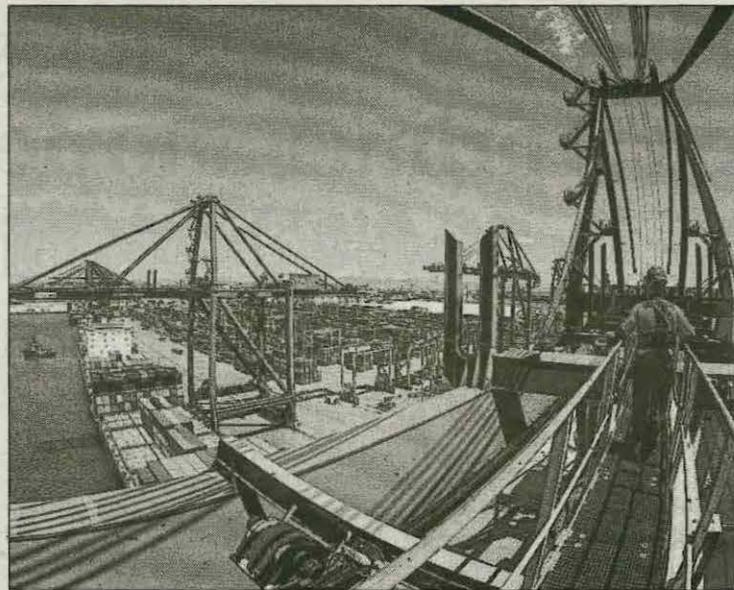


Economía

Competencia multa con 7 millones a empresas estibadoras y sindicatos por la subrogación de trabajadores

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) pone en tela de juicio el acuerdo alcanzado el 6 de julio del año pasado entre las empresas y los sindicatos portuarios para la subrogación de los contratos de los estibadores con las nuevas empresas tras el decreto del Gobierno del PP que liberalizó el sector. En la resolución, el organismo regulador propone sanciones millonarias a las partes implicadas. La CNMC abrió un expediente el 7 de noviembre de 2017 y es ahora cuando ha concluido su redacción. En este documento, según informa Europa Sur, la CNMC establece una propuesta de sanción de 6.190.000 euros a la patronal Anesco, de 300.000 euros para UGT y otros tantos para CCOO, en tanto que para Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, la organización mayoritaria en el Puerto de Algeciras, la cifra baja a 4.000 euros. El resto de organizaciones sindicales también serían objeto de posibles sanciones: 200.000 para la Confederación Intersindical Galega (CIGA), 120.000 para la vasca LAB y 40.000 para la también vasca ELA. La CNMC es el organismo independiente encargado de garantizar la competencia efectiva entre las empresas y de que exista una regulación eficiente en todos los mercados y sectores productivos en beneficio de los consumidores. Esta propuesta de sanción paraliza la negociación colectiva. LEVANTE-EMV VALÈNCIA



Un estibador, en la terminal de MSC de València. F. BUSTAMANTE

DISTRITO PORTUARIO LA

José Luis Zaragoza
VALÈNCIA

EMPRESA

La línea ferroviaria que une Sagunt con Zaragoza ha duplicado su capacidad de transporte de mercancías respecto a 2016 con la primera inversión de sólo 15,72 millones de euros -antes de que finalice el año Adif licitará inversiones para su modernización valoradas en 65 millones- por la demanda de servicios de los operadores en esta ruta clave para Valenciaport. Renfe, Continental Rail, Acciona Rail, Low Cost Rail, Comsa y la valenciana Logitren son las compañías de transporte ferroviario que transitan actualmente por este eje Cantábrico-Mediterráneo y que impulsa el tráfico exterior de los recintos de la Autoridad Portuaria de València (APV), sobre todo de automóviles, componentes y productos agroalimentarios. Hasta ahora ha sido residual la circulación de trenes de mercancías por el deficiente estado de esta infraestructura.

El presidente de APV, Aurelio Martínez, quien esta semana participaba en la jornada *Tramo ferroviario Zaragoza-Teruel-Sagunt-València del Corredor Cantábrico-Mediterráneo*, organizada por la Universidad de Zaragoza, se ha mostrado «satisfecho» con la respuesta generada en el tejido empresarial tras la ligera mejoría de este obsoleto trazado.

El tirón exportador de Opel-Figueruelas a través del recinto del Grao ha elevado la demanda empresarial de esta línea, pues ha multiplicado por seis en los dos últimos años al pasar de 4 trenes semanales en 2016 a los 26 convoyes que usan esta línea de manera semanal durante este año. Además, esta inversión ha posibilitado que la capacidad de la línea se duplique pasando de 42 surcos (reservas de turnos para realizar un tra-



Tren procedente de Opel-Figueruelas en una terminal del Puerto de València.

Valenciaport duplica el tráfico de mercancías a través del eje Cantábrico

La primeras inversiones en la línea ferroviaria Sagunt-Teruel-Zaragoza elevan a 26 el número de convoyes semanales que usan esta línea clave para el comercio exterior

yecto por vía férrea) semanales que se podían ofertar en 2016 a una oferta de 84 en la actualidad.

La mayor afluencia de trenes en el corredor Cantábrico-Mediterrá-

neo (todavía sin electrificar) se ha producido tras la supresión de limitaciones temporales de velocidad. Esta actuación ha permitido reducir el tiempo de viaje y au-

mentar la seguridad y fiabilidad de la vía. Además, se han invertido 5,32 millones en la instalación del tren-tierra, lo que ha posibilitado la disponibilidad de surcos hora-

Martínez denuncia que la conexión con el País Vasco recibe 33 veces más dinero del Estado que la parte valenciana

Renfe, Continental Rail, Acciona Rail, Low Cost Rail, Comsa y Logitren usan esta ruta para la expansión de su negocio

rios durante las 24 horas del día y la reducción de los costes de transporte. Por otro lado, 1,57 millones se han invertido en el alza de la capacidad en el tramo Sagunt-Teruel para suprimir la limitación de carga y permitir que circulen convoyes de hasta 22,5 toneladas por eje.

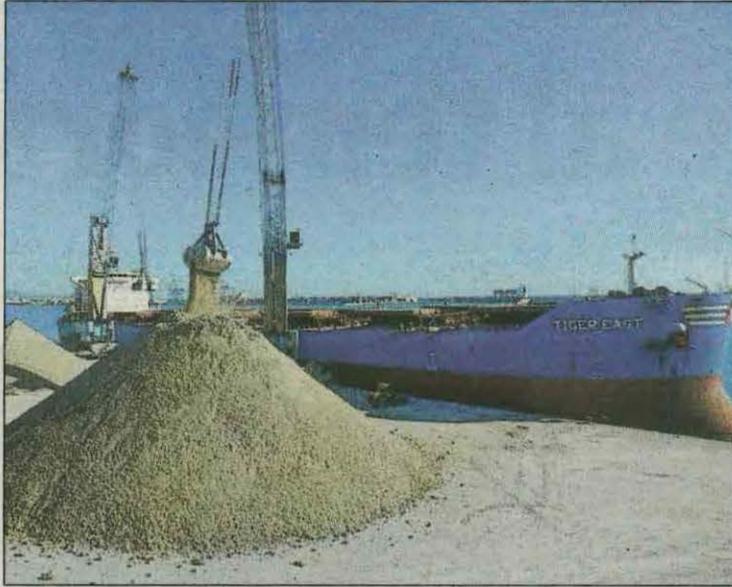
Agravios comparativos

Entre 2017 y 2023, año en el que prevén finalizar todas las actuaciones, Adif invertirá un total de 387 millones de euros. Sea como fuere, según Martínez, eso supone un claro agravio comparativo que, en materia de inversiones, existe entre el tramo norte y el tramo sur del corredor Cantábrico-Mediterráneo.

«Mientras que en el tramo entre Zaragoza y el Cantábrico están previstas inversiones de más de 12.700 millones de euros, en el tramo entre Zaragoza-Sagunt esas inversiones únicamente se limitan a 387 millones de euros. Estamos hablando de una relación de treinta y tres a uno. Dicha infraestructura no es un problema exclusivo de la provincia de Teruel es una necesidad de la Comunitat Valenciana, de Aragón y del conjunto de España», puntualiza el máximo mandatario de Valenciaport.

Anesco analizará en València su plan estratégico 2022

■ La asociación nacional de empresas estibadoras Anesco se reunirá el próximo 29 de noviembre en el Puerto de València para presentar las bases del nuevo plan estratégico 2019-2022 elaborado por la patronal de la estiba. Esta patronal celebrará la asamblea general de la organización de empresas del sector, así como una reunión de su comité ejecutivo en la que también se someterá a votación la aprobación de la memoria de actividades desarrolladas por la asociación en el año 2018, el cierre económico del ejercicio y los presupuestos para el año 2019. LEVANTE-EMV VALÈNCIA



Terminal de graneles sólidos de PortCastelló. LEVANTE-EMV

PortCastelló

■ El muelle de Costa Sur en la terminal de graneles PortSur del puerto de Castellón ha acogido la operativa de descarga de 73.978 toneladas de arcillas procedentes de Ucrania, lo que supone el mayor cargamento de este material que se ha recibido hasta la fecha en las instalaciones portuarias. La carga partió del puerto de Yuzhny en el buque *Tiger East*, uno de los buques más grandes del mundo para el transporte de arcilla, con 225 metros de eslora y 14 metros de calado. Con ello, el puerto de Castelló vuelve a superar su propio récord de cantidad de arcilla descargada de un mismo barco, que se registró en diciembre del pasado año, con la descarga de 58.900 toneladas. Estos datos reflejan que PortCastelló está preparado para el atraque de buques de grandes dimensiones. LEVANTE-EMV VALÈNCIA

ACTUALIDAD EN EL SECTOR

EN CIFRAS



11

CRUCEROS DE MSC EN VERANO DE 2020 EN EL MEDITERRÁNEO

► MSC Cruceros, la mayor línea de cruceros de propiedad privada a nivel mundial y líder del sector en Europa, América del Sur y Sudáfrica, anuncia el inicio de las ventas para la temporada de verano de 2020, en la que contará con 11 buques en el Mediterráneo.



39%

ALZA DE AUTOMÓVILES EN SAGUNT

► El puerto de Sagunt cierra el tercer trimestre del año con un incremento del 39,9% en el tráfico de automóviles



21,3%

AUMENTO DE PASAJEROS DEL PUERTO DE GANDIA

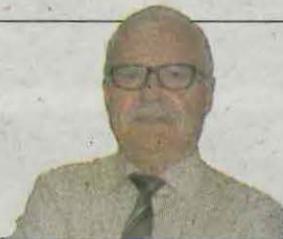
► El tráfico de pasajeros aumenta un 21,32% y supera las 40.000 personas en el recinto de la Safor. Trasmediterránea ha apostado por este enclave con nuevas rutas.

EL «BLOCKCHAIN» SE IMPONE EN EL SECTOR

ANÁLISIS

Luis Rosa

Presidente de la Asociación de Empresas Transitarias de València (ATEIA)



Es muy complejo preparar los puertos del futuro europeo alejados del modelo actual y conocido por todos. Hay mucha frontera marítima y cantidad de puertos con posibilidad de recepcionar buques portacontenedores y todos los

países tienen competencias sobre sus tráficos portuarios. Difícil de entenderse. Obviamente, no es el mismo problema que tiene nuestro principal proveedor de mercancías para los recintos del Mediterráneo, es decir China, que tiene una sola voz de mando. Allí todos van a una, como Fuente Ovejuna. De hecho, el puerto de Shanghái ya cuenta con terminales totalmente automatizadas y un elevado grado de digitalización.

El llamado proyecto *Corealis*, en el que participa ATEIA, procura llegar a un entendimiento europeo sobre el puerto del futuro y en él participan Amberes (segundo en número de contenedores) y el de València (quinto en Europa y primero en el Mediterráneo). También están otros grandes emplazamientos portuarios del viejo continente como El Pireo (Grecia), Livorno (Italia) y HaminaKotka (Finlandia).

La primera vez que escuchamos la palabra «Hackathon», dentro del marco de un proyecto de innovación europeo, nos sorprendió mucho, pues resultaba un formato inusual para desarrollar este proyecto. Pero esta palabra se ha extendido, utilizándose en múltiples sectores para evolucionarlo hasta lo que hoy se concibe como «un evento en el que tanto participantes individuales como equipos previamente formados, se congregan durante un tiempo determinado (desde horas a días) para aportar soluciones innovadoras a los retos

planteados por el ente que lo organiza, con el objetivo de ganar los premios anunciados».

Desde la Fundación Valenciaport se decidió que unos cuantos asistiéramos porque en nuestra organización ya existen varios proyectos y podemos organizar este tipo de iniciativas para impulsar la digitalización en los procesos de gestión. De una parte, el más inmediato es el planteado por el consorcio Alastria, coordinado por la Fundación Valenciaport e Innsomnia, definiendo grandes retos para el Puerto de València en relación a la identidad digital con base de tecnología *Blockchain* o cadenas de datos.

A través del citado proyecto europeo *Corealis* el Puerto de València, al que ya ha dado el pistoletazo de salida en la reunión mantenida con algunos de los agentes implicados (Asociación Naviera Valenciana, ATEIA, ELTC y APV, entre otras entidades), nos involucramos en la construcción de grandes retos para definir el futuro que nos espera, en el que los resultados deben ser de utilidad para toda la comunidad portuaria porque hay que mantener la competitividad y liderazgo de nuestro puerto.

«Organizaciones del Puerto de València trabajan conjuntamente para impulsar la digitalización de la gestión de las mercancías a través de tecnologías como el 'blockchain'»