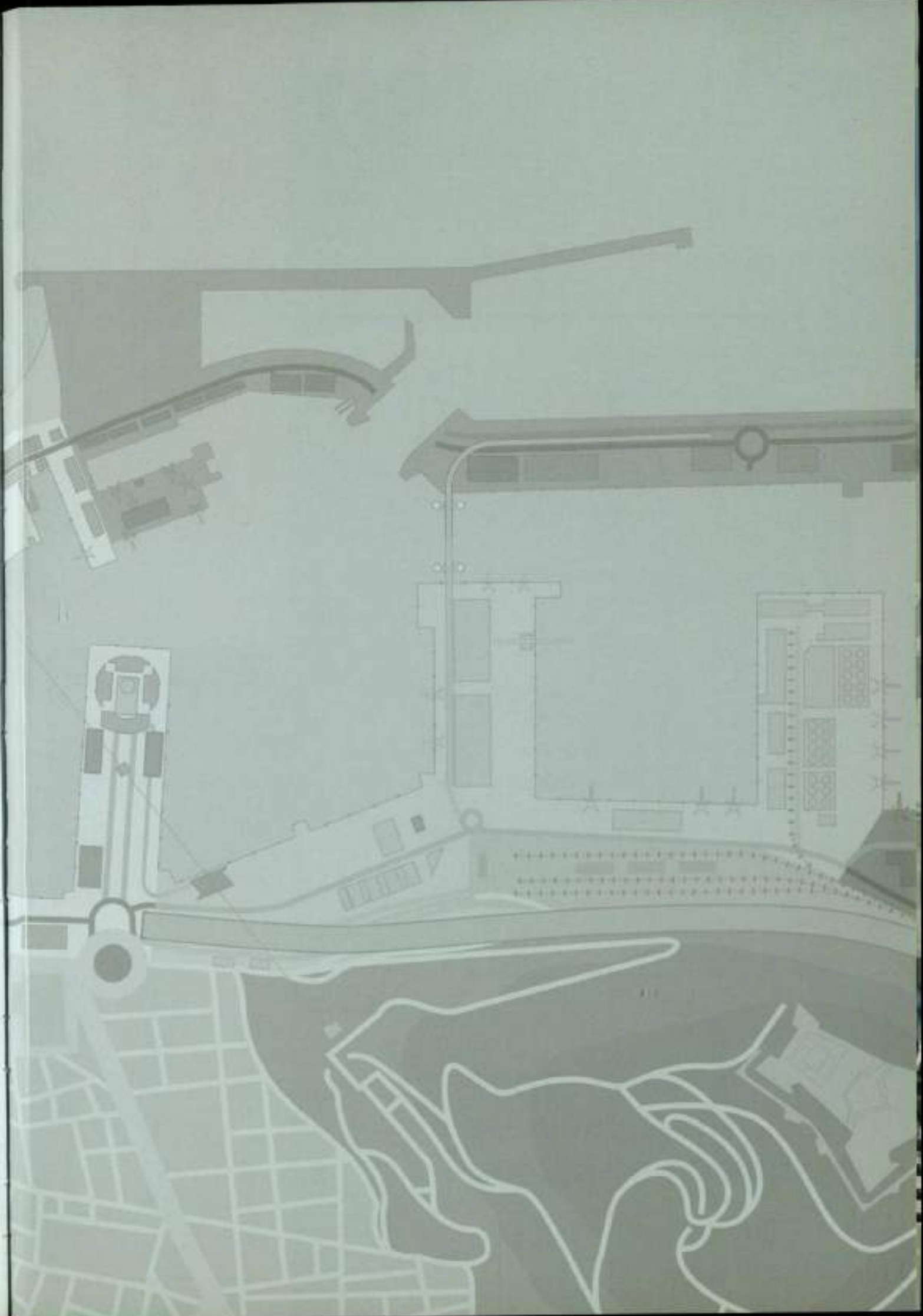
Puerto de Barcelona
Memoria anual
2002

Port de Barcelona
Autoritat Portuària de Barcelona

Entidad beneficiaria
del Fondo de Cohesión
de la Unión Europea

Puerto de Barcelona
Memoria anual
2002

Port de Barcelona
Autoritat Portuària de Barcelona



Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre del 2002

Presidente del Consejo de Administración
Sr. Joaquim Tosas Mir

Vocales natos
Sr. Juan Aguilar Ponce de León Romero (vicepresidente)
Sr. Josep Oriol Carreras (director)

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

Vocales en representación de la Administración del Estado
Sr. Arturo Aguinaga Mateos
Sr. Severo Bueno de Sitjar de Togores
Sr. Josep Costa Solà
Sr. Josep Lluís Estrada Llaquet

Vocales en representación del Ayuntamiento de Barcelona
Sr. Xavier Casas Masjoan
Sra. Maravillas Rojo Torrecilla

Vocal en representación del Ayuntamiento del Prat de Llobregat
Sr. Lluís Tejedor Ballesteros

Vocales en representación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona
Sr. Josep M. Basáñez Villaluenga
Sr. Joan J. Lloch Pañella

Vocal en representación de la Asociación de Empresas Estibadoras
Sr. Xabier M. Vidal Niebla

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

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

Secretario (no consejero)
Sr. Albert Muixí Rosset

Incidencias acaecidas durante el 2002
Por acuerdos del Gobierno de la Generalidad de Cataluña con fecha 1 de agosto y 5 de noviembre del 2002, se procedió al nombramiento de miembros que integran el Consejo de Administración de la APB.
En fecha 18 de septiembre del 2002 tomaron posesión como miembros del Consejo el señor Recoder y el señor Seguí, en substitución del señor Bordas y el señor Echevarría.

Presentación

Joaquim Tosas Mir
Presidente

Después de un año como el 2001, que calificamos de histórico porque se había aprobado definitivamente el proyecto de ampliación del puerto, así como por el hecho de tener asegurada su financiación, la importancia del año 2002 se debe, precisamente, al inicio de estas obras de ampliación. Los trabajos se prolongarán durante casi una década y nos conducirán a doblar la superficie portuaria, tan indispensable para asegurar el futuro de nuestro puerto con vistas al siglo XXI. La inversión en obras del ejercicio ha alcanzado la cifra de 50 millones de euros; esto ha supuesto un 70% del volumen total de inversión, que ha ascendido a 71 millones de euros.

Dentro de los trabajos más importantes del proyecto de ampliación, debe destacarse el inicio de las excavaciones para desviar el río Llobregat, así como el inicio de las obras del dique de abrigo Sud, que creará una zona de aguas abrigadas y permitirá construir 380 hectáreas de superficie terrestre donde se ubicarán nuevas terminales dedicadas especialmente al tráfico de contenedores.

No menos importantes son las medidas correctoras de la costa que se están llevando a cabo de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental. Destacan la finalización del espigón de 270 metros de longitud y de 5.400 metros cuadrados de playa como medida compensatoria para la nidificación y la vida animal, a causa de los espacios perdidos como consecuencia de la ampliación del puerto. Este es un ejemplo de que la ampliación del puerto de Barcelona se está desarrollando siguiendo con gran cautela criterios estrictos de sostenibilidad del medio ambiente.

Además, las obras de la nueva bocana –ya abierta– están muy avanzadas, lo que facilitará el acceso al puerto de las embarcaciones de recreo, los pesqueros, los ferris y los grandes cruceros turísticos de hasta 300 metros lineales de eslora. Se prevé que la obra finalice en verano del 2003.

En lo relativo a la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Barcelona, la ZAL, nadie duda ya de que se ha convertido en un factor determinante a la hora de hacer destacar Barcelona entre sus puertos competidores, y ha actuado como polo de atracción de los principales operadores nacionales e internacionales en un sector como es la logística, que presenta unas inmejorables expectativas de crecimiento a corto y medio plazo.

Este año se ha completado definitivamente la primera fase de la ZAL con el inicio de actividad del Service Center. Las instalaciones pioneras de este edificio completan una oferta de primer nivel para las empresas instaladas en la ZAL, dedicadas mayoritariamente al comercio internacional y a los sectores del transporte y la logística. Al mismo tiempo que se ha completado la primera fase, ya se han empezado a poner en marcha las obras de urbanización de los terrenos de la segunda fase de la ZAL, con unas perspectivas excelentes de comercialización.

En estos momentos, el crecimiento del tráfico del Puerto de Barcelona está, en cierta medida, condicionado por las limitaciones de espacio y tampoco es ajeno a la ralentización de la actividad económica mundial. Sin embargo, los datos muestran que este año hemos alcanzado una cifra de casi 33 millones de toneladas, lo que significa un aumento de tráfico del 3,6%, por encima de la media de crecimiento de los puertos europeos.

En este punto, debe incidirse en que lo importante y más difícil para un puerto es que esta tendencia positiva de crecimiento de tráfico se mantenga en el tiempo. Porque cuando se crece año tras año, como ha sido el caso del Puerto de Barcelona, y se llega a un cierto nivel, el listón cada vez es más alto y el reto está en mantener tasas de crecimiento positivas sobre volúmenes de tráfico cada año superiores.

El Puerto de Barcelona está especializado en carga general que, este año, con una participación del 60% en el tráfico total del puerto, se ha incrementado un 6,4% y ha alcanzado más de 19 millones de toneladas. Dentro de este segmento, el número de contenedores manipulados ha crecido ligeramente y se ha aproximado a la cifra del millón y medio de TEU, mientras que la difícil situación que vive el sector automovilístico se ha reflejado en el tráfico de vehículos, que se ha mantenido estable y ha alcanzado la cifra de 604.000 unidades. Además, el tráfico de líquidos a granel ha aumentado un 4,4%, en gran parte a causa de la estrategia de Gas Natural de consolidar su presencia en el Puerto de Barcelona.

En lo relativo al tráfico de pasajeros, los datos no pueden ser más optimistas: se ha alcanzado la cifra de casi 1.700.000 pasajeros, un 17% más que el año anterior. De estos, la mitad son pasajeros de crucero que, con un incremento del 28% en relación con el 2001, son los que año tras año contribuyen a mantener la tendencia al alza del Puerto de Barcelona en este tipo de tráfico. Además, cada vez son más los armadores que valoran la calidad de las instalaciones y los servicios de los cruceros y escogen el Puerto de Barcelona no como una escala más, sino como puerto de inicio o de finalización de sus travesías por el Mediterráneo.

Y esto es un factor dinamizador extraordinario para el sector turístico y de servicios de Barcelona y de Cataluña.
En relación con la cifra de cierre del ejercicio de la Autoridad Portuaria de Barcelona, debe decirse que se ha obtenido un beneficio neto de 28 millones de euros, que significa un aumento del 28% respecto del año anterior.
La tendencia continuada al alza de la actividad portuaria ha permitido incrementar los ingresos de explotación en un 8% en relación con el año anterior, con lo que se han totalizado 97 millones de euros. El total de recursos generados por las operaciones (*cash flow*) ha sido de 50 millones de euros, lo que supone un aumento de la capacidad de generación de fondos del 10% y permite afrontar con solidez el volumen de inversión que implica la ampliación del puerto.
Durante el 2002, el Puerto de Barcelona ha continuado desarrollando su política de actuaciones para aumentar la captación de tráficos y ampliar su mercado. Con las iniciativas de la terminal marítima de Zaragoza, tmZ, y la terminal marítima de Toulouse, tmT, inaugurada este año, el Puerto de Barcelona apuesta por acercar servicios intermodales y logísticos a los clientes, con el objetivo de facilitar sus operaciones de transporte marítimo internacional.
Después del segundo año de funcionamiento, la ya citada terminal marítima de Zaragoza ha consolidado su posición y ha iniciado una segunda fase de ocupación de terrenos de 30.000 metros cuadrados, con una ampliación de almacenes de 5.000 metros cuadrados. También se ha encargado el proyecto de la terminal ferroviaria, que se gestionará desde tmZ y que conferirá a esta plataforma logística más potencialidad y ampliará su ámbito de influencia.
La actividad internacional del Puerto de Barcelona, como en años precedentes, se ha traducido en la participación en nuevos proyectos e iniciativas de cooperación con el objetivo de ampliar las oportunidades de negocio del Puerto. En este sentido, los vínculos del Puerto de Barcelona con otros puertos se han reforzado gracias a iniciativas en las que el Puerto se ha involucrado en proyectos portuarios de cooperación con el Mercosur, el Norte de África y Extremo Oriente, y gracias a la tarea de formación realizada por el Instituto de Logística Iberoamericano (ILI), del que durante el 2002 se han inaugurado tres nuevas sedes en México, Perú y Guatemala; de esta manera, el ILI se consolida en todo América Latina.
En su vertiente más comercial, la actividad internacional del Puerto de Barcelona también ha significado su proyección hacia el mercado de México, como consecuencia de la misión empresarial que se realizó en el 2002 en ese país. Tanto en lo referente a la organización como a los resultados, la misión ha sido calificada de éxito por los numerosos empresarios que participaron en ella y que tuvieron la oportunidad de realizar contactos bilaterales, que por seguro derivarán en futuras relaciones comerciales.
En el campo de las tecnologías de la información y el comercio electrónico, un elemento de trascendencia importante ha sido la implantación a través de PortIC de las aplicaciones informáticas definidas en el marco del Foro Telemático. De esta manera, PortIC se encuentra ya en condiciones de ofrecer toda una serie de nuevos servicios de información y de intercambio documental de datos dirigidos a la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona, con el objetivo de simplificar y hacer más ágil el paso de la mercancía por el recinto portuario y contribuir, de esta manera, a mejorar la eficiencia de la cadena logística.
También se ha aprobado el Plan de Viabilidad de PortIC, que ha sido una iniciativa conjunta de toda la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona. El reto para el año 2003 es conseguir que la plataforma PortIC sea la herramienta de trabajo de toda la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona. Con esta iniciativa, el Puerto de Barcelona se situará en primera línea mundial y será un referente en la aplicación de estos servicios de información y comunicación en el sector logístico y portuario.
Por último, debe mencionarse el ámbito más ciudadano de nuestro puerto, el Port Vell. En este sentido, los planes urbanísticos de las ciudades portuarias, y en especial de los puertos inmediatos a la ciudad, deben buscar la manera para que los ciudadanos puedan participar de su puerto. En el Port Vell, los últimos proyectos que culminarán definitivamente con su reconversión lo convertirán en un modelo a imitar por otras ciudades portuarias.
Con la finalización de la primera fase de las obras de remodelación del muelle de Bosch i Alsina, se ha mejorado la utilización lúdica y ciudadana de este espacio.
También han finalizado las obras de acceso al muelle de Barcelona, que permiten establecer una continuidad viaria de este muelle con la ciudad, especialmente necesaria como consecuencia de la puesta en marcha del hotel que ocupa la cuarta torre del World Trade Center y que acaba la ejecución de este gran complejo empresarial.
El colofón definitivo en el Port Vell lo pondrán las actuaciones previstas en el Plan Especial en la explanada que se ganará al mar como consecuencia de la apertura de la nueva bocana. La acumulación de proyectos de futuro inminentes como la creación de espacios nuevos de enorme atractivo para el uso ciudadano en el área de la nueva bocana, junto con la próxima ejecución del paseo Marítim, la construcción de un aparcamiento subterráneo en la plaza de las Palmeres y la remodelación del Maremagnum harán que el Port Vell sea la parte del frente marítimo barcelonés más dinámica y creativa.
Acabamos el año satisfechos por el trabajo hecho por toda la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona y con ganas de afrontar los retos del futuro.

Introducción

Josep Oriol Carreras
Director

El Puerto de Barcelona ha concluido un satisfactorio ejercicio 2002 con un incremento del 3,6% en el volumen total de tráfico, llegando a los casi 33 millones de toneladas. La desaceleración de la economía mundial se ha reflejado en la evolución de la actividad portuaria que, después de un primer semestre del año con descensos importantes, ha logrado reponerse en el período final del ejercicio. La carga general –que representa el valor añadido más grande– ha sufrido una evolución al alza y ha registrado un crecimiento del 6,4%, a la vez que el tráfico de líquidos a granel ha aumentado un 4,4%. Además, el tráfico de contenedores ha crecido un 3,6% y se ha situado muy cerca del millón y medio de TEU. También debe mencionarse que el tráfico correspondiente a vehículos se ha estabilizado después de los fuertes incrementos de años anteriores, debido, con toda seguridad, al difícil momento que ha vivido el sector automovilístico europeo durante el 2002.

El capítulo en el que se han obtenido más éxitos de gestión ha sido, sin duda, el tráfico de pasajeros, donde se ha logrado la cifra total de 1.700.000, un crecimiento espectacular del 17% respecto de los resultados del 2001. Debe destacarse que aproximadamente la mitad de los pasajeros proviene de los cruceros turísticos y que la otra mitad corresponde a las líneas regulares de cabotaje con las islas Baleares y Génova. Por tanto, el Puerto de Barcelona se sitúa definitivamente a la cabeza del tráfico de cruceros de Europa y del Mediterráneo.

El horizonte de futuro del Puerto de Barcelona ha cambiado radicalmente durante el año 2002. Con el inicio de las obras de ampliación y de la nueva bocana, se asegura la base física que nos permitirá crecer tanto cuantitativamente como cualitativamente. Nuevos muelles, nuevas infraestructuras y nuevos accesos doblarán las superficies marítimas y terrestres actuales. Además, la repercusión de este hecho se evidenciará captando nuevos tráficos, estableciendo nuevas líneas marítimas, definiendo mejores servicios portuarios y consiguiendo unas conexiones mucho más eficientes con nuestros *foreland* y *hinterland*.

Durante el año 2002, han destacado las inversiones realizadas en este gran proyecto de ampliación que ha supuesto movilizar 50 millones de euros. Entre las obras más importantes, debe mencionarse la ejecución de tres recintos en el dique Sud, con una longitud total de escollera de 3.300 metros lineales y una superficie aproximada de medio millón de metros cuadrados. También se ha concluido el espigón de 270 metros de longitud y la habilitación de 5.400 metros cuadrados de playa correspondientes a las medidas correctoras de la costa propuestas en la Declaración de Impacto Ambiental.

También se encuentra en fase avanzada la obra del espigón del margen derecho de la desembocadura del río Llobregat. Las obras de la nueva bocana se han desarrollado a buen ritmo durante este año y pronto será una realidad el nuevo acceso marítimo para los *ferrys*, las embarcaciones de recreo y los pesqueros.

Otras infraestructuras llevadas a cabo a lo largo del 2002 han sido la terminal ferroviaria para vehículos del muelle de inflamables, conformada por tres vías de 700 metros de longitud y los accesos viarios de aproximación; las obras de refuerzo y de pavimentación de los muelles Sud, Costa, Ponent y Adossat, más de 450.000 metros cuadrados que permitirán mejorar la operatividad de la terminal de contenedores de Barcelona; la creación de una nueva vía para *trastainers* en el muelle de Ponent y una nueva estación marítima en el muelle Adossat, que debe contribuir a acoger el importante incremento del número de cruceros turísticos que ha protagonizado el Puerto de Barcelona. En los últimos años, el proceso de mundialización de la producción y del consumo ha promovido un aumento de la competencia en todos los sectores y la necesidad de reducir gastos en los procesos de producción y del transporte. Por eso, el Puerto de Barcelona afronta este nuevo escenario dinámico de cambio y transformación diseñando nuevos servicios que se fundamentan en la logística especializada, con gran valor añadido para nuestros clientes. Dentro de este contexto se valora, cada día más, la rapidez y la seguridad, pero también la fiabilidad en los plazos de entrega de las mercancías, la frecuencia y la calidad de los servicios en la carga y la buena coordinación de los flujos de información asociados al transporte.

El Puerto de Barcelona, a través de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), ofrece la solución adecuada a las nuevas exigencias del transporte y del comercio internacional. Dentro de esta área, durante el año 2002 se ha puesto en marcha el Service Center, un edificio inteligente dotado de inmejorables infraestructuras de telecomunicaciones que amplía la oferta en 4.500 metros cuadrados del espacio para oficinas de alquiler para el sector. Sin duda, el Service Center constituirá un verdadero cluster logístico y tecnológico que concentrará un importante grupo de empresas transitarias

con sus clientes importadores y exportadores. Además, debe destacarse que las obras de urbanización y comercialización de la segunda fase de ampliación de la ZAL, con la que se espera atraer a un gran número de compañías directamente relacionadas con el transporte marítimo y la logística, avanzan a buen ritmo.

Uno de los principales objetivos estratégicos del Puerto de Barcelona es mejorar el grado de capilaridad y conectividad con las infraestructuras de comunicación del territorio. Así, se pretende estructurar la futura red viaria y ferroviaria del puerto y convertirla en una infraestructura de altas prestaciones intermodales. En este sentido debe destacarse la presentación, el pasado octubre, al Consejo Rector, del Plan Director Ferroviario, en el que se describe una nueva red de ferrocarril que dobla el kilometraje de los trazados actuales del puerto, con terminales prácticamente en todos los nuevos muelles y con un ancho de vías mixto (UIC e ibérico) que absorberá el 30% del tráfico total de mercancías del recinto portuario. La liberalización del sector ferroviario en España, unida a la llegada del tren de alta velocidad a Cataluña, serán factores clave de este importante desarrollo futuro.

Otro hecho importante acontecido a lo largo del año ha sido la inauguración de la terminal marítima de Toulouse (tmT) que, juntamente con la terminal marítima de Zaragoza (tmZ), en pleno rendimiento durante el 2002, se añade al concepto estratégico de puerto-red. Con la constitución de terminales marítimas interiores, el Puerto de Barcelona tiene como objetivo incrementar su mercado y convertirse en un gran centro de concentración de cargas del Mediterráneo. En esta misma línea de actuaciones, y para facilitar las conexiones telemáticas entre el Puerto y su Comunidad Logística Portuaria, se han desarrollado a lo largo del año diferentes proyectos con la finalidad de simplificar los intercambios documentales y de información que acompañan forzosamente el transporte de mercancías. Esto se ha conseguido participando y colaborando activamente con otros colectivos y empresas en iniciativas como el Foro Telemático, el Grupo de Harmonización de Procedimientos o desde la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona (PortIC).

En términos económicos, el Puerto de Barcelona cierra el ejercicio económico del 2002 con un beneficio neto de 27,9 millones de euros, hecho que representa un crecimiento aproximado del 28% respecto del año 2001. Han sido los incrementos de los tráficos y especialmente los que suponen más valor añadido, juntamente con el aumento del número de escalas y el volumen medio de los buques que han atracado en el puerto de Barcelona, los elementos decisivos que han permitido llegar a los 97 millones de euros de ingresos y alcanzar el aumento del 8% en referencia al resultado de explotación del 2001. A lo largo del año, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha generado un total de recursos procedentes de operaciones (*cash flow*) de 49,5 millones de euros, lo que ha supuesto un aumento de la capacidad de generación de fondos de un 10% respecto del año anterior.

No quiero concluir esta introducción sin hacer una breve referencia al Port Vell como espacio que configura el punto de encuentro y el nexo de unión entre el puerto y la ciudad de Barcelona. Las mejoras urbanísticas que se han llevado a cabo durante el 2002 han sido muy importantes. Entre ellas, debe mencionarse la remodelación del muelle de Bosch i Alsina, más conocido como el muelle de la Fusta; la urbanización de la zona comprendida entre la plaza del Carbó y sus nuevos accesos al muelle de Barcelona; y la inauguración del Eurostars Grand Marina Hotel, una joya del diseño arquitectónico, que completa el avanzado complejo de negocios del World Trade Center. No podemos dejar de destacar la importancia de las actividades relacionadas con el ocio, la cultura y la ciudadanía, que han llenado todos estos muelles y espacios durante el año 2002. Entre todas estas actividades, quiero destacar la creación del Eix Blau como un recorrido cultural y marítimo que culminará próximamente con la redacción final del Proyecto de Puerto Histórico.

El Puerto de Barcelona del siglo xxi que estamos diseñando y construyendo entre todos quiere dar una respuesta al conjunto de retos que nos presenta el mañana. Nace y se proyecta con una verdadera vocación de servicio hacia sus clientes y hacia todos los ciudadanos de Barcelona. Es, y todavía lo será mucho más en el futuro, un auténtico motor de la economía del territorio, una inagotable fuente de riqueza y de trabajo y debe convertirse, en definitiva, en uno de los mejores referentes de Cataluña hacia el mundo entero.

1 La gestión

p. 10

11 La promoción comercial
12 El Servicio de Atención al Cliente (SAC)
14 La red de servicios logísticos del Puerto de Barcelona
15 Una apuesta por la calidad
19 Las tecnologías de la información y el comercio electrónico
20 La cooperación internacional
21 Las infraestructuras
24 El Centro Intermodal de Logística (CILSA)
25 El Servicio de Acceso Unificado (SAU)
26 El sector de la estiba
28 La seguridad
30 El medio ambiente
32 Los recursos humanos
34 La formación
37 El Centro de Documentación
39 El Port Vell
40 El World Trade Center

3 El ejercicio económico y financiero

p. 50

5 Guía del Puerto de Barcelona

p. 66

2 La evolución del tráfico

p. 42

4 El Foro Telemático y PortIC

p. 60

6 Directorio del Puerto de Barcelona

p. 77

Port de Barcelona

La gestión

1

Puerto de Barcelona
Memoria anual
2002

La gestión

El Puerto de Barcelona y su entorno

El marco institucional y financiero

El Foro Marítimo y Portic

Guía del Puerto de Barcelona

Directorio de Puerto de Barcelona

La promoción comercial

La promoción comercial en el Puerto de Barcelona ha tenido, en la mayoría de las iniciativas, la colaboración de la Comunidad Logística, que ha participado activamente en esta tarea. Todas estas acciones de promoción se han hecho de acuerdo con el Plan Estratégico y con el objetivo de favorecer y facilitar la actividad del conjunto de nuestro sector empresarial. Se trata de un mercado cada vez más competitivo, interconectado y globalizado en el que los tráficos son cada vez menos cautivos. En este sentido, se debe estar presente en todas partes y permanentemente en los diferentes países, además de recibir las visitas de entidades, empresas y profesionales en Barcelona.

La colaboración con entidades como el Consorcio de Promoción Comercial de Catalunya (COPCA) y el Instituto de Comercio Exterior (ICEX) ha sido un gran apoyo para las actividades en nuestro *foreland*. Otras instituciones como Fomento del Trabajo y la asociación Barcelona Centre Logístic (BCL) también han ayudado, en diversas actividades, a promocionar el Puerto.

De la misma manera, se debe hacer énfasis en la actividad de los representantes permanentes del Puerto en China, Japón, Argentina y México, que desarrollan una actividad de prospección e información en aquellos países, lo que facilita la comunicación y la promoción del Puerto de Barcelona y su Comunidad Logística, ya que conocen las circunstancias y las características específicas de cada país.

El Puerto participó conjuntamente con BCL en el Salon International du Transport et de la Logistique (SITL) de París, y con el ICEX en la feria "Exporta" de Madrid y en una misión comercial en Algeria. El Puerto también estuvo presente en Marsella, en las reuniones de negocios "Top Transport", en un *stand*, donde tuvo la oportunidad de reunirse con sus clientes franceses, y en la ciudad de Bremen en Alemania, también en un *stand* y participando en las conferencias "Global Automotive Logistics". En Francia, el Puerto asistió también a "Lyon Euroexpo" de la ciudad de Lión y a la inauguración institucional de la terminal marítima de Toulouse (tmT) que acerca el Puerto de Barcelona a sus clientes de esa región. Hay que destacar en la actividad de los cruceros, la presencia del Puerto de Barcelona en "Seatrade" en Miami en un *stand* conjunto con Puertos del Estado y, juntamente con la asociación "Medcruise", la asistencia a las asambleas de Livorno, Azores, Roma, Génova y Malta.

Este año 2002, la misión empresarial se ha hecho en México. Allí, como en años precedentes en otros países, se ha introducido y consolidado la presencia de la Comunidad Portuaria. La misión tuvo un éxito notable con el desplazamiento de 52 empresarios, la realización de un total de 427 contactos bilaterales y la firma de acuerdos de colaboración con el Puerto de Veracruz.

La actividad comercial se ha desplegado en numerosas ciudades donde se han hecho reuniones con el objetivo de tratar temas concretos con diversos sectores como el automóvil, el café y la alimentación y para mantener estrechamente el contacto con los armadores. Así, se ha ido a más de una veintena de destinaciones diferentes, correspondientes a los países conectados por las líneas que hacen escala en Barcelona.

El Servicio de Atención al Cliente (SAC)

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) continúa con su objetivo de aumentar el conocimiento del tejido industrial y transmitir las necesidades detectadas a los diferentes sectores de la Comunidad Logística Portuaria.
Las herramientas que utiliza para ello son:

- La atención telefónica de consultas y reclamaciones
- El Plan de Formación y Divulgación
- Las visitas personalizadas. Puerto–empresas
- Los foros de trabajo

Atención telefónica de consultas y reclamaciones

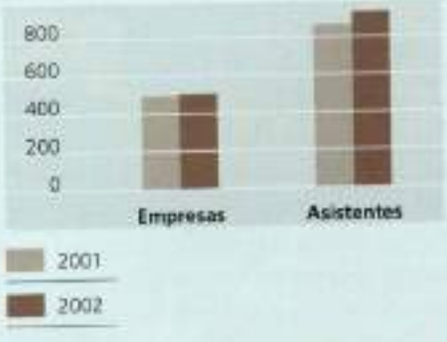
El año 2002, el servicio de atención telefónica, a través de su teléfono gratuito **900 210 938**, ha registrado un total de 205 reclamaciones y 112 consultas, lo que representa un incremento aproximado del 7% respecto al año anterior.
Las consultas y reclamaciones realizadas por los importadores y/o exportadores han experimentado un aumento del 20%.
Los motivos de las reclamaciones han sido los siguientes:

Reclamaciones

Plan de Formación y Divulgación

El Plan de Formación y Divulgación continúa con su objetivo inicial de transmitir la información para dar criterio a las empresas al hacer sus operaciones de comercio exterior y realiza unas jornadas, donde aparte de los ponentes, los asistentes tienen cada vez una participación más activa.

Plan de Divulgación y Formación



Este año ha aumentado el número de actividades realizadas, lo que ha supuesto un incremento del 9% en el número de asistentes.
Además de los cursos y jornadas siguientes que ya se venían realizando:

- La Implicación del Puerto de Barcelona en el Comercio Exterior
- El Proceso Aduanero: Terceros Países
- El Proceso Aduanero: Tránsitos
- El Transporte de Mercancías Peligrosas
- El Crédito Documentario como Medio de Pago / Cobro Internacional
- El Transporte y los Seguros
- Los Servicios de Inspección Fronterizos en el Comercio Internacional

este año, en colaboración con la Aduana de Barcelona y el Consejo de Usuarios del Transporte de Catalunya, se ha iniciado la jornada:

- El Procedimiento de Domiciliación (Despacho en Factoría). Jornada dirigida a las empresas interesadas en conocer los requisitos para poder acogerse a dicho procedimiento.

También se ha ofrecido la jornada complementaria:

- Actualización de Mercancías Peligrosas. Jornada dirigida a las personas que habían asistido a las ediciones anteriores y donde se informó de los cambios de las legislaciones.

Se han continuado realizando presentaciones en diferentes poblaciones con el objetivo de dar a conocer el Puerto y su realidad, y captar las necesidades específicas de los importadores/exportadores:

- "Los servicios del Puerto de Barcelona para el importador/exportador" – Logroño. Realizada conjuntamente con la terminal marítima Zaragoza (tmZ) y con el patrocinio de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de La Rioja.
- "Los servicios para el importador/exportador" - Terrassa. Con la colaboración de la CECOT.
- "El entorno portuario: las herramientas de financiación y los procesos aduaneros" – Madrid. Patrocinada por "la Caixa".

Este año el SAC ha empezado un plan de colaboración con las Cámaras de Catalunya y el Consejo de Usuarios del Transporte de Catalunya para realizar presentaciones en las sedes de las cámaras de diferentes poblaciones. Dentro de este plan, el pasado mes de julio, se realizó en Sabadell la Jornada del Transporte de Mercancías Peligrosas.
Para finalizar el año académico, a finales del mes de junio, se hizo el acto de entrega de diplomas a los asistentes al Plan de Formación y Divulgación del SAC. Se contó con la presencia de los patrocinadores, de los ponentes y de las empresas colaboradoras, así como de los asistentes y de las personas que durante el año han hecho consultas o reclamaciones.

Visitas personalizas: Puerto–empresas

El programa de visitas personalizadas del SAC, que se acerca a casa del empresario para difundir nuestro Puerto y conocer de viva voz las percepciones que tiene hacia nuestros servicios, se va consolidando año tras año.
Los temas que más inquietud han despertado han sido los siguientes:

- Aduana (agilidad y proceso documental)
- Navieros (tiempo)
- Tarifa T-3 (información)
- Factura portuaria (costes)
- Servicios de inspección (despacho y horarios)
- Transporte terrestre (agilidad)

El SAC ofrece a sus clientes la posibilidad de visitar el Puerto con el objetivo de profundizar en el conocimiento tanto de la operativa, como de sus instalaciones.

Foros de trabajo

La participación en diferentes foros permite transmitir las necesidades y los comentarios que se han podido captar tanto en las consultas y reclamaciones, como en las diferentes jornadas del Plan de Formación y Divulgación y en las visitas a diferentes empresas del tejido industrial.
Dentro de este marco se ha participado en:

- El Plan de Acción Comercial de la Carga. Tiene como objetivo consolidar y mejorar la posición del Puerto en cuanto a la carga.
- El grupo de mejora de procesos. Mediante la reingeniería de procesos se mejoran y se simplifican los procedimientos actuales de la APB.
- El grupo de mejora del Punto de Inspección Fronteriza (PIF). Dentro de su abasto, tiene el objetivo de agilizar la operativa portuaria del PIF.
- El grupo de trabajo del transporte de mercancías por ferrocarril. Se analizan las necesidades del mercado para buscar las soluciones logísticas necesarias.
- Las misiones empresariales. Se apoya a los importadores / exportadores en sus contactos bilaterales.
- El observatorio de costes. Analiza desde los diversos puntos de vista las diferentes partes del coste del pasaje portuario.

Durante el mes de junio, dentro del *stand* del Puerto de Barcelona del Salón Internacional del Transporte y de la Logística (SITL), la Aduana hizo una presentación de sus procedimientos, dirigida tanto al sector portuario como a las empresas importadoras/exportadoras.

La red de servicios logísticos del Puerto de Barcelona

Durante el 2002, el Puerto de Barcelona ha continuado desarrollando su estrategia de crecimiento basada en la distribución de los servicios portuarios y logísticos en red. Esto significa que el Puerto de Barcelona se quiere configurar como centro de una red de servicios logísticos y de transporte intermodal formada por plataformas de servicios desplegadas en su *hinterland* y *forland*, vinculadas al Puerto y conectadas mediante corredores multimodales de transporte. En estas plataformas, los cargadores tienen acceso a una amplia oferta de servicios logísticos y de transporte que facilitan la gestión integrada de su logística de importación y exportación.
El Puerto de Barcelona, a través de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), fue pionero en entrar en el campo de la logística empresarial, con una oferta de servicios inédita hasta ese momento en los puertos del Mediterráneo. Ahora, se ha visto la necesidad de desarrollar estas actividades logísticas no sólo dentro del Puerto, en la ZAL, sino cerca de aquellos mercados en los que el Puerto de Barcelona quiere ejercer un rol importante como punto de entrada y salida marítima de los flujos de comercio internacional.
Esto comporta que el Puerto, además de ser un puerto base para las líneas marítimas con excelentes conexiones multimodales con su mercado terrestre, debe ofrecer servicios logísticos en proximidad a los clientes, con la finalidad de facilitar sus operaciones de transporte marítimo internacional y mejorar su logística.
La terminal marítima de Zaragoza (tmZ), que ya lleva dos años en funcionamiento, y la terminal marítima de Toulouse (tmT), recientemente inaugurada, han sido las primeras iniciativas de esta nueva manera de entender las instalaciones por-

tuarias. Estas avanzan tierra adentro para distribuir sus facilidades logísticas a los cargadores, importadores y exportadores de estas áreas, y posibilitan que el Puerto de Barcelona gane accesibilidad física y comercial en estos mercados.

En cuanto a la tmZ, que entró en funcionamiento en el 2001 con el objetivo de asegurar y extender uno de los mercados estratégicos del Puerto de Barcelona –Aragón y su área de influencia– el 2002 ha sido el año de consolidación de su funcionamiento. De hecho, se ha iniciado una segunda fase de la terminal, que pasa a ocupar una superficie de más de 30.000 m² y que incluirá una nave de más de 5.000 m² y un depósito de contenedores, entre otros servicios. También se ha encargado el proyecto de la terminal ferroviaria, que se gestionará desde la tmZ y se conectará con la red ferroviaria, con lo que se confiere a esta plataforma logística una mayor accesibilidad y agilidad en la entrada y salida de mercancías.

Además, en octubre del 2002 se inauguró la tmT, ubicada en el centro logístico de Eurocentre en Toulouse. Esta nueva plataforma quiere dar servicio a los flujos de comercio exterior marítimo de las regiones del sur de Francia, con el objetivo de que el Puerto de Barcelona se convierta en una alternativa competitiva a los puertos que actualmente dan servicio a estos tráficos.

Estas terminales marítimas interiores son fruto de la estrategia del Puerto de Barcelona para incrementar su mercado y llegar a ser un gran centro de concentración y distribución de cargas del Mediterráneo. Este objetivo implica asegurar los servicios integrados de transporte y logística en el puerto y fuera de la zona portuaria, estableciendo alianzas y participaciones con otros operadores externos, con la finalidad de atender las necesidades de una producción y distribución cada vez más globalizada. Esta es, en definitiva, la razón de ser del Puerto de Barcelona: "contribuir a la competitividad de sus clientes mediante la prestación eficiente de servicios con relación a las necesidades de transporte marítimo, distribución terrestre y servicios logísticos", allá donde se soliciten dichos servicios.

Una apuesta por la calidad

El Departamento de Sistemas de Calidad (DSC) analiza, documenta y coordina con los diferentes operadores del Puerto de Barcelona la implantación de los planes de calidad. La voluntad de servicio y la adecuación de este a las necesidades de los clientes son los ejes vertebradores del sistema de gestión establecido con la colaboración de la Comunidad Logística.

La calidad en el Puerto de Barcelona

La medida constante de los procesos llevados a cabo en la Terminal de Contenidors de Barcelona (TCB), la Terminal Catalunya (TERCAT), la Estibadora de Ponent y la operativa del Punto de Inspección Fronteriza (PIF) proporciona una imagen concreta en cuanto a la calidad del servicio prestado en el Puerto de Barcelona.

El control de los procesos consiste en recoger toda la información procedente de la operativa portuaria y de los clientes con el objetivo de medir las posibles incidencias y tomar las oportunas acciones correctoras y/o preventivas.

Mensualmente se publica el Informe del Sistema de Calidad, en el que se recogen aspectos como la integridad de los precintos y las mercancías, las incidencias durante las inspecciones, el volumen de inspecciones realizadas, el tiempo de permanencia de los contenedores, el tiempo de inspección en el PIF, las intervenciones del Equipo de Calidad y las reclamaciones de los clientes.

Volumen de actividad	**2002**
Contenedores descargados (llenos)	211.682
Partidas vaciadas en tinglado	15.208
Bultos manipulados/vaciados	2.896.226
Bultos afectados	137
Volumen de inspecciones	**2002**
Inspecciones en explanada	5.983
Inspecciones con pasillo	1.832
Inspecciones en tinglado	287
Inspecciones en el PIF	5.301
Inspecciones con pasillo (PIF)	1.371
Total	**14.774**
Intervenciones del EQ	**2002**
Contenedor/precinto	61
Mercancía	2.113
Total	**2.174**
Incidencias imputables al Puerto de Barcelona – internas	
Precinto	4
Mercancía	29
Total	**33**

En la actualidad, en el Informe Mensual se encuentran desarrollados tres índices (con una media de nota sobre un máximo de 10) que miden la agilidad (índice A), la seguridad (índice S) y la coordinación en las inspecciones físicas (índice I).

Evolución de los índices A, S, e I, 2002

Índice A
Índice S
Índice I

Media	Índice A	Índice S	Índice I
2002	6,80	9,14	8,59
2001	6,50	8,66	8,26*

* Según el análisis de viabilidad de los años 2000-01

El Índice A refleja el grado de agilidad de la mercancía durante su paso por el puerto de Barcelona, teniendo en cuenta los procesos físico y documental. El Índice S tiene como objetivo medir el grado de integridad y seguridad de la mercancía a su paso por el puerto. El Índice I mide el grado de coordinación de los diferentes operadores que intervienen en las inspecciones físicas de la mercancía que se realizan en las zonas de inspección.

Auditorías de seguimiento

Durante el segundo semestre del año 2002, se han realizado auditorías de seguimiento en el Plan de Calidad implantado en la Terminal de Contenidors de Barcelona, la Terminal Catalunya y la Estibadora de Ponent, con el objetivo de determinar el grado de eficacia de las actividades que se desarrollan, sin evidencias de desviaciones significativas, por lo que se valora positivamente su adecuación al Plan de Calidad.

El transporte terrestre también ha sido objeto de análisis, en concreto en el apartado de tiempo de servicio de los camiones en la Terminal de Contenidors de Barcelona. El objetivo de este seguimiento ha sido analizar el período comprendido entre la llegada de los camiones a la terminal y la salida de estos por la puerta. De este estudio se han obtenido datos sobre el tiempo medio de espera y el tiempo medio de permanencia en la terminal.

Programa de Garantías

El Programa de Garantías recoge los compromisos de agilidad en el despacho aduanero, seguridad e integridad en la manipulación de la mercancía y optimización de costes de la operativa de inspección durante el paso de la mercancía por el Puerto de Barcelona.

Durante el año 2002, el Departamento de Sistemas de Calidad ha activado el Programa de Garantías en 19 ocasiones. La Garantía de Seguridad Total, que contempla cualquier incidencia (daño o falta) de la mercancía, en 18 ocasiones, y sólo una vez la Garantía de Posicionamiento Único, que garantiza que los contenedores que se inspeccionan en el Puerto de Barcelona sufrirán un único posicionamiento en zona de inspección.

Nuevos retos

El año 2002 ha significado el inicio de los trabajos de ampliación del alcance del Sistema de Calidad en las terminales de automóviles. El Puerto de Barcelona ha concertado con Autoterminal y Setram la implantación de un Plan de Calidad que desarrollará los requisitos de calidad establecidos por las infraestructuras portuarias y los equipos asociados, la gestión del tráfico y el espacio portuario, los servicios al automóvil, los servicios al buque y otras actividades relacionadas, según los requisitos de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

La calidad con otros puertos

Dentro del marco de la calidad, uno de los pilares en los que se basa la estrategia comercial y operativa del Puerto de Barcelona es la ampliación del alcance del Plan de Calidad con otras comunidades portuarias de nuestro *hinterland*.

Tenerife
El Plan de Calidad entre el Puerto de Barcelona y el de Santa Cruz de Tenerife tiene como finalidad ofrecer un mejor servicio y potenciar y consolidar el flujo de mercancías entre ambos puertos. Durante el año 2002, los consejos rectores de las dos comunidades portuarias han elaborado y aprobado el Plan General, en el que se establecen las líneas básicas de actuación de ambos puertos basándose en criterios de: seguridad, agilidad, integridad, costes e información.

Montevideo
Dentro del convenio de colaboración con el Puerto de Montevideo, en el mes de mayo, técnicos del Puerto de Barcelona se desplazaron a Uruguay para prestar asistencia técnica al desarrollo del Plan de Calidad, en lo que se refiere al proceso de entrada de buques de ultramar y para dirigir el Grupo de Mejora que analizaba el proceso mencionado.

Veracruz
En el área de calidad logístico-portuaria, dentro del marco del convenio de colaboración firmado en octubre del 2001 entre el Puerto de Barcelona y la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de México, se ha realizado el diagnóstico de la situación actual de los procesos físicos y documentales de importación y exportación del Puerto de Veracruz y del nivel de cohesión de los operadores que intervienen, para desarrollar un sistema de calidad.

Promoción de la calidad

La divulgación del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona es una actividad clave para mantener el contacto con el mercado y hacer transparente la operativa portuaria. Dentro de esta área destaca:

Congreso de Valores de Empresa
El Puerto de Barcelona ha colaborado en el patrocinio del Congreso de Valores de Empresa y ha participado en el desarrollo de un seminario, con la exposición "Gestión Portuaria: desarrollo económico socialmente responsable en el Puerto de Barcelona" bajo los valores de la responsabilidad social corporativa.

Fundación Europea para la Gestión de la Calidad (EFQM)
Durante el año 2002, el Puerto de Barcelona ha patrocinado y colaborado en la organización y desarrollo del Foro EFQM, que tuvo lugar en el mes de octubre en Barcelona, con el objetivo de ayudar a crear organizaciones fuertes para que apliquen los principios de la Gestión de la Calidad Total.

Certificación ISO

En el mes de octubre se superó satisfactoriamente la segunda auditoría de seguimiento de la certificación ISO 9001:1994 para el diseño, el desarrollo y la gestión del Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona. Además, en el decurso de este año se ha iniciado la implantación de la documentación del sistema de acuerdo con la norma ISO 9001:2000.

Las tecnologías de la información y el comercio electrónico

Durante el año 2002 y como suele ser costumbre los últimos años, desde el Departamento de Sistemas de Información, se han llevado a cabo una serie de actuaciones destinadas a facilitar la gestión de la misma Autoridad Portuaria y otras destinadas a la simplificación de los intercambios de información entre las empresas que forman parte de la Comunidad Logística Portuaria.

Respecto a la Autoridad Portuaria, deben destacarse los esfuerzos que se han dedicado a la remodelación del Centro de Control de Seguridad. A lo largo de este año, se ha dotado este centro con toda la tecnología necesaria para que se puedan llevar a cabo, de forma centralizada, las funciones de control, supervisión y vigilancia de todos los sistemas de seguridad que son responsabilidad de la Autoridad Portuaria. Entre otros, se puede nombrar el telecontrol sobre diferentes sistemas que se encuentran distribuidos a lo largo del territorio como, por ejemplo, los faros que hay a lo largo de la costa norte de Cataluña, los sistemas de seguridad de las estaciones marítimas o la apertura de las barreras de acceso a los aparcamientos de los edificios de la Autoridad Portuaria. Asimismo, desde el Centro de Control, se coordinan las actuaciones de la Policía Portuaria; se tiene acceso a su sistema de radiocomunicaciones; se tiene una visión completa del recinto portuario y se registran continuamente las imágenes de todas las cámaras del circuito cerrado de televisión; se atienden las llamadas del teléfono de emergencias y se tiene línea directa con otros colectivos como la Policía Nacional, los Bomberos o Protección Civil.

También durante el 2002, se ha puesto en marcha el programa de mejora de los procesos de la Autoridad Portuaria, dotándolo de una estructura interdepartamental con unos integrantes con dedicación a tiempo parcial en los diferentes proyectos. Las actividades de estos grupos de trabajo ya se han iniciado y, con la aplicación de las mejoras propuestas sobre el proceso de manifiestos, ya se han obtenido los primeros frutos, con lo que se ha reducido el tiempo de facturación y se han obtenido antes las estadísticas de mercancías.

En cuanto a los proyectos para la Comunidad Logística Portuaria, las diversas actuaciones del Departamento de Sistemas de Información se han materializado a través de la colaboración con otros colectivos y empresas, ya sea desde el Foro Telemático, del Grupo de Armonización de Procedimientos (GAP) o desde la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona, que explota la empresa PortIC. Además, este año se han incorporado al Foro Telemático dos representantes del Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo que han hecho que este grupo, en el que están representados los colectivos profesionales y las administraciones de nuestro Puerto, sea todavía más plural.

Después de analizar en un grupo de trabajo dependiente del Foro Telemático los intercambios documentales asociados a los manifiestos de carga y en coordinación con otros puertos, con la Dirección General de Aduanas e Informática Tributaria, se ha definido y se ha implantado este nuevo procedimiento. Esto ha comportado que en la Autoridad Portuaria, en PortIC y en las empresas consignatarias, se deban desarrollar nuevas aplicaciones informáticas para poder enviar los manifiestos de los consignatarios a la Autoridad Portuaria y, desde esta, enviarlos a la Aduana. Con este procedimiento se ha cerrado el

ciclo documental asociado a la tramitación aduanera de documentos de la exportación, algunos años después de que se hubiera hecho lo mismo con los de importación.

También a lo largo del 2002, se ha desarrollado el Procedimiento Integrado de Escalas que, entre otras novedades, ha estandarizado el envío de mensajes EDI para solicitar la escala y el despacho del barco. Este procedimiento, además, ha establecido que los consignatarios deban presentar a la Autoridad Portuaria toda la documentación asociada a la escala, incluyendo la necesaria para el despacho del barco. Este procedimiento también se ha seguido desde un grupo específico del Foro Telemático y, en el ámbito estatal, desde el GAP donde, en ningún momento, ha faltado representación del Puerto. Además, la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima han adaptado sus aplicaciones para poder hacer frente a las especificaciones de la nueva normativa y PortIC también ha incorporado el servicio de petición de escalas a su lista de productos.

Conjuntamente con las terminales de carga y Estibarna, PortIC ha desarrollado una aplicación de contratación de manos de estiba sobre la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona. Esta aplicación reproduce fielmente todos los intercambios de información del proceso complejo de contratación de manos de estiba que ahora se lleva a cabo en Estibarna.

Para acabar, después de desarrollar sobre la Plataforma de Comercio Electrónico todas las aplicaciones de entrada de datos de los flujos documentales relativos a la entrada y a la salida de mercancías del recinto portuario vía terrestre, PortIC ha puesto a disposición de sus clientes este servicio que, unos años atrás, se había definido en el marco del Foro Telemático. Se prevé que, a lo largo del próximo ejercicio, se generalice el uso de estas aplicaciones.

La cooperación internacional

Siguiendo con su política de cooperación internacional de los últimos años, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha continuado durante el 2002 el fortalecimiento de vínculos con puertos de su *foreland* y con instituciones internacionales dedicadas a la facilitación del comercio.

En relación con las instituciones internacionales, el Puerto mantiene una posición activa en las organizaciones mundiales más importantes que se dedican a promover medidas y proyectos destinados a dinamizar el intercambio de mercancías, con el objetivo final de conseguir un comercio internacional más ágil que obtenga el mayor beneficio posible de las nuevas tecnologías.

En este marco, cabe destacar la presidencia del Puerto del Comité de Facilitación del Comercio (Trade Facilitation Committee) dentro de la Organización Internacional de Puertos, International Association of Ports and Harbors (IAPH) y la participación en la Organización Mundial de Aduanas (World Customs Organisation). Además, el Puerto mantiene la vicepresidencia del Centro de Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN/CEFACT; United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) en nombre del Puerto de Barcelona y de la IAPH.

Dentro de las actuaciones más destacables del último año, en cuanto a la involucración del puerto en el UN/CEFACT, hay que destacar la organización en

Barcelona de dos importantes reuniones de grupos de trabajo durante los meses de marzo y mayo, de una semana de duración y con más de un centenar de participantes de las empresas líderes en el desarrollo de herramientas de comercio electrónico. En estas reuniones se avanzó en el establecimiento de estándares del comercio electrónico, que son de gran trascendencia para el futuro del comercio internacional y de los puertos.

En cuanto al fortalecimiento de los vínculos del Puerto de Barcelona con los puertos del *finland*, en el 2002 se ha continuado el desarrollo de proyectos de cooperación con el Mercosur, el Norte de África y el Extremo Oriente, principalmente en las áreas de intercambio tecnológico, el asesoramiento de infraestructuras y la formación en gestión portuaria.

Con relación a esta formación, en el año 2002, el Puerto de Barcelona ha promovido un curso de gestión portuaria en Barcelona, destinado a alumnos de posgrado de la Academia de Ciencias, Tecnología y Transporte Marítimo de Alejandría (Egipto) provenientes de varios países entre los que destacan Egipto, Mozambique, Namibia, Palestina y Vietnam. Veinte ponentes, entre directivos y personal técnico de la Autoridad Portuaria, impartieron el curso, que contó con la colaboración de directivos de las terminales de contenedores, de Estibarna, de la ZAL y del Centro de Control de Prácticos del Puerto. Hay que añadir que en el mes de noviembre se llevó a cabo un seminario de características similares para quince directivos de puertos latinoamericanos.

Las infraestructuras

El año 2002 ha sido de gran trascendencia para el Puerto en cuanto a inversión en obras, alcanzando los 50 millones de euros.

Entre las inversiones realizadas sobresalen las efectuadas en la ampliación del puerto, de las cuales hay que destacar las obras del dique Sud, donde se han ejecutado tres recintos con una longitud total de escollera de 3.300 ml, y una superficie de 510.000 m² que permitirá acoger buena parte de las excavaciones procedentes de las obras del desvío del Llobregat.

En cuanto a las medidas correctoras en la costa, propuestas por la Declaración de Impacto Ambiental, hay que resaltar la finalización de un espigón de 270 m de longitud y de 5.400 m² de playa para proteger el hábitat del chorlitejo patinegro, la ejecución en fase avanzada de la obra del espigón de la margen derecha de la desembocadura del río Llobregat y la generación de 600.000 m³ de

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

arena procedentes de dragado, para la creación de una playa ubicada al sur de la nueva desembocadura del río Llobregat.

Están muy avanzadas las obras de la nueva bocana, que permitirá un fácil acceso al puerto de las embarcaciones deportivas, los barcos pesqueros, los *ferrys*, los grandes cruceros turísticos de hasta 300 m de eslora. En la actualidad se está procediendo a demoler el antiguo dique de abrigo, llamado Trencaones, y el muelle de Llevant. La totalidad de la obra se finalizará para el próximo verano del 2003.

Con relación a las obras necesarias para una adecuada explotación de las 69 ha ganadas al mar en la zona de Inflamables, se ha construido la terminal ferroviaria para vehículos con tres vías de 700 m cada una y, en breve, se finalizarán los accesos por carretera a la terminal, que incluyen un islote de 100 m de diámetro y una carretera de cuatro carriles de 330 m de longitud.

Por otra parte, se han realizado diversas obras de refuerzo en distintos muelles del puerto, entre las que destacan los 203.000 m² de la ampliación del muelle Sur, necesarios para una adecuada explotación de la Terminal de Contenedores de Barcelona, los 27.000 m² del muelle de la Costa y, por último, los 4.000 m² del muelle de Ponent en los que se incluye una vía de rodadura para *trasteiners*, de 425 m de longitud.

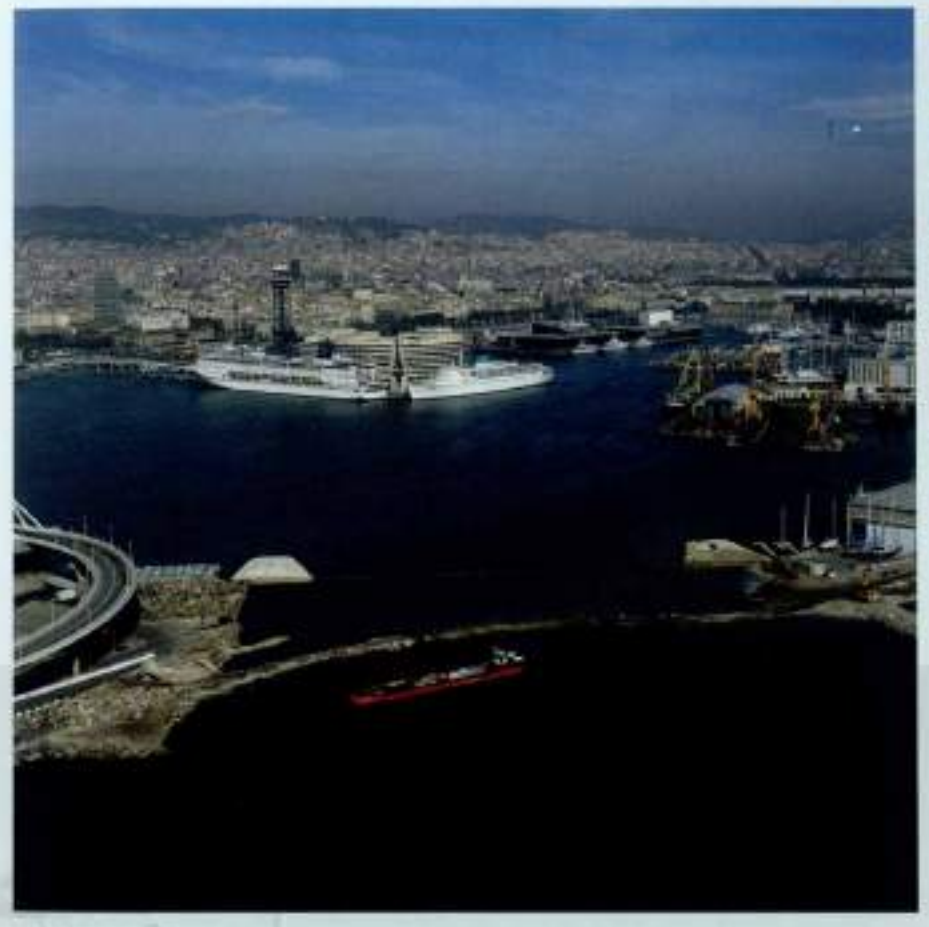
También se ha reforzado la carretera de circunvalación, en siete kilómetros, como consecuencia del incremento de tráfico de vehículos pesados en el ámbito portuario.

Está en fase de construcción muy avanzada la pavimentación de 120.000 m² de la explanada de la ampliación del muelle Adossat, de los que están finalizados 55.000 m²; una vez consolidado el terreno mediante la pertinente precarga se ejecutarán los restantes 65.000 m². Igualmente, se está realizando el escollerado de la línea de muelle en una longitud de 320 ml en el muelle Adossat, para disponer de una nueva estación marítima que posibilite acoger el incremento

notable de los cruceros turísticos que durante el año 2002 han llegado a 835.000 pasajeros, con un incremento del 28%.

En cuanto a las obras puerto-ciudad, se han realizado diversas obras relevantes, entre las que se destaca la urbanización del muelle de Bosch i Alsina, con una superficie total de 30.000 m², de los cuales se han finalizado la mitad y están en fase de ejecución muy avanzada los restantes 15.000 m². Igualmente, se ha realizado el acceso al muelle de Barcelona con una semirotonda en una superficie de actuación de 18.000 m², en la que se busca unificar la imagen urbana de la plaza del Carbó con los accesos al World Trade Center y al resto del puerto, estableciendo una continuidad peatonal y viaria entre la ciudad y el puerto.

Por último, se está ejecutando el dragado de los bordes de muelle para recuperar los calados iniciales proyectados de todos los muelles del puerto, que se ven paulatinamente disminuidos como consecuencia de la manipulación de la carga y del desagüe de los aliviaderos de las alcantarillas en el recinto portuario.



El Centro Intermodal de Logística (CILSA)

Durante el año 2002, CILSA, empresa gestora de la ZAL, ha puesto en funcionamiento el Service Center y ha trasladado allí sus oficinas. Junto con CILSA, trece empresas más se han instalado en el edificio. Un tercio de estas empresas se dedica al sector del transporte y la logística, otro tercio al comercio internacional y el resto de las empresas a servicios complementarios y otras actividades. Este año han terminado las obras de urbanización del perímetro de cuatro de las nueve primeras parcelas que se están desarrollando en la ZAL-Prat y han empezado las obras de relleno y precarga de estas 9 parcelas. El proceso de comercialización de las naves se ha iniciado con excelentes perspectivas. Para el desarrollo de esta segunda fase, en diciembre del año 2002 se formalizó un préstamo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por el importe de 50 millones de euros.

También se ha avanzado este año en el proyecto de mejora de los accesos al recinto a través de la automatización de la solicitud de los carnés de acceso a la ZAL y a través de la nueva integración tarifaria del bus 88 (anteriormente bus Port-ZAL) con el TMB.

En el ámbito de las telecomunicaciones, se ha iniciado el planteamiento estratégico para la solución de comunicaciones en el recinto de la nueva fase de la ZAL, que se basará en la construcción de la torre de telecomunicaciones de 45 metros de altura, donde varias operadoras de comunicaciones se instalarán para poder ofrecer los mejores servicios de telefonía móvil y fija, Internet y datos (red interna entre los ordenadores) a todos los clientes de la ZAL y el Service Center, ofreciendo la máxima libertad de elección en los servicios telecom (servicios de telecomunicaciones: teléfono, Internet, etc.).

Los servicios de CILSA se extienden en el ámbito internacional, con la labor del Instituto de Logística Iberoamericano (ILI) promovido por CILSA. En el año 2002, se han inaugurado tres nuevas sedes del ILI: una en México, otra en Perú y otra en Guatemala, y en el 2003 está previsto inaugurar nuevas sedes en otros países. Junto con las sedes ya establecidas en Chile, República Dominicana, Argentina, Uruguay y España, el ILI se consolida en Latinoamérica. Asimismo, gracias al amplio abanico de sedes implantadas por el continente latinoamericano, el ILI ha ampliado la formación presencial. A través de su plataforma virtual www.ilionline.com, el ILI ha incrementado la formación de cursos *online* especializados en materias relacionadas con la logística. También se han ampliado acuerdos de colaboración con entidades para la promoción conjunta de formación *online* y presencial que ofrece el ILI y se han desarrollado proyectos de *consulting* relacionados con la logística.

Además, el ILI este año, con el apoyo del Puerto de Barcelona, se ha responsabilizado de la organización de la V Conferencia Iberoamericana de Logística que se celebrará en Veracruz, México, en mayo del 2003.

Finalmente, en el ámbito internacional, CILSA está realizando proyectos en China

como promotor para desarrollar una ZAL juntamente con la sociedad iniciadora de la Zona Franca de Qindao y como consultor ofreciendo un asesoramiento integral y la gestión de plataformas logísticas en diferentes ciudades de China.

El Servicio de Acceso Unificado (SAU)

El Puerto de Barcelona, en su objetivo de expansión en superficie y servicios para consolidarse como principal *hub* logístico del Mediterráneo, ha propiciado un fuerte crecimiento de las relaciones que se establecen entre la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y un número cada vez mayor y diversificado de empresas que participan en el negocio marítimo. Este motivo fue decisivo, hace cinco años, en el momento de crear el proyecto de centralización de todos los intercambios documentales y de información entre la APB y sus clientes y usuarios en un único servicio: el Servicio de Acceso Unificado (SAU), que se convirtió en una iniciativa avanzada y una realidad pionera en el panorama de los puertos del Estado.

La existencia del SAU resulta otro acierto más de la estrategia de mejora competitiva y cualitativa que determina el Plan Estratégico del Puerto de Barcelona. Mediante el SAU se hacen más accesibles y transparentes los servicios de la APB. Asimismo, el SAU interviene en la dinamización de la totalidad de los procesos y las gestiones, y se responsabiliza directamente de la comunicación que diariamente se establece entre los agentes de la Comunidad Logística Portuaria y el Puerto.

Un ejemplo de que con el SAU todo el sistema de intercambio documental mejora es su eficacia y flexibilidad para tratar cualquier tema o asunto. En el SAU se pueden registrar documentos, presentar y emitir facturas, gestionar envíos masivos de correspondencia, tramitar autorizaciones, y entregar sugerencias y reclamaciones. También se atienden las solicitudes de información relacionadas con el ámbito del Puerto y se lleva a cabo un cuidadoso seguimiento de los asuntos o las gestiones, desde el inicio hasta el momento de la resolución. Así, este servicio se configura como la ventanilla única de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Durante el año 2002 se ha mantenido el número de procesos iniciados, que han sido cerca de 200.000.También el SAU se ha superado en eficacia en relación con el anterior ejercicio registrando un importante incremento en la entrada y la resolución de trámites; en el número de las llamadas atendidas desde el teléfono de información del Puerto, alcanzándose las 27.500 (+13,3%), y en la facilitación de servicios internos (notificación de facturas: +3%). Otros servicios que se han integrado en el SAU a lo largo del 2002 han sido la distribución del correo corporativo y la centralita telefónica informatizada.

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

El SAU, junto con PortIC, facilita el uso y la implantación de las nuevas tecnologías en el ámbito portuario. En este sentido, en el último año se ha logrado

aumentar el volumen de declaraciones sumarias y autorizaciones de entrada de mercancías peligrosas que se gestionan directamente vía EDI, llegando a ser esta proporción del 87% sobre el total.

Otro de los puntos más destacables de la gestión emprendida durante el año 2002 ha sido la eficacia del SAU para captar la información de primera mano de los mismos clientes en cuanto a claridad y funcionalidad de los trámites. Esta valiosa información ha sido revisada y ha resultado clave para la ventanilla única del Puerto de Barcelona a la hora de remodelar y rediseñar algunos procesos, en la búsqueda del rendimiento y la agilidad máximos del sistema de transmisión documental.

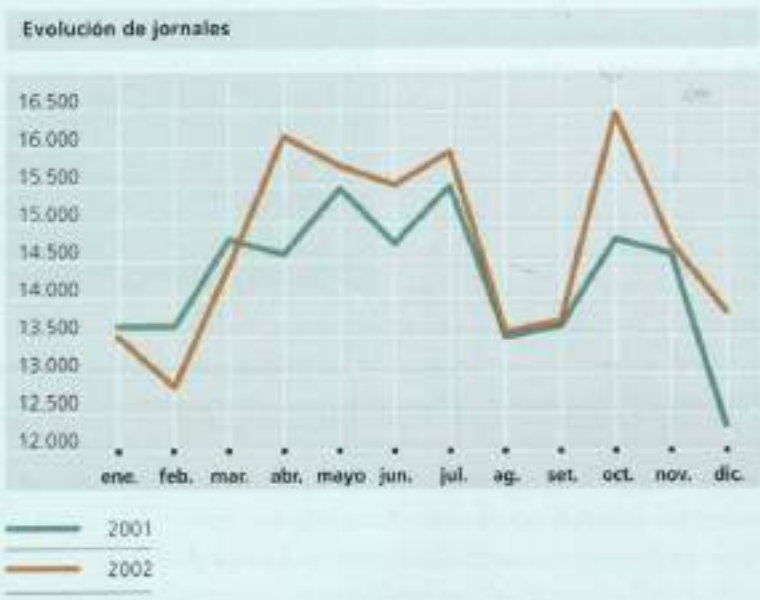
Durante el año 2002 el SAU ha demostrado de nuevo que es un servicio capaz de evolucionar avanzándose y adaptándose a los importantes cambios que se están produciendo en el mundo del transporte marítimo, la logística y la gestión portuaria. Reconocer las necesidades de los clientes e identificar las nuevas oportunidades de prestación de servicios se convierte, de este modo, no sólo en un objetivo futuro, sino también en la principal razón de ser del SAU.

El sector de la estiba

El comienzo del año 2002 presentaba un sinfín de incertidumbres respecto al efecto que sobre el comercio internacional podría tener la ralentización y el bajo crecimiento de las economías de los países desarrollados. En consecuencia, el presupuesto para el ejercicio que empezaba se planteó con un índice de crecimiento condicionado por la medida y la moderación de las expectativas.

A lo largo del año, y debido fundamentalmente al mantenimiento del consumo interior, no sólo se han mantenido los tráficos sino que en algunas mercancías se han incrementado, contribuyendo a un crecimiento medio anual del 3,1%.

Es de destacar el comportamiento estacional de los tráficos que mensualmente observan una correlación respecto a los años anteriores. A modo de ejemplo, en el siguiente gráfico queda reflejada la evolución de los jornales.



Como se puede observar en el cuadro de la derecha, por tipo de mercancías los contenedores son los que más han contribuido al incremento del número de jornales. Por el contrario, la reorganización de los procedimientos de trabajo en las explanadas ha sido el principal motivo del decremento de jornales.

En el terreno de las inversiones, durante el año 2002 se han terminado y puesto en marcha un centro médico, un centro de formación y un edificio de administración, en terrenos concesionados por la Autoridad Portuaria de Barcelona, con una inversión superior a los tres millones de euros; con lo que se ha logrado situar los servicios médicos y formativos a un nivel de primer orden.

El traslado de los servicios administrativos y de prevención al nuevo edificio ha permitido dejar libre un espacio vital para la ampliación de vestuarios y servicios anexos para el personal portuario, con la consiguiente mejora del nivel de atención y comodidad del colectivo.

Incrementos	**Jornales/año**
Contenedores	4.103
Siderúrgicos	2.275
Plataformas	1.905
Automóviles	762
Carga general	204
	9.249
Decrementos	**Jornales/año**
Explanadas	3.084
Furgonetas	607
Graneles	420
	4.111
Incremento neto	**5.138**

La seguridad

Revisión del Plan de Emergencia

Durante el año 2002, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha seguido con su tarea para mejorar la seguridad industrial y marítima en el Puerto. Así, el Consejo de Administración aprobó de forma provisional la revisión del Plan de Emergencia Interior del Puerto (PEI), que incluye un exhaustivo estudio de seguridad marítima y la revisión de los riesgos derivados del tráfico de mercancías peligrosas en el Puerto transportadas, tanto a granel, como en contenedores. Debe destacarse también la inclusión en el PEI de los nuevos planes de autoprotección de las zonas del Port Vell y de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Al mismo tiempo se ha iniciado la revisión de los planes de autoprotección existentes de las terminales de estiba y de otras empresas concesionarias del Puerto. A lo largo del año, se han continuado realizando las prácticas conjuntas entre los remolcadores del Puerto de Barcelona y el Cuerpo de Bomberos, así como los simulacros parciales de las diferentes concesiones, tanto en el ámbito industrial, como en el público.

En octubre, se realizó un simulacro general en el ámbito marítimo. Se trató de una situación de hundimiento de un barco en aguas portuarias para permitir evaluar el conjunto de medios operativos de bombeo entre los organismos públicos y privados.

Formación y nuevos equipos

Durante este período, se ha realizado una nueva edición del Curso de dirección y control de siniestros portuarios dirigido a 20 oficiales de bomberos. Este curso tuvo una duración de 15 días y fue impartido en el Fire Service College en la ciudad de Morenton-in-Marsh, en el Reino Unido. También se han hecho dos ediciones del Curso de extinción de fuego en buques a 26 bomberos en el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" en Veranes, Gijón.

En cuanto al convenio de colaboración con los Bomberos de Barcelona en materia de prevención y extinción de incendios y salvamento, se ha adquirido un nuevo vehículo autobomba que incorpora un sistema automático de inyección de aire de alta presión. Este sistema tiene un alto nivel de eficacia en la extinción y permite el ahorro de espuma y agua, lo que reduce considerablemente los daños de la propia intervención.

Para concluir, debe remarcarse la incorporación de un conjunto de equipos para poder afrontar, si procede, un accidente de riesgo químico.

La Policía Portuaria

Durante el año 2002, la Policía Portuaria, con el objetivo de conseguir y garantizar la seguridad de todos los usuarios de la zona portuaria en el ejercicio de sus funciones como Policía de Seguridad, Policía Administrativa, Policía Judicial y Policía de Asistencia, ha incrementado las medidas de seguridad, tanto en las zonas comerciales de las diversas concesiones y nuevas instalaciones, como en la zona pública del Port Vell y las estaciones marítimas.
También cabe destacar la coordinación con todos los cuerpos de seguridad en el buen funcionamiento de todas las medidas implantadas y las de nueva creación, como consecuencia de los nuevos acontecimientos internacionales en materia de terrorismo y especialmente en relación con el tráfico de cruceros. Esto ha permitido dar un buen servicio de gestión y funcionamiento de las unidades móviles de control de rayos X para la detección de armas, explosivos, etc.

Por tanto, como consecuencia de las nuevas exigencias, como el aumento de pasajeros por el incremento del número de cruceros que han hecho escala en el Puerto, en verano se amplió temporalmente la plantilla con la integración de 26 agentes auxiliares. En el año 2002 también se ha realizado una nueva promoción y han salido tres nuevas plazas de inspector para continuar y completar la pirámide de nuestro cuerpo policial.
En el transcurso del año 2002, la Policía Portuaria ha continuado con las operativas diarias del puente Porta d'Europa, tanto del tráfico rodado, como de las aperturas programadas y de emergencia, mediante el Centro de Control del muelle de Ponent instalado al pie del mismo puente. En cuanto a las urgencias y emergencias policiales, sanitarias y con bomberos de la zona portuaria coordinadas en el Centro de Control, han sido gestionadas dentro de la problemática diaria. En este momento, estamos a la espera de la próxima inauguración del nuevo Centro de Control.
Siguiendo las directrices encomendadas por la Dirección General de Tráfico de la Generalitat a todos los cuerpos de seguridad y de acuerdo con las diversas campañas de prevención de accidentes, se han realizado diferentes controles preventivos de alcoholemia y controles de tráfico en los puntos más conflictivos del recinto portuario. En este año, también se han realizado las operaciones de controles de seguridad en las playas que son competencia de la Autoridad Portuaria.
En el 2002, ha seguido la formación obligatoria y continuada de los agentes de la Policía Portuaria con los siguientes cursos: Curso de defensa personal y técnicas policiales, Curso sobre las nuevas directrices de tráfico (impartido por profesorado de la Brigada de Tráfico de los Mossos d'Esquadra), cursos de catalán para conseguir las titulaciones oficiales y Curso sobre drogas y asistencia sanitaria a cargo de los servicios médicos.

El medio ambiente

La calidad de las aguas

Durante este año 2002, se ha empezado a explotar la nueva red de alcantarillado del puerto que conduce las aguas residuales generadas en el espacio portuario a la nueva depuradora del Llobregat, con lo que se evita el vertido de materia orgánica y otros contaminantes a las dársenas portuarias interiores.
La consiguiente mejora de la calidad de las aguas queda claramente patente en los resultados del seguimiento de los parámetros físico-químicos y de la contaminación de las aguas portuarias que realiza el puerto semanalmente mediante el programa de control de la calidad de las aguas. El programa está vinculado, además, a la vigilancia ambiental de las obras de ampliación del Puerto comprendidas en el Plan Director.

Además de este programa de seguimiento de la calidad del agua, el Puerto de Barcelona ha continuado colaborando con el Instituto de Ciencias del Mar (CSIC) en el estudio de las comunidades portuarias de fitoplancton, que son la base de la pirámide del ecosistema marino. En este sentido, el Puerto de Barcelona ha entrado a formar parte de un proyecto europeo de investigación sobre cómo hacer el seguimiento de determinadas especies de fitoplancton causantes de *blooms* tóxicos (conocidos como mareas rojas).

En cuanto al control sobre introducción de especies alóctonas no deseadas, el Puerto ha coorganizado y participado en la elaboración del Plan de Acción sobre Introducción de Especies y de Especies Invasoras en el Mediterráneo del Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente. Asimismo, participa también en la elaboración de la Estrategia Europea sobre Especies Alóctonas Invasoras y forma parte del grupo de trabajo del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino de la Organización Marítima Internacional para la elaboración del Convenio Internacional sobre Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos, que transportan los barcos y que representan vectores de introducción de especies invasoras.
También con el objetivo de acercarse al conocimiento de los factores que inciden sobre la calidad de las aguas, se ha instalado en la bocana un perfilador de corrientes, instrumento que mide el oleaje y las corrientes en toda la columna de agua. A partir de los datos proporcionados por este equipo, conjuntamente con los datos del mareógrafo de oleaje y de viento del puerto, se ha modelizado cómo actúa el movimiento de las masas de agua en el interior del puerto, con el objetivo de conocer el papel que tendrá la segunda bocana.

Sedimentos

En cuanto al estado ambiental de los sedimentos portuarios, se ha continuado con el seguimiento de las comunidades animales que viven en estrecha relación con el fondo del puerto (bentos) y que, por razón de esta dependencia, se convierten en buenos indicadores biológicos sobre el grado de contaminación.
Además, se ha llevado a cabo un estudio exhaustivo sobre el grado de contami-

nación de los sedimentos portuarios superficiales y profundos, que se ha realizado conjuntamente con el Centro de Estudios de Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) y el Instituto de Química Ambiental del CSIC. La caracterización de los sedimentos ha comprendido la determinación de concentraciones de contaminantes orgánicos persistentes y de hidrocarburos poliaromáticos. Entre los primeros, cabe destacar las medidas hechas de compuestos orgánicos del estaño procedentes de las pinturas *antifouling* utilizadas en los cascos de los barcos.

Lucha contra la contaminación

En cuanto a las tareas de prevención y lucha contra la contaminación por vertido accidental de hidrocarburos a las aguas portuarias, se ha intervenido en un total de 28 incidencias y se han abierto 10 expedientes informativos para esclarecer las causas y establecer las responsabilidades.

Como novedad en relación con los años anteriores, cabe destacar los buenos resultados obtenidos de la colaboración iniciada con los amarradores para los trabajos de comprobación inmediata de los avisos de vertido en cualquier momento y también en las tareas de apoyo a la lucha. Este hecho, junto con las adaptaciones introducidas en los equipos dedicados a la lucha para permitir los trabajos en horas nocturnas, ha logrado una mejora notable en la eficiencia de la lucha contra los vertidos de hidrocarburos a las aguas portuarias.

En el 2002 se han prestado de forma indirecta un total de 603 servicios de recepción de residuos oleosos y de hidrocarburos de los barcos, en cumplimiento del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación Marítima de los Barcos (Convenio MARPOL 73/78), que han supuesto el tratamiento de más de 15.000 toneladas de estos residuos. Otro servicio prestado de recepción de residuos de barco, en cumplimiento del Convenio MARPOL 73/78, ha sido la recogida de los residuos sólidos de los barcos y de sus aguas residuales.

La calidad del aire

La calidad del aire en el entorno del puerto en el año 2002 ha sido bastante buena en lo que se refiere a los contaminantes vigilados por la red propia de estaciones de medida fijas y por la unidad móvil. Sin embargo, esporádicamente, se alcanzan algunos valores punta de los niveles de partículas en suspensión y de gases de azufre. Las altas concentraciones de partículas en suspensión se explicarían por las emisiones debidas a los movimientos de tierras de las obras que se están llevando a cabo en el puerto. En cuanto a las concentraciones punta de dióxido de azufre, la primera causa es la ubicación del equipo de medida cerca de una industria que produce compuestos de azufre.

Además, la red de estaciones de medida de la calidad del aire en el puerto se ha ampliado con la incorporación de nuevos captadores de partículas en suspensión relacionados con el seguimiento ambiental de las obras de ampliación. En particular, se ha reforzado el control en la zona sur del puerto.

En cuanto a la gestión de la red de equipos y siguiendo las pautas de años anteriores, los datos válidos obtenidos se sitúan sobre el 95% del total de datos posibles, lo que significa una alta eficiencia. Se ha finalizado el estudio sobre la dis-

tribución e intensidad de los olores que se perciben en el puerto (Mapa de olores del puerto), que permite identificar las principales fuentes de emisión de olores. Con esta información, el Puerto pondrá en marcha actuaciones de mejora de esta problemática, basadas en la limitación de las emisiones de olor en origen.

Proyección exterior

El Puerto de Barcelona está presente en las reuniones del Comité de Protección del Medio Ambiente Marino de la Organización Marítima Internacional y forma parte de alguno de los grupos de trabajo que preparan la adopción de nuevos acuerdos internacionales sobre aspectos ambientales.
Asimismo, participa en varios proyectos internacionales relacionados con el medio ambiente. Entre estos, destaca el inicio del proyecto europeo ECOPORTS, cuyo responsable técnico es el Puerto de Barcelona. ECOPORTS aglutina buena parte de los puertos europeos, con la intención de desarrollar herramientas e iniciativas que ayuden a los puertos a adoptar posiciones más respetuosas con el medio ambiente.
El Puerto de Barcelona también ha tenido un protagonismo especial en el VI Congreso Nacional de Medio Ambiente que ha tenido lugar este año, al coordinar el grupo de trabajo sobre el papel del medio ambiente en los puertos del futuro.

Los recursos humanos

Vivimos en un entorno que pide cambios, el gran reto para las organizaciones es aprender y hacerlo más rápidamente que la competencia, con el fin de crear valor añadido. Dentro de este marco, las personas y su talento son el elemento

clave y diferencial de las empresas.
La velocidad con que nacen, compiten y mueren las ideas lleva a la necesidad de gestionar las organizaciones de forma distinta, la necesidad de generar nuevas ideas, de manera más rápida, provocando que el valor del capital intelectual de las personas cotice al alza.
Por estos motivos, durante el 2002 se han llevado a cabo importantes actuaciones en paralelo:
Por una parte, el sector portuario ha empezado un ambicioso proyecto de gestión integral de los recursos humanos implantando un modelo de gestión por competencias aplicado a todas las autoridades portuarias. Este modelo representa un cambio sustancial en la filosofía de gestión de las personas, lo que permitirá una adaptación mucho más rápida a los cambios y a las necesidades del sector, incrementando las posibilidades de competir.
Por otra parte, la Autoridad Portuaria, consciente de la importancia de conse-

guir que las personas acepten invertir todo su talento en la organización con un nivel de participación e implicación mucho más elevado, ha decidido apostar por el desarrollo del capital intelectual. Así, la política de Recursos Humanos se ha centrado en dos aspectos clave:

El primero, aprovechar las tecnologías de la información y comunicación para convertir la intranet en "el portal del empleado". En este sentido, durante el 2002 se ha empezado por la definición del proyecto para conseguir esta herramienta de comunicación con el trabajador, que tiene como finalidad facilitar la gestión de la información, la simplificación de los procedimientos, la gestión del conocimiento y la introducción de herramientas que faciliten el desarrollo profesional de los empleados.

El segundo, implantar las herramientas de gestión y desarrollo de recursos humanos que faciliten el aprendizaje de la organización y la valoración de la aportación de las personas.

Así, se ha empezado por identificar el talento de los empleados mediante la evaluación del potencial y por establecer planes de desarrollo que permitan crecer profesionalmente a los trabajadores.

Dentro del desarrollo profesional, la formación es un elemento decisivo diferente a otras herramientas de gestión, ya que con la formación la persona sale ganando porque se desarrolla profesionalmente y la empresa también, porque cuenta con personas más preparadas y por lo tanto más eficientes y eficaces.

Igualmente, la Autoridad Portuaria de Barcelona fomenta la práctica de actividades deportivas para sus trabajadores, aumentando año tras año el número de participantes.

Prevención de riesgos laborales y salud laboral

Debe destacarse que durante este año sólo se han producido veinticinco accidentes con baja y sin, en una plantilla de alrededor de seiscientos trabajadores. De las ocho bajas causadas, cuatro han sido por accidente *in itinere* (en el trayecto) y cuatro han tenido relación con la tarea laboral, pero todas han sido leves.

La formación de este año ha sido dirigida a los administrativos, con un curso de ergonomía, y a los trabajadores de mantenimiento, con un curso de conducción de carretones elevadores. Además, tres miembros del Servicio de Prevención han hecho el curso de auditores en prevención.

Se ha hecho la revisión general de la evaluación inicial de los riesgos y se han hecho las modificaciones correspondientes para que la comunicación con los trabajadores sobre los riesgos de su trabajo sea más acurada.

La auditoría de prevención en el Puerto corresponde al Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), como parte de la Administración del Estado. Sin embargo, de manera voluntaria, el Puerto se ha sometido a una auditoría realizada por la empresa Full Audit (autorizada por el Departamento de Trabajo de la Generalidad de Cataluña), ya que el INSHT todavía no ha iniciado las auditorías en la Administración. El resultado de esta auditoría ha sido satisfactorio, con las recomendaciones de avanzar en la integración de la prevención en el seno de la empresa y empezar el sistema de coordinación de actividad con las contratas.

En relación con la vigilancia de la salud, se ha iniciado el desarrollo del Plan de Salud de la Comunidad Logística Portuaria, pensado para que todas sus empresas tengan un marco de referencia para desarrollar sus planes. Este plan tiene como finalidad lograr los hábitos y estilos de vida más saludables para conseguir

un control de la salud que permita prevenir los riesgos laborales. Asimismo, se ha iniciado la elaboración de los protocolos de actuación en materia de prevención de patologías de riesgo. Además, debe destacarse la campaña de prevención de drogas de abuso (tabaco, alcohol...), pensada para informar y prevenir.
En lo que se refiere a los equipos de protección individual (conjunto de herramientas y de ropa que un trabajador sujeta o lleva y que sirven para protegerlo de riesgos laborales) se ha continuado con el procedimiento de gestión desarrollado: información y formación a los trabajadores que tienen que utilizarlo, registro de la entrega, supervisión y reposición periódica.
Como cada año, se ha convocado a todas las empresas y trabajadores del Puerto de Barcelona a la IV Jornada de Prevención de Riesgos Laborales para la Comunidad Logística Portuaria, que este año se ha dedicado a las medidas de emergencia.
El Servicio de Prevención ha participado como ponente en varios congresos y jornadas (II Congreso Internacional de Prevención en Las Palmas; II Jornada de Prevención en el Puerto de Tarragona; II Jornada de Encuentro con la Dirección General de la Inspección de Trabajo; I Jornada de Prevención en el Ente Puertos del Estado).
Finalmente, debe destacarse que el Servicio de Prevención ha recibido el Premio Atlante a la tarea preventiva, otorgado por el Fomento del Trabajo Nacional y la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales.

La formación

La Autoridad Portuaria de Barcelona, consciente de que la educación y la formación se han convertido en factores estratégicos para la promoción del crecimiento en cualquier empresa, gestiona las actuaciones formativas a través del

Departamento de Formación con dos actuaciones fundamentales:

- La formación dirigida al personal de la APB.
- La difusión del conocimiento.

Dentro de la primera actuación, en este año 2002 destacan tres planes formativos:

- El plan de formación dirigido al Cuerpo de Guardamuelles, donde se ha destinado una parte importante del presupuesto a causa de la creciente importancia de la seguridad internacional y dentro del ámbito de los puertos.
- El plan de formación en prevención de riesgos laborales desarrollado conjuntamente con el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, que este año ha incluido acciones formativas para todos los colectivos de la Autoridad Portuaria.
- El plan de formación del personal técnico-administrativo, que este año se ha centrado en mejorar las habilidades comunicativas de los empleados, haciendo especial énfasis en la calidad del servicio y la atención al cliente.

Otro de los objetivos formativos es posibilitar la especialización y la ampliación de los conocimientos y las técnicas que garanticen un buen ejercicio profesional. Dentro de este proyecto debe destacarse que este año se han tramitado más de noventa acciones formativas individuales, entre másters, seminarios y cursos individuales.

Además, en lo referente al ámbito de la difusión del conocimiento, el Departamento de Formación ha llevado a cabo varias actuaciones, que han ido desde:

- la colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona en el Plan Pedagógico para dar a conocer a los estudiantes el Puerto y su respeto por el medio ambiente,
- la colaboración con la Universidad Politécnica de Cataluña en la creación y la puesta en marcha de másters con contenidos de gestión portuaria,
- hasta la colaboración con el Departamento de Cooperación Internacional en la organización de los cursos de gestión portuaria dirigidos a técnicos y directivos de otros puertos del *foreland*.

De entre estos campos de actuación, no obstante, el proyecto que durante el 2002 ha tenido más protagonismo ha sido la creación de un plan de formación dirigido a la Comunidad Logística Portuaria (CLP).

Para llevar a cabo dicho plan, se estructuraron tres fases de un mismo proceso de trabajo: la identificación, la ordenación y la definición de las profesiones que hay en la CLP; la planificación de la oferta formativa; y el reconocimiento de estas profesiones como cualificadas a través de la certificación de los diferentes aprendizajes, incluyendo la experiencia.

En lo relativo a la identificación y la definición de los perfiles troncales, se ha contado con la colaboración de la empresa consultora GPF, con la que se ha trabajado conjuntamente utilizando la técnica de las entrevistas semidirigidas con los representantes de las asociaciones de la CLP.

En una fase siguiente, se hicieron visitas en dos ocasiones a las empresas universo de estudio que las asociaciones propusieron como más representativas. Las primeras entrevistas permitieron determinar los perfiles más destacables a describir, en las que los interlocutores fueron los mismos directores de la empresa o miembros de la alta dirección.

Se llevó a cabo una segunda fase que necesitaba interlocutores más técnicos, mandos intermedios o los mismos ocupantes del puesto de trabajo analizado. Así, se ha podido hacer una descripción en profundidad que ha permitido filtrar la información y reconstruir el perfil troncal que se buscaba.

A finales del año 2002, se ha finalizado el estudio de definición de los puestos de trabajo, eje vertebrador que ordena los perfiles profesionales y las funciones específicas de los mandos intermedios de la CLP, y se ha conseguido definir las competencias profesionales consensuadas con las asociaciones correspondientes.

El objetivo principal es conseguir tanto la incorporación de nuevo acceso a la profesión, como el reciclaje de las competencias profesionales y su acreditación; y con el estudio finalizado ya se está en disposición de empezar a trabajar conjuntamente con el Departamento de Enseñanza y el Departamento de Trabajo de la Generalidad de Cataluña, con el objetivo de iniciar la estructura curricular.

El año 2002 ha representado un año muy constructivo, ya que se han puesto las bases de una nueva etapa para la formación dirigida a la CLP, que camina en la

dirección de la integración de los tres subsistemas (formación ocupacional, formación contínua y formación reglada), capaz de generar un modelo formativo con criterios comunes con la Administración y relacionada con el resto de planes en el marco de la Unión Europea.
Con la creación inminente del Instituto Catalán de Cualificaciones, se continuará trabajando en la línea iniciada durante el 2002 con grupos de trabajo sectoriales, donde el Puerto de Barcelona tendrá un peso específico para potenciar la presencia del sector portuario.

El Servicio Lingüístico de Catalán

El Servicio Lingüístico del Puerto de Barcelona, como cada año, participa y colabora con otras instituciones catalanas para la difusión de la lengua catalana.
En el 2002 destaca la participación en la organización del VIII Encuentro de Centros de Autoaprendizaje que la Dirección General de Política Lingüística de la Generalidad de Cataluña convoca anualmente, desde 1994.
El Puerto de Barcelona fue elegido miembro organizador por la Dirección General de Política Lingüística por dos motivos: para dar un nuevo aspecto al acto, analizando la autoformación del catalán dentro del ámbito de la empresa y por el trabajo de difusión y normalización del catalán en el Puerto. Al acto asistieron un total de 170 personas y 60 empresas e instituciones.
Por otra parte, en el Puerto, dentro del ámbito de la cultura y la lengua catalana, hay dos fechas que se celebran anualmente: Sant Jordi (23 de abril) y la Castanyada (1 de noviembre), y tanto en una como en otra ha habido una alta participación. Este año fueron cinco los textos ganadores del concurso literario de la fiesta de Sant Jordi: además del primero, segundo y tercer premio hubo un tercer premio *ex aequo* (empate) y una mención especial.
En cuanto a la revisión de textos y atención de consultas lingüísticas de la Autoridad Portuaria y de las empresas de la Comunidad Logística, en el 2002 han destacado los siguientes proyectos:

- la revisión de *La guía HTA* (hipertensión arterial) *del Puerto de Barcelona* elaborada por los Servicios Médicos;
- la revisión de los textos en catalán de la nueva web corporativa, en colaboración con Sistemas de Información;
- y la traducción de la *Guía práctica para la náutica de recreo* coordinada por el Centro de Salvamento Marítimo de Barcelona y elaborada por la Dirección General de la Marina Mercante.

Tal y como se había previsto, se ha continuado con la programación establecida en el Acuerdo de Colaboración con los servicios lingüísticos de los puertos de Baleares y Tarragona y las direcciones generales de política lingüística de Cataluña y Baleares, trabajando conjuntamente en la creación y la elaboración de los contenidos de un portal común de Internet, de temas específicos y de interés para las comunidades logísticas portuarias de lengua catalana.
En el portal se podrá consultar, entre otros temas, la nomenclatura en catalán de las mercancías cuya traducción se ha coordinado con el Instituto de Estadística de Cataluña (IDESCAT).
En el 2002 ha continuado la impartición de cursos de catalán, generales (niveles A, B, C y D) y específicos, con un total de 256 alumnos participantes. El 50% ha realizado los exámenes oficiales de la Escuela de Administración Pública de la Generalidad de Cataluña o de la Junta Permanente de Catalán, y un 60% ha aprobado.
Como novedad de este año destaca que a partir del mes de septiembre el Servicio Lingüístico también se responsabiliza de los cursos de lengua inglesa para

los trabajadores de la APB, aglutinando, de este modo, toda la formación idiomática de la APB.

El Centro de Documentación

El año 2002 ha sido decisivo para el Centro de Documentación de la Autoridad Portuaria de Barcelona. La orientación estratégica y los objetivos trazados durante los años anteriores, que significaron la transformación del Archivo Central en Centro de Documentación, se han alcanzado plenamente. El Centro de Documentación se encuentra definitivamente inserido en la dinámica empresarial del Puerto de Barcelona. Llevar a cabo una buena gestión documental beneficia a la empresa ya que el acceso inmediato a la documentación y a la información se convierte en un factor más de competitividad que propicia el éxito en la toma de decisiones. Es lo que se conoce en el ámbito empresarial como la gestión del conocimiento.
La aplicación, durante el año 2002, de esta nueva estrategia ha facilitado la división del trabajo en dos líneas diferentes: por una parte, la gestión del Centro de Documentación y, por otra, las actividades dirigidas a potenciar la cultura marítima y la historia del Puerto de Barcelona.

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

Servicio informatizado de dossier de prensa y noticias (*press-clipping*)

El Centro de Documentación ha elaborado diariamente y a lo largo del año 2002 un dossier especializado de prensa y de noticias. La selección de noticias se ha llevado a cabo a través de los servidores de *Factiva-Reuters* y con la búsqueda directa de los documentalistas en medios de comunicación *on line*. También se ha incorporado un dossier digitalizado, a partir de fuentes de prensa escrita, que ha elaborado la Fundación CDP. Durante el año 2002 se ha alcanzado la cifra récord de 36.000 consultas realizadas mediante el servicio de la intranet corporativa (Lotus Notes), lo que ha significado un aumento del 100% respecto al año 2001.

Servicio de biblioteca y hemeroteca digital

En el 2002, se han puesto al alcance de los usuarios las publicaciones nacionales e internacionales más importantes relacionadas con el transporte, la actividad portuaria y la logística. Semanalmente, un equipo de documentalistas expertos en el conocimiento marítimo y portuario ha realizado una selección de los artículos de más interés que se han digitalizado y se han difundido a través de una base de datos. Esta base de datos ha sumado, a lo largo del 2002, más de 2.500 artículos seleccionados.

Servicio de banco de imágenes digitales

El Centro de Documentación conserva y gestiona las imágenes gráficas y videográficas del Puerto de Barcelona procedentes de reportajes históricos y actuales. Durante el 2002, las imágenes han sido utilizadas por la organización para confeccionar materiales propios, como por ejemplo: la memoria anual de actividades, el vídeo corporativo, la web corporativa, las presentaciones del Puerto

en congresos y exposiciones, publicaciones y boletines informativos departamentales, artículos de prensa, etc.

Servicio de diseño y gestión de contenidos de la nueva web institucional
El Centro de Documentación ha colaborado en el proyecto de diseño de la información y de la documentación de la nueva web corporativa, que pronto entrará en funcionamiento. También se han aprobado los contenidos y se han establecido los criterios que determinarán las actualizaciones periódicas del servicio, en coordinación con las diferentes áreas departamentales.

Servicio de elaboración de presentaciones y contenidos para congresos y conferencias
Durante el 2002 el Centro de Documentación ha preparado los materiales para las presentaciones del Puerto en actos públicos y académicos. Así, se ha conseguido que los ponentes de la organización hayan transmitido una uniformidad de estilo, de contenidos y de imagen. El servicio también se ha convertido en un buen medio para mantener actualizados los datos estadísticos de actividad, las informaciones sobre la marcha de la construcción de las nuevas infraestructuras y las noticias de interés vinculadas al transporte marítimo, recopiladas en las comunicaciones institucionales.
Por otra parte, la segunda línea de trabajo se sitúa entorno a un conjunto de actividades dirigidas a potenciar y difundir la cultura marítima y la historia del Puerto de Barcelona, la mayoría de las cuales se han llevado a cabo en colaboración con otras instituciones. Destacan:

Colaboraciones con el Consorcio de las Drassanes
El convenio de colaboración con el Centro de Documentación Marítima ha dado como resultado la catalogación del fondo videográfico y fílmico de la APB, la digitalización de más de 1.000 imágenes procedentes del Archivo Fotográfico del Puerto de Barcelona y la coordinación de la exposición "Las relaciones entre los puertos de Barcelona y Veracruz", que tuvo lugar en los meses de marzo y abril con motivo de la misión comercial que el Puerto organizó en México. Otras iniciativas consistieron en la organización del I Congreso de Historia Marítima de Cataluña y la participación del Puerto en la publicación de las obras *Vapores* y *El Puerto de Barcelona. Imágenes y recuerdos.*

Colaboraciones con EL FAR, Centre dels Treballs del Mar
El Centre dels Treballs del Mar (Centro de Trabajos del Mar) contribuye a formar ciudadanos sensibilizados por la protección del medio ambiente y la cultura de nuestro litoral y del mar Mediterráneo. El Centro de Documentación ha colaborado con la entidad proporcionando el material documental para la confección de un cd-rom educativo sobre las principales actividades que se desarrollan en el espacio físico del puerto de Barcelona.

Colaboraciones con programas de televisión y otros medios de comunicación
El Centro de Documentación del Puerto de Barcelona junto con el Centro de Documentación Marítima ha colaborado durante el 2002 con el programa *Thalassa* de TV3, Televisión de Cataluña, en la elaboración de los episodios titulados "Pescadores de Barcelona" y "Puerto de Barcelona: Zona de Guerra". En este apartado también hay que citar la redacción de artículos y la entrega de material para las revistas *Información Mensual de Puertos del Estado* y *Drassana* y, finalmente, el diario *La Gaceta de El Vigía* en el que se han publicado, durante el 2002, doscientas imágenes antiguas del puerto con la correspondiente descripción.

Como conclusión, sólo queda añadir que todas las actuaciones del Centro de Documentación iniciadas durante el año 2002 y las que deben emprenderse a lo largo de los próximos años se enmarcan dentro de un ambicioso proyecto cultural que tiene como principal propósito ultrapasar las fronteras del Puerto de Barcelona. Con la colaboración de otras instituciones y del conjunto de la Comunidad Logística Portuaria, pretende acercar la cultura y el mundo marítimo portuario a todos los ciudadanos para conseguir que sientan el puerto como parte de su patrimonio personal.

El Port Vell

Tradicionalmente, la gestión del Port Vell se desarrolla en tres ámbitos diferentes: primero, la gestión y la explotación de los espacios públicos del Port Vell; segundo, la coordinación y la inspección de las diversas concesiones administrativas que hay dentro del territorio portuario, y tercero, la gestión de los intereses del Puerto de Barcelona en las concesiones administrativas de las que era, también, socio accionarial.

De los tres puntos anteriores, se pueden mencionar, como ejemplo del primero, las diferentes actividades que se han llevado a cabo en los espacios públicos:

- actividades de carácter social e institucional, como la tradicional llegada por mar de la cabalgata de Sus Majestades los Reyes Magos de Oriente o la Ludoteca;
- ferias, como Firagran y la Muestra de Vinos y Cavas de Cataluña, que ya son parte consolidada de la agenda del Port Vell;
- actividades náutico-deportivas de celebración anual y repercusión internacional como las regatas Zegna, Eau de Rochas o Godó,

- y las actividades de promoción y presentación de producto, como la del nuevo modelo de Audi 6, o la realización de anuncios publicitarios y películas.

Todos estos actos que se realizan año tras año van consolidando el Port Vell como uno de los espacios más concurridos de Barcelona, con casi 16 millones de visitantes.

La actividad de gestión y coordinación de las concesiones administrativas se complementa, también, con la recuperación de bienes obsoletos y en desuso del territorio del Port Vell, como por ejemplo, las remodeladas oficinas y los locales comerciales de la calle Escar (Edificio Escar I), que explota directamente la Gerencia Urbanística Port 2000.

El interés de Port 2000 por vertebrar la importancia de sus ejes fundamentales (ocio, negocio, cultura y deporte) se concentra en el desarrollo de la creación del Eix Blau. Este es, por definición, un recorrido cultural marítimo único en una ciudad como Barcelona, que trabaja conjuntamente con otros ejes para potenciar conceptos, sensaciones y territorio; un recorrido que se va consolidando con el tiempo y el trabajo de diferentes instituciones y empresas, y que culminará con la redacción final del Proyecto de Puerto Histórico.

El reto de la construcción de la nueva bocana y la creación de nuevos espacios de uso ciudadano de indudable atractivo harán que el nuevo frente marítimo intensifique las actividades en las playas. La próxima ejecución del paseo Marítim y la construcción de un aparcamiento subterráneo en la plaza de las Palmeres complementarán la actividad que se generará en la nueva bocana.

Los proyectos futuros inminentes, el nuevo Maremagnum (fruto de la modificación del Planteamiento Urbanístico del muelle de Espanya) y el Nuevo Plan Especial del muelle de Pescadors (que prevé una nueva lonja y nuevas instalaciones de pesca) manifiestan un futuro dinámico y creativo para el Port Vell.

El World Trade Center Barcelona

El World Trade Center Barcelona (WTCB), el centro mundial de negocios de Barcelona, ha conseguido en el 2002 consolidarse en el mundo empresarial con un notable crecimiento.

En cuanto a celebración de acontecimientos, este año se han organizado 776 actos con una asistencia de 94.000 personas. Entre estos, destacan los siguientes: la Presentación Mundial a la Prensa del nuevo Audi A8, el XIV Congreso de la Sociedad Catalana de Cardiología, la Cena del Colegio de Aparejadores de Barcelona, la jornada Las Haciendas Locales en el Ejercicio 2003, una convención de Warner Music, el 8º Congreso Europeo de Citogenética y Genética Molecular de Tumores Sólidos Humanos (8th European Workshop on Cytogenetics and Molecular Genetics of Human Solid Tumours), el XIII Congreso

de Valores de Empresa y Sociedad y la XXVIII Semana Mundial del Agente y Corredor de Seguros. La ubicación del centro, la versatilidad de sus espacios, la tecnología punta y la amplia gama de servicios que aporta han hecho que este centro se convierta en un marco incomparable para la celebración de todo tipo de actos.

Durante el mes de febrero se inauguró el Eurostars Grand Marina Hotel, hotel de cinco estrellas que ocupa la cuarta torre del WTCB y que completa los servicios del complejo. Con esta construcción se da por finalizada la ejecución de este gran complejo empresarial.

Además, la plena ocupación de toda la superficie de oficinas de los tres edificios que forman el WTCB continúa siendo un éxito inmobiliario.

Tanto la intranet del WTCB como el Plan de Sistemas de Información y Comunicación están plenamente consolidados. De esta forma, se constituye un portal de entrada y salida de comercio electrónico para las empresas del WTCB y

su entorno, así como la formación de una auténtica comunidad virtual en la que se intercambian servicios e información.

Como aspecto relevante de este año debe resaltarse la obtención de la certificación ISO-9001:2000 a través de la filial GIS TRADE CENTER. Se trata de la primera empresa de gestión inmobiliaria que recibe la certificación ISO 9001 en la versión del 2000 en España, que engloba las actividades de gestión de congresos y convenciones. La certificación de calidad incluye las principales actividades de Gestión y Servicios Trade Center vinculadas con los servicios del complejo WTC Barcelona y, de forma adicional, todas las operaciones complementarias relacionadas con congresos y convenciones.

Además, las obras del complejo WTC Almeda Park siguen a muy buen ritmo. Está prevista la inauguración de la primera fase para el mes de julio del 2003. 40.000 m² de oficinas y servicios estarán disponibles en el nuevo centro de negocios de Cornellà de Llobregat, en el que participa el WTCB. La tecnología y la flexibilidad serán los rasgos diferenciadores de esta nueva oferta cualitativa de espacios para oficinas, con un concepto innovador en el mercado inmobiliario español en línea con lo que ofrece el WTCB.

La gestión
La evolución del tráfico
El ejercicio económico y financiero
Gobierno Telemático Portal
Guía del Puerto de Barcelona
Dirección del Puerto de Barcelona

2

Puerto de Barcelona
Memoria anual
2002

La evolución del tráfico

La evolución del tráfico

Este año el tráfico de mercancías ha evolucionado de una manera similar al ejercicio anterior. El crecimiento se ha situado en el 3,56%, dato que debe enmarcarse dentro del contexto de una evolución mundial del tráfico marítimo a la baja. Han subido la carga convencional (15,9%) y la carga general contenerizada (3,1%), mientras que han bajado los graneles sólidos (-11,3%), y los graneles líquidos han tenido un aumento del 4,4% gracias al buen comportamiento de los hidrocarburos, que han aumentado un 5,43%. Los contenedores han aumentado un 3,56%, lo que ha supuesto un total de 1.461.232 TEU.

El tráfico total ha sido de 32.608.195 t, con un aumento de 1.138.965 t en relación con el año anterior.

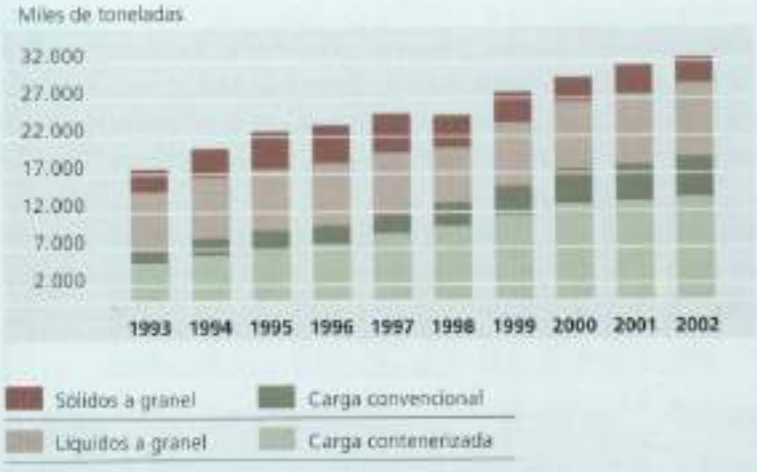
El tráfico de vehículos ha quedado en un total de 603.900 automóviles. La acción comercial realizada, con un esfuerzo significativo para contrarrestar los proyectos de desvío del tráfico de automóviles a nuevos centros mediterráneos de transbordo, ha permitido conservar el liderato de Barcelona en este tráfico.

En resumen, las mercancías se han mantenido según nuestro objetivo por encima del crecimiento del PIB en España durante el año 2002 (2%).

El tráfico de pasajeros ha continuado al alza, tanto en líneas regulares, Baleares y Génova, como en cruceros turísticos. El crecimiento del tráfico de cruceros ha sido, una vez más, el más espectacular, con un 27,86%, por encima de las previsiones, lo que significa que ha pasado de 652.800 pasajeros en el 2001 a 834.659 en el 2002.

Los barcos que hacen escala en nuestro puerto han continuado la evolución creciente con un total de 8.993 unidades (3,95%). Sin embargo, el arqueo todavía ha crecido más, un 11,17%, y se ha confirmado la utilización de buques más grandes.

Estructura del tráfico de mercancías, 1993-2002



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Carga contenerizada	5.144	6.096	6.981	7.628	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842
Carga convencional	1.772	2.442	2.420	2.466	2.694	3.078	3.792	4.596	4.706	5.453
Líquidos a granel	7.658	8.035	8.215	8.347	8.045	7.238	8.500	8.966	9.515	9.930
Sólidos a granel	3.108	3.816	5.115	5.130	5.077	4.407	4.053	3.254	3.818	3.383
Total	**17.682**	**20.389**	**22.731**	**23.571**	**24.887**	**24.725**	**27.877**	**29.805**	**31.469**	**32.608**

Evolución del tráfico de buques, 1993-2002

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Número de buques	6.176	6.421	6.854	7.200	7.385	7.712	9.204	9.138	8.651	8.993
Arqueo (miles de t)	55.269	61.403	82.833	91.022	93.684	101.713	118.697	129.158	132.121	146.992

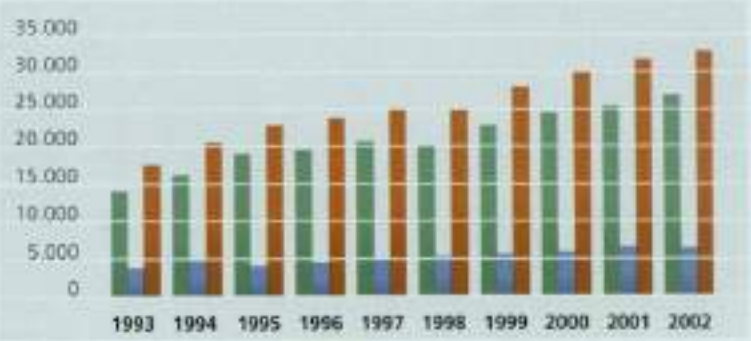
Análisis por tipos de navegación

En el tráfico exterior, las mercancías en contenedor han continuado aumentando, mientras que el cabotaje ha sufrido un ligero descenso. El tráfico exterior ha hecho posible que el total haya aumentado. Esta tendencia constante es un síntoma claro de la internacionalización de la economía y del Puerto de Barcelona.

Los hidrocarburos y otros líquidos también han tenido resultados positivos gracias a la navegación exterior. La carga general ha subido tanto en cabotaje como en exterior y ha hecho que hubiera una progresión del 6,39%.

Evolución del tráfico de mercancías por tipos de navegación, 1993-2002

Miles de toneladas



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Exterior	13.871	15.925	18.912	19.297	20.390	19.780	22.432	24.264	25.289	26.651
Cabotaje	3.810	4.464	3.820	4.274	4.497	4.945	5.445	5.541	6.180	5.957
Total	**17.682**	**20.390**	**22.732**	**23.571**	**24.887**	**24.725**	**27.877**	**29.805**	**31.469**	**32.608**

La carga general

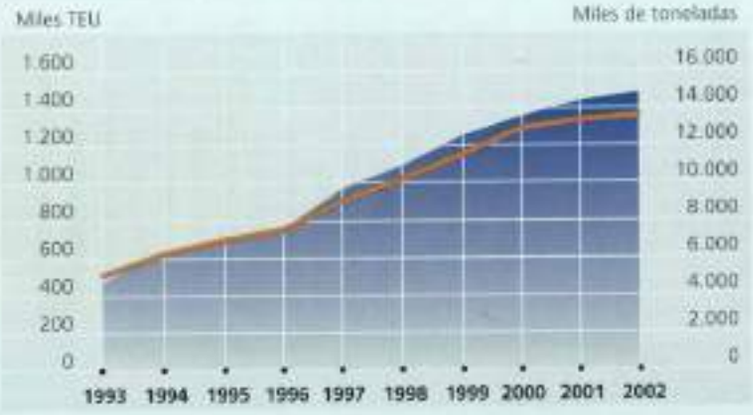
Con el 59,17%, la carga general ha mantenido la proporción en relación con el resto de mercancías. Este año 2002, el total de carga en contenedor y carga general no contenerizada ha sido de 19.294.744 t, lo que supone un crecimiento del 6,39%.

Participación de la carga general en el tráfico total, 2002

La carga en contenedor

Los contenedores han pasado de 1.411.054 TEU en el 2001 a 1.461.232 TEU en el 2002. Esto ha supuesto un 3,56% de crecimiento . También se ha constatado una ligera mejora del tráfico con Extremo Oriente y, en cambio, ninguna mejora sustancial en el tráfico con América del Sur.

Evolución del tráfico de carga general contenerizada, 1993-2002



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Toneladas	5.144	6.097	6.961	7.628	9.071	10.002	11.532	12.989	13.430	13.842
TEU	501	605	689	767	972	1.095	1.235	1.388	1.411	1.461

La carga general convencional

Con un 15,85% más que el año precedente, la carga general no contenerizada ha representado un total de 5.452.576 t, es decir, 746.178 t más que el año anterior. Ha habido incrementos importantes, tanto en la carga (11,78%), como en la descarga (20,76%). En cabotaje han destacado los incrementos en preparaciones alimentarias y materiales para la construcción. En el tráfico exterior han destacado los siderúrgicos, los efectos personales y el gas natural

Los hidrocarburos

Ha habido un buen comportamiento de los hidrocarburos, que han subido un 5,43%, lo que representa un total de 8.502.409 t. Se ha constatado también un incremento del consumo y la presencia de nuevos clientes en los productos refinados y el gas.

Otros graneles líquidos

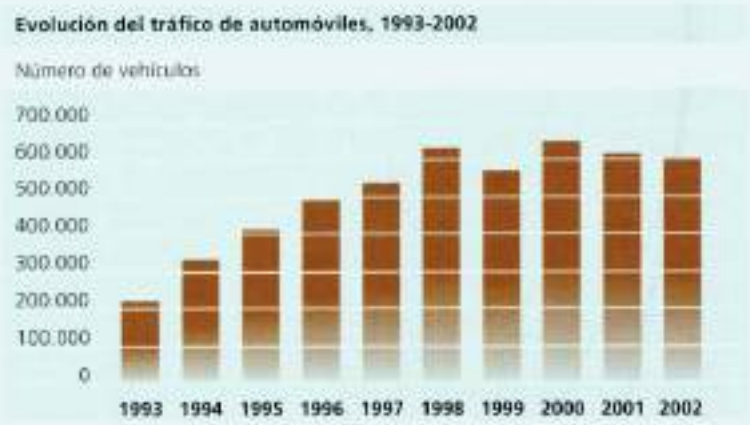
Ha habido un ligero descenso del tráfico de líquidos a granel, de -1,59%, respecto a los otros años, a pesar de que han aportado 1.427.744 t al total del Puerto. El tráfico de aceites ha descendido y el de la sosa cáustica, como el año pasado, ha vuelto a aumentar.

Graneles sólidos

Con un -11,38%, el tráfico de graneles sólidos ha representado este año 2002 un total de 3.383.298 t. Las bajas más significativas se han producido en el tráfico de habas de soja y en el de maíz.

Los automóviles

El sector del automóvil se ha caracterizado en el 2002 por un estancamiento en la producción y una bajada en las ventas. Al mismo tiempo, se ha constatado una serie de iniciativas por parte de la competencia encaminadas a la captación del mercado de la distribución del automóvil. Por un lado, hay la oferta de nuevas plataformas portuarias en el Mediterráneo con voluntad de convertirse en centros de distribución de automóviles como ha ocurrido con los contenedores y, por otro, hay puertos que trabajan para captar una mayor cuota de mercado en el mismo sector. Esto, añadido a deslocalizaciones industriales, ha hecho que el crecimiento en nuestro Puerto no haya sido sostenido, aunque la acción comercial ha hecho frente a esta situación con buenos resultados. Se ha constatado también un ligero descenso en el total de vehículos movidos, -9.173 unidades, siendo el total de este año de 603.900.



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tráfico de automóviles	219.552	339.052	420.120	491.303	533.402	622.162	564.806	644.253	613.073	603.900

		2001	2002	% variación
Tráfico de automóviles por navegación	Cabotaje	114.702	104.034	-9,30
	Internacional	498.371	499.866	0,30

		2001	2002	% variación
Tráfico internacional de automóviles	Importación	131.275	120.686	-8,07
	Exportación	318.576	326.383	2,39
	Tránsito	48.520	52.797	19,29

El tráfico de pasajeros

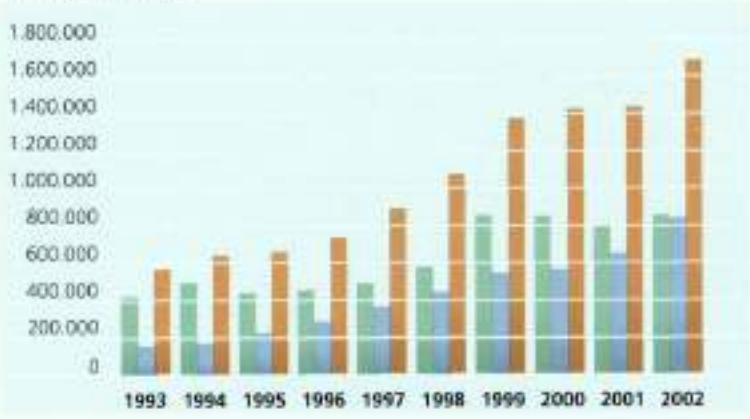
Una vez más, el incremento del tráfico de pasajeros ha batido nuevos récords, tanto en línea regular de cabotaje, 8,3%, como en cruceros turísticos, con un espectacular 27,86%, que significa un total de 1.690.524 pasajeros.

Las líneas regulares a las islas Baleares y Génova han sumado un total de 855.865 pasajeros y los cruceristas, 834.659. La línea con Génova ha recuperado las pérdidas del año pasado y han aumentado tanto las escalas como la cantidad de vehículos y de pasajeros transportados.

El número de pasajeros de crucero en tránsito ha aumentado un 24,69% y el de

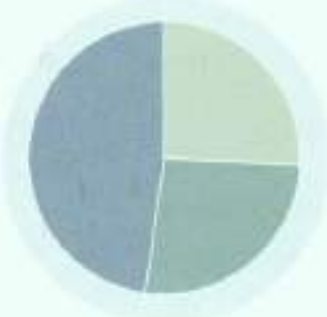
los pasajeros que han embarcado o desembarcado en nuestro puerto ha tenido un incremento del 27,65% y el 33,87% respectivamente, hecho que refleja la opción de las compañías navieras de cruceros por nuestro Puerto y la característica del puerto de inicio y final de ruta.
La seguridad en el Puerto de Barcelona ha sido un elemento clave para seguir con el incremento del turismo marítimo, a pesar de la situación internacional actual.

Evolución del tráfico de pasajeros, 1993-2002



	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Pasajeros cabotaje	425.025	490.843	448.170	453.126	509.944	588.946	836.656	847.973	790.260	855.865
Pasajeros crucero turístico	152.082	174.008	233.389	277.324	358.990	476.476	541.596	576.648	652.800	834.659
Total	**577.107**	**664.851**	**681.559**	**730.450**	**868.934**	**1.065.422**	**1.378.252**	**1.424.621**	**1.443.060**	**1.690.524**

Distribución del tráfico de pasajeros en cruceros, 2002



Embarque	26%
Desembarque	27%
Tránsito	47%

La gestión
La evolución del tráfico
El ejercicio económico y financiero
El Tercer Milenio y Port 2
Guía del Puerto de Barcelona
Directorio del Puerto de Barcelona

3

Puerto de Barcelona
Memoria anual
2002

El ejercicio económico y financiero

Durante el ejercicio económico del 2002, y según datos pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria ha obtenido un beneficio de 27.923 miles de euros, que mejora en un 28% el del ejercicio precedente.

El mantenimiento del tono creciente de la actividad portuaria, en un ámbito económico general marcado por una desaceleración de su crecimiento, ha permitido aumentar en un 8% los ingresos de explotación y obtener unos beneficios de explotación de 33.064 miles de euros, que también han superado en un 8% los del año anterior.

A pesar del empeoramiento del 6% de los resultados financieros ya negativos en el ejercicio anterior como consecuencia del nivel de endeudamiento asumido para financiar las inversiones, los beneficios de las actividades ordinarias han sido de 30.641 miles de euros, un 8% más que en el año 2001.

El resultado extraordinario se ha saldado con un beneficio de 1.840 miles de euros que, en términos absolutos, ha supuesto una mejora de 4.634 miles de euros respecto a las pérdidas de 2.794 miles de euros registrados el año anterior. Esta variación ha sido posible gracias al efecto combinado de un aumento del 83% de los ingresos extraordinarios y una disminución del 53% de los gastos extraordinarios. Finalmente, la aportación neta de 4.558 miles de euros al Fondo de Contribución Interportuario ha situado el resultado del ejercicio en los 27.923 miles de euros.

Así, la Autoridad Portuaria ha obtenido un total de recursos procedentes de las operaciones (*cash flow*) de 49.549 miles de euros, que suponen un aumento de su capacidad de generación de fondos del 10%, respecto del año anterior.

En cuanto a las actuaciones encaminadas a la financiación del Plan Director realizadas durante este ejercicio, deben destacarse las entradas de fondos correspondientes al cobro de 40.400 miles de euros del anticipo del 20% de la subvención de capital con cargo al Fondo de Cohesión Europeo y la instrumentación del segundo préstamo del Banco Europeo de Inversiones, por un importe de 20.000 miles de euros.

El resultado de explotación

Resultado de explotación

(miles de euros)	2002	2001	variación	% variación
Ingresos de explotación	**97.078**	**89.855**	**7.223**	**8%**
Ingresos por prestación de servicios y concesiones	94.170	88.386	5.784	7%
Otros ingresos de explotación	2.908	1.469	1.439	98%
Gastos de explotación	**64.014**	**59.251**	**4.763**	**8%**
Gastos de personal	24.174	22.837	1.337	6%
Dotaciones para la amortización de inmovilizado	21.411	18.809	2.602	14%
Variación de las provisiones de tráfico	1.283	-174	1.457	
Otros gastos de explotación	17.146	17.779	-633	-4%
	33.064	**30.604**	**2.460**	**8%**

Ingresos de explotación

El volumen de negocio del ejercicio del 2002 ha totalizado 94.170 miles de euros y ha aumentado un 7% respecto al año anterior.

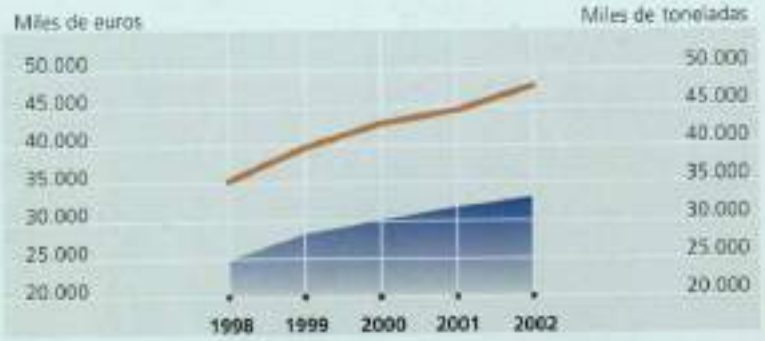
Ingresos por prestación de servicios y concesiones

(miles de euros)	2002	2001	variación	% variación
T0 - T1 Servicios a buques	**16.832**	**16.214**	**618**	**4%**
T0 Señales marítimas	290	282	8	3%
T1 Buques	16.542	15.932	610	4%
T2 Pasajeros	**1.075**	**1.077**	**-2**	**0%**
T3 Servicios a mercancías	**47.495**	**44.158**	**3.337**	**8%**
Otros servicios	**2.503**	**3.023**	**-520**	**-17%**
T4 Pesca	212	193	19	10%
T5 Embarcaciones deportivas	236	214	22	10%
T6 Grúas	248	335	-87	-26%
T7 Superficies	127	111	16	14%
T8 Suministros	377	440	-63	-14%
T9 Servicios varios	1.027	1.497	-470	-31%
S1 Canon por servicios portuarios	276	233	43	18%
Cánones por concesiones	**26.265**	**23.914**	**2.351**	**10%**
	94.170	**88.386**	**5.784**	**7%**

La principal fuente de ingresos de la Autoridad Portuaria se ha centralizado nuevamente en las tarifas aplicadas al tráfico de mercancías (T3) y ha seguido representando la mitad del volumen de negocio. Respecto del año anterior, estos ingresos han crecido un 8%, a pesar de que el volumen de tráfico ha registrado un aumento más moderado del 4%.

Los factores principales que han hecho aumentar los ingresos cuatro puntos por encima del crecimiento del tráfico han sido el fuerte aumento de las importaciones respecto del resto de tipos de navegación y el incremento del 3,39% de los precios de la tarifa, hecho que no se producía desde el año 1998. Por otra parte, la carga general contenerizada ha aumentado un 3% respecto del año anterior y el número de contenedores lo ha hecho un 4% hasta un registro total de 1.461.232 TEU.

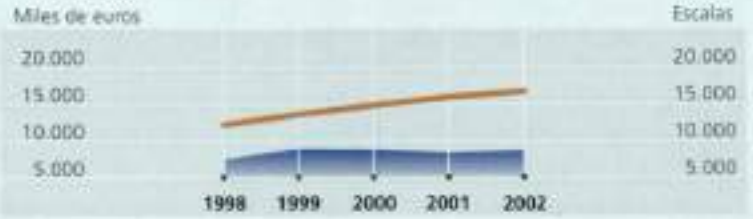
Evolución de los ingresos de los servicios a mercancías y del volumen de tráfico



	1998	1999	2000	2001	2002
Tráfico	24.725	27.877	29.805	31.470	32.608
Ingresos	34.632	39.223	42.396	44.158	47.495

Los ingresos de los servicios a buques (T0 y T1) han aumentado un 4% de forma correlacionada con el 4% de incremento del número de escalas hasta un total de 8.993, cifra que ha supuesto aumentar en 344 escalas el registro del año anterior. En este capítulo destacan los aumentos del 10% de las escalas de los portacontenedores y del 16% de los cruceros turísticos, que han contrarrestado la disminución del 6% de los graneleros.

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



	1998	1999	2000	2001	2002
Escalas	7.712	9.204	9.139	8.651	8.993
Ingresos	12.966	14.083	15.199	16.214	16.832

Los ingresos de los cánones de las concesiones y autorizaciones del dominio público portuario han subido un considerable 10%. Las contribuciones más significativas a este aumento se han localizado en la cesión de nuevos terrenos ganados al mar en el muelle de Inflamables y en la entrada en funcionamiento del Eurostars Grand Marina Hotel en el World Trade Center y del centro comercial Service Center de la Zona de Actividades Logísticas.

A pesar de su poca relevancia en términos absolutos, los otros ingresos de explotación se han duplicado gracias a un exceso de provisiones para impuestos, fruto del acuerdo en relación con las liquidaciones del Impuesto sobre Bienes Inmuebles firmado con el Ayuntamiento de Barcelona.

Gastos de explotación

Los gastos de personal han registrado un aumento del 6%. Al aumento del 5% de la partida de sueldos y salarios, debe añadirse el fuerte aumento del 15% de los otros gastos de personal, como consecuencia de una nueva dotación a la provisión de riesgos y gastos en concepto de premio de jubilación, y de la retirada de la compensación que la Autoridad Portuaria recibía del Ministerio de Sanidad como entidad colaboradora de la Seguridad Social.

Las dotaciones a la amortización del inmovilizado han aumentado un 14%. Esta variación mantiene una relación directa con el aumento de las incorporaciones de nuevos activos en el inmovilizado fijo, de acuerdo con el crecimiento del volumen de inversiones realizadas en años anteriores.

Los otros gastos de explotación han disminuido un 4%, gracias a la reducción del 5% del volumen de gastos de los servicios exteriores, fruto de la política de contención de gastos.

La provisión para insolvencias de tráfico para cubrir la deuda vencida de los clientes de la Autoridad Portuaria se ha visto incrementada en 1.457 miles de euros como consecuencia de una dotación total de 1.283 miles de euros efectuada el año 2002, con respecto a un exceso de provisiones de 174 miles de euros contabilizados el año anterior.

Estado de origen y aplicación de fondos

Orígenes de fondos

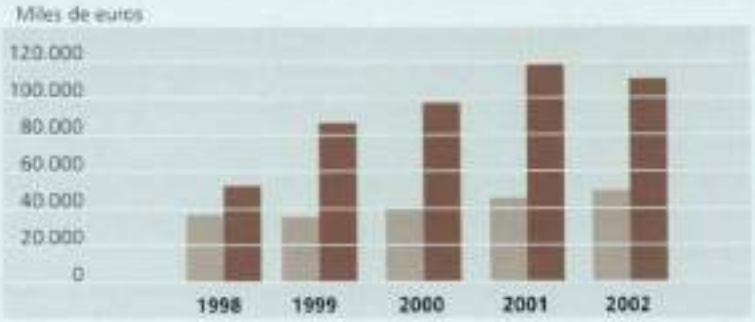
Durante este ejercicio, la Autoridad Portuaria ha incrementado los recursos generados por las operaciones (*cash flow*) un 10% respecto del año anterior. Con una cifra de 49.549 miles de euros, han sido la fuente principal de financiación y han representado el 45% del total de orígenes de fondos.

El endeudamiento externo ha supuesto una aportación de 33.222 miles de euros y ha tenido una participación del 30% sobre el total de orígenes. Por un lado, la Autoridad Portuaria ha obtenido un nuevo préstamo del Banco Europeo de Inversiones por un importe de 20.000 miles de euros. Por el otro, la Autoridad Portuaria ha dispuesto de los 13.222 miles de euros restantes de la póliza de crédito que, por un importe global de 18.030 miles de euros, firmó durante el año anterior con la empresa del grupo Centro Intermodal de Logística SA (CILSA), para la adquisición de los terrenos donde se ubicará la segunda fase de la Zona de Actividades Logísticas.

De los ingresos que deben distribuirse, destacan los 7.316 miles de euros devengados durante el ejercicio de la subvención de capital concedida por la Comisión Europea, con cargo al Fondo de Cohesión Europeo, para la financiación de los nuevos diques de abrigo. Los otros ingresos a distribuir engloban, principalmente, el valor venal de los bienes incorporados de las concesiones revertidas y el valor de los elementos de inmovilizado recibidos en concepto de canon anticipado por derechos concesionales.

Como origen de fondos significativo, debe destacarse el traspaso de 13.357 miles de euros a corto plazo de la deuda acumulada por CILSA, con la finalidad de

Cash flow - Orígenes de fondos



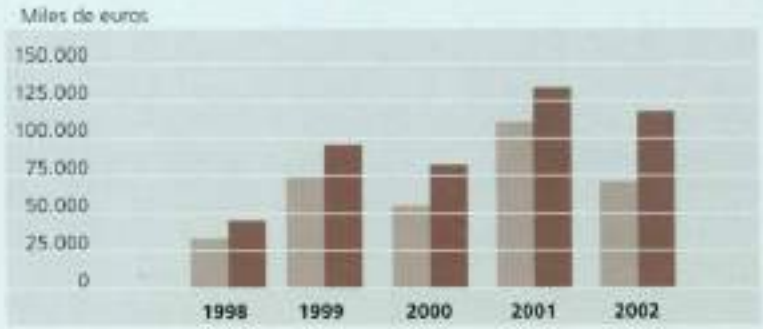
	1998	1999	2000	2001	2002
Cash flow	37.687	38.658	40.996	45.243	49.549
Total de orígenes	51.470	87.455	97.729	118.503	110.557

liquidarla durante el primer semestre del 2003, mediante la cancelación de los préstamos que esta empresa del grupo ha concedido a la Autoridad Portuaria.

Aplicaciones de fondos

Las aplicaciones de fondos han totalizado 116.769 miles de euros, lo que ha supuesto una disminución del 14% respecto al año anterior. Esta disminución se ha producido por un descenso del 38% de las inversiones en inmovilizado material como consecuencia del retraso de la ejecución de las obras de construcción de los nuevos diques de abrigo, en relación con el volumen de obra que se había previsto al inicio del ejercicio.

Inversiones en inmovilizado material e inmaterial



	1998	1999	2000	2001	2002
Inversión	31.794	73.358	57.922	113.335	71.209
Total de aplicaciones	46.426	94.269	83.582	135.279	116.769

El volumen total de inversión realizado en inmovilizado material e inmaterial ha sido de 71.209 miles de euros y se ha destinado, por un lado, a aumentar y optimizar los espacios portuarios y, por el otro, a las obras de ampliación del puerto:

- La construcción del nuevo dique del Sud.
- La adquisición de los terrenos para la ampliación de la Zona de Actividades Logísticas.
- La finalización de la nueva bocana.
- La habilitación de la ampliación del muelle Adossat.
- El refuerzo del pavimento de la ampliación del muelle Sud.

Además, debe destacarse la aplicación de un total de 32.414 miles de euros en concepto de cancelación y traspaso a corto plazo de deuda a largo plazo:

- De forma anticipada se han cancelado 10.000 miles de euros de deuda generada por las disposiciones que la Autoridad Portuaria había efectuado en ejercicios anteriores del crédito sindicado suscrito con el banco Santander Central Hispano.
- Se han traspasado a corto plazo 2.404 miles de euros del principal de los préstamos concedidos por el Banco Europeo de Inversiones, que deberán reembolsarse durante el ejercicio del 2003.
- Finalmente, también se ha traspasado como deuda a corto plazo el total de los 18.030 miles de euros de las dos disposiciones de capital hechas por la Autoridad Portuaria de la póliza de crédito firmada con CILSA. La mayor parte de esta deuda se cancelará durante el próximo ejercicio con la que esta empresa del grupo tiene acumulada en favor de la Autoridad Portuaria.

Balance de situación a 31 de diciembre de 2002 y 2001 (miles de euros)

Activo	2002	2001	Pasivo	2002	2001
Activo fijo	**789.440**	**755.257**	**Fondos propios**	**620.702**	**596.316**
Inmovilizaciones inmateriales	6.427	4.577	Patrimonio	512.743	512.743
Inmovilizaciones materiales	744.665	700.762	Inmovilizado liberado al uso general	-30.338	-26.801
Inmovilizaciones financieras	38.348	38.126	Reservas	110.374	88.616
Deudores por operaciones a largo plazo	0	11.792	Pérdidas y ganancias: beneficio	27.923	21.758
Gastos a distribuir en varios ejercicios	**11.874**	**12.330**	**Ingresos a distribuir en varios ejercicios**	**77.076**	**70.156**
			Provisiones para riesgos y gastos	**8.748**	**13.347**
			Acreedores a llargo plazo	**85.815**	**85.007**
			Deudas con entidades de crédito	77.818	70.222
			Deudas con empresas del grupo	0	4.808
			Acreedores por operaciones de tráfico a largo plazo	7.997	9.977
Activo circulante	**75.102**	**54.616**	**Acreedores a corto plazo**	**84.075**	**57.377**
Existencias	346	329	Deudas con entidades de crédito	2.575	2.609
Deudores	36.823	34.629	Deudas con empresas del grupo y asociadas	19.654	2.823
Inversiones financieras temporales	34.635	17.765	Acreedores comerciales	4.759	5.571
Tesorería	2.657	1.697	Otras deudas no comerciales	57.087	46.374
Ajustes por periodificaciones	641	196			
Total activo	**876.416**	**822.203**	**Total pasivo**	**876.416**	**822.203**

(Pendiente del informe de auditoría)

Cuentas de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2002 y 2001 (miles de euros)

Debe	2002	2001	Haber	2002	2001
Gastos			**Ingresos**		
Gastos de personal	24.174	22.837	Por prestación de servicios portuarios	67.905	64.472
Dotaciones para amortizaciones del inmovilizado	21.411	18.809	Por concesiones y autorizaciones	26.265	23.914
Variación de las provisiones de tráfico	1.283	-174	Otros ingresos de explotación	2.908	1.469
Otros gastos de explotación:					
Servicios exteriores	15.520	16.324			
Tributos	621	606			
Otros	1.005	849			
Total gastos de explotación	**64.014**	**59.251**	**Total ingresos de explotación**	**97.078**	**89.855**
Beneficio de explotación	**33.064**	**30.604**			
Gastos financieros y asimilados	2.995	2.700	Ingresos de otros valores negociables y de créditos del activo inmovilizado	253	251
			Otros intereses e ingresos asimilados	319	153
Total gastos financieros	**2.995**	**2.700**	**Total ingresos financieros**	**572**	**404**
Resultados financieros positivos	**0**	**0**	**Resultados financieros negativos**	**2.423**	**2.296**
Beneficio de las actividades ordinarias	**30.641**	**28.308**			
Variación de las provisiones de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	335	1.384	Beneficios por enajenación de inmovilizado material, inmaterial y cartera de control	5	111
Pérdidas procedentes del inmovilizado	533	1.305	Subvenciones de capital transferidas al resultado	1.526	895
Gastos extraordinarios	1.146	1.305	Ingresos extraordinarios	2.412	665
Gastos y pérdidas de otros ejercicios	385	1.111	Ingresos y beneficios de otros ejercicios	296	640
Total gastos extraordinarios	**2.399**	**5.105**	**Total ingresos extraordinarios**	**4.239**	**2.311**
Resultados extraordinarios positivos	**1.840**	**0**	**Resultados extraordinarios negativos**	**0**	**2.794**
Beneficio de las operaciones	**32.481**	**25.514**			
Fondo de Contribución aportado	7.947	6.971	Fondo de Contribución recibido	3.389	3.215
Resultado después del Fondo de Contribución	**27.923**	**21.758**			

(Pendiente del informe de auditoría)

Cuadro de financiación (miles de euros)

Aplicaciones de fondos	2002	2001
Adquisiciones de inmovilizado	**72.472**	**118.572**
Inmovilizaciones inmateriales	2.732	2.701
Inmovilizaciones materiales	68.477	110.634
Inmovilizaciones financieras	1.263	5.237
Fondo de Contribución aportado	**7.947**	**6.971**
Cancelación o traspaso a c/p de deudas a l/p	**32.414**	**4.607**
Deudas con entidades de crédito	12.404	2.404
De proveedores de inmovilizado y de otros	20.010	2.203
Provisiones para riesgos y gastos	**2.371**	**527**
Créditos comerciales a largo plazo	**1.565**	**3.526**
Gastos a distribuir en varios ejercicios	**0**	**1.076**
Total aplicaciones	**116.769**	**135.279**
Exceso de orígenes sobre aplicaciones		

Orígenes de fondos	2002	2001
Recursos procedentes de las operaciones	**49.549**	**45.243**
Resultado del periodo	32.481	25.514
Dotación a la amortización del inmovilizado	21.411	18.809
Dotación a la provisión del inmovilizado	426	1.556
Amortización de gastos a distribuir	456	428
Dotación a la provisión para riesgos y gastos	623	916
Pérdidas procedentes del inmovilizado	533	1.305
Exceso de provisiones para inmovilizado	-91	-172
Exceso de provisiones para riesgos y gastos	-2.851	-656
Beneficios procedentes del inmovilizado	-5	-111
Subvenciones de capital traspasadas a resultados	-1.526	-895
Ingresos traspasados a resultados por concesiones revertidas	-802	-592
Otros ingresos a distribuir	-1.106	-859
Ingresos a distribuir meritados	**10.354**	**19.236**
Subvenciones de capital	7.316	11.066
Otros ingresos a distribuir	3.038	8.170
Fondo de Contribución recibido	**3.389**	**3.215**
Deudas a largo plazo	**33.222**	**44.411**
Con entidades de crédito	20.000	33.000
De empresas del grupo	13.222	0
Otras	0	11.411
Enajenación de inmovilizado	**67**	**188**
Cancelación o traspaso a corto plazo de inmovilizado financiero	**619**	**6.086**
Cancelación o traspaso a corto plazo de créditos comerciales	**13.357**	**129**
Total orígenes	**110.557**	**118.508**
Exceso de aplicaciones sobre orígenes	**6.212**	**16.771**

Variación del capital circulante	2002 Aumentos	2002 Disminuciones	2001 Aumentos	2001 Disminuciones
Existencias	17	–	9	–
Deudores	2.194	–	174	–
Creditores	–	26.698	–	29.876
Inversiones financieras temporales	16.870	–	11.967	–
Tesorería	960	–	912	–
Ajustes por periodificación	445	–	43	–
Total	**20.486**	**26.698**	**13.105**	**29.876**
Variación del capital circulante	**–**	**6.212**	**–**	**16.771**

(Pendiente del informe de auditoría)

La gestión

La explotación del tráfico

El ejercicio económico y financiero

El Foro Telemático y PortIC

Guía del Puerto de Barcelona

Directorio del Puerto de Barcelona

4

Puerto de Barcelona
Memoria anual
2002

El Foro Telemático y PortIC

Orígenes del Foro Telemático

Con la definición e implantación del Plan de Calidad del Puerto de Barcelona, a finales del año 1993 se creó la Comisión para la Garantía de la Información, un grupo de trabajo encargado de simplificar la tramitación documental de nuestro Puerto e implantar el intercambio electrónico de datos, el EDI. En esta comisión, al igual que en el Consejo Rector del Plan de Calidad, estaban representados los diferentes actores que se intercambian documentos cuando una mercancía llega o sale de nuestro puerto.

La Comisión para la Garantía de la Información estaba compuesta por representantes de la Asociación de Transitarios, de la Asociación de Consignatarios de Buques, del Colegio de Agentes y Comisionistas de Aduanas, de la Terminal de Contenidors de Barcelona, de Informática Tributaria, de la Aduana, de la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo, de la Fundación CETMO y de la Autoridad Portuaria.

Los primeros trabajos de la Comisión se centraron en la definición de la situación de partida. Se redactó un primer escrito donde se describían todos los documentos que se intercambian en una operación de transporte marítimo. Este informe, por primera vez, ofrecía una visión global de todos los intercambios de información ligados a la importación o exportación de una mercancía. Hasta entonces, los diferentes actores que intervienen en estos procesos difícilmente tenían toda la información de lo que hacían los otros participantes en la cadena del transporte.

También se recopiló información sobre los sistemas implantados o en fase de desarrollo en otros puertos y sobre la tecnología necesaria para poder implantar un sistema EDI en nuestro puerto.

Inicialmente se pretendía emular el modelo que se había seguido en otros puertos del mundo, caracterizado por sistemas de información comunitarios con mayor o menor grado de participación de las diferentes administraciones

y actores que constituyen lo que llamamos Comunidad Portuaria.

Una vez definida la situación de partida, debían iniciarse los trabajos de mejora y se debía empezar por aquello que, sin ser especialmente difícil, pudiera reportar al Puerto unos beneficios apreciables.

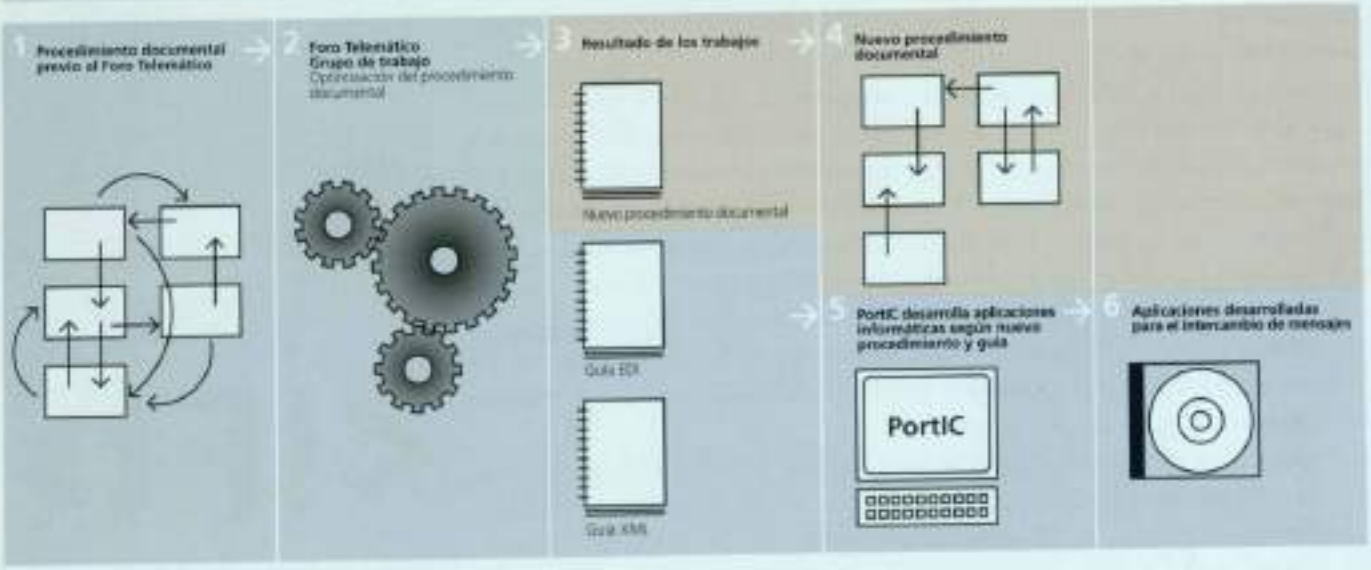
Uno de los primeros trabajos del Plan de Calidad había sido la realización de una encuesta a todas las empresas relacionadas con el Puerto para intentar ver qué era mejorable en nuestro Puerto. Hubo una gran mayoría de encuestados que coincidieron en señalar a la Aduana como el mayor obstáculo para la agilidad del paso de la mercancía por el puerto.

En aquella época, la Aduana, con el impulso del Departamento de Informática Tributaria, ya había constituido un grupo de trabajo con el Colegio de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona y los puertos de Valencia y Barcelona, y se estaba trabajando en la definición de los procedimientos y mensajes EDI para el envío de los DUA y manifiestos, de forma telemática, a la Aduana.

Desde Barcelona se aprovechó esta oportunidad y en dicha comisión se definieron algunos aspectos de lo que después pasaría a ser la reglamentación que se aprobaría en el Estado.

La iniciativa de la Aduana fue un éxito y esto se ha puesto de manifiesto muchas veces en los foros nacionales e internacionales donde se tratan estos temas. No es ninguna novedad que la Aduana, y por extensión la Agencia Tributaria, son pioneras mundialmente en la aplicación de las nuevas tecnologías y que, desde 1993 hasta ahora, la percepción de la imagen que tienen los operadores de la Aduana ha mejorado considerablemente.

Funcionamiento del Foro Telemático



Además, estas mejoras encaminadas a reducir el tiempo de despacho de las mercancías también se incluyeron en el paquete de medidas del informe de la Cominport (Comisión Interministerial encargada de analizar la normativa que regula las actuaciones de los diferentes organismos inspectores que operan en los puertos) a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos sobre el funcionamiento de los Puertos (julio de 1994). Esta otra comisión también identificó el procedimiento documental del despacho aduanero como un aspecto clave para resolver con el objetivo de mejorar la competitividad de los puertos. También se identificaron otras posibles mejoras que, desgraciadamente, todavía hoy no se han podido aplicar.

El proyecto de la Aduana, al igual que los otros que abordó la Comisión para la Garantía de la Información, como fue la notificación de mercancías peligrosas a la Autoridad Portuaria o la solicitud de escala, aparentemente comportaban una gran dificultad porque iban ligados a cambios normativos. Sin embargo, se trataba de proyectos en los que el éxito estaba prácticamente asegurado, porque siempre había una administración que los lideraba. En este sentido, una vez definida la normativa de aplicación, los diferentes actores podían continuar trabajando con documentos en papel u optar por la alternativa EDI y, en este último caso, recibirían la ayuda necesaria y dispondrían de un marco normativo muy bien definido.

Posteriormente se abordarían proyectos en los que los intercambios documentales tendrían que ser entre los diferentes actores privados de nuestro Puerto –por ejemplo, entre consignatarios y transitarios. En estos casos, los esfuerzos dedicados a la normalización de los documentos y los mensajes EDI no se verían compensados por la posterior aplicación práctica de los nuevos métodos de trabajo.

Una oportunidad de mejora: El Foro Telemático y PortIC

Esta dificultad en la aplicación de las mejoras que se proponían puede tener una de sus causas en las particularidades del entorno portuario, lo que se entiende como el conjunto de empresas y organismos que intervienen en los tráficos marítimos. La característica que más diferencia este entorno de otros en los que ya se utilizaba algún sistema de intercambio electrónico de información es la inexistencia clara de relaciones cliente / proveedor. Esto obligó a llegar a soluciones de consenso entre empresas muy heterogéneas en cuanto a dimensión, volumen de negocio y objetivos. Como ya se ha indicado, la única excepción se puede encontrar en los intercambios con determinadas administraciones como la Aduana o la Autoridad Portuaria, que disponían de una reglamentación bien definida con un grado de libertad bastante limitado. A pesar de esto, incluso en estos casos, estos organismos no tenían suficiente fuerza para obligar a usar únicamente el EDI y tenían que permitir la coexistencia de los dos entornos, el papel y el EDI. Todo esto no hacía más que complicar la gestión de estos documentos.

Con un análisis de los motivos de este fenómeno, también se identificaron otros problemas que planteaba el método de trabajo que se estaba siguiendo:

- Existía diversidad de sistemas: los servicios de intercambio documental únicamente se permitían a través de redes de valor añadido (redes de telecomunicaciones que ofrecen servicios como la seguridad en la entrega de mensajes, el acceso restringido o la identificación de usuarios), la solicitud de escala sólo se permitía por fax, se definió un sistema de consulta de activación de declaraciones sumarias por audiotex y el servicio de confirmación de partidas se ofrecía por Internet.
- No existía un proveedor único de servicios: los posibles usuarios de los servicios de información e intercambio de información desconocían quién les podía ofrecer ayuda para abonarse a un determinado servicio.
- Los desarrollos estaban centrados únicamente en el transporte marítimo y en la Comunidad Logística Portuaria hay pocas empresas que se dediquen en un cien por ciento al negocio marítimo. Estas empresas no querían que el sistema para la tramitación de los documentos marítimos fuera diferente de lo que utilizaban para el aéreo o para el transporte terrestre.
- Únicamente se consideraban los intercambios de documentación asociada al transporte y a la mercancía y no se habían tenido en cuenta los intercambios más ligados a las operaciones comerciales como las facturas o la misma transferencia de fondo.

PortIC
serveis de comerç electrònic

A partir de aquí se definieron de nuevo los objetivos de la Comisión. Se reconstituyó el grupo de trabajo bajo el nuevo nombre de Foro Telemático, se iniciaron las primeras actuaciones para desarrollar la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona y al mismo tiempo surgió la necesidad de crear una empresa al margen de la Autoridad Portuaria que explotara y comercializara sus servicios. Se empezaba a pensar en lo que sería PortIC.

Para reducir la estancia de las mercancías en el recinto portuario, se debían simplificar y automatizar los procedimientos de intercambio documental relativos al tráfico marítimo de mercancías y esta sería la misión del Foro Telemático. Básicamente era la misma que tenía la Comisión, pero los nuevos tiempos hacían que las soluciones tecnológicas no se limitaran al intercambio electrónico de datos. Además, una de las quejas de los clientes finales era la falta de transparencia,

por eso también debía cambiar la imagen del Puerto como caja negra, donde nadie sabía qué se estaba haciendo con las mercancías y quién lo hacía. Se tenían que crear servicios de información para los clientes finales. Se tenía que poder seguir, a cada instante, el estado de la tramitación documental relativa a una determinada mercancía, y estos servicios de información debían definirse de forma conjunta entre todas las administraciones y todos los agentes implicados. También debía analizarse si determinados datos se podían publicar libremente o eran confidenciales, y todo esto era trabajo para el Foro Telemático.

Finalmente, todos los esfuerzos de mejora de los procedimientos no servían de nada si las empresas no se adaptaban a las nuevas formas de envío de información. En este sentido, debía ayudarse a los agentes de la Comunidad Logística Portuaria para que superaran las barreras tecnológicas y económicas de acceso a estos nuevos servicios, y PortIC les podía ser útil con la formación en el uso de las nuevas tecnologías y en los beneficios que les podía aportar esta nueva forma de trabajar.

La Autoridad Portuaria, entre los años 1998 y 1999, elaboró un Plan Director para definir, entre otras cosas, la solución tecnológica, el modelo de explotación y el plan de viabilidad de una plataforma de comercio electrónico para el Puerto de Barcelona.

Después se hizo un concurso público para el desarrollo de la plataforma y su posterior administración y operación. Cuando el adjudicatario del concurso todavía estaba implantando la Plataforma, se constituyó en paralelo la sociedad PortIC Barcelona, SA. Esta explotaría y comercializaría los servicios de la Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona. En cierta manera, se trataba de extender el modelo de gestión que se aplicaba en los muelles. La APB se hacía cargo de la construcción de los muelles y las terminales los explotaban durante un período de tiempo determinado. La APB implantaría la Plataforma y PortIC la explotaría.

Inicialmente, la sociedad PortIC estaba participada por las asociaciones de consignatarios de buques, empresas estibadoras, transitarios, el Colegio de Agentes y Comisionistas de Aduanas, la Cámara de Comercio y la Autoridad Portuaria. Posteriormente, una ampliación de capital permitió la entrada de dos entidades bancarias, Banc Sabadell y "la Caixa". El capital de PortIC es mayoritariamente privado y en su consejo de administración están representados, los clientes finales y la totalidad de la Comunidad Portuaria.

Los servicios de la Plataforma de Comercio Electrónico son principalmente de dos tipos: servicios de información sobre la mercancía o sobre los medios de transporte y servicios de intercambio documental por medios telemáticos.

También debe destacarse el esfuerzo que PortIC está dedicando a la formación de los futuros usuarios de la Plataforma. Por un lado, la Plataforma ofrece formación técnica sobre el uso de sus servicios y, por el otro, intenta que los responsables de las empresas vean las ventajas que estas nuevas prácticas les pueden ofrecer.

Además, PortIC se encarga de implantar las aplicaciones que permiten que los diferentes actores de la Comunidad Portuaria puedan aplicar los procedimientos que se definen en el Foro Telemático. Esta simbiosis entre el Foro Telemático y PortIC enriquece los trabajos del primero, ya que le aportan el conocimiento derivado de la singularidad de las diferentes experiencias.

Operativa actual del Foro Telemático

El Foro Telemático se reúne aproximadamente cada seis semanas para planificar y establecer las prioridades de los trabajos que deben realizarse.
Los diferentes temas objeto de análisis se tratan en grupos de trabajo específicos bajo la supervisión de un miembro del Foro Telemático y están integrados por las personas más entendidas de cada asociación profesional. Las diferentes asociaciones profesionales también son las encargadas de proponer a los integrantes de estos grupos de trabajo.
A principios de año se eligen y planifican los temas que se tratarán a lo largo de un ejercicio, pero esto no impide que por razones de necesidad se puedan incorporar nuevos temas a mediados de año.
Una vez finalizados los trabajos de un grupo determinado, estos se aprueban por mayoría en una reunión del Foro Telemático y se presentan posteriormente a los colectivos implicados.
Si se tiene en cuenta la gente que forma parte del Foro Telemático y la que integra alguno de los grupos de trabajo que se han creado a partir de él, se pueden cifrar en unas ciento veinte personas las que colaboran de forma desinteresada en la simplificación de la tramitación documental de nuestro Puerto. Además, no debe olvidarse que detrás hay un gran número de empresas, colectivos y administraciones que aportan estos profesionales también de forma altruista.
Como ejemplo más destacado de los proyectos que se han tratado en el marco del Foro Telemático, se puede citar la redefinición de todos los procedimientos documentales asociados a la entrada o salida de las mercancías vía terrestre. Las mejoras introducidas en estos procedimientos, que comprenden más de una decena de intercambios documentales, van encaminadas a evitar que los transportistas terrestres tengan que llevar documentación sobre la mercancía. En este sentido y a grandes rasgos, se ha reemplazado la necesidad de llevar determinados documentos en el camión para intercambios de información directos entre el origen de los documentos y el destinatario final. Con todo esto, se pretende reducir considerablemente el tiempo necesario para retirar una mercancía.
Asimismo, debe destacarse el carácter de grupo de opinión del Foro Telemático por lo que a la revisión y definición de los nuevos procedimientos documentales fuera del ámbito del Puerto de Barcelona se refiere (en el ámbito estatal y en el ámbito internacional).
En este sentido, algunos de los operadores del Puerto de Barcelona que participan en el Foro Telemático expresaron su interés para que los diferentes puertos donde se presenta la documentación tengan los mismos procedimientos y documentos.
Como consecuencia directa, a finales de junio del 2000 se constituyó el Grupo de Armonización de Procedimientos (GAP) con la participación de las autoridades portuarias de Bilbao, Valencia y Barcelona y, además, Portel, PortICe Infoport Valencia. Como ya se ha indicado, la finalidad del grupo era unificar las diferentes guías de usuario.
Posteriormente, a mediados de octubre, se incorporó Puertos del Estado, y más tarde también las autoridades portuarias de Algeciras y Las Palmas.
Desde el GAP, se ha colaborado en la definición del procedimiento del manifiesto de carga o la petición de escala.

Port de Barcelona

La gestión

La evolución del tráfico

El Puerto Internacional y Rumbo

Guía del Puerto de Barcelona

Operativa del Puerto de Barcelona

04

5

Puerto de Barcelona
Memoria anual
2002

Guía del Puerto de Barcelona

Datos técnicos

Situación:
Latitud: 41° 20' N
Longitud: 2° 10' E
Mareas:
No hay
Entrada:
Orientación: 191°
Anchura: 370 m
Calado: 16 m

Superficie terrestre:
802,69 ha
Muelles y atraques:
29 km
Rampas ro-ro:
31
Calados:
hasta 16 m

Remolcadores:
9 (1.213 kW / 2.943 kW)
Almacenaje:
Cubierto: 119.916 m²
Descubierto: 2.296.140 m²
Grúas de muelle:
45 (20 de contenedores)

Dique seco:
Eslora: 215 m
Manga: 35 m
Capacidad: hasta 50.000 t de peso muerto
Dique flotante:
Eslora: 120 m
Manga: 19 m
Capacidad de elevación: hasta 4.500 t

Terminales especializadas

Terminales de contenedores y multipropósito

1
TCB, SL
Tel.: 93 441 00 66
Fax: 93 441 04 18
www.gruptcb.com
tcb@tcb.com

Situación:
Muelle 24 Sud
Características:
Superficie: 46,2 ha
Línea de atraque: 1.362 m
Calado: hasta 16 m
Grúas portacontenedores: 9 (5 post-panamax)
Grúas móviles: 6
Straddle-carriers: 40
Terminal ferroviaria (5 ha)
Aduana marítima y PIF integrados en la terminal
Conexiones frigoríficas: 256
Container freight station:
13.800 m²
Almacenes cubiertos:
14.400 m²

2
Terminal Catalunya, SA
Tel.: 93 298 64 00
Fax: 93 298 64 01
www.grupmestre.es
jmestre@tercat.es

Situación:
Muelles 29 Príncep d'Espanya y dársena Sud
Características:
Superficie: 38,07 ha
Línea de atraque: 1.448 m
Calado: 8,70/14 m
Rampas ro-ro: 1
Grúas: 8 (5 post-panamax)
RTG: 4; *reach stacker*: 21;
tractoras: 24
Container freight station: 3.607 m²
Almacenes cubiertos: 26.145 m²

3
Saport-Mapor, SA
Tel.: 93 221 51 58
Fax: 93 221 58 60

Situación:
Muelle 01 Adossat
Características:
Superficie: 4,4 ha
Línea de atraque: 580 m
Calado: hasta 12 m
Rampas ro-ro: 3
Grúas pórtico: 2; grúas móviles: 2; carretillas elevadoras: 18
Almacenes cubiertos: 14.356 m²

4
Terminal Port-Nou, SA
Tel.: 93 227 38 00
Fax: 93 227 38 01
Admon@portnou.com

Situación:
Muelles 20 Ponent y 21 Costa
Características:
Superficie: 7,8 ha
Línea de atraque: 1.500 m
Calado: hasta 12 m
Rampas ro-ro: 5
Almacenes cubiertos: 25.000 m²
Grúas portacontenedores: 1
Grúas pórtico: 9
Grúas móviles: 1
RTG: 2; *reach stacker*: 5;
carretillas: 24

Terminales de cabotaje

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

Situación:
Muelles 26 Álv. de la Campa y 27 Lepant

2
Cia. Trasmediterranea, SA
Tel.: 93 295 91 00
Fax: 93 295 91 65
www.trasmediterranea.es

Situación:
Muelle 19 Sant Bertran

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

Situación:
Muelle 26 Álvarez de la Campa
Características:
Superficie: 15,1 ha
Línea de atraque: 1.860 m
Calado: hasta 12 m

Terminales de automóviles

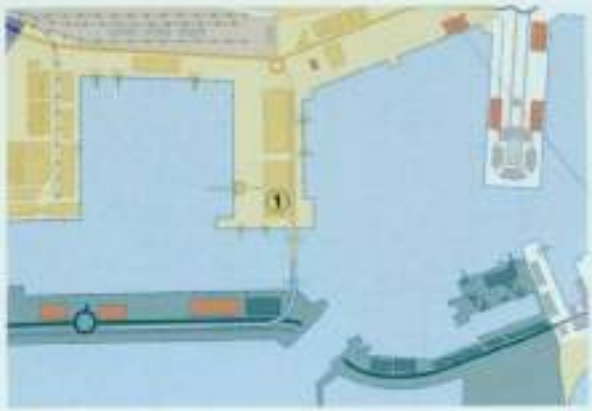
1
Autoterminal, SA
Tel.: 93 223 48 33
Fax: 93 223 42 68
Correogeneral@autoterminal.es

Situación:
Muelles 30 dársena Sud y 31 dársena Interior
Características:
Superficie: 28,8 ha de explanada y 24,96 ha de aparcamiento vertical
Línea de atraque: 1.005 m
Calado: hasta 12 m
Capacidad actual: 41.500 vehículos (21.500 plazas descubiertas y 20.000 cubiertas)
Dos aparcamientos verticales: uno de 127.000 m³ y 10.000 plazas, y otro de 122.000 m³ y, aproximadamente, 10.000 plazas. Dispone de un centro de personalización de vehículos y un túnel de desprotección

2
Setram, SA
Tel.: 93 289 56 81
Fax: 93 223 42 01
setram@setram.es

Situación:
Muelles 30 dársena Sud y 31 dársena Interior
Características:
Superficie: 5 ha
Línea de atraque: 1.015 m
Calado: hasta 12 m

Terminal de fruta



1
Barcelona Fruit Terminal, SA
Tel.: 93 227 38 17
Fax: 93 227 38 20

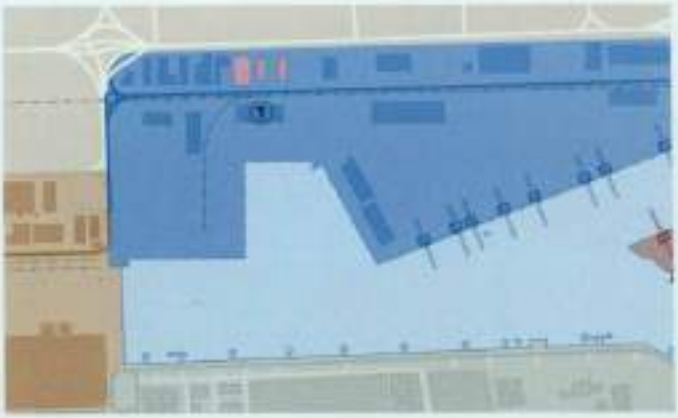
Situación:
Muelle 20C Ponent
Características:
5.556 m² de almacén frigorífico, en tres cámaras de temperatura independiente.
Almacenaje simultáneo de hasta 6.000 paletas.
Sistema informatizado de control por código de barras.
Plataforma de carga con capacidad de hasta 150 camiones diarios.

Terminal de café y cacao

1
BIT, SA
Tel.: 93 223 35 14
Fax: 93 223 29 83
Es_Barcelona_bit@sgsgroup.com

Situación:
Muelle 26 Álvarez de la Campa
Caracteristícas:
Superficie: 11.000 m²
Capacidad: 14.000 t.
En régimen de zona franca.
Única terminal del Mediterráneo Occidental con la homologación del LIFFE (London International Financial Futures and Options Exchange).

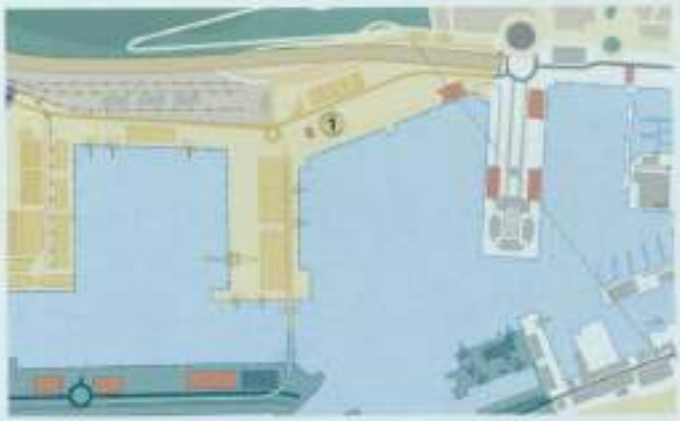
Terminal de metales no férricos



1
Barcelona Metals, SA
Tel.: 93 223 85 60
Fax: 93 223 85 65
bcnmetals@barcelonametals.com

Situación:
Muelle 30 dársena Sud
Características:
Superficie: 3.600 m²
Manipulación, almacenaje y distribución de metales y sus aleaciones: aluminio, cobre, níquel, plomo, estaño y zinc.
Homologada por el London Metals Exchange (LME).

Almacén frigorífico



1
Interlogística del Frio, SA
Tel.: 93 443 68 20
Fax: 93 443 68 30
indo@frigoscandia.es

Situación:
Muelle 19 Sant Bertran
Características:
Capacidad cámaras: 75.000 m³
Túnel de congelación.
Homologado para el almacenaje intracomunitario.

Terminales de graneles líquidos

1
Enagas, SA (gas natural)
Tel.: 93 223 50 00
Fax: 93 223 46 79
www.enagas.es

2
RELISA (líquidos oleosos)
Tel.: 93 223 40 02
Fax: 93 223 46 10
relisa@a1web.es

3
TEPSA (químicos y refinados)
Tel.: 93 289 55 40
Fax: 93 223 44 69
www.tepsa.es
tepsa@tepsa.es

4
TERQUIMSA (químicos)
Tel.: 93 225 48 80
Fax: 93 223 45 19
www.terquimsa.com

5
DECAL (refinados)
Tel.: 93 223 87 40
Fax: 93 223 80 95
bcn@decalesp.com

6
CLH, SA (refinados)
Tel.: 93 223 20 08
Fax: 93 223 20 59

7
SADESA (líquidos oleosos)
Tel.: 93 442 78 15
Fax: 93 442 25 59

8
Demagrisa (líquidos oleosos)
Tel.: 93 441 12 03
Fax: 93 442 77 48

9
Loiret & Haëntjens Esp., SA
(melaza)
Tel.: 93 443 16 60
Fax: 93 442 27 77
loireth@loireth.com

10
Koalagas GLP
Tel.: 93 289 51 76
Fax: 93 289 51 73

Situación:
Muelles 32 Inflamables, 19 Sant Bertran, 22 Contradic y Tramo IV

Características:
Superficie: 73,05 ha
Línea de atraque: 2.390 m exclusivos
Calado: 12 m
Número de depósitos: 502 (líquidos); 6 (gases)
Tipos: acero suave, inoxidables, isotérmicos, calentados, revestidos y de calidad alimentaria.
Capacidad total: 955.680 m³ (líquidos); 244.000 m³ (gases).
Instalaciones de llenado de bidones.
Instalaciones de llenado de contenedores CIG.
Terminales ferroviarias propias.

Terminales de graneles sólidos

Cemento:

1
CEMEX España
Tel.: 93 221 81 62
Fax: 93 221 19 62

Situación:
Muelles 01B Adossat y 28B Álvarez de la Campa
hispasilos@mad.servicom.es

2
PORTCEMEN, SA
Tel.: 93 443 05 14
Fax: 93 443 10 29
portcement@entorno.es

Situación:
Muelle 22 Contradic

3
FORMIGONS TARRAGONA, SL
Tel.: 93 890 33 00
Fax: 93 817 11 03

Situación:
Calle Z
Características:
Silos con capacidad para 164.800 t

Grano:

4
ERGRANSA
Tel.: 93 443 37 16
Fax: 93 442 20 28
silo@ergransa.es

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

Haba de soja:

5
Cargill España, SA
Tel.: 93 225 04 54
Fax: 93 223 74 61

Situación:
Muelle 26B Álvarez de la Campa

6
MOYRESA
Tel.: 93 230 24 00
Fax: 93 230 24 19

Situación:
Muelles 22C Contradic y 23A Oest. 2 terminales
Características:
Industria para la producción de harinas y aceite crudo.
Plantas de molturación con capacidad para 1.200.000 t/año.

Potasa:

7
TRAMER, SA
Tel.: 93 442 19 40
Fax: 93 443 20 73
tramer@iberposash.com

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

Terminales de pasajeros

1
Estación Marítima A
Tel.: 93 306 88 00

2
Estación Marítima B
Tel.: 93 306 88 00

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

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

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

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

7
Estación Marítima Drassanes
Tel.: 93 298 21 00
Fax: 93 298 21 18

8
Estación Marítima Maremagnum
Tel.: 93 225 81 46

Situación:
Tráfico nacional en los muelles 18 Barcelona y 19 Sant Bertran; tráfico internacional en los muelles 01 Adossat, 15B Espanya, 18 Barcelona, 19 Sant Bertran y 20 Ponent.

El Parque de Terminales Portuarias Delta 1

Situado en la ampliación del Sector 8 del puerto, el Parque de Terminales Portuarias Delta 1 es una actuación promovida por la sociedad Muelles y Espacios Portuarios, SA (MEPSA) en régimen de concesión de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
Entre 1997 y 1999 se ejecutaron las obras de infraestructura: el dique de abrigo del Est, de 1.550 metros de longitud, y el dique del Sud, de 450. A continuación, durante los años 2000 y 2001 se llevó a cabo una importante actuación de relleno (más de 5 millones de metros cúbicos) que ha permitido ganar al mar casi 70 hectáreas de nuevo suelo portuario.
De dicha superficie, el nuevo Parque de Terminales Delta 1 ocupa la mayor parte con un total de casi 50 hectáreas, actualmente urbanizadas en las mejores condiciones para poder alojar todo tipo de terminales y servicios portuarios.
El parque cuenta con una ubicación inmejorable. Situado en medio del puerto comercial ampliado, dispone de muy buena accesibilidad con conexión directa con la red de autovías y autopistas, gracias al acceso P-32 del puerto, y se beneficia de la gran proximidad al aeropuerto internacional de Barcelona. Dispone, igualmente, de acceso ferroviario a todas las parcelas, lo que da a los clientes el valor añadido de la conexión intermodal.
El Parque de Terminales Delta 1 puede acoger todo tipo de terminales sin restricciones; se pueden emplazar terminales para cualquier tipo de productos, incluidos los petroquímicos, y estará equipado con la infraestructura necesaria para atender eficazmente todas sus necesidades específicas.

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

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

El Puerto de Barcelona dispone de uno de los centros de distribución intermodal más modernos de Europa.
Se trata de una infraestructura especializada de calidad que ofrece una serie de ventajas estratégicas y económicas a las empresas instaladas en ella:

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

Los clientes de la ZAL son principalmente de dos tipos:

- empresas productoras, importadoras o exportadoras, que transportan sus mercancías a través de Barcelona y su puerto;
- empresas prestatarias de servicios logísticos entre las cuales destacan: transitarios, empresas de transporte, armadores, consignatarios, y operadores logísticos, así como fabricantes que desean establecer en Barcelona su centro de distribución del sur de Europa.

La primera fase de la ZAL, de 65 ha, está totalmente consolidada, con más de 50 empresas instaladas, 250.000 m² dedicados a almacenes y 45.000 m² a oficinas.
El Service Center es el gran edificio multifuncional de la Zona de Actividades Logísticas. Se ha puesto en marcha en el 2002 y en sus 19.000 m² se concentra una completa oferta inmobiliaria empresarial: oficinas, locales comerciales, centro de formación y reuniones, auditorio, aparcamiento exterior e interior y archivos.
El centro de formación y reuniones del Service Center está especializado en el sector del transporte, la logística y el comercio exterior. Las 10 aulas del centro se pueden utilizar también como salas de reunión para las empresas ubicadas en la ZAL y en el Service Center. También dispone de un gran auditorio, con capacidad para 230 personas.
A parte de la oferta inmobiliaria y académica, el Service Center dispone de una galería comercial con una amplia gama de servicios: restauración, salud, informática, correo y mensajería, banca, trabajo temporal, guardería, *fitness center*, *car center*, estación de servicio y otros servicios comerciales.
La segunda fase de la ZAL dispone de 143 ha. Durante el año 2002 se han urbanizado las cuatro primeras parcelas de la ZAL-Prat y durante el año 2003 se realizará el rellenado y precarga de las nueve primeras parcelas en desarrollo, para poder construir las naves y entregar a mediados del 2004 los primeros almacenes. La gran demanda de espacios que existe actualmente garantiza la plena ocupación de esta segunda fase.
Paralelamente, se está diseñando el proyecto de telecomunicaciones que se desarrollará en toda la plataforma logística y que se basará principalmente en una red de comunicaciones interna basada en fibra óptica y en una torre de telecomunicaciones de 45 metros de altura; en ella las operadoras de telecomunicaciones podrán ofrecer libremente todos sus servicios a las empresas instaladas en la ZAL y en el Service Center.

1 Condeminas
2 Whirlpool
3 Fundación Cares
4 Space Cargo
5 Lotrans
6 IPS/Stock Cargo
7 Bofill & Aman
8 Geologistics
9 Bax Global
10 Ov Express
11 Transnatur
12 Logipoint
13 José Salvat
14 Catalana de Grupatges
15 Hermes Logística
16 Andrea Merzario
17 Banc de Sabadell
18 Kühne & Nagel
19 Jas Forwarding
20 Nippon Express
21 Amer Sports
22 Fritz Companies
23 J. Gibert SL
24 Embarmar
25 Daewoo Electronics
26 Aldeasa
27 Redcar
28 Decoexsa
29 Danzas
30 General Transport
31 ABX
32 Exel
33 Loacsa
34 Clasquin España
35 Lauson
36 Fahrner Iberia
37 Press Cargo
39 Honda
40 Just Logística
41 Qualstrans Grup
42 Capsa
43 Riso Ibérica

Las terminales marítimas interiores tmZ y tmT

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

Estas iniciativas aprovechan la sinergia entre dos componentes diferenciados:

- un operador logístico neutral encargado de la gestión técnica y de la comercialización de los servicios de la plataforma entre los transitarios y los operadores usuarios de la terminal;
- una estructura de promoción en la que participa el Puerto de Barcelona, encargada de difundir la oferta de servicios del Puerto a los operadores y a los importadores y exportadores, así como de velar por la calidad de los servicios y la atención a los clientes.

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

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

- Logística de cargas: consolidación y desconsolidación de contenedores FCL y LCL, con servicio de almacenaje y todos los servicios complementarios (clasificación, paletización, trincaje, etc.); operaciones en depósito aduanero y servicios de recogida y distribución.
- Logística de contenedores: depósito para contenedores vacíos; servicios de almacenaje, manipulación, limpieza y reparación; manipulación de contenedores llenos. Asimismo, la terminal incorpora un área de trasbordo a los vehículos de transporte por carretera y para las operaciones de carga/descarga sobre plataforma portacontenedores.
- Servicios de recogida y distribución local y servicio de transporte entre la terminal y el Puerto de Barcelona.

Servicios de marca del Puerto de Barcelona:

- Plataforma de Comercio Electrónico del Puerto de Barcelona, PortIC, que permite la realización automática de transacciones vinculadas a la logística del transporte sin necesidad de utilizar el soporte papel. También proporciona información sobre el seguimiento de las cargas.
- Servicios de soporte a los operadores.
- Estándares de calidad preestablecidos con garantías relativas a las condiciones de despacho, al tráfico y a la seguridad de las mercancías tanto en la terminal como en el Puerto.
- Servicio de atención al cliente e información permanente del tráfico de las mercancías por la terminal y el puerto.

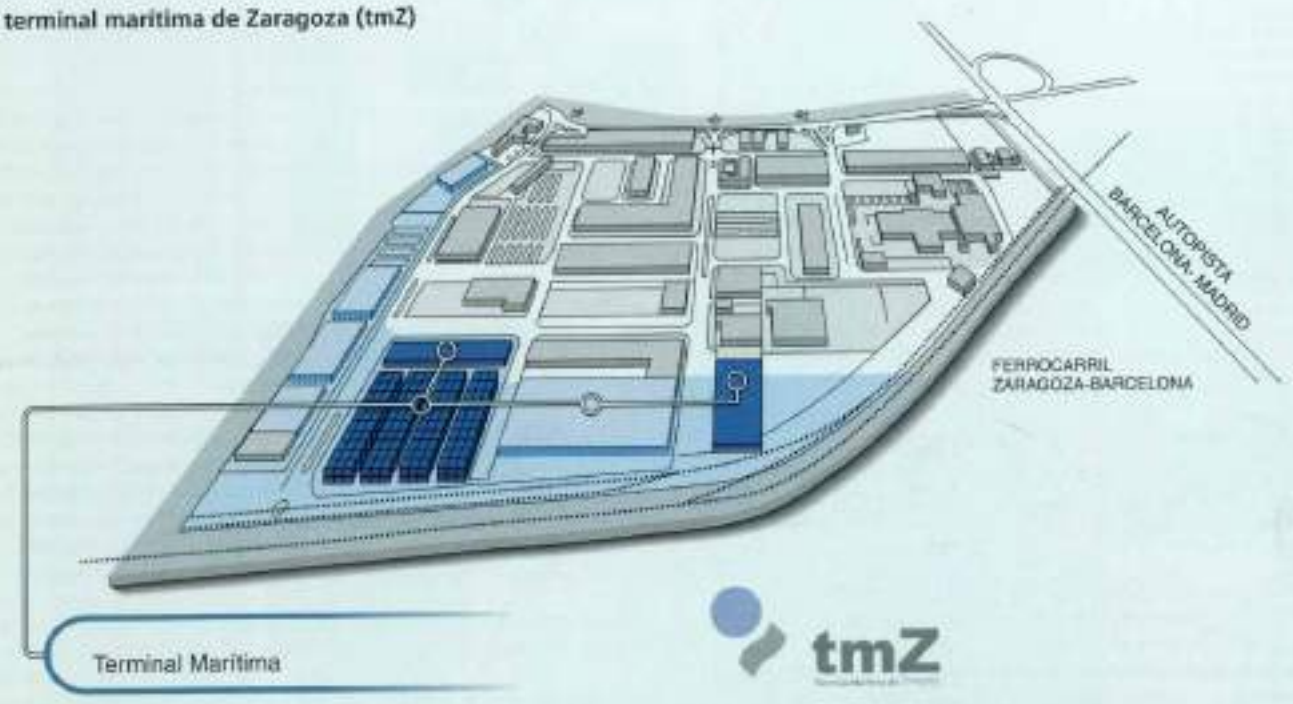
Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

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

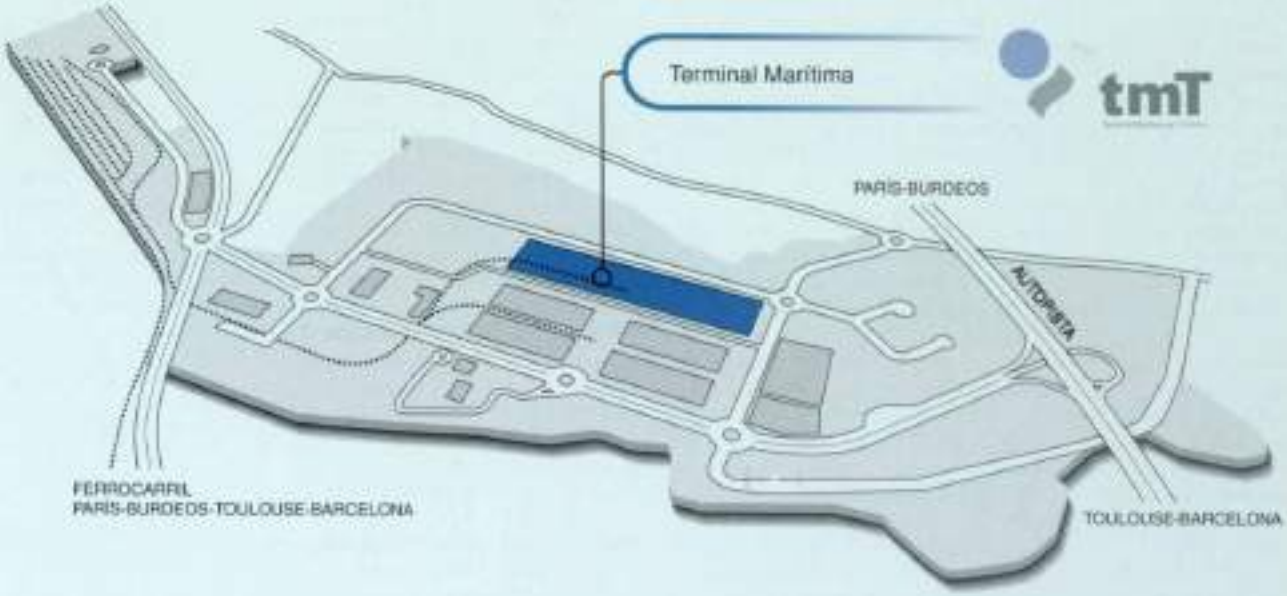
Terminal Maritime de Toulouse (tmT)

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

La terminal marítima de Zaragoza (tmZ)



La terminal marítima de Toulouse (tmT)



El Port Vell

Los 16 millones de visitantes que ha recibido el Port Vell durante el 2002 son la constatación del enorme atractivo de la zona, que se ha consolidado como el principal espacio de ocio y de comercio de Barcelona, convirtiéndose en uno de los mayores atractivos de la ciudad y en un punto de obligada visita tanto para los barceloneses como para los forâneos.

Los grandes espacios públicos del paseo, las oficinas, los locales comerciales, el Aquàrium, el cine Imax, el complejo de multicines del Maremagnum, un amplio espacio destinado a aparcamiento y las diversas zonas destinadas a deportes náuticos permiten al visitante disfrutar y escoger entre un sinfín de actividades: pasear, hacer deporte, relajarse, comer, asistir a espectáculos, disfrutar de la noche en Barcelona y, en definitiva, sumergirse en un mundo donde la diversión está más que asegurada.

Muelle de Espanya

Maremagnum

El Maremagnum es el centro lúdico, comercial y de restauración más atractivo de Barcelona, situado sobre el mar, donde es posible comprar un

perfume o el último modelo de la temporada, tomar unas tapas en una terraza, un bocadillo o una marisca da, entrar en el mundo de la realidad virtual o pasear mientras suena de fondo la música de jazz.
Superficie total: 39.000 m²
Tel.: 93 225 81 00
www.maremagnum.es

El Aquàrium

El Aquàrium es el acuario más grande de Europa y más importante del mundo en temática mediterránea. Tiene ochenta metros de túnel transparente bajo un inmenso océanario y 21 peceras gigantes temáticas que te acercan a los tiburones, a los caballitos de mar, a los peces de colores... Un total de 8.000 animales de más de 350 especies diferentes. Además, el espacio denominado Planeta Aqua complementa una de las atracciones preferidas por los visitantes.
Superficie: 14.290 m²
Volumen de agua: 5.500 m³
Número de visitantes en el 2002: 1.450.585
Compra de entradas en las taquillas o sucursales de la Caixa de Catalunya
Información sobre horarios y precios: 902 140 141
Tel.: 93 221 74 74
www.bcn.es/english/turisme/ /iaquari.htm

Teatro Imax Port Vell

El cine Imax es la única sala del mundo que combina tres sistemas de proyección de gran formato: el Imax, con una pantalla plana de siete pisos de altura; el Omnimax, con una cúpula de 900 m² de superficie; y el 3D, con la proyección en tres dimensiones más perfecta de la historia del cine. Los tres sistemas disponen de sonido digital, 27.000 W de potencia y ecualización controlada por ordenador.
Número de espectadores en el 2002: 604.038
Información sobre horarios, precios y venta de entradas: 902 332 211
Tel.: 93 225 11 11
www.imaxintegral.com

Cines Maremagnum

Los cines Maremagnum constan de ocho salas con una capacidad total de 2.100 personas, en las que se proyectan las últimas novedades cinematográficas mediante los sistemas más avanzados del mundo en imagen y sonido.
Número de espectadores en el 2002: 651.617
Compra de entradas en las taquillas, por teléfono o en las sucursales de "la Caixa" con terminal Servicaixa.
Información sobre horarios, precios y venta de entradas: 902 333 231
Tel.: 93 423 24 55

Muelle de la Barceloneta

Marina Port Vell

Marina Port Vell es el puerto deportivo, que tiene 410 amarres para embarcaciones de hasta 70 m de eslora, con las prestaciones más completas (agua potable, electricidad, teléfono, suministro de carburante, televisión por cable, control de accesos, recogida de basuras, etc.). Además, tiene un edificio de apoyo con locales comerciales, tiendas de náutica, un banco, una lavandería, un supermercado, etc., que complementan su oferta.
Tel.: 93 484 23 00
www.marinaportvell.com

Marina'92

Junto con Marina Port Vell, la Marina'92 constituye uno de los principales complejos del Mediterráneo dedicados íntegramente a la náutica. Marina'92 ofrece un servicio de mantenimiento y reparación con un varadero de 400 toneladas, *travel-lift* de 150 toneladas, grúas de hasta 8 toneladas, un dique flotante de hasta 4.000 toneladas, una nave de pintura flotante de hasta 75 metros, así como 50 puntos de hibernación a cubierto para embarcaciones de motor de hasta 16 metros de eslora. Todo esto permite la asistencia técnica a todo tipo de embarcaciones, ya sean de recreo o profesionales. Con la inauguración del nuevo *syncrolift* Marina'92 se convierte en el emplazamiento de mantenimiento y reparaciones más importante del Mediterráneo.
Tel.: 93 224 02 24
www.mb92.com

Muelle del Dipòsit

Palau de Mar

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

Museo de Historia de Cataluña
Número de visitantes en el 2002: 302.326
Tel.: 93 225 47 00
93 225 47 26
93 225 47 32
www.cultura.gencat.es/museus/ /mhc

Muelle Barcelona

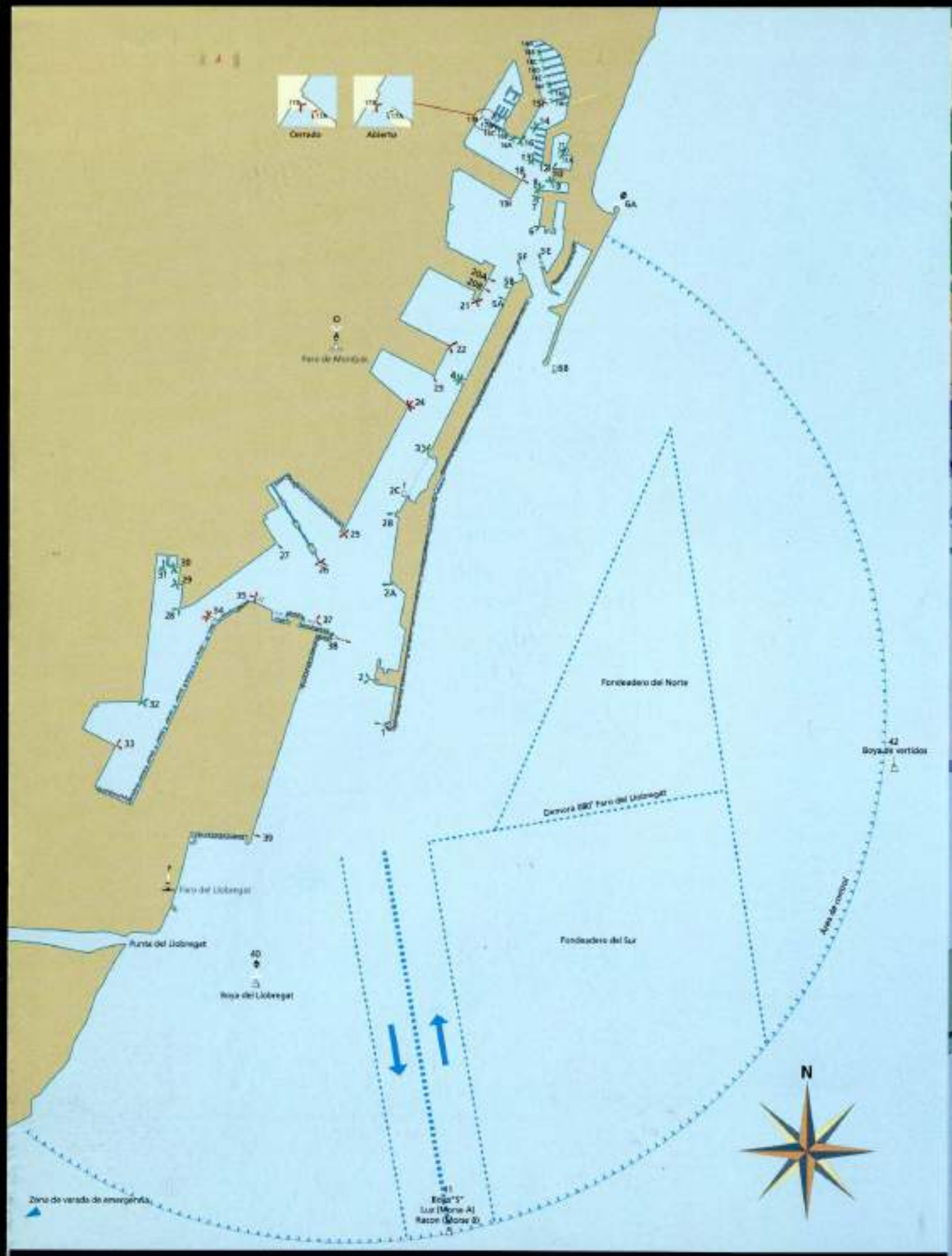
El World Trade Center Barcelona

El World Trade Center Barcelona es la infraestructura idónea y más moderna para el desarrollo de la actividad empresarial. Dotado de los últimos avances tecnológicos, reúne en un único entorno una amplia gama de servicios e instalaciones, así como el acceso al mundo de los negocios internacionales.
Obra de la prestigiosa firma de arquitectos Pei, Cobb, Fred & Partners, es un edificio emblemático y singular, diseñado para garantizar la máxima flexibilidad, con el objetivo de adaptarse a las necesidades presentes y futuras de la empresa. Ofrece 35.000 m² de espacios para alquiler de oficinas, 6.500 m² de zonas comerciales, 5.000 m² de espacios para convenciones y congresos y un aparcamiento para más de 800 plazas. También dispone del Eurostars Grand Marina Hotel, un hotel de cinco estrellas gran lujo, para los visitantes del World Trade Center Barcelona y para los pasajeros de cruceros de las modernas estaciones marítimas del muelle Barcelona.
El World Trade Center Barcelona es el complemento perfecto del papel que el Puerto de Barcelona ya desempeña en el transporte y el comercio como extremo sur de Europa, y se convierte de este modo en el punto de referencia de las empresas del futuro.

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

Puerto de Barcelona
Plano general
2002

Port de Barcelona
Autoritat Portuària de Barcelona



Signos convencionales

- Faro habitado
- Faro automático
- Torre-Baliza automática
- Boya de espeque
- Boya de castillete
- Sirena
- Boya oceanográfica

ZONA FRANCA
MONTJUIC
RÍO LLOBREGAT
DÁRSENA SUD
DÁRSENA INTERIOR
MUELLE PRÍNCEP D'ESPANYA
MUELLE LLEVANT
MUELLE INFLAMABLES
MUELLE ÁLVAREZ DE LA CAMPA
PANTALÁN PARA PETROLEROS
MUELLE OEST
MUELLE SUD
MUELLE CONTRADIC
MUELLE COSTA
MUELLE PONENT
PORTA D'EUROPA
MUELLE SANT BERTRAN
MUELLE DRASSANES
DÁRSENA NACIONAL
MUELLE ESPANYA
MUELLE BOSCH I ALSINA
MUELLE BARCELONA
MUELLE BALEARS
DÁRSENA DE LA INDUSTRIA
MUELLE ADOSSAT
MUELLE LLEVANT
OBRAS DE LA SEGUNDA BOCANA
DIQUE DE L'EST
MAR MEDITERRÁNEO
N
ESCALA
Terminal de Contenidors de Barcelona, S.L. (TCB)
Terminal Catalunya
Terminal Port Nou
Terminal Ferroviaria
Ronda del Litoral
Playa de Sant Miquel
Terminales para tráficos específicos
Nombre | Función | Sector
Autoterminal | Automóviles | 7/6
Barcelona Fruit Terminal | Frutas | 3
Cargill | Soja | 5
Cemex España, S.A. | Cemento | 5/1
CLH | Refinados | 4
Cía. Trasmediterránea | Polivalente | 3
Ecolmsa | Residuos oleosos | 8
Decal | Químicos y refinados | 8
Demagrisa | Líquidos oleosos | 3
Enagas | Gas natural | 8
Ergransa | Grano | 3
Estibadora de Ponent | Polivalente | 5
Interfrisa | Almacén frigorífico | 3
[illegible] | Gas licuado de petróleo | 8
Loiret&Haëntjens Esp. | Melaza y azúcar | 3
[illegible] | Soja | 4/3
Parque terminales Delta 1 | – | 8
[illegible] | Cemento | 3
Relisa | Líquidos oleosos | 8
Sadesa | Líquidos oleosos | 3
Seport-Mapor | Contenedores/Multipropósito | 1
Setram | Automóviles | 6
TCB | Contenedores | 4
Tepsa | Químicos y refinados | 8
Terminal Catalunya | Contenedores/Multipropósito | 6
Terminal Port Nou | Contenedores/Multipropósito | 3
Tequimsa | Químicos | 8
T.M. Alcudia | Polivalente | 5
Tramer | Potasas | 3
Sector 1
Sector 2 - Port Vell
Sector 3
Sector 4
Sector 5
Sector 6
Sector 7
Sector 8
ZAL
Estaciones Marítimas
Proyecto

Plano esquemático de faros y balizamientos
Canal de aproximación y fondeaderos
Puerto de Port Bou
Puerto de Colera
Puerto de Llanca
A
Faro de Punta Sernella
Port de la Selva
B
Faro de cap de Creus
C
Cala Nova
Espigón de apoyo Platja de Roses
Santa Margarida
Puerto de Roses
Boya emisario submarino de Roses
Balizamiento de cultivos marinos de Roses
Puerto de Ampuriabrava
D
Faro de Roses
Puerto de L'Escala
Cultivos Sanbel
Puerto de L'Estartit
E
Faro Islas Medes
Zona Restringida de las Medes
Espacio Natural de Begur
Puerto de Aiguablava
Puerto de Llafranc
F
Radio Faro de Sant Sebastià
Faro de Sant Sebastià
Puerto Deportivo Marina de Palamós
G
Islas Formigues
Puerto de Palamós
I
Faro de Palamós
H
Roca de Palamós
Boya Cardos
Puerto Deportivo Platja d'Aro
Puerto de Sant Feliu de Guíxols
Balizamiento de Sant Feliu
K-L
Puerto Cala Canyelles
M
Faro de Tossa de Mar
Puerto de Blanes
Polígono cultivos Blanes Peix
N
Faro de Calella
Puerto de Arenys de Mar
Plataforma pisícola
Puerto El Balís
(Sant Andreu de Llavaneres)
Puerto de Mataró
Puerta de Premià de Mar
Puerto de El Masnou
Piscifactoria el Masnou
Pantalán Compsa Badalona
Puerto de Badalona
Pantalán Central Térmica Besós
Pantalán central térmica del Besós
Puerto del Besós
Boya emisario del Besós
Puerto Vila Olímpica
O
Faro de Montjuic
Balizamiento Puerto de Barcelona
P
Faro del Llobregat
Radio Faro Llobregat
Boya Llobregat
Boya "S"
Puerto de Viladona
Puerto Ginesta
Puerto de El Garraf
Boya emisario submarino de Gavà
Puerto de Aiguadolç (Sitges)
Puerto de Vilanova i la Geltrú
Puerto de Vallcarca
Central Térmica de Foix (Cubelles)
Q
Faro de Vilanova i la Geltrú
Polígono cultivos Ecomar
N
Faros, balizas y boyas competencia de la APB
Balizas de puertos competencia de la Comisión de Puertos de Cataluña
Balizamientos en concesión
Luces
Rojas
Verdes
Blancas
Amarillas
Fija
Una ocultación
Un destello
Grupo de dos destellos
Grupo de tres destellos
Grupo de cuatro destellos
Grupo de dos destellos más uno
Grupo de un destello más dos

Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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

Directorio del Puerto de Barcelona

Autoridad Portuaria de Barcelona

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

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

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

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

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

Representación del Puerto de Barcelona en China
CHINA CONSULTANTS
Sr. Joan Dedeu
29/F, Chung Nam Bldg.
1, Lockhart Road
Hong Kong
Tel.: 852 2866 88 41
Fax: 852 2866 75 54
cconsult@netvigator.com

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

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

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

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

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

ESTIBARNA (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba)
Ctra. Circunvalación Tramo V
08039 Barcelona
Tel.: 93 223 18 22
Fax: 93 223 17 33
estibarna@estibarna.es

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

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

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

Punto de Inspección Fronteriza Edificio PIF
Ctra. Circunvalación Tramo IV
08039 Barcelona
Sanidad Exterior:
Tel.: 93 443 23 70
Fax: 93 443 16 52
Sanidad Animal:
Tel.: 93 442 42 54
Fax: 93 441 72 76
Sanidad Vegetal:
Tel.: 93 441 73 79
Fax: 93 441 72 76
Equipo de Calidad (EQ):
Tel: 93 306 88 18

CATICE (Antes SOIVRE) (Centro Asistencia Técnica e Inspección Comercio Exterior)
Muelle Príncipe de España
Edificio Tersaco, 4ª pl.
Tel.: 93 223 45 51
Fax: 93 223 48 64
buzon.oficial@barcelona.catice.mcx.es

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

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

Asociación de Transitarios Expedidores Internacionales y Asimilados de Barcelona (ATEIA)
Via Laietana, 32-34
08003 Barcelona
Tel.: 93 315 09 03
Fax: 93 310 62 47
ateia@bcn.ateia.com
www.bcn.ateia.com

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

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

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

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

Renfe-Transporte Combinado
Estación Morrot
P. Josep Carner, s/n
08038 Barcelona
Tel.: 93 496 31 49
Fax: 93 496 32 46 (Dept. Comercial)
ne.coov1.05@cosme.renfe.es
www.renfe.es/teco

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

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

Terminal Maritime de Toulouse (tmT)
BP 31 31021
Eurocentre Cedex
Francia
mail@tmtoulouse.com
www.tmtoulouse.com

Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona

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

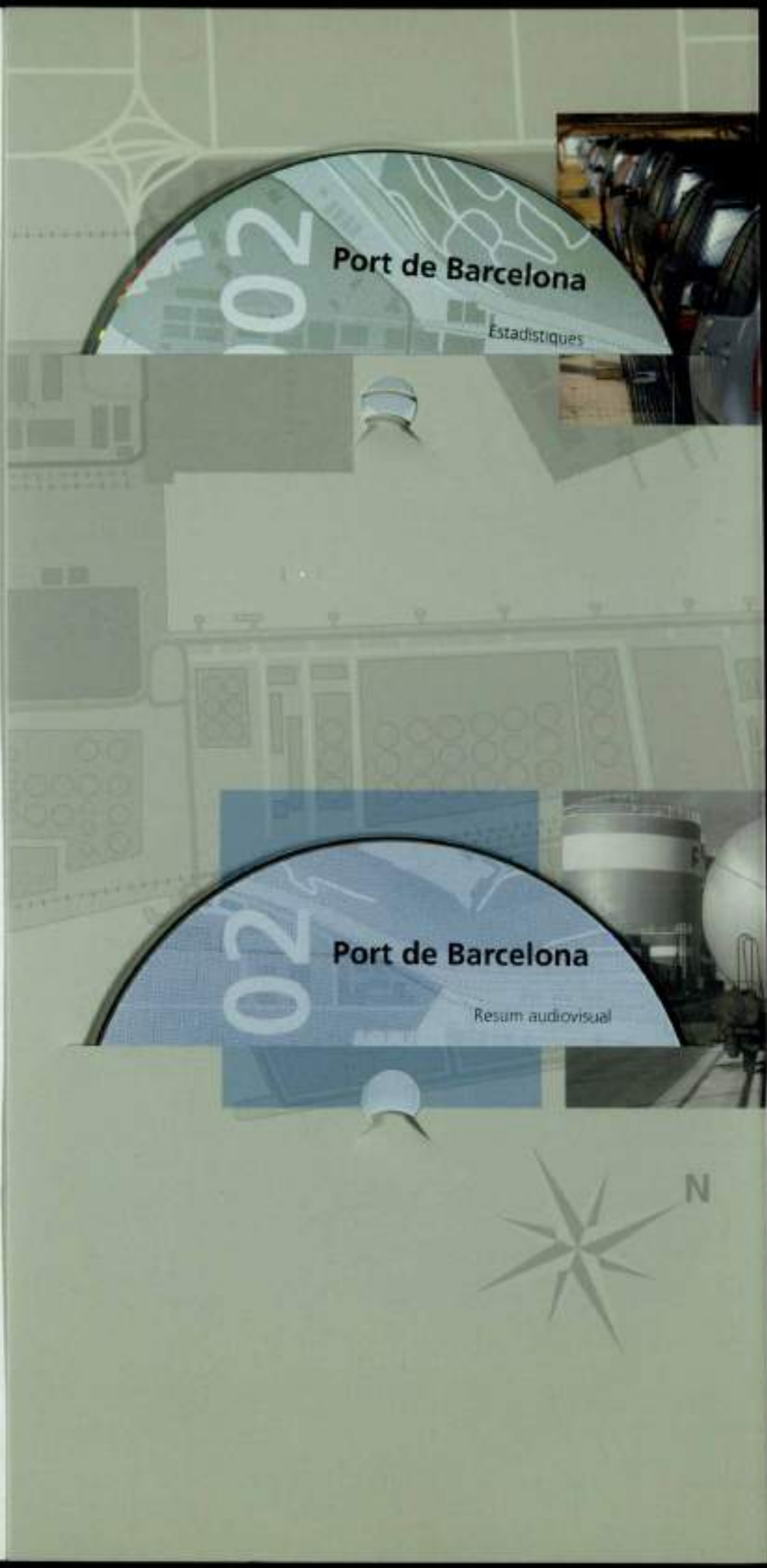
© Autoritat Portuària de Barcelona

Producción e impresión
Novatesa Gràfiques, SL

Diseño gráfico
Joan Colomer, Marta Echegaray

Fotografía
Lluís Castellà Bel, Colita,
Oriol Maspons, Paisajes Españoles

D. L.: B-18579-2003


02
Port de Barcelona
Estadístiques
02
Port de Barcelona
Resum audiovisual
N

Puerto de Barcelona
Memoria anual
2002

Port de Barcelona

Autoritat Portuària de Barcelona