d'agost.
- Presentació del projecte de construcció de la nova marina de Tarragona a càrrec de la Companyia Internacional Marina Tarraco. Tarragona, 29 d'agost.

Setembre

- Inauguració del nou edifici del Parc de Bombers del Port de Tarragona. 1 de setembre.
- Visita oficial de l'Excm. Sr. Josep Piqué, Ministre de Ciència i Tecnologia. Port de Tarragona, 3 de setembre.
- Presentació – acte de col·locació de la primera pedra del CIM el Camp. Xerrada-col·loqui Catalunya: Horitzó 2026 a càrrec del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Hble. Felip Puig. Tarragona, 19 de setembre.
- Recepció al Port de Tarragona de l'Ambaixador d'Espanya a Haití. Tarragona, 30 de setembre.

Octubre

- Col·laboració en la jornada d'inauguració de les noves instal·lacions del departament de nutrició animal de l'IRTA. Mas Bové-Constantí, 3 d'octubre.
- Organització missió empresarial a Grècia. 6-8 d'octubre
- Expositors a la 43 edició de la Borsa Europea de Comerç. Barcelona, 10 d'octubre.
- Col·laboradors Congrés Internacional de FETEIA. Vigo, 10-

12 d'octubre.

- Assemblea Extraordinària de socis d'APPORTT. Tarragona, 16 d'octubre.
- Celebració del Consell d'Administració constituent de l'Agrupació. Tarragona, 20 d'octubre.
- III Jornades de manteniment a la indústria química i de procés. La primera sessió és presidida per APPOORTT. Tarragona, 22-23 d'octubre.

Novembre

- Participació al seminari: "Oportunitats de cooperació empresarial a Israel" organitzat per l'ICEX. Barcelona, 4 de novembre.
- Lliurament de premis APPOORTT a la Fidelitat, Especial Dedicació i Professionalitat. Tarragona, 12 de novembre.
- Col·laboració en el congrés 2nd International Maritime Transport 2003. Barcelona-Tarragona, 25-28 novembre.

Desembre

- Signatura conveni entre l'empresa pública Plataforma Logística de Zaragoza-PLAZA S.A. i l'Autoritat Portuària de Tarragona amb l'objectiu de desenvolupar actuacions logístiques i portuàries d'interès comú. Tarragona, 15 de desembre.
- Assemblea General de socis d'APPORTT. Celebració del Nadal. Tarragona, 18 de desembre.

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

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

Las líneas de actuación son:

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

MEMORIA ACTIVIDADES APPOORTT 2003

Febrero

- Organización Misión empresarial a Japón. Tokio-Kawasaki, 17-21 de

Febrero.

- Recepción de una delegación empresarial del sector químico en visita a los principales complejos petroquímicos de Europa. Puerto de Tarragona, 27 de Febrero.

Marzo

- Colaboración en la presentación del Plan de medidas medioambientales en el Puerto de Tarragona. 11 de Marzo.
- X Congreso de tráfico marítimo y gestión portuaria. Tarragona, 24-29 de Marzo.

Abril

- Firma de un acuerdo entre puertos de diversos países del arco mediterráneo para defender los intereses del transporte intermodal y marítimo del área mediterránea y apoyar el short sea shipping. Tarragona, 2 de Abril.
- Asamblea General de socios de APPORTT. Inauguración nueva sede. Tarragona, 9 Abril.

Mayo

- Constitución de la Asociación Mediterranean Ports Community, integrada por ocho puertos del Mediterráneo, entre ellos el de Tarragona, con el objetivo de potenciar todas las iniciativas de promoción y desarrollo del short sea shipping. Venecia, 6 de Mayo.
- Participación a la mesa redonda sobre transportes organizada por Indicador Económico. Montbrió, 14 de Mayo.
- Apoyo a la agrupación de interés económico para promover el desarrollo económico y turístico del aeropuerto de Reus como destino internacional de primer orden integrado por diferentes Instituciones de la Demarcación de Tarragona - Pacto de la Boella. Tarragona, 19 de Mayo.
- Presentación de la oferta de servicios del Puerto de Tarragona al empresario Balear con el objetivo

de potenciar las líneas regulares del puerto de Tarragona y el tráfico marítimo con las islas Baleares. Palma de Mallorca, 27 de Mayo.

Junio

- APPORTT organiza la jornada técnica para las empresas importadoras de cereales. Madrid, 12 de Junio.
- Presentación del curso de post grado de operaciones portuarias que en primera edición se impartirá en el Puerto de Tarragona. 10 de Junio.
- Participación como expositores en el Salón Internacional de la Logística, SIL 2003.

A su vez APPORTT colabora en diversos actos paralelos que se celebran en el marco del Salón: 1er Forum Mediterráneo de Logística, jornada sobre Cataluña, plataforma logística del Sur de Europa, y a la presentación internacional de la Asociación Mediterranean Ports Community. Barcelona, 17-20 de Junio.

Julio

- Recepción con el Cónsul comercial de los Estados Unidos de América. Tarragona, 1 de Julio.
- Recibimos la visita de los alumnos de post grado de nutrición animal de ASFAC. Puerto de Tarragona, 9 de Julio.
- Colaboración en la mesa participativa por la determinación de los objetivos y de las estrategias sectoriales del Plan Territorial del Campo de Tarragona. Tarragona, 23 de Julio.

Agosto

- Recepción del Secretario General Técnico de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, Sr. Carlos Esco, con el objetivo de reafirmar la presencia del Puerto de Tarragona en la Plataforma Logística de Zaragoza

PLAZA S.A. Tarragona, 29 de Agosto.

- Presentación del proyecto de construcción de la nueva marina de Tarragona a cargo de la Compañía Internacional Marina Tarra- co. Tarragona, 29 de Agosto.

Septiembre

- Inauguración del nuevo edificio del Parque de Bomberos del Puerto de Tarragona. 1 de Septiembre.
- Visita oficial del Excmo. Sr. Josep Piqué, Ministro de Ciencia y Tecnología. Puerto de Tarragona, 3 de Septiembre.
- Presentación – acto de colocación de la primera piedra del CIM el Camp. Charla-coloquio Cataluña: Horizonte 2026 a cargo del Consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, Hble. Felip Puig. Tarragona, 19 de Septiembre.
- Recepción en el Puerto de Tarragona del Embajador de España en Haití. Tarragona, 30 de Septiembre.

Octubre

- Colaboración en la jornada de inauguración de las nuevas instalaciones del departamento de nutrición animal del IRTA. Mas Bové-Constantí, 3 Octubre.
- Organización misión empresarial a Grecia. 6-8 de Octubre
- Expositores en la 43 edición de la Bolsa Europea de Comercio. Barcelona, 10 Octubre.
- Colaboradores Congreso Internacional de FETEIA. Vigo, 10-12 Octubre.
- Asamblea Extraordinaria de socios de APPORTT. Tarragona, 16 de Octubre.
- Celebración del Consejo de Administración constituyente de la Agrupación. Tarragona, 20 Octubre.

- III Jornadas de mantenimiento en la industria química y de proceso. La primera sesión es presidida por APPORTT. Tarragona, 22-23 Octubre.

Noviembre

- Participación en el seminario: "Oportunidades de cooperación empresarial en Israel" organizado por el ICEX. Barcelona, 4 de Noviembre.
- Entrega de premios APPORTT a la Fidelidad, Especial Dedicación y Profesionalidad. Tarragona, 12 de Noviembre.
- Colaboración en el congreso 2nd International Maritime Transport 2003. Barcelona-Tarragona, 25-28 Noviembre.

Diciembre

- Firma convenio entre la empresa pública Plataforma Logística de Zaragoza-PLAZA S.A. y la Autoridad Portuaria de Tarragona con el objetivo de desarrollar actuaciones logísticas y portuarias de interés común. Tarragona, 15 de Diciembre.
- Asamblea General de socios de APPORTT. Celebración de la Navidad. Tarragona, 18 de Diciembre.

APPORTT is an economic interest group founded in 1992 to bring together the various economic sectors of the province with links to maritime trade.

Its principal objective is the promotion and management of the mutual interests of the firms that make up the Tarragona port community. It coordinates the provision of services to assist, facilitate, develop and improve the business activities of its members.

Its areas of action are:

- To publicize, promote and provide information about the Port of Tarragona and its services and activities.
- To organize events, functions, technical conferences and specialized visits related to the activities of the port.
- To prepare studies and publications to meet the joint needs of the members
- To assess and guide members in the use of port services.
- To provide group members with business contacts through visits to business associations and exporters/importers; to organize trade missions to promote the business interests of the members.
- To participate in congresses, forums and international exhibitions.

APPORTT ACTIVITY REPORT
2003

February

- o Trade mission organised to Japan. Tokyo-Kawasaki, 17-21 February.
- o Reception for a business delegation from the chemical sector on a tour of the main European petrochemical complexes. Port of Tarragona, 27 February.

March

- Collaboration in the presentation of the Port of Tarragona Environmental Measures Plan. 11 March.
- 10th Congress of Maritime Traffic and Port Management. Tarragona, 24-29 March.

April

- Signing of an agreement between various ports of the Mediterranean Arc to defend the interests of intermodal and maritime transport in the Mediterranean area and to support short sea shipping. Tarragona, 2 April.
- General Assembly of APPORTT members. Inauguration of the new headquarters. Tarragona, 9 April.

May

- The Mediterranean Ports Community Association was set up by eight Mediterranean ports, including Tarragona, with the aim of promoting initiatives for the advancement and development of short sea shipping. Venice, 6 May.
- o Participation in the round table on transport organised by Indicador Económico. Montbrío, 14 May.
- Support for an economic interest group – the so-called La Boella Pact - made up of various institutions from the Tarragona area to promote the economic and touristic development of

Reus Airport as an important international destination. Tarragona, 19 May.

- Presentation of the services offered by the Port of Tarragona to the Balearic Islands' business community with the aim of promoting regular shipping lines and sea traffic between the Port of Tarragona and the Balearic Islands. Palma de Mallorca, 27 May.

June

- APPORTT organised a technical workshop for cereal importing companies. Madrid, 12 June.

- Presentation of the post graduate course in port operations, the first of which will be given in the Port of Tarragona. 10

June.

- Participation as exhibitors in the International Logistics Exhibition, SIL 2003.

APPORTT also cooperated in the organisation of several parallel events held within the framework of the exhibition: the 1st Mediterranean Logistics Forum, a conference on Catalonia, the logistics platform for Southern Europe, and the international presentation of the Mediterranean Ports Community Association. Barcelona, 17-20 June.

July

- Reception for the United States Commercial Attaché. Tarragona, 1 July.

- Visit by a group of postgraduate students in animal nutrition (ASFAC). Port of Tarragona, 9 July.

- Participation in the round table to determine the objectives and sectorial strategies for the Camp

of Tarragona Territorial Plan. Tarragona, 23 July.

August

- Reception for the General Secretary for Public Works, Town Planning and Transport of the Government of Aragon, Mr. Carlos Esco, with the aim of reaffirming the presence of the Port of Tarragona in the Zaragoza Logistics Platform PLAZA S.A. Tarragona, 29 August.

- Presentation of the construction project for the new Tarragona Marina by the International Marina Tarraco Company. Tarragona, 29 August.

September

- Inauguration of the new Port of Tarragona Fire Department Building. 1 September.

- oOfficial visit by the Honourable Josep Piqué, Minister for Science and Technology. Port of Tarragona, 3 September.

- Presentation – foundation stone laying ceremony of the CIM el Camp. Talk and discussion on Catalonia: Horizon 2026 by the Minister for Territorial Policy and Public Works of the Generalitat of Catalonia, the Honourable Felip Puig. Tarragona, 19 September.

- Reception in the Port of Tarragona for the Ambassador of Spain in Haiti. Tarragona, 30 September.

October

- Collaboration in the Inauguration of the new facilities for the IRTA Department of Animal Nutrition. Mas Bové-Constantí, 3 October.

- Organisation of a trade mission to Greece. 6-8 October
- oExhibitors at the 43rd edition of Bolsa Europea de Comercio.

Barcelona, 10 October.

- Collaborators in the International FETEIA Congress. Vigo, 10-12 October.

- Extraordinary Assembly of APPORTT members. Tarragona, 16 October.

- oMeeting of the Group's constituting Board of Directors. Tarragona, 20 October.

- o3rd Conference on Maintenance and Processes in the Chemical Industry. The first session was chaired by APPORTT. Tarragona, 22-23 October.

November

- Participation in the seminar on: "Opportunities for Business Cooperation in Israel" organised by ICEX. Barcelona, 4 November.

- Awarding of the APPORTT prizes for Loyalty, Special Dedication and Professionalism. Tarragona, 12 November.

- Collaboration in the 2nd International Maritime Transport 2003 Congress. Barcelona-Tarragona, 25-28 November.

December

- Signing of an agreement between the public company Zaragoza Logistics Platform-PLAZA S.A. and the Tarragona Port Authority with the aim of undertaking logistics and port activities of common interest to both parties. Tarragona, 15 December.

- General Assembly of APPORTT members. Christmas celebration. Tarragona, 18 December.



I Premis APPORT. Novembre 2003



Missió empresarial a Japó.
Febrer 2003



Missió empresarial a Grècia. Octubre 2003



SIL 2003



Visita embaixador Haití



ANTECEDENTS I FONAMENTS LEGALS

La Llei de "Ports i de la Marina Mercant" de 24 de novembre de 1992, modificada per la Llei 62 de 1997, i posteriorment modificada per la Llei 43/2003, estableix en el seu 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 PUEP que inclourà els usos previstos per a les diferents zones del port, així com la necessitat o conveniència d'aquests".

A part d'allò 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 varen provocar la necessitat d'adequar l'antiga delimitació de la Zona de Servei del Port de l'any 1976 a les condicions actuals i futures.

ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS LEGALES

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

PRECEDENTS AND LEGAL FOUNDATIONS

The "Ports and Merchant Marine Act" of 24 November 1992, as amended by Act 62/1997, states in article 7: "The delimitation of the port service zone will be made, on the proposal of the Port Authority, by means of a 'Plan for the Use of the Port Area' (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.



IMPORTÀNCIA ECONÒMICA DEL PORT I LA SEVA ÀREA D'IN- FLUÈNCIA

El port de Tarragona es troba situat a la confluència de dos eixos de desenvolupament econòmic de l'estat espanyol: la costa mediterrània 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 gran quantitat d'indústries, constituint la segona àrea metropolitana de Catalunya, després de la de Barcelona.

IMPORTANCIA ECONÓMICA DEL PUERTO Y SU ÁREA DE INFLUENCIA

El puerto de Tarragona se encuentra situado en la confluencia de dos ejes de desarrollo económico del estado español: la costa mediterránea 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.

THE ECONOMIC IMPORTANCE OF THE PORT AND ITS AREA OF INFLUENCE

The port of Tarragona is located at the confluence of two of Spain's economic development hubs: the Mediterranean coast and the Ebro River valley. Its hinterland includes Catalonia, in economic terms the Iberian Peninsula's most active autonomous region, and reaches as far as the regions of Aragon, La Rioja and Navarra, via the Ebro Valley.

The triangle formed by the towns of Tarragona, Reus and Valls is the second largest metropolitan area in Catalonia, after Barcelona, and contains a large number of industries.



Igual que al conjunt de l'economia nacional, als ports, com a part integrant de la mateixa, se'ls presenta un important repte amb la desaparició de fronteres internes a la UE i la lliure circulació de persones, capitals i mercaderies. Aquesta obertura incrementarà la competència i, consegüentment, obligarà a una racionalització de l'oferta de serveis, millorant i modernitzant l'existent a l'actualitat, establint la concepció del port del futur.

Al igual que al conjunto de la economía nacional, a los puertos, como parte integrante de la misma, se les presenta un importante reto con la desaparición de fronteras internas en la UE y la libre circulación de personas, capitales y mercancías. Esta apertura incrementará la competencia y, consecuentemente, obligará a una racionalización de la oferta de servicios, mejorando y modernizando la existente en la actualidad, estableciendo la concepción del puerto del futuro.

Like the Spanish economy as a whole, the country's ports are facing a major challenge with the suppression of internal frontiers within the EU and the free circulation of people, capital and merchandise. This opening up increases competition and consequently requires a rationalization, modernization and improvement of services with the aim of establishing the concept of the port of the future.



El desenvolupament portuari i el tràfic marítim mundial es poden caracteritzar per una sèrie d'aspectes com:

- Necessitat de molls més profunds, de major longitud i amb majors superfícies. Increment dels equips de descàrrega. La manipulació de carregaments massius i de càrrega unititzada en gran quantitat, requereix vastes àrees d'emmagatzematge, grues i equips d'elevat rendiment per aconseguir una descàrrega ràpida dels vaixells i una major productivitat.
- Importància del Mediterrani a les rutes marítimes.

Pel Mediterrani circula un percentatge important de mercaderia a granel que ve del Golf Pèrsic i Orient, així com càrrega general procedent de l'Extrem Orient amb destinació a Europa. La millora de les instal·lacions portuàries a la façana sud d'Europa pot incrementar la quota de mercaderies que entren al continent per aquesta zona. Un altre aspecte important a considerar és el de la incorporació de nous països a la Unió Europea, especialment aquells que pel fet de pertànyer a l'àmbit mediterrani són susceptibles d'establir relacions comercials.

El desarrollo portuario y el tráfico marítimo mundial se pueden caracterizar por una serie de aspectos como:

- Necesidad de muelles más profundos, de mayor longitud y con mayores superficies. Incremento de los equipos de descarga. La manipulación de cargamentos masivos y de carga unitizada en gran cantidad, requiere vastas áreas de almacenamiento, grúas y equipos de elevado rendimiento para conseguir una descarga rápida de los barcos y una mayor productividad.
- Importancia del Mediterráneo en las rutas marítimas.

Por el Mediterráneo circula un porcentaje importante de mercancía a granel que viene del Golfo Pérsico y Oriente, así como carga general procedente del Extremo Oriente con destino a Europa. La mejora de las instalaciones portuarias en la fachada sur de Europa puede incrementar la cuota de mercancías que entran en el continente por esta zona. Otro aspecto importante a considerar es el de la incorporación de nuevos países a la Unión Europea, especialmente aquellos que por pertenecer al ámbito mediterráneo son susceptibles de establecer relaciones comerciales.

It is possible to characterize the development of ports and world maritime trade by reference to a series of aspects such as:

- The need for deeper, longer and wider docks. Increased unloading facilities. The handling of mass cargos and large amounts of unitised merchandise requires vast storage areas, cranes and high-efficiency equipment, in order to unload vessels in the minimum amount of time and thus increase productivity.

-The importance of the Mediterranean in maritime routes
A major percentage of the bulk cargos from the Persian Gulf and the East pass through the Mediterranean, as well as general cargo shipped from the Far East to Europe. Improvements in the port facilities on the southern coastline of Europe can help increase the amount of cargo entering the continent through this area. Another important aspect to take into account is the incorporation of new countries into the European Union, particularly those in the Mediterranean area with which commercial relations can be established.

Com poden ser el gas líquat, els vehicles, la fruita, els productes siderúrgics, etc., que requereixen la construcció de terminals específiques que permetin manipular amb eficiència aquests carregaments. La major especialització requerida per a aquests tràfics entra en conflicte amb els molls tradicionals polivalents i suposa un major risc per la possibilitat d'obsolescència accelerada deguda a les variacions dels sistemes tecnològics i de les necessitats comercials.

Como pueden ser el gas licuado, los vehículos, la fruta, los productos siderúrgicos, etc., que requieren la construcción de terminales específicas que permitan manipular con eficiencia estos cargamentos. La mayor especialización requerida para estos tráficós entra en conflicto con los muelles tradicionales polivalentes y supone un mayor riesgo por la posibilidad de obsolescencia acelerada debida a las variaciones de los sistemas tecnológicos y de las necesidades comerciales.

For example, liquidised gas, vehicles, fruit, iron and steel, etc. that require the construction of special terminals for their efficient handling. The greater specialization required by these types of merchandise is not compatible with traditional, multi-purpose wharves and increases the possibility of accelerated obsolescence due to variations in technological systems and commercial needs.



TRANSFORMACIONS URBANÍSTIQUES I D'IN- FRASTRUCTURES A L'ENTORN DEL PORT

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

A l'eix Nord-Sud es troba l'autopista A-7 del Mediterrani, la carretera N-340 i l'autovia de Salou. En direcció a l'interior l'autopista A-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.

Respecte 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.

TRANSFORMACIONES URBANÍSTICAS Y DE INFRA- ESTRUCTURAS EN EL ENTOR- NO DEL PUERTO

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

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.

CHANGES TO THE URBAN LAYOUT AND INFRASTRUCTURE IN THE GEOGRAPHICAL AREA OF THE PORT

Tarragona is at a pivotal point in a major network of communication routes that has seen a rapid 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. Heading inland we have the AP-2 motorway to Zaragoza, the N-420 Tarragona-Reus dual carriageway, and the N-240 main road to Valls and Lleida. Another project of particular importance is the Tarragona-Montblanc-Lleida dual carriageway, which will guarantee direct access to the port from the inland counties.

In terms of rail transport, the Barcelona-Valencia "Mediterranean Corridor" is being reinforced. The Barcelona-Madrid line will be complemented by a high speed train (AVE) with a station just a few kilometres from Tarragona. The Port is lobbying for a direct link with this new European gauge rail line without a break at the French frontier, connecting the Mediterranean corridor with the Madrid - Barcelona line, in the area of Tarragona.

El port del futur excedeix la configuració clàssica de mera oferta de serveis al transport marítim. Les ràpides transformacions que es produeixen a les tecnologies del transport, que impliquen canvis importants en la seva oferta, els canvis als hàbits de consum i als modes de producció, demanden complementaritat dels modes de transport, basada en centres logístics i de distribució, que externalitzin fases dels processos de producció industrial de la mercaderia, al mateix temps que s'apropa al consumidor final, encobrint, en cert sentit, la fase de transformació i la de distribució de productes.

Aquest esforç de planificació busca continuar la racionalització de les relacions port-ciutat que ha continuat fins al dia d'avui, compatibilitzant 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 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.

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.

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.

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.

Previously the Port area was delimited by the Service Zone Delimitation Ministerial Order issued by the Ministry of Public Works on 3.8.1976.

The Port Service Zone comprised the coastal area beginning at the Seafront Promenade in municipality of Tarragona, taking in La Pineda Beach in the municipality of Vila-seca and reaching as far as the municipal area of Salou, in the area of the quarry.

For the 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 newly incorporated port areas.

Al Pla s'han tingut en compte les necessitats d'aigües abrigades, dàrsenes, línies d'atrada i superfícies de terra que són necessàries per tal d'atendre degudament la demanda de tràfic del Port de Tarragona en els propers anys.

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

Les superfícies que el Pla ha previst són les següents:

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

Les actuacions dels últims anys han permès l'execució del Pla com segueix:

Molls i explanades 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	-
TOTAL	138,59 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	-
2000	-
2001	-
2002	-
TOTAL	151,81 ha

Els accessos de carretera que s'inclouen al Pla són:

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

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

- Accés Oest ffcc des de les línies Barcelona-Madrid i Barcelona-València a la zona de classificació.
- Accés a les explanades de ribera, construït al 1997.

D'aquests accessos 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.

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	-
TOTAL	138,59 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	-
2000	-

CONTENIDO Y EJECUCIÓN DEL PLAN

CONTENT AND EXECUTION OF THE PLAN

2001	-
2002	-
TOTAL	151,81 ha

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

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

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

- a) Acceso Oeste ffcc desde las líneas Barcelona-Madrid y Barcelona-Valencia en la zona de clasificación.
- b) Acceso a las explanadas de ribera, construido en 1997.

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

The Plan also 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 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	-
TOTAL	138,59 ha

Land area acquired

1991	38,29 ha
1992	13,28 ha
1993	50,05 ha
1994	9,52 ha
1995	12,58 ha
1996	28,09 ha
1997	-
1998	-
1999	-
2000	-

2001	-
2002	-
TOTAL	151,81 ha

The road access routes included in the Plan are as follows:

- a) 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 Franco-lí Industrial Estate.
- b) Access to the Tarragona-Salou dual carriageway next to the Tarragona Educational Complex (C.E.T.)
- c) Access to the Tarragona-Salou dual carriageway via the La Granja-Pineda estate.
- d) 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:

- a) Western access from the Barcelona-Madrid and Barcelona-Valencia lines in the classification area.
- b) Access to the Ribera Esplanades, built in 1997.

Of these access routes, the link with the Main Through-road has been built and the road and rail access routes to the Ribera Esplanades have been completed.



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-742.2004

