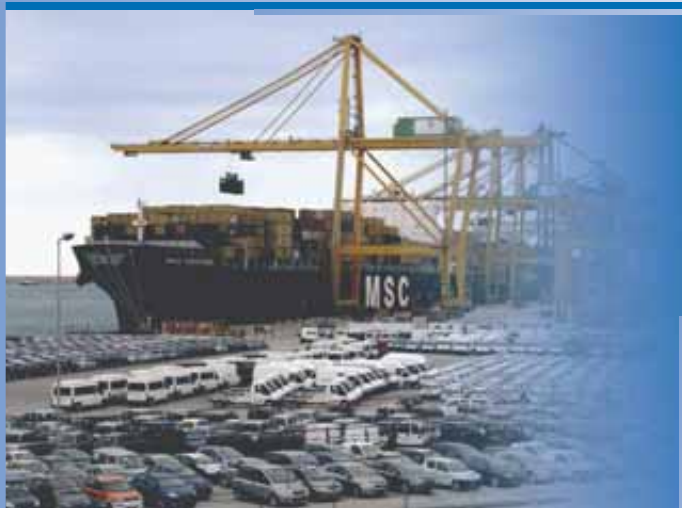


# memoria 2007-2008



FUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA LA INVESTIGACIÓN,  
PROMOCIÓN Y ESTUDIOS COMERCIALES DE VALENCIAPORT





FUNDACIÓN  
valenciaport



# Índice

<b>08</b>	<b>1. Introducción</b>
09	1.1. Carta del Presidente
12	1.2. Información corporativa
12	1.2.1. Quiénes somos
12	1.2.2. Objetivos
13	1.2.3. Ubicación
14	1.3. Estructura organizativa
14	1.3.1. Órganos de la Fundación Valenciaport
17	1.3.2. RR.HH. / Organigrama
<b>18</b>	<b>2. Proyectos</b>
19	2.1. Introducción
20	2.2. Programas de investigación
20	2.2.1. Planificación y Desarrollo Portuario
36	2.2.2. Logística e Intermodalidad
55	2.2.3. Economía del transporte
74	2.2.4. Tecnologías de la Información
86	2.2.5. Bases de datos y simuladores
<b>88</b>	<b>3. Convenios</b>
89	3.1. Introducción
89	3.2. Listado convenios
92	3.3. Cátedra de logística y transporte internacional
95	3.4. Asociación latinoamericana de calidad portuaria (ALCP)
<b>98</b>	<b>4. Asociaciones</b>
99	4. Asociaciones a las que pertenece la Fundación Valenciaport
<b>100</b>	<b>5. Seminarios y Jornadas</b>
101	5.1. Introducción
101	5.2. Listado Seminarios
104	5.3. Listado Jornadas

<b>106</b>	<b>6. Publicaciones y presencia en foros y encuentros</b>
107	6.1. Introducción
107	6.2. Listado
107	6.2.1. Artículos
109	6.2.2. Libros
109	6.2.3. Capítulos de Libros
110	6.2.4. Ponencias
<b>118</b>	<b>7. Formación</b>
119	7.1. Antecedentes
120	7.2. Líneas de actuación
123	7.3. Programas
125	7.3.1. Formación Universitaria de Postgrado
127	7.3.2. Cursos de reciclaje empresarial
129	7.3.3. Formación On-Line para Técnicos Iberoamericanos
131	7.3.4. Formación In Company
131	7.3.5. Cooperación Internacional Educativa
133	7.3.6. Seminarios y Foros
133	7.3.7. Materiales Pedagógicos
134	7.4. AAAIPEC
135	7.5. ¿Qué aporta IPEC-Formación al sector?
<b>136</b>	<b>8. Documentación</b>
<b>142</b>	<b>9. Responsabilidad Social Corporativa y cooperación (RSC)</b>
<b>150</b>	<b>10. Información económica</b>
<b>152</b>	<b>11. Identidad y comunicación corporativa</b>
<b>156</b>	<b>12. Cronología en imágenes</b>



# 01 Introducción



# Rafael del Moral Carro

Presidente de la Fundación Valenciaport



## 1.1. CARTA DEL PRESIDENTE

En el año 64 -¡hace ya 45 años!- cuando entré en el Puerto de Valencia, recién terminados mis estudios en la Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en Madrid, si alguien me hubiese pronosticado que, al final de mi carrera profesional, en vísperas de mi jubilación, el *Global Institute of Logistics* designaría al cluster portuario de Valencia como “Best in class” para arrojar luz en la elaboración de una guía de mejores prácticas internacionales para el futuro, tildaría tal previsión como esperpéntica.

En aquellas lejanas fechas, nuestro puerto ocupaba un modesto puesto en el escalafón portuario nacional y éramos unos auténticos desconocidos en el ámbito internacional y, lo que es peor, nuestra proyección futurible estaba “designada centralistamente” para la mediocridad, por lo cual, predecir la futura excelencia en la década de los 60, merecería justificadamente la calificación de auténtica locura.

Pero utilizando una de las frases más celebradas del discurso de la toma de posesión del Presidente de moda Barack Obama: “la grandeza nunca es un regalo”.

El Puerto de Valencia ha ido jalonando su trayectoria en los últimos 25 años con una ininterrumpida generación de iniciativas en busca de la excelencia: la Autonomía portuaria, el primer concurso de la Terminal Pública de Contenedores, el acuerdo Puerto – Ciudad, la constitución del IPEC, el EDI, la Marca de Garantía, ECOPORT, el Puerto Seco o el Sistema de Información Comunitaria, fueron objetivos alcanzados.

Estas iniciativas impulsaron a nuestro puerto hasta alcanzar en el año 2002 la cifra de 33 millones de toneladas ¡Ya estábamos entre los principales puertos del Mediterráneo!... Pero no podíamos caer en el síndrome del “ya lo hemos conseguido”, por lo cual planteamos un plan estratégico para el 2015 que nos permitiera reafirmar y consolidar nuestro liderazgo de forma definitiva.

En aquel plan estratégico, sin duda la línea más brillante era la de las nuevas ampliaciones que permitirían alcanzar la cifra de 68 millones de toneladas, obras que felizmente ya empiezan a emerger de nuestras aguas. Sin embargo, la moderna gobernanza portuaria –más allá del landlord- recomendaba, además de las consabidas obras de ampliación, una apuesta decidida por el robustecimiento de los clusters portuarios a través de la I+D, la formación y la calidad para toda la cadena logística.

# Introducción

En cualquier plan estratégico que se precie, siempre aparece una línea para impulsar la I+D. Línea que, en la mayoría de los casos, equivale a una palabra hueca que posteriormente queda en el olvido barrida por el día a día, pero éste no fue nuestro caso.

La creación de la Fundación Valenciaport en 2004 supuso el contar con un instrumento que, además de subsumir anteriores logros como el de la formación o el contacto con la universidad, permitiría configurar un potente motor de la I+D+i al servicio del cluster portuario, dotándose así mismo de músculo en la perspectiva de la internacionalización y de la difusión de las mejores prácticas acumuladas, a la vez que se contaba con un instrumento que contribuyese a la vertebración de la comunidad logístico portuaria.

Inherente a nuestro Estatuto de Fundación, el ámbito de cooperación ha sido amplísimo. Hemos tenido la oportunidad de colaborar con Administraciones Autonómicas (Generalitat Valenciana, Junta de Andalucía, Junta de Castilla-León, Comunidad de Madrid, Gobierno de Aragón), con el Gobierno de España (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Ministerio de Educación y Ciencia, Ministerio de Fomento, Instituto de Crédito Oficial) y con más de **40 países** (casi todos los latinoamericanos, además de Turquía, Polonia, Argelia, Marruecos, Siria, China, Camboya, Vietnam y Tailandia, entre otros).

Los mecanismos que posibilitan dichas actuaciones son variados y se extienden desde convocatorias públicas de ayudas a la investigación de I+D, hasta contratos de asistencia técnica, pasando por Fondos de Estudio de Viabilidad o licitaciones internacionales.

El resultado se concreta en más de **60 proyectos** en los que la transferencia de conocimientos, la difusión de las mejores prácticas del Puerto de Valencia, la puesta a disposición de terceros países de la experiencia española y europea, la investigación pura en la búsqueda de soluciones logísticas e intermodales, el acompañamiento a empresas y operadores españoles para adentrarse en el ámbito de los proyectos europeos e incluso en las políticas de Investigación y Desarrollo, entre otros, acredita el cumplimiento de los objetivos fundacionales.

De modo particular, no quiero dejar de subrayar el importante esfuerzo que la Fundación efectúa en el ámbito de la Formación, dado el carácter estratégico que la misma comporta para un sector como el nuestro. Además del Master en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal, plataforma de cualificación para un elevado número de directivos españoles y latinoamericanos que ya ha alcanzado su XVII edición, los cursos de planificación estratégica portuaria, los relativos al flujo documental, los específicos para empresas en función de sus necesidades, la internacionalización de nuestra oferta formativa y otras muchas actividades, reflejan con claridad la apuesta que realizamos por consolidar un programa de formación de calidad al servicio de las empresas y operadores logístico-portuarios.

Pero más que este espectacular número de proyectos conseguidos, las horas impartidas o el número de alumnos formados, se percibe hoy a la Fundación como una entidad presidida por



criterios de excelencia, constituyéndose en un referente internacional en cuestiones tales como Terminales de Contenedores, Plataformas Logísticas, Transporte Marítimo de Corta Distancia y Tecnologías de Información al servicio de la cadena logística.

Podemos, sin duda, afirmar que estos 5 años de historia permiten, en estos momentos de crisis, sentirnos satisfechos por haber sabido adelantarnos a este período de incertidumbre donde la situación económica, con su consiguiente efecto en los tráficos, obliga a reforzar el papel de la formación y la I+D+i como acciones que permitan un incremento de la productividad.

Por ello, el principal empeño de la Fundación se concreta en la incorporación de un número creciente de empresas en sus proyectos y actividades de formación, de tal modo que nuestro sector se ha posicionado de forma excelente tanto ante la coyuntura que estamos atravesando, como ante la recuperación en la que, sin duda, les serán exigidos niveles de productividad mucho más altos a las empresas.

Para ello, la Fundación cuenta con un capital humano –principal activo de la misma– comprometido y alineado con dichos objetivos al servicio de la comunidad logística portuaria, cuya profesionalidad ha propiciado este espectacular avance tecnológico, lo que demuestra, sin equívocos, que estamos en el buen camino. Un camino que seguro será en el futuro más brillante.

Por eso, cuando finaliza mi Presidencia, me cabe la satisfacción del deber cumplido. Soñábamos con ser un referente en la tecnología portuaria y nuestro actual prestigio internacional avala que ese sueño es hoy una realidad.

Muchas gracias a toda la Comunidad Portuaria, porque unidos lo hemos conseguido... Por todo ello, este viejo rockero portuario se marcha verdaderamente encantado.

¡¡HASTA SIEMPRE!!



# Introducción

## 1.2. INFORMACIÓN CORPORATIVA

### 1.2.1. QUIÉNES SOMOS:

La **Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport (Fundación Valenciaport)** es una entidad sin ánimo de lucro concebida como un centro de **investigación, formación y cooperación**, con criterios de excelencia, al servicio de los agentes que intervienen en la cadena del transporte y la logística, especialmente en los ámbitos marítimo y portuario.

Nació en abril de 2004 como una iniciativa de la Autoridad Portuaria de Valencia a la que se sumaron asociaciones y empresas de la Comunidad Portuaria y un conjunto de Instituciones de la Comunidad Valenciana.

### 1.2.2. OBJETIVOS:

La Fundación Valenciaport tiene como principal objetivo servir a la comunidad logístico-portuaria con el fin de favorecer su vertebración, así como la mejora continua de su equipo humano. Lo que permite alcanzar un marco de excelencia en investigación, innovación, formación, cooperación e internacionalización y que contribuye a reforzar la competitividad de nuestra economía de modo que los servicios ofrecidos por la comunidad portuaria a sus clientes, en su conjunto, tengan la calidad exigida para continuar siendo líderes en el Mediterráneo.



Este objetivo se concreta en distintas líneas de actuación:

- Promoción de la **innovación**, colaborando con empresas, instituciones y centros de formación e I+D+i, en la puesta en marcha de proyectos de vanguardia al servicio de la competitividad de las empresas del Puerto de Valencia.
- **Cooperación** activa con otros clusters en el ámbito marítimo y portuario, líderes en la generación y gestión de conocimiento, incorporando las **mejores prácticas** en el plano internacional al acervo del Puerto de Valencia.
- Gestión del conocimiento, promoviendo la **formación** para la mejora continua del capital humano de la comunidad logístico-portuaria.
- Puesta en valor internacional del **Know-How del Puerto de Valencia**, mediante una política activa de cooperación con comunidades portuarias de todo el mundo y el apoyo a los operadores logísticos españoles en sus procesos de **internacionalización**.
- Vertebración de la **comunidad logístico-portuaria**, fomentando la cooperación en el sector y el acercamiento y el diálogo con la sociedad civil, en el marco de una estrategia colectiva de **responsabilidad social**.

### 1.2.3. UBICACIÓN:

La Sede de la Fundación Valenciaport está ubicada en la Avda. del Muelle del Turia, en el Nuevo Edificio de la APV, Fase III.



# Introducción

## 1.3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

### 1.3.1. ÓRGANOS DE LA FUNDACIÓN VALENCIAPORT

#### PATRONATO:

El **Patronato** es el órgano supremo de gobierno, administración y representación de la Fundación Valenciaport. Está compuesto por patronos natos y por patronos electivos, estableciéndose en veinticinco el número máximo de integrantes del mismo. En la actualidad está compuesto por veintiún miembros, todos ellos patronos natos, procedentes de dieciséis entidades:





ENTIDAD FUNDADORA	REPRESENTADA POR
Autoridad Portuaria de Valencia	D. Rafael del Moral Carro D. Rafael Aznar Garrigues D. Ramón Gómez-Ferrer Bóldova D. Juan Antonio Delgado Mompó
Instituto Valenciano de la Exportación, S.A. (Generalitat Valenciana)	D.ª Mar Casanova Llorens D. Matías Pérez Such
Fundación Bancaja	D. Juan Zurita Marqués D. Javier Quesada Ibáñez
Feria Valencia	D. Alberto Catalá Ruiz de Galarreta
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia	D. Arturo Virosque Ruiz
Confederación Empresarial Valenciana	D. José Vicente González Pérez
Excelentísimo Ayuntamiento de Valencia	D. Alfonso Grau Alonso
Excelentísima Diputación de Valencia	D. Alfonso Rus Terol
Universitat de València. Estudi General	D. Enrique Bigné Alcañiz
Universidad Politécnica de Valencia	D. Vicente Esteban Chapapría
Marítima Valenciana, S.A.	D. Alfonso González Sánchez
T.C.V. Stevedoring Company, S.A.	D. Vicente Pedro Gomis Cerdán
Remolcadores Boluda, S.A.	D. Vicente Boluda Fos
ATEIA Valencia	D. Luis Rosa Vidal
Asociación Naviera Valenciana	D. Vicente Boluda Fos
Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Valencia	D. Miguel Tell Ramón

## PRESIDENTE:

El patronato tiene un presidente elegido entre sus miembros natos, atendiendo a su competencia profesional, idoneidad y trayectoria en el sector portuario correspondiendo su designación a la Autoridad Portuaria de Valencia. El **Presidente** del Patronato de la Fundación Valenciaport es, desde su puesta en marcha en 2004 hasta la actualidad, **D. Rafael del Moral Carro**.

El Patronato, a propuesta del Presidente, designó entre los patronos que lo componen, un **vicepresidente**, **D. Rafael Aznar Garrigues**, quién recientemente ha sido renovado en el cargo.

# Introducción

## COMISIÓN EJECUTIVA:

La Comisión Ejecutiva es el órgano fundacional que ejerce, por delegación del Patronato, las facultades de impulsar, coordinar y preparar las propuestas relacionadas con los objetivos y fines de la fundación. En la actualidad está integrada por el presidente y por cinco miembros designados entre el Patronato:

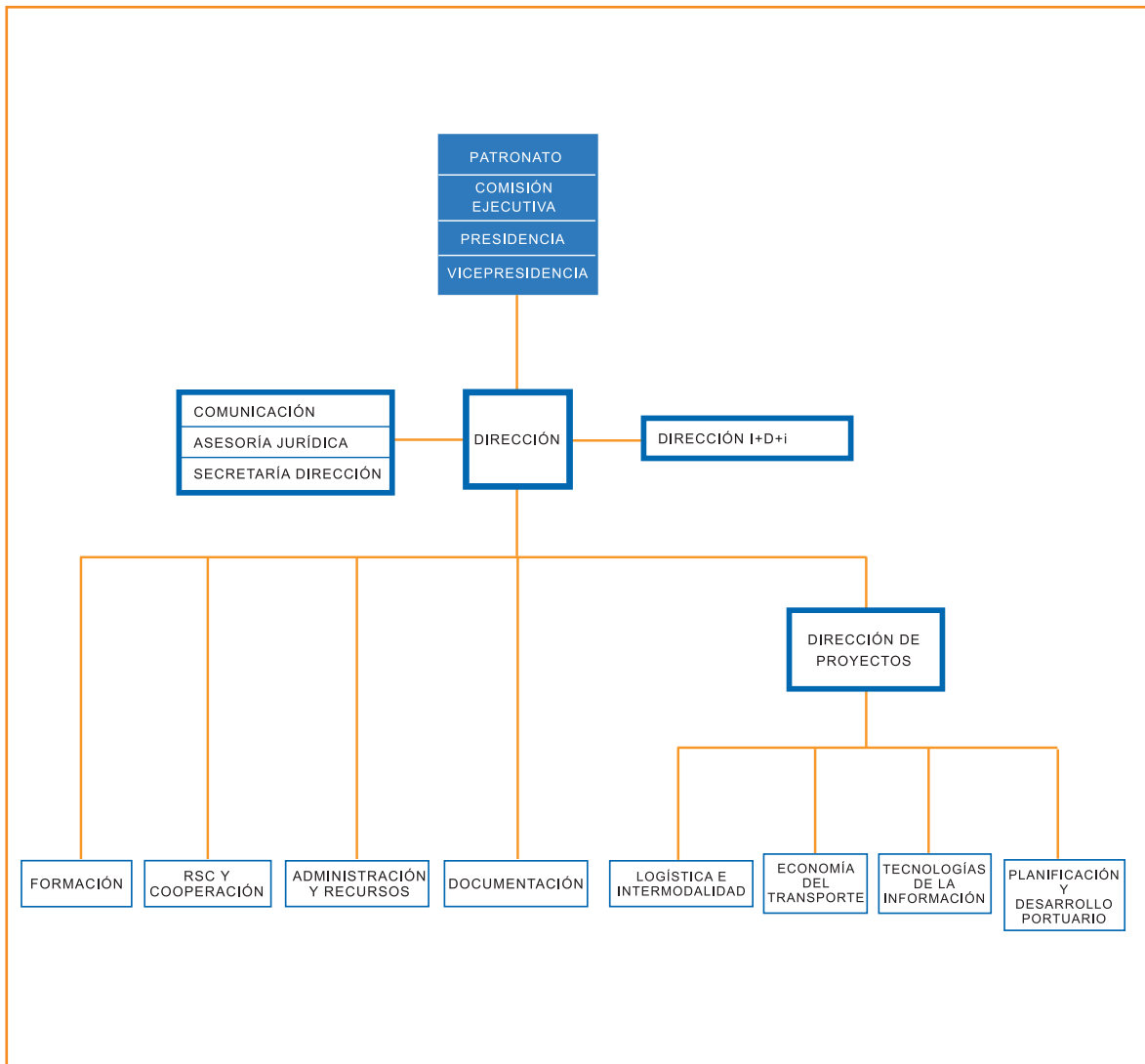
- D. Rafael del Moral Carro - Presidente
- D. Rafael Aznar Garrigues
- D. Juan Antonio Delgado Mompó
- D. Vicente Boluda Fos
- D.ª Mar Casanova Llorens
- D. Juan Zurita Marqués



*Patronato junio 2007*

## 1.3.2. RR.HH. / ORGANIGRAMA:

La Fundación Valenciaport cuenta con un equipo humano de 45 profesionales, altamente cualificados, que desarrollan su labor en las distintas áreas de trabajo. Asimismo la fundación cuenta con la colaboración estable de becarios de las universidades valencianas.



# 02 Proyectos

---





## 2. PROYECTOS

### 2.1. INTRODUCCIÓN

El bienio 2007-2008 ha supuesto la consolidación y el reconocimiento nacional e internacional de la Fundación Valenciaport como centro de excelencia en I+D+i.

En el ámbito nacional, los principales avances se han producido mediante la participación, y en algunos casos el liderazgo, en muy distintos proyectos financiados por el Plan Nacional de I+D+i, y en prácticamente todas las líneas de investigación abiertas en la Fundación. En el internacional, nuestro esfuerzo se ha centrado en la puesta en marcha de proyectos de investigación (VI y VII Programa Marco de la Comisión Europea) y cooperación internacional (como, por ejemplo, la revisión del Plan Nacional de Desarrollo Portuario del Perú o la implantación de la Marca de Garantía del Puerto de Valencia en distintos países).



*Reunión partners Proyecto Flagship*

Junto a éstos, se han impulsado un importante número de proyectos propios, en beneficio de la comunidad logístico-portuaria. Contando unos y otros, hemos participado en más de 60 iniciativas, en cooperación con prestigiosas universidades y centros de investigación, instituciones y empresas.

Por otra parte, hemos avanzado en lo que consideramos nuestra misión más importante: consolidarnos como el principal **motor de la I+D+i** en la comunidad logística de Valenciaport. La colaboración ha sido más estrecha con algunos colectivos y algo menos con otros, pero siempre persiguiendo el objetivo de no sólo atender a las necesidades que nos han manifestado distintas empresas y asociaciones, sino también ser proactivos y proponer nuevas ideas y proyectos innovadores.

En las próximas páginas presentamos los principales hitos alcanzados en cada uno de los 4 departamentos que conforman el área de proyectos.

## 2.2. PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN

### 2.2.1. Planificación y Desarrollo Portuario

El Programa de Planificación y Desarrollo Portuario, a lo largo del periodo 2007-2008, ha alcanzado su objetivo de consolidar una firme posición en el ámbito de la investigación y cooperación al desarrollo en gestión portuaria, en el plano nacional e internacional, al servicio de la Comunidad Logística-Portuaria. Así, entre los hitos más destacados, en I+D+i se ha avanzado decididamente en la línea del conocimiento relacionado con el rendimiento, la capacidad y el nivel de servicio de terminales portuarias, especialmente en la tipología de las terminales de contenedores, actividad que se extenderá al trienio 2009-2011 a través del Proyecto MASPORT (Metodologías de Automatización y Simulación para la Evaluación y Mejora de la Capacidad, Rendimiento y Nivel de Servicio de Terminales de Contenedores), adjudicado en la convocatoria del Programa Nacional de I+D+i 2008-2011. Asimismo, se han desarrollado proyectos relacionados, tanto con el diseño de terminales y de especificaciones de equipamiento portuario, como con la mejora y optimización de su explotación, respondiendo a la demanda de la comunidad logístico-portuaria y, en particular, de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV).

En el sector de los operadores globales del tráfico en contenedor, es de señalar la sostenida participación en el Grupo de Trabajo internacional del Container Terminal Quality Indicator (CTQI®), modelo que -bajo soporte de benchmarking- define un sistema de gestión de calidad auditable para tal tipo de instalaciones.

En la temática vinculada con el medio ambiente, proyectos como GRACE (Integrating Environmental Concepts in the Asian Maritime Transport Policy) o la auditoría ambiental del Puerto de Freetown (Sierra Leona) han dado paso a la estrategia, impulsada desde la APV, de la potenciación de EUROPHAR, y al Proyecto de investigación en eficiencia energética EFICONT (2008-2010) del referido Programa Nacional de I+D+i.

En proyectos relacionados con la cooperación internacional en la gestión portuaria son de especial mención, por un lado el relativo a la asistencia a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador en la elaboración del Plan Estratégico de Desarrollo Portuario de su Sistema Portuario, y la puesta en marcha de la colaboración con la Autoridad Portuaria Nacional del Perú en la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario. A todo lo anterior se ha sumado la activa participación del equipo del área, en conferencias y programas de formación, tanto nacionales como internacionales, así como la presentación de comunicaciones y ponencias en tales ámbitos.



## DISEÑO DE LA TERMINAL POLIVALENTE PORTUARIA DE SAGUNTO, S.A.

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Rafael Sapiña

Equipo Investigador: Arturo Monfort, Juan Esquembre, Noemí Monterde, David Calduch, Paula Vieira, José Andrés Giménez

**PLAZO:** Enero 2008 - Julio 2008

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Terminal Polivalente Portuaria de Sagunto, S.A.

### **MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:**

De acuerdo con la planificación de la APV para la ampliación del Puerto de Sagunto, a finales del año 2001 se licitaron y ejecutaron las obras de abrigo para dicha ampliación. Sobre el contradique se apoya el Muelle Sur, en cuyo extremo se estableció una terminal de gases licuados.

Con posterioridad, la APV continuó con el desarrollo de muelles y terminales en la nueva Dársena Sur. Así en noviembre de 2006 se adjudicó la nueva terminal polivalente nº2, muelle Oeste, mediante concesión administrativa, a la empresa Terminal Polivalente.

La empresa Terminal Polivalente Portuaria de Sagunto, S.A. (TPPS) será la encargada de la construcción y explotación de la terminal, prestando servicios de carga/descarga, estiba/desestiba y otros relacionados con la actividad portuaria, centrándose en el tráfico de productos siderúrgicos, mercancía rodada y otra mercancía general.

La empresa TPPS encargó a la Fundación Valenciaport el diseño y la elección más adecuada del sistema operativo y de gestión en la explotación de la terminal portuaria, que es un tema clave para asegurar su éxito empresarial. En esta tarea, tanto la elección del equipamiento para la manipulación como la capacitación y destreza de los recursos humanos, son aspectos de capital importancia.

El objetivo del trabajo es proporcionar a los órganos de gestión y administración de la TPPS asistencia técnica en las tareas de selección del modelo operativo de la terminal y adquisición del equipo de manipulación más adecuado a sus necesidades, tanto en las operaciones de carga y descarga de buques como en las de transporte terrestre horizontal y almacenamiento.

# Proyectos

Con el objetivo de obtener una visión completa del proceso de fabricación y transporte, conocer las “best practices” y las innovaciones en la manipulación de productos siderúrgicos, en lo que respecta tanto a la fabricación, como al transporte, carga y descarga, almacenamiento y la recepción y entrega en una terminal portuaria, se han realizado varias visitas a terminales siderúrgicas que actualmente trabajan con productos como los que está previsto manipular en la TPPS, y en particular el “slab” por ser un producto novedoso en España. Además se han mantenido contactos con la empresa fabricante de gran parte de los productos siderúrgicos que se importarán por la TPPS, para analizar cómo se realizarían las operaciones de carga, estiba, trincado, etc., de productos con poca tradición y mayor complejidad operativa en el Puerto de Sagunto como son el propio “slab” y la plancha gruesa.

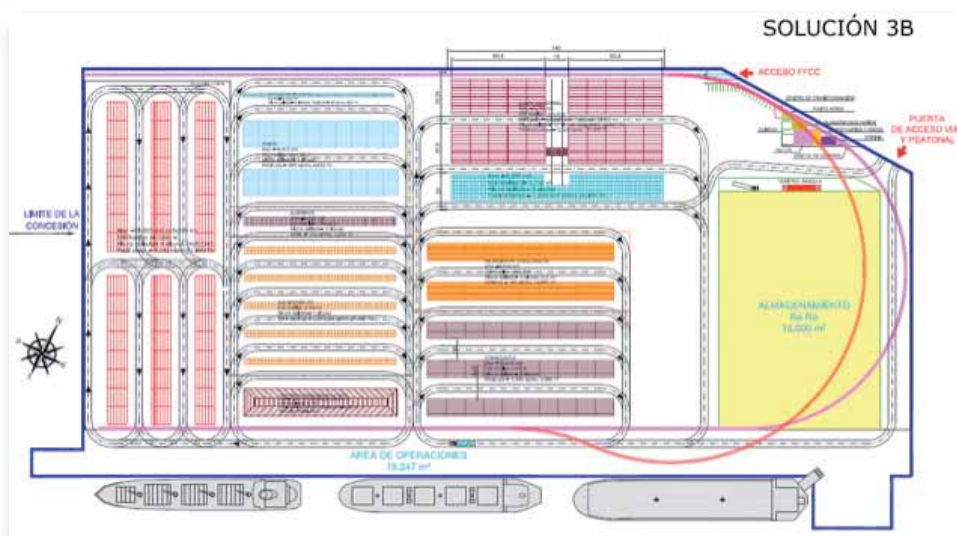
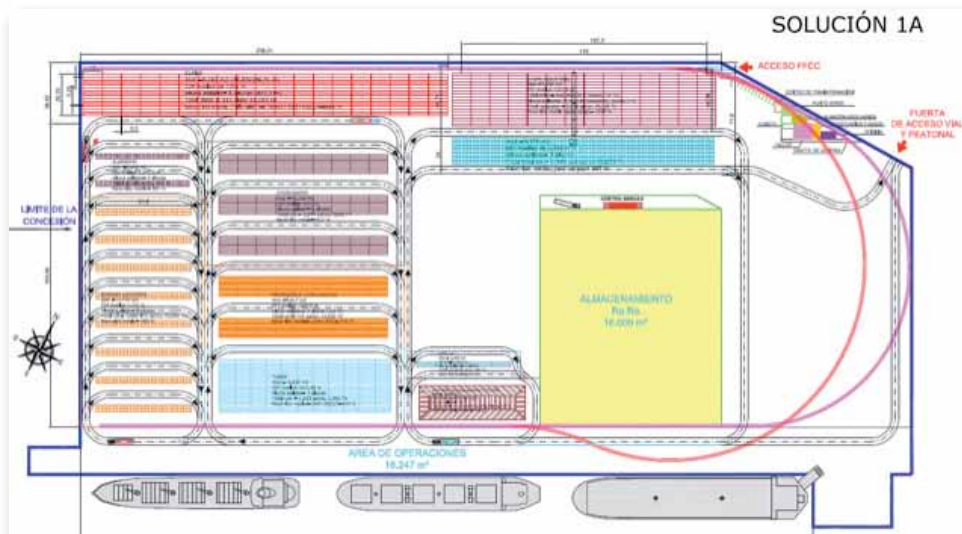
Gracias a estas visitas se han conocido “pequeñas” soluciones particulares aplicadas en esas terminales que pueden introducirse en la TPPS para facilitar y mejorar la operativa, tales como los sistemas de suspensión, elementos separadores para el acopio de la mercancía, etc.



También se ha estudiado el tipo de maquinaria utilizada tanto para la carga y descarga en muelle como la utilizada en el patio, además de los sistemas de sustentación empleados, de varias terminales siderúrgicas que actualmente están funcionando e incluso de alguna terminal que se encuentra en fase de proyecto. Gracias al análisis de estas diferentes soluciones, se han podido establecer las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas.

Tras el estudio de la información preliminar aportada por la TPPS y el benchmarking internacional de las grandes terminales siderúrgicas, se plantean varias soluciones para el diseño tecnológico de la TPPS, y para cada una de estas soluciones propuestas se analiza la capacidad, el rendimiento de los equipos, las necesidades laborales y los costes de adquisición de equipamiento y mano de obra.

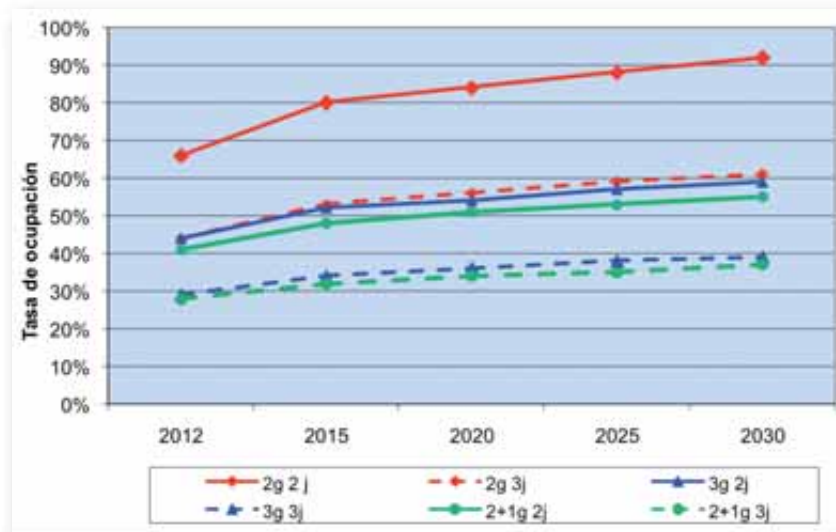




Una de las partes más importantes y complejas es el análisis del muelle, es decir el cálculo de su capacidad. Con la previsión de tráficos disponible, los tamaños de buques teóricos, la longitud de muelle, el número de equipos según la solución y su productividad, los rendimientos previstos según el tipo de mercancía y considerando un nivel de calidad servicio admisible, se determinan los niveles de ocupación para que sea capaz de absorber la previsión tráfico para cada mercancía.

Con todo esto se obtiene la tasa de ocupación de muelle a lo largo de los años de concesión, en función de la combinación de varios condicionantes, como son el número de jornadas diarias de trabajo (2 o 3), o el número de grúas (2 o 3 grúas, o si son todas móviles o hay alguna grúa pórtico).

# Proyectos



Para cada uno de los *layouts* propuestos se dimensionan los equipamientos de almacenamiento y de recepción y entrega, considerando el volumen de las previsiones de tráfico y el tipo de mercancía. Además se define el equipo de estibadores necesario tanto para las operaciones de carga y descarga, como para las de recepción y entrega en función del producto manipulado.

Una vez definidos el equipo y el personal de cada alternativa, se hace un análisis financiero de cada una, estimando unos costes unitarios de personal y de maquinaria, para cada una de las soluciones y cada uno de los productos manipulados. De esta manera, se pueden calcular los costes totales para cada uno de los años de concesión.

En base toda esta información se realiza la valoración cada una de las alternativas, teniendo en cuenta factores de nivel de calidad de servicio, capacidad y durabilidad de equipos y coste económico de equipos y de mano de obra por tonelada de mercancía.

El equipo de trabajo ha analizado las ventajas e inconvenientes de cada una de las alternativas y propone a la TPPS la que estima más apropiada, añadiendo unas recomendaciones sobre gestión, equipos y medios mecánicos.



OPTIMIZACIÓN Y ESTUDIO DE LA CAPACIDAD DE TERMINALES PORTUARIAS MEDIANTE MODELOS DE SIMULACIÓN DE LA EXPLOTACIÓN. DETERMINACIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO

## **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Arturo Monfort

Equipo Investigador: Rafael Sapiña, Noemí Monterde, Paula Vieira, David Calduch

Equipo Externo: Universidad Politécnica de Madrid, (Coordinador) Universidad Politécnica de Valencia, CENIT – Universidad Politécnica de Cataluña

**PLAZO:** Enero 2007 - Diciembre 2008

**ENTIDAD FINANCIADORA:** CEDEX - Ministerio de Fomento (Plan Nacional de I+D+i)

## **MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:**

En la actualidad se hace necesario dar respuesta al sostenido crecimiento de los tráficos portuarios, y en particular al de contenedores, que en un entorno marcadamente competitivo debe compatibilizarse con un desarrollo portuario sostenible. Se requiere maximizar el rendimiento, en particular la productividad y capacidad de infraestructuras y equipos, antes de plantear nuevas ampliaciones que, con carácter general, conllevan problemáticas medioambientales y de uso del frente marítimo. Por otro lado, la indispensable competitividad de la oferta conformada requiere unos niveles de servicio aceptables y conocidos, así como su permanente seguimiento y control.

El objetivo general del proyecto es establecer una metodología que permita determinar la capacidad de una terminal portuaria, para cada uno de los subsistemas que la integran así como en nivel de servicio de la misma, mediante un estudio detallado de las terminales portuarias desde un punto de vista sistémico. En definitiva, lo que se pretende obtener es una fórmula de capacidad para cada uno de los subsistemas y por tipo de tráfico, y establecer una metodología que permita determinar el nivel de servicio desde el punto de vista del naviero, de la mercancía y del transportista terrestre.

El proyecto se ha estructurado por tipología de tráfico (terminal de contenedores, graneles sólidos y Ro-Ro), además de haber un apartado específico para el estudio general de la línea de atraque.

El estudio de la **línea de atraque**, realizado por el equipo de la **UPV**, analiza las curvas de distribuciones de llegadas y de tiempos de servicio de los buques de las distintas tipologías

# Proyectos

de terminales. Para poder relacionar la tasa de ocupación de la terminal con la espera relativa de los buques se necesitaba conocer bien las variables que gobiernan la línea de atraque de las terminales españolas. Por ello se han visitado y obtenido datos de un total de 25 de ellas.

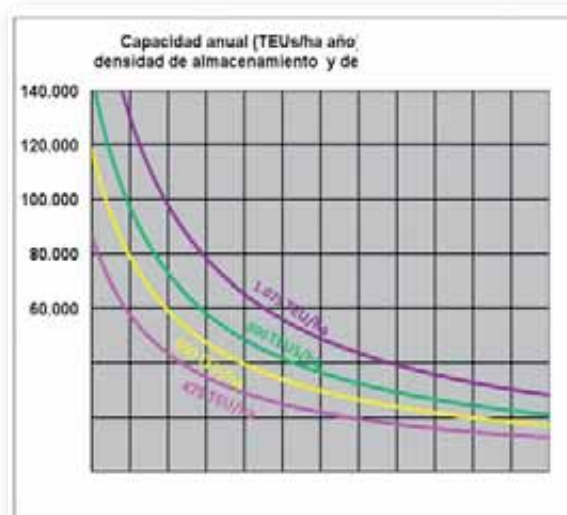
Con los datos se ha elaborado un programa de simulación que ha permitido relacionar las variables en el caso de explotación discreta del muelle con un número de atraques variable de 1 a 6.

La simulación ha permitido comprobar que planteando explotación continua se obtienen resultados diferentes a la explotación discreta. Por lo tanto se ha profundizado en la línea de preparar el camino para mejorar la simulación para el caso de explotación continua, de manera que en ella se incluyen las relaciones entre la mercancía cargada y descargada de los buques y su eslora, la duración del atraque y la productividad de la escala.

El estudio de las **terminales de contenedores**, realizado por el equipo de la **Fundación Valenciaport**, se ha centrado principalmente en el subsistema de línea de atraque y de almacenamiento, y se ha planteado una propuesta inicial con respecto a los niveles de servicio.

Para el análisis detallado de la línea de atraque de una terminal de contenedores sería necesario disponer de datos reales de las distribuciones de llegadas de los buques y de los tiempos de servicio. A falta de datos, se pueden utilizar sistemas de colas  $M/E_k/n$  para explicar las escalas de los buques portacontenedores. Con estas consideraciones y en función del tipo de tráfico, de la productividad del buque atracado y del número de puestos de atraque, se han definido unos rangos de valores para la capacidad por metro de línea de atraque.

La capacidad de almacenamiento de una terminal de contenedores depende de la tipología de la terminal, es decir, del equipo de patio, de la altura de apilado y de los días de estancia de los contenedores.





En cuanto a los niveles de servicio, en una terminal de contenedores hay que distinguir dos usuarios, el buque y el transportista terrestre. Para el primero, con los datos disponibles, se ha planteado una propuesta de valores de referencia para la productividad de buque atracado. Ésta, junto con la productividad de puerto, para la que no hay datos suficientes, constituirían los valores básicos a partir de los cuales podrían definirse los Niveles de Servicio para buques, quedando esta cuestión pendiente de un trabajo posterior.

En cuanto a los camiones, los niveles de servicio se plantean considerando sólo los tiempos de espera, en función de los percentiles de camiones que esperan unos determinados tiempos. Se ha hecho una propuesta de definir tres niveles de servicio. Los Valores Aceptables, los límites de los niveles de servicio, e incluso el número de niveles de servicio son cuestiones que deberían acordarse en Órganos de Calidad en los que estén representadas todas las partes involucradas.

Para el estudio de las terminales de graneles sólidos, realizado por el equipo de la UPM, se ha diferenciado las terminales por tipologías de material manipulado (carbón, mineral, agroalimentario y resto de mercancías) y, además, se ha diferenciado las terminales especializadas con equipos específicos para manipular graneles sólidos, de las no especializadas.

El subsistema de línea de atraque, el más determinante en la explotación, se caracteriza en las terminales graneles sólidos por la plancha medida en toneladas diarias y la tasa de ocupación del muelle. Las planchas internacionales adoptan valores similares a las de las terminales especializadas españolas que mueven carbón y material mineral, y valores superiores para las que mueven materiales agroalimentarios y el resto de los materiales.

Respecto al nivel de servicio se ha determinado que varía entre A y C, representando A la situación ideal para el explotador, hasta llegar a C, donde las condiciones de explotación son más desfavorables. Los niveles de servicio A, B y C representan las situaciones en las que la plancha tipo de referencia se asemeja en mayor o menor medida a la productividad del subsistema.

Para las terminales de carga rodada (Ro-Ro), estudiadas por el equipo CENIT - UPC, se ha definido una metodología para el cálculo de las medidas que combina desarrollos analíticos con análisis empíricos procedentes de los datos de algunas terminales de carga rodada.

Por otro lado, ya que la metodología descrita se ha centrado en el ámbito de las terminales ro-ro puras, se ha definido igualmente una metodología para adaptar los desarrollos obtenidos con estas últimas terminales a las terminales de vehículos.

Para el caso del subsistema muelle, finalmente se han obtenido unas medidas de capacidad dependientes de las distribuciones de llegadas de buques y de tiempos óptimos de servicio

# Proyectos

(calculados mediante simulación). Ello permite, con los datos básicos de las terminales, disponer de un dibujo de la situación real de la terminal en cuanto a capacidad.

Del mismo modo, en el caso de la recepción y entrega, se han obtenido resultados de los tiempos medios de estancia en el subsistema de los camiones a partir de los parámetros básicos, tales como la distribución de llegadas de los camiones y el número de cabinas.

## METODOLOGÍAS DE AUTOMATIZACIÓN Y SIMULACIÓN PARA LA EVALUACIÓN Y MEJORA DE LA CAPACIDAD, RENDIMIENTO Y NIVEL DE SERVICIO DE TERMINALES PORTUARIAS DE CONTENEDORES (MASPORT)

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Arturo Monfort

Equipo Investigador: Rafael Sapiña, Juan Esquembre, Salvador Furió, Puri Albert, Marina Sáez, Noemí Monterde, Paula Vieira, David Calduch, Sonia Iborra, José Giménez, Andrea Muñoz

Equipo Externo: Universidad Politécnica de Valencia, MSC Terminal Valencia S.A, TCV Stevedoring Company, S.A., Open Kode, S.L.

**PLAZO:** Diciembre 2008 - Enero 2011

### **OBJETIVO:**

La consecución de un avance relevante en el conocimiento y la aplicación de las metodologías de automatización y simulación, que facilitan la resolución de los cuellos de botella -marítimos y terrestres- y la mejora de la capacidad de las terminales portuarias de contenedores (TPCs), de su rendimiento y nivel de servicio.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Ministerio de Fomento (Plan Nacional de I+D+i)

## EFICIENCIA ENERGÉTICA EN TERMINALES PORTUARIAS DE CONTENEDORES (EFICONT)

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Paula Vieira

Equipo Investigador: Arturo Monfort, Rafael Sapiña, Marina Sáez, Eva Pérez, Noemí Monterde, David Calduch, José Giménez, María Feo, Sonia Iborra, Remedios Cebriá

Equipo Externo: Autoridad Portuaria de Valencia, Universitat de València, Asociación Instituto de Tecnología Eléctrica, Dragados SPL, MSC Terminal Valencia SA, TCV Stevedoring Company, S.A, Konecranes, Maritime Consulting and Management.

**PLAZO:** Diciembre 2008 – Diciembre 2010

**OBJETIVO:**

Integrar un conjunto de mejoras significativas en términos de eficiencia energética en puertos y particularmente en terminales de contenedores en dos aspectos, primero en el aspecto lógico-operativo mejorando la productividad de la actividad y segundo en cuanto al equipamiento y sus consumos, lo que conduce a una reducción de los costes de funcionamiento e incrementa la competitividad de las empresas.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Ministerio de Fomento (Plan Nacional de I+D+i)

## SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO DE PERÚ

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Arturo Monfort, Juan Esquembre

Equipo Investigador: Rafael Sapiña, José Andrés Giménez, David Calduch, Paula Vieira, Noemí Monterde

**PLAZO:** Octubre 2008 – Mayo 2009

**OBJETIVO:**

Contribuir, orientar y apoyar técnicamente a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú en la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) como herramienta de planificación y gestión portuaria.

Para ello, se realizará un diagnóstico del Sistema Portuario de Perú y se establecerá líneas estratégicas, a nivel nacional, para llevar a la práctica una oferta de servicios portuarios competitivos al servicio del comercio exterior peruano, y competitivos en el marco de la economía y la logística regional.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria Nacional - Perú

## ENVIRONMENTAL AUDIT FOR THE FREETOWN PORT

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: José Andrés Giménez

Equipo Externo: Alatec (Coordinador), Autoridad Portuaria de Valencia

# Proyectos

**PLAZO:** Enero 2008 - Marzo 2009

**OBJETIVO:**

- Desarrollar una auditoría medioambiental que establezca las bases para la preparación, desarrollo e implantación de un Sistema de Gestión Medioambiental (SGMA).
- Realizar un análisis independiente del estado actual del puerto de Freetown desde el punto de vista operativo y medioambiental con el fin de establecer los requisitos medioambientales que deben satisfacer los futuros operadores privados / concesionarios.
- Elaborar un informe detallando todos los aspectos medioambientales que deben considerarse, las medidas correctoras necesarias y los indicadores ambientales que deberán tenerse en cuenta para establecer las concesiones de las actividades portuarias.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Banco Mundial

## SISTEMAS PARA LA DETECCIÓN DE EXPLOSIVOS EN CENTROS E INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS (SEDUCE)

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Rafael Sapiña

Equipo Investigador: Miguel Llop, Antonio Torregrosa, José Andrés Giménez, David Calduch, Paula Vieira, Noemí Monterde

Equipo Externo: Portel Servicios Telemáticos, S.A. (Coordinador), Autoridad Portuaria de Valencia, Indra Sistemas, S.A., Arquimea Ingeniería, S.L., Alfa Imaging, S.A., Das Photonics, S.L., Gestión Avanzada de Tecnologías Electrónicas, S.A., Inesfly, S.L., Servicios de Consultoría Técnica y de Apoyo en Ingeniería de Sistemas, Metro de Madrid, S.A., Multiscan Technologies, S.L., Ramem, S.A., Sociedad Europea de Análisis Diferencial de Movilidad, S.L., Soluciones Globales de Ingeniería, S.L. y diversos centros de investigación y tecnológicos

**PLAZO:** Enero 2008 – Diciembre 2011

**OBJETIVO:**

Generar los conocimientos científicos y técnicos que aseguren la protección de las personas y de los bienes públicos y privados mediante la detección de artefactos explosivos improvisados en centros e infraestructuras públicas (puertos, aeropuertos, estaciones de trenes y de metro), así como de los explosivos industriales, proporcionando información a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para proceder a su intervención.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Programa CENIT, Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial - Ministerio de Ciencia e Innovación (Plan Nacional de I+D+i)



## PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO PORTUARIO DE EL SALVADOR

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Arturo Monfort

Equipo Investigador: Leandro García, Juan Esquembre, Rafael Sapiña, Eva Pérez, Noemí Monterde, Paula Vieira, David Calduch

**PLAZO:** Junio 2006 - Diciembre 2007

### **OBJETIVO:**

Elaborar un Plan Estratégico de Desarrollo Portuario Nacional, a partir de un diagnóstico del sistema portuario actual, en función de las condiciones actuales y futuras de los puertos de la Región Centroamericana y Sur de México (contexto Plan Puebla - Panamá); considerando, las variables externas que inciden en el sistema y determinando las estrategias a ser implementadas para lograr la competitividad y sostenibilidad de los respectivos puertos del país (Puerto de Acajutla y Puerto de La Unión).

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA, El Salvador)

## PLAN MAESTRO DEL PUERTO DE LA UNIÓN Y BASES PARA EL CONCESIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Arturo Monfort

Equipo Investigador: Leandro García, Juan Esquembre, Rafael Sapiña, Eva Pérez, Noemí Monterde, Paula Vieira, David Calduch, M<sup>a</sup> Jesús Cambres

**PLAZO:** Junio 2006 – Diciembre 2007

### **OBJETIVO:**

Revisar el diseño y modelo de explotación planteado para puerto La Unión en el documento "The Detail Design On Port Reactivation Project in La Union Province of the Republic of El Salvador" de octubre de 2002, elaborado por Nippon Koei (en lo sucesivo Pan NK), con fondos de JICA (Japan International Cooperation Agency) para CEPA.

Elaborar las Bases que permitan el concesionamiento de los servicios portuarios.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA, El Salvador)

# Proyectos

## MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AMBIENTAL EN LOS PUERTOS DEL GOLFO DE HONDURAS

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: Leandro García, Antonio Torregrosa, José Andrés Giménez

Equipo Externo: Autoridad Portuaria de Valencia (Coordinador), ALATEC

**PLAZO:** Noviembre 2005 – Julio 2007

### **OBJETIVO:**

El objetivo general de la consultoría es mejorar la gestión ambiental en la red regional de cinco puertos dentro del Golfo de Honduras mediante la evaluación de los riesgos medioambientales, la preparación de planes de inversión y la identificación, diseño y supervisión de proyectos piloto.

Las actividades comprendidas en esta cooperación técnica se centran en prevenir riesgos ambientales vinculados con operaciones portuarias rutinarias así como emergencias en los cinco puertos de interés seleccionados: Puerto de la Ciudad de Belice y Big Creek (Belice), Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla (Guatemala) y Puerto Cortés (Honduras).

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Fondos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

## INTEGRATING ENVIRONMENTAL CONCEPTS IN THE ASIAN MARITIME TRANSPORT POLICY (GRACE)

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Rafael Sapiña

Equipo Investigador: Arturo Monfort, Antonio Torregrosa

**PLAZO:** Junio 2005- Junio 2007

### **OBJETIVO:**

Analizar el impacto medioambiental de la actividad en el sector del transporte marítimo, identificando prácticas susceptibles de mejora en Asia y estableciendo los mecanismos de comunicación adecuados para la transferencia de conocimiento desde Europa.

## Objetivos específicos:

- Realizar una panorámica del transporte marítimo en Asia, en aspectos relacionados con la seguridad y el medioambiente.
- Formular escenarios para la transferencia de mejores prácticas desde Europa hacia Asia.
- Diseñar un esquema de formación específica para la Administración en distintos países asiáticos.
- Difundir el conocimiento en materia medioambiental y de seguridad en el ámbito marítimo-portuario.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Asia Pro-Eco Comisión Europea

ASESORAMIENTO PARA LA REVISIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CORRESPONDIENTES A LAS GRÚAS PÓRTICO DE MUELLE, GRÚAS PÓRTICO DE PATIO Y OTROS EQUIPOS DEL NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES DEL T.P CALLAO-ZONA SUR

## EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: Rafael Sapiña García

Equipo Investigador: Arturo Monfort, Juan Esquembre, Noemí Monterde, Paula Vieira, David Calduch

Equipo Externo: Maritime Consulting Management

**PLAZO:** Octubre 2007

## OBJETIVO:

Revisar las Especificaciones Técnicas presentadas por el concesionario DP World sobre el equipamiento (grúas pórtico de muelles, grúas pórtico de patio y otros equipos) de la nueva Terminal de Contenedores de El Callao, como su propio diseño.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria Nacional de Perú (APN)

MARITIME POLICY SUPPORT (MARPOS)

## EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: Rafael Sapiña García

Equipo Investigador: Arturo Monfort, Antonio Torregrosa

# Proyectos

Equipo Externo: Centre for Research and Technology Hellas (Coordinador), Dutch Maritime Network, Institut fuer Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Klaipeda Shipping Research Center

**PLAZO:** 2008-2009

**OBJETIVO:**

Asistir a la Comisión en el desarrollo de la Política Marítima de UE mediante la utilización de los resultados de investigaciones anteriores en el campo del Transporte Marítimo y los conocimientos especializados del sector del Transporte. También examinará todos los elementos relacionados con el transporte (políticas y acciones propuestas) incluidos en la Política Marítima Europea Integrada (Libro Azul) y sus documentos de apoyo, en relación con la Política Europea de Transporte Marítimo, documentada en el respectivo Libro Blanco y recientemente en el publicado "Metas estratégicas y recomendaciones para la política marítima de la UE hasta 2018".

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Comisión Europea, Séptimo Programa Marco de I+D+i

## PROGRAMA DE CALIDAD EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS. PUERTO DE ALTAMIRA

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Leandro García

Equipo Investigador: Elena Oliver, Carolina Navarro

Equipo Externo: Fundación Marca de Garantía del Puerto de Valencia, Autoridad Portuaria de Valencia y Universidad Politécnica de Valencia

**PLAZO:** I FASE: Octubre 2007 – Marzo 2008 · II FASE: Diciembre 2008 – Agosto 2009

**OBJETIVO:**

- Realizar un diagnóstico sobre la situación actual del Puerto de Altamira
- Determinar los principales cuellos de botella de la cadena logístico-portuaria
- Determinar las causas de las ineficiencias
- Realizar un inventario de los sistemas de calidad ya operativos en el puerto de Altamira

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Administración Portuaria Integral de Altamira



## GESTIÓN DE LA CALIDAD EN EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Elena Oliver

Equipo Externo: Autoridad Portuaria de Valencia, Organismo Público Puertos del Estado

**PLAZO:** Enero 2007 – Julio 2007

### **OBJETIVO:**

Realizar en un estudio de los diferentes instrumentos de Gestión de Calidad empleados en las diversas Autoridades Portuarias Españolas constituyéndose como una oportunidad de mejora empresarial.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Organismo Público Puertos del Estado



# Proyectos

## 2.2.2. Logística e Intermodalidad

El Programa de Logística e Intermodalidad amplía el campo de conocimiento de la Fundación Valenciaport más allá de lo estrictamente portuario, permitiéndole disponer de una visión integral de las cadenas e infraestructuras logísticas. Esta concepción integrada del sistema logístico es necesaria para afrontar la situación actual y de futuro en un mundo globalizado donde la logística se convierte en el principal elemento de competitividad.

La logística del contenedor, las plataformas logísticas, el flujo documental o la integración del transporte ferroviario son algunas de las temáticas en las que se ha centrado el trabajo de los últimos años, tratadas desde una perspectiva estratégica y de planificación o desde el punto de vista operativo de optimización y mejora de la eficiencia.

Estas líneas de trabajo se han materializado en un buen número de proyectos que han servido de apoyo tanto a instituciones con competencias en logística y transporte, como a asociaciones y empresas de la comunidad logístico-portuaria, que han confiado en el conocimiento y experiencia de la Fundación Valenciaport. Esto ha permitido trabajar con el Ministerio de Fomento en proyectos vinculados al desarrollo del PEIT, con la Consellería de Infraestructuras y Transporte en la definición de la Red Logística de la Comunitat Valenciana o con la Consellería de Medio Ambiente en la definición del Plan Estratégico Territorial, así como con asociaciones de transporte, navieras, transitarios y agentes de aduana en la definición de procedimientos estándares en la logística del contenedor, o con agentes marítimos y depósitos de contenedores en la definición de nuevos sistemas innovadores en la gestión del contenedor vacío. Gran parte de estos proyectos han recibido subvenciones de los programas de investigación europeos (p.ej: MATAARI, FLAGSHIP, etc.), del Plan Nacional de Investigación (p.ej: FERROMAR, INTERNODAL, SITIM, RELOG, etc.) u otras ayudas regionales a la investigación (p.ej: AUTODEPOT, LOGISCONT, etc.).

En definitiva, el área de logística e intermodalidad trabaja junto al resto de áreas de la Fundación Valenciaport en el objetivo común de mantener a la comunidad logístico-portuaria a la vanguardia del conocimiento y de consolidar Valencia como referente logístico en el Mediterráneo.



## AUTOMATIZACIÓN DE UN DEPÓSITO DE CONTENEDORES VACÍOS: DISEÑO Y ANÁLISIS DE VIABILIDAD

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Rafael Sapiña

Equipo Externo: Tecovasa

**PLAZO:** Enero 2008 – Diciembre 2008

**ENTIDAD FINANCIADORA:** IMPIVA

### **MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:**

El crecimiento no planificado y en localizaciones irregulares de los depósitos de contenedores vacíos a finales de los años 90, dañó fuertemente la imagen de esta actividad posicionando en contra a la opinión pública y Ayuntamientos, por ser percibida como una actividad contaminante, molesta, incómoda y peligrosa. Sin embargo, la realidad puede ser muy distinta puesto que, como la mayoría de actividades logísticas, el almacenamiento de contenedores puede presentar ventajas respecto a otras actuaciones industriales de mayor impacto medioambiental.

Además, el desarrollo de zonas de almacenamiento y servicio al contenedor es un aspecto fundamental y necesario para acompañar el crecimiento continuo del tráfico de un Puerto puntero en expansión, como el de Valencia.

Tras una primera acción en 1999 con la firma del "Convenio de traslado y regularización de los depots" (suscrito entre la COPUT, el Ayuntamiento de Valencia, la APV y TECOVASA) y la habilitación temporal de 80.000 m<sup>2</sup> en Fuente de San Luís, la actuación actual del Parque de Riba-Roja con 257.300 m<sup>2</sup> destinados a depósitos de contenedores, supone un paso más hacia la búsqueda de una solución para el desarrollo planificado, regulado y controlado de la actividad.

Esta nueva actuación conviene acompañarla con la implantación de nuevas tecnologías que permitan mayores eficiencias energéticas, operativas y en el uso del suelo, además de mejorar la calidad de servicio. Todo esto es de vital importancia si se tiene en cuenta que la actividad y necesidades de espacios van a continuar creciendo de acuerdo a las previsiones de tráfico del Puerto de Valencia.

# Proyectos

El desarrollo del proyecto ha permitido a Tecovasa, disponer del diseño y el análisis de una solución completamente automatizada para la operación de un depósito de contenedores vacíos en el nuevo Parque Logístico de Riba-Roja. En concreto, el proyecto ha permitido a las empresas participantes:

- Contar con una revisión de las soluciones automatizadas en la manipulación de contenedores que están siendo utilizadas en la actualidad en terminales de contenedores o que son ofertados por los principales fabricantes de este tipo de maquinaria.
- Contar con el análisis estructurado de las funciones, servicios, procesos y operaciones que se llevan a cabo en los depósitos de contenedores vacíos.
- Contar con el diseño de una solución automatizada innovadora, ajustada a las necesidades operativas de los depósitos de contenedores y a los espacios de Tecovasa en el nuevo Parque Logístico de Riba-Roja. Solución que puede ser transferida al resto de localizaciones y depósitos de contenedores.
- Selección de la maquinaria/tecnología y proveedores de referencia.
- Diseño del layout: Análisis de diferentes alternativas y selección de la que mejor se adapta a las necesidades operativas.
- Consideraciones relativas a las diferentes actividades del depósito de contenedores: Proceso de carga – descarga; Almacenamiento de contenedores; Proceso de inspección; Servicios adicionales; Obra civil.
- Consideraciones relativas al software – Características y especificaciones del sistema de gestión.
- Simulación de la solución adoptada y principales parámetros o indicadores operativos.
- Calendario para la implantación.
- Contar con un detallado estudio económico-financiero para la posterior implantación del proyecto de automatización de un depósito de contenedores vacíos en el Parque Logístico de Riba-Roja.
- Difundir los resultados entre el conjunto de empresas dedicadas a la actividad de depósito de contenedores en el entorno del Puerto de Valencia.

La implantación de un sistema totalmente automatizado como el que se presenta a continuación, supondría un paso definitivo en la modernización del sector, maximizando el aprovechamiento del suelo, minimizando el impacto medioambiental y convirtiendo el Parque Logístico de Riba-Roja en un referente a nivel mundial.

## Principales ventajas del sistema automatizado propuesta

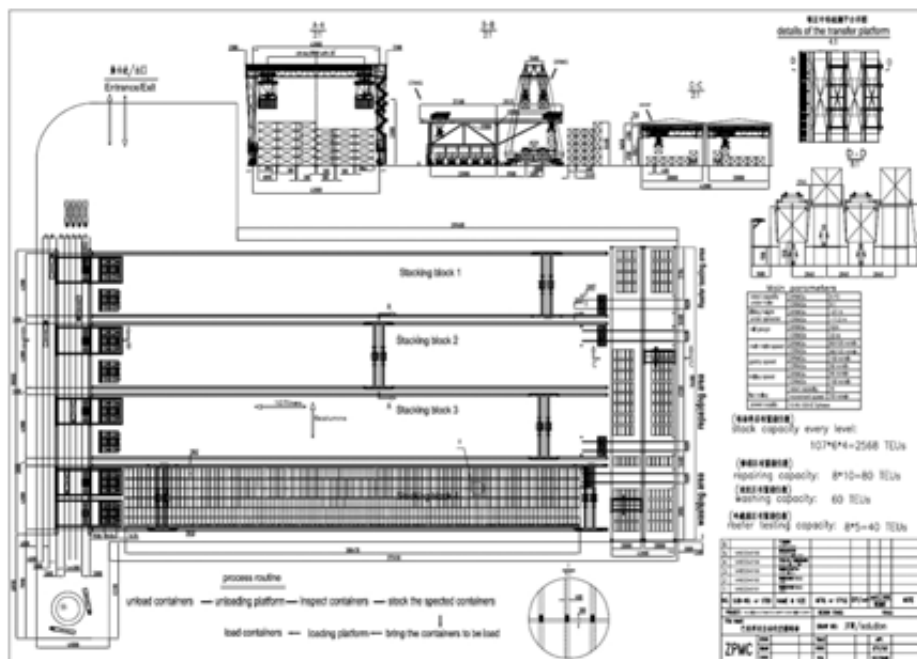




La solución aprobada para el diseño del nuevo depósito de contenedores automatizado se basa en el novedoso sistema de ZPMC (Shanghai Zhenhua Port Machinery), principal fabricante de grúas para terminales de contenedores a nivel mundial, para una campaña de almacenamiento de contenedores automatizada, cuyo primer prototipo está funcionando en la terminal Wai Gao Qiao en Shanghai (China).

El sistema consiste en dos tipos de RMGs funcionando de forma integrada y totalmente automatizada: Unos para los movimientos en la zona de almacenamiento, y otros para los movimientos externos (carga y descarga de camiones; posicionamientos para inspección y taller). Entre ambos se sitúan zonas intermedias de transferencia especialmente diseñadas para permitir realizar de forma segura las operaciones intermedias necesarias como la inspección. De la misma forma, se ha diseñado una zona intermedia para la comunicación mediante carros horizontales de la zona de almacenamiento con la zona de taller y actividades complementarias (lavados, pretrips, etc.). A continuación se presenta el layout de la solución propuesta:

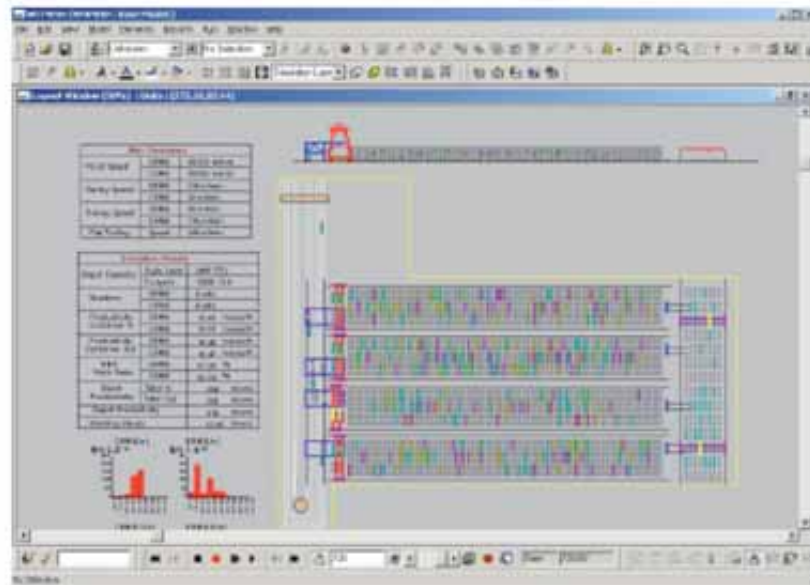
Lay-out



Tras el diseño, se realizó una simulación del sistema para validar que cumplía con los requisitos operativos mínimos en relación al número de operaciones diarias y al tiempo de espera medio para las operaciones de recepción y entrega de contenedores.

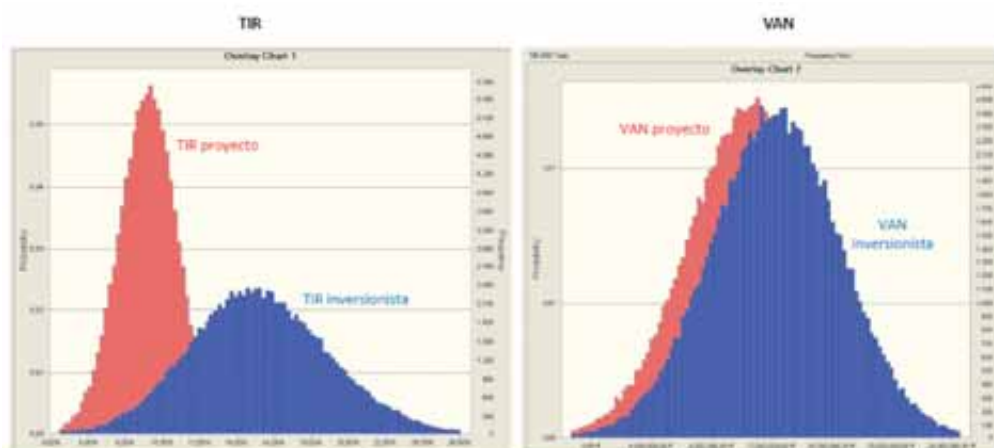
# Proyectos

## Simulación



En el análisis de la viabilidad económico-financiera del proyecto, se obtuvieron resultados positivos que hacen especialmente atractivo el proyecto. Finalmente, todos los resultados del proyecto fueron compartidos y difundidos entre las principales empresas del sector de depósitos de contenedores vacíos.

Resultados del análisis de sensibilidad del estudio de viabilidad económico-financiera



## ANÁLISIS PREVIO DEL CORREDOR LOGÍSTICO VINCULADO AL PUERTO DE VALENCIA

### EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Leandro García, Arturo Monfort

Equipo Externo: INARTEC (Coordinador)

**PLAZO:** Julio 2006 - Marzo 2008

### ENTIDAD FINANCIADORA:

Consellería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana

### MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

El fenómeno de la globalización, la concentración empresarial y la deslocalización de la producción hacia países con menores costes de mano de obra (principalmente asiáticos), llevan siempre asociados un incremento en la necesidad de movimiento de mercancías y la configuración de cadenas de suministro más complejas. Por otra parte, tendencias como el incremento de la variedad de productos, la disminución de sus ciclos de vida, la reducción de los tiempos pedido-entrega, el aumento de la exigencia de los clientes y una creciente presión medioambiental, hacen necesaria una constante adecuación de las cadenas de suministro y el establecimiento de un proceso de innovación y mejora continua en la gestión de las mismas.

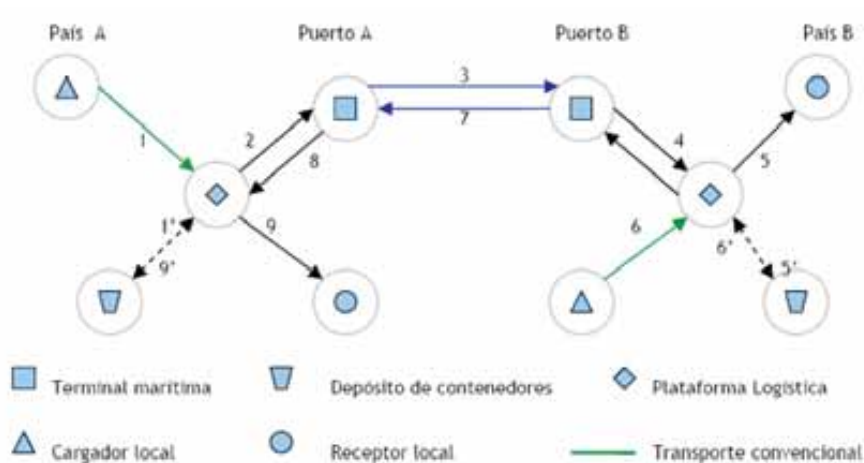
Todo este proceso está convirtiendo la logística en el factor clave de éxito de la mayoría de las industrias, que necesitan de una cadena de suministro rápida y flexible para poder ser competitivos. Los **puertos** como nodos de conexión entre el transporte marítimo y el terrestre, ocupan una posición central en la configuración de estas cadenas logísticas. Pero los puertos son más que simples nodos intermodales y se configuran como Plataformas Logísticas que ocupan un papel activo en la cadena de valor. De esta forma y para poder ser competitivos, los puertos necesitan rodearse de toda una estructura logística terrestre que garantice la continuidad en la cadena de transporte de la forma más eficiente, y que cubra las necesidades de servicio a las mercancías, así como las de los operadores que intervienen a lo largo de la cadena.

Las limitaciones de espacio en los puertos, que en muchas ocasiones viene dada por la proximidad y crecimiento de la ciudad, hacen necesaria la configuración de un plan de ordenación territorial que contemple las necesidades de suelo de la estructura logística de la que hablábamos anteriormente. Los resultados del estudio "Análisis previo del Corredor Logístico vinculado al Puerto de Valencia", sirven de aproximación o input para la configuración de dicho plan.

# Proyectos

El estudio ha permitido analizar las necesidades de espacios logísticos vinculados a la actividad de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía a partir de sus previsiones de tráfico y del análisis de la logística asociada a cada tipo de tráfico (logística del contenedor, logística del automóvil, logística pesada –*siderúrgico, maquinaria*–, logística del frío, graneles sólidos y líquidos, etc.), realizando una evaluación de la situación actual, comparándola con la realidad de otros puertos europeos (benchmarking) e identificando las carencias actuales y las necesidades de futuro.

## Logística del contenedor – Papel de las Plataformas Logísticas



## Cadena logística de importación de productos siderúrgicos



Una vez identificadas las necesidades de espacios o suelo logístico, se ha realizado un análisis detallado de la potencialidad de diferentes zonas para el desarrollo de actuaciones que permitan cubrir dichas necesidades. La potencialidad logística de un determinado emplazamiento dependerá de numerosos factores como:



- *Vinculación a la demanda. La ubicación respecto a los centros de demanda potencial de servicios logísticos: centros de población (consumo) y centros industriales (producción).*
- *Accesibilidad infraestructural. Acceso a las infraestructuras nodales y lineales: red de autopistas y autovías, ferrocarril, puertos, aeropuertos e instalaciones logísticas ya existentes en el territorio.*
- *Disponibilidad de suelo con calificación compatible y extensión, precio y características físicas adecuadas.*
- *Posición geográfica en relación con las principales rutas de transporte. Criterios de distribución territorial teniendo en cuenta el reparto de los orígenes y destinos de las mercancías en los distintos corredores. Condicionantes topográficos que presentan las distintas áreas alternativas.*
- *Disponibilidad de suelo industrial-logístico potencialmente vinculado a la zona analizada.*

El análisis se ha realizado con el apoyo de un Sistema de Información Geográfico (SIG) en el que se han podido introducir parámetros de la red de transporte actual (así como de las actuaciones previstas), parámetros indicativos de la demanda (estructura industrial y empresarial, distribución de la población, etc.), variables urbanísticas (estructura y usos del suelo prevista en el planeamiento, localización de grandes equipamientos y enclaves singulares, etc.) o el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), entre otros. Como resultado, se han identificado y evaluado un conjunto de zonas que podrían dar respuesta a las necesidades de espacio futuras vinculadas a la actividad portuaria (*Plataforma logística intermodal de Sagunto; Eje intermodal Chiva/Ribaroja/Quart/Fte. S.Luis/Puerto; Centro logístico Sur*). El estudio termina con una revisión general de los efectos socioeconómicos que podrían derivarse de estas actuaciones.



## DEFINICIÓN DE METAS, DIAGNÓSTICO Y DIRECTRICES SOBRE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS EN LA COMUNITAT VALENCIANA

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Leandro García

Equipo Investigador: Salvador Furió

**PLAZO:** Mayo 2008 – Octubre 2008

### **OBJETIVO:**

Definir las metas y directrices para convertir la Comunitat Valenciana en la primera plataforma logística del Arco Mediterráneo.

Objetivos específicos:

- Proponer al menos 5 metas que desarrollen el objetivo general que se plantea la Estrategia de convertir a la Comunitat Valenciana como ser el primer nodo logístico del Arco Mediterráneo.
- Definir los Indicadores de seguimiento de las metas.
- Realizar un diagnóstico territorial siguiendo la técnica DAFO.
- Formular líneas de actuación (planes, programas o proyectos) y establecer los criterios y directrices para la consecución de las metas propuestas.
- Definir una visión de la logística como actividad estratégica en el desarrollo territorial de la Comunitat Valenciana tanto desde el punto de vista del esquema territorial, así como su prospectiva en el contexto del transporte multimodal tanto a nivel nacional como internacional.
- Realizar una serie de propuestas respecto al uso de las TIC's aplicadas a la logística.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Generalitat Valenciana (Consellería de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge – Direcció General d'Ordenació del Territori)

## CONSULTORÍA Y ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DEL CORREDOR MADRID-LEVANTE

### EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: José Andrés Giménez

Equipo Investigador: María Feo, Leandro García

Equipo Externo: SENER - ALG

**PLAZO:** Abril 2008 - Enero 2009

### OBJETIVO:

Realizar una modelización de los flujos actuales de mercancías por el corredor y establecer previsiones sobre los tráficos futuros, estimando su reparto modal y la asignación de tráficos a la línea ferroviaria convencional de ancho ibérico.

Objetivos específicos:

- Realización de una previsión del transporte de mercancías en el corredor Madrid-Levante.
- Estimación de la captación ferroviaria.
- Elaboración de un Plan de Explotación ferroviario.
- Elaboración de propuestas de medidas para el fomento de ferrocarril en la línea convencional entre Madrid y el Levante español.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)



# Proyectos

## EVALUACIÓN DEL IMPACTO DEL NUEVO MARCO LEGISLATIVO EN MATERIA SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Gabriel Vivas

Equipo Investigador: Salvador Furió

**PLAZO:** Febrero 2008 - Abril 2008

### **OBJETIVO:**

Evaluar del impacto del nuevo marco legislativo en materia social en el sector del transporte.

Objetivos específicos:

- Análisis la evolución de la legislación aplicable
- La comparación del escenario anterior y el actual
- El análisis de casos prácticos para evaluar el impacto que puede tener en la productividad del transporte
- La elaboración de conclusiones derivadas del análisis

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Universitat Jaume I

## LOGÍSTICA EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL DEL ÁREA DE ALMUSSAFES Y SU CONEXIÓN CON VALENCIAPORT

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Gabriel Vivas, Antonio Torregrosa

Equipo Externo: Comsa Rail Transport

**PLAZO:** Octubre 2007 - Diciembre 2008

### **OBJETIVO:**

Estudiar el papel de Valenciaport en las cadenas logísticas de importación y exportación de vehículo terminado desde el área industrial de Almussafes, y analizar posibles escenarios a corto y medio plazo considerando las oportunidades que puedan derivarse del uso del ferrocarril en la conexión con el puerto.

El objetivo final es la definición de nuevos modelos que se ajusten a los cambios del entorno y el mercado consiguiendo mayores eficiencias en la cadena de suministro global. Para ello el análisis y comparación de los distintos escenarios o alternativas se centrará en el estudio del impacto en coste y tiempo sobre las cadenas logísticas de importación y exportación.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** IMPIVA

## ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE COSTES DE TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS EN EL PUERTO DE VALENCIA

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

**PLAZO:** Junio 2007 – Octubre 2007

### **OBJETIVO:**

Revisión, actualización y adecuación al caso del Puerto de Valencia del análisis de la estructura de costes para vehículos portacontenedores que realiza el Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** TRANSCONT

## HACIA UNA MAYOR INTEGRACIÓN MARÍTIMO-FERROVIARIA: RECOMENDACIONES, METODOLOGÍAS Y CASOS PRÁCTICOS

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Noemí Monterde, Jesús García-Luján, Antonio Torregrosa, María Feo

Equipo Externo: Universidad de La Coruña (Coordinador), Universidad de Cantabria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Renfe Operadora, Portel, Autoridad Portuaria de A Coruña, Autoridad Portuaria de Santander

**PLAZO:** Enero 2007- Diciembre 2009

### **OBJETIVO:**

Ayudar a conseguir una mayor integración marítimo-ferroviaria mediante un mejor conocimiento de la situación actual, la elaboración de estándares y recomendaciones y el desarrollo de metodologías de aplicación práctica en proyectos de intermodalidad marítimo-ferroviaria.



# Proyectos

**ENTIDAD FINANCIADORA:** CEDEX - Ministerio de Fomento (Plan Nacional de I+D+i)

MEJORA DE LA LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CONTENEDOR EN VALENCIAPORT (LOGISCONT)

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Miguel Llop, Jesús García-Luján, Sonia Iborra, Antonio Torregrosa

Equipo Externo: APV, ELTC, TRANSCONT, ATEIA, COACAV

**PLAZO:** Enero 2007- Diciembre 2007

**OBJETIVO:**

Analizar las cadenas intermodales asociadas al transporte terrestre del contenedor y las correspondientes operativas de intercambio de modo (marítimo-carretera, marítimo-ferrocarril) con el objeto de definir estándares en lo que respecta a los procesos y los intercambios de información, así como introducir mejoras tecnológicas en aquellas operativas donde se detecten oportunidades de solucionar problemas existentes, optimizar la logística o reducir los costes asociados.

**ENTIDAD FINANCIADORA:**

PCEV. COMPETITIVIDAD DE LA EMPRESA VALENCIANA – IMPIVA



## ANÁLISIS DE LAS MEJORAS PARA LA ACCESIBILIDAD Y EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES EN LOS CENTROS DE INTERCAMBIO MODAL Y PLATAFORMAS LOGÍSTICAS (INTERNODAL)

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Miguel Llop, Luisa Escamilla, Gabriel Vivas, Antonio Torregrosa, Jaime López, María Feo

Equipo Externo: ITENE

**PLAZO:** Enero 2007 – Septiembre 2009

### **OBJETIVO:**

El objetivo principal del subproyecto que dirige la Fundación Valenciaport (Tecnologías de la información para la integración de los centros intermodales en las cadenas logísticas y mejora de la accesibilidad) es el diseño de un modelo conceptual de integración de los diferentes actores que participan en el proceso de intercambio modal, en un sistema estandarizado para el intercambio de información en tiempo real que sirva como instrumento regulador y de control en los accesos a los centros de intercambio modal.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** CEDEX - Ministerio de Fomento (Plan Nacional de I+D+i)

## FLUJO DOCUMENTAL DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN: TRANSPORTE MARÍTIMO EN CONTENEDORES DE LÍNEA REGULAR

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Sonia Iborra

Equipo Investigador: Jesús García-Luján

**PLAZO:** Publicación de las actualizaciones anualmente.

### **OBJETIVO:**

Mantener permanentemente actualizado los libros Flujo Documental de Exportación e Importación: Transporte Marítimo en Contenedores de Línea Regular.

### **ENTIDAD FINANCIADORA:**

Fundación Valenciaport

# Proyectos

## APOYO TÉCNICO AL ÓRGANO DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS DE LA MARCA DE GARANTÍA

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: David Calduch, Miguel Llop

Equipo Externo: Marca de Garantía (Coordinador)

**PLAZO:** Enero 2006 - Diciembre 2007

### **OBJETIVO:**

Dar apoyo técnico a la Autoridad Portuaria de Valencia y a la Marca de Garantía en la implantación de un Órgano de Resolución de Conflictos que permita mediar entre los diferentes agentes de la comunidad logístico-portuaria, en aquellos problemas de eficiencia de la cadena logística generados por deficiencias en alguna de sus partes. La primera actividad del ORC consistirá en el seguimiento del nivel de servicio en la entrada a las terminales de contenedores identificando incidencias, motivos y afectados.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Fondos propios

## POTENCIACIÓN DEL TRÁFICO SIDERÚRGICO EN EL PUERTO DE SAGUNTO: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PLAN DE ACCIÓN

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Leandro García

Equipo Externo: VPI Logística, Autoridad Portuaria de Valencia.

**PLAZO:** Enero 2005- Enero 2007

### **OBJETIVO:**

Potenciación del tráfico siderúrgico en el Puerto de Sagunto.

Objetivos específicos:

- Diagnóstico de la situación nacional del tráfico siderúrgico
- Caracterización de las cadenas logísticas de exportación e importación

- Benchmarking con otros puertos
- Plan de calidad para la mejora del tráfico siderúrgico en el Puerto de Sagunto
- Plan de comercialización de los servicios del Puerto de Sagunto para la mejora del tráfico siderúrgico

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Fondos propios

## IMPACTO ECONÓMICO DE VALENCIAPORT

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Antonio Torregrosa

Equipo Investigador: Leandro García, Salvador Furió

Equipo Externo: Instituto de Economía Internacional (Coordinador), Universitat de València, Estudi General.

**PLAZO:** Enero 2006- Julio 2009

### **OBJETIVO:**

Actualizar los estudios de impacto económico de Valencia, Sagunto y Gandía, así como la ampliación 2015 de los puertos de Valenciaport.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Fondos propios





# Proyectos

## POTENCIACIÓN DE LA COMPETITIVIDAD DEL TEJIDO EMPRESARIAL ESPAÑOL A TRAVÉS DE LA LOGÍSTICA COMO FACTOR ESTRATÉGICO EN UN ENTORNO GLOBAL (GLOBALOG)

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Antonio Torregrosa

Equipo Investigador: Salvador Furió, Miguel Llop, Reme Cebriá, Jaime López

Equipo Externo: ITENE, Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística (Coordinador) y otras entidades.

**PLAZO:** Enero 2006 - Diciembre 2009

### **OBJETIVO:**

Se divide en los siguientes subproyectos relacionados con la logística, el transporte y las tecnologías de la información:

- Definición de estrategias de desarrollo tecnológico para la competitividad en logística
- Análisis y configuración de la Cadena de Suministro en un contexto estratégico
- Integración Operativa de la Cadena de Suministro
- Identificación, Monitorización, y Trazabilidad de la Cadena de Suministro
- Infraestructuras Logísticas: Evaluación de las Redes Atlántica-Mediterránea
- Logística y Sostenibilidad Medioambiental
- Piloto Integrado
- Difusión y transferencia tecnológica

### **ENTIDAD FINANCIADORA:**

Ministerio de Educación y Ciencia, Dirección General de Política Tecnológica, Ayudas para proyectos científico-tecnológicos singulares y de carácter estratégicos (Plan Nacional de I+D+i)





## ESTUDIO DE LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE BRASIL Y ESPAÑA: EL CORREDOR MARÍTIMO

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Jesús García-Luján

Equipo Investigador: Sonia Iborra

**PLAZO:** 2006 - 2007

### **OBJETIVO:**

Servir de apoyo a la Autoridad Portuaria de Valencia en su labor de facilitación y promoción de acciones que posibiliten relaciones comerciales fluidas con los mercados de Brasil y por extensión de los países de la zona económica amparada en el Tratado de MERCOSUR (Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay).

Potenciar posibles oportunidades de negocio entre los Operadores económicos de Brasil y su área de influencia, así como de la Comunidad Portuaria y su área de influencia, realizando un estudio estadístico de los flujos comerciales y patrón modal Brasil-España.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Fundación Valenciaport

## ACTUALIZACIÓN Y CALIBRADO DEL MODELO DE SIMULACIÓN DEL TRÁFICO INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA UTILIZANDO LA HERRAMIENTA AIMSUN

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Puri Albert, Gabriel Vivas

**PLAZO:** Actualizaciones Anuales

### **OBJETIVO:**

Revisión, actualización y calibración del modelo de simulación dinámica del tráfico interior del Puerto de Valencia desarrollado en el proyecto MATAARI utilizando el software AIMSUN, así como la formación en el manejo de dicho software para permitir el mantenimiento del modelo y el desarrollo de los experimentos y análisis que sean requeridos por la Autoridad Portuaria de Valencia o la Fundación Valenciaport.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria de Valencia

# Proyectos

## DEFINICIÓN DE LA RED ESPAÑOLA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

### EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Eva Pérez, Remedios Cebriá, Juan Esquembre, Sonia Iborra

Equipo Externo: Universidad Jaume I (Coordinador), Cylog, ITENE, MPL, PLAZA, Puerto Seco de Madrid, Universitat de València, Universidad Politécnica de Valencia, VPI Logística, ZLC

**PLAZO:** Diciembre 2008 – Diciembre 2011

### OBJETIVO:

Este proyecto tiene como objetivo el diseño de un sistema coordinado de plataformas logísticas, integrado en el conjunto de infraestructuras españolas, que permita un desarrollo planificado de acuerdo con las necesidades del sector productivo. A partir del diagnóstico de la situación actual y de un análisis detallado de las sinergias económicas y funcionales, y definidos los criterios de diseño, se elaborará una propuesta de Red Española de Plataformas Logísticas, incorporando de manera particular la integración de las terminales portuarias.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Plan Nacional de I+D+i 2008-2011 (Ministerio de Fomento)



### 2.2.3. Economía del transporte

El objetivo último del Área de Economía del Transporte es la puesta a disposición de la comunidad portuaria y de todas aquellas entidades con las que colaboramos de información exhaustiva y de calidad, basada en el uso metodologías estado-del-arte, que permita a nuestros colaboradores afrontar la toma de decisiones en un mercado globalizado de creciente complejidad.

En este sentido, en 2007 y 2008 se ha avanzado en la investigación relativa al estudio de la oferta y demanda de transporte, los determinantes de los costes de transporte y de la competitividad exportadora y el análisis económico-financiero de proyectos de infraestructura/servicios de transporte.

Respecto a la elección modal, los proyectos desarrollados han permitido al equipo posicionarse entre los grupos investigadores de referencia en España. Los proyectos realizados en el área del transporte marítimo de corta distancia nos han permitido transferir técnicas avanzadas de modelización al sector privado y contribuir al avance de la investigación académica mediante la publicación de artículos en las revistas especializadas de mayor impacto internacional.

Asimismo, el equipo de Economía del Transporte ha contribuido considerablemente a la mejora de las fuentes de información sobre transporte internacional de mercancías, habiendo diseñado, programado y desarrollado dos bases de datos innovadoras: *Lineport* y *TradeTrans* y un simulador de rutas: *SIMTRANS*. Dichos productos constituyen un activo estratégico para la Fundación Valenciaport, que cuenta así con bases de datos propias que suministran una información crecientemente demandada por la propia organización y por la comunidad logístico-portuaria. En el ámbito de las estadísticas de transporte, se ha investigado una posible convergencia entre los registros de comercio exterior procedentes de la Agencia Tributaria y los datos de flujos de transporte marítimo canalizados por los puertos españoles. El desarrollo de la solución propuesta permitiría a la Aduana y Autoridades Portuarias españolas contar con una base de información integrada sobre operaciones españolas de comercio exterior y transporte marítimo de la que sólo dispone una administración a nivel mundial: *la Maritime Administration* de Estados Unidos.

En la línea sobre costes de transporte y competitividad se ha avanzado en la modelización de los determinantes de los costes de transporte marítimo, campo poco explorado en España precisamente por la falta de bases de datos que recojan la información necesaria para dicha modelización y se han estimado los factores que influyen en la competitividad de las exportaciones españolas.

La investigación en previsión de flujos de tráfico y en análisis financiero y económico de proyectos de infraestructuras/servicios de transporte se ha concretado en proyectos que han servido de apoyo en la toma de decisiones de entidades como la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador (CEPA) o la Administración Marítima de Panamá (AMP). El análisis de viabilidad financiera desarrollado

# Proyectos

incorpora avanzadas técnicas de introducción de la incertidumbre en modelos dinámicos que simulan la vida del proyecto estudiado. De esta forma se introducen en los informes elaborados los últimos avances en los campos de la Matemática Financiera en evaluación del riesgo, de modo que se amplía el abanico de información que se aporta y se comparte con las empresas una reflexión acerca del riesgo que conllevan las distintas decisiones a tomar o el cambio en los factores exógenos.

En resumen, el área de Economía del Transporte trabaja en pos de la mejora en las técnicas de modelización, simulación y estimación y en la construcción de bases de datos con el objetivo de contribuir a incrementar la información disponible para la toma de decisiones y definición de la estrategia de la comunidad logístico-portuaria y empresas colaboradoras.





## INTEGRACIÓN DE LAS ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR Y TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Luisa Escamilla

Equipo Investigador: José Andrés Giménez, Eva Pérez, Paula Vieira

Equipo Externo: Universitat de València (Coordinador)

**PLAZO:** Enero 2007 – Diciembre 2008

**ENTIDAD FINANCIADORA:** CEDEX - Ministerio de Fomento (Plan Nacional de I+D+i)

### **MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:**

El proyecto aquí presentado se inserta dentro de un contexto en el que el disponer de fuentes estadísticas sólidas, fiables, completas y comparables constituye una herramienta fundamental tanto para la planificación como para la puesta en marcha de políticas comunitarias de transportes, en este caso específicas relacionadas con el transporte de mercancías. En efecto, la determinación de los objetivos que dichas políticas desean alcanzar y los medios que para ello deben movilizarse requiere de la existencia previa de una gran cantidad de datos tanto cuantitativos como cualitativos y que estos sean precisos. Por lo tanto, el proyecto tiene como objetivo general contribuir a la mejora de las fuentes de información sobre los flujos de transporte de mercancía mediante el análisis de las posibilidades de convergencia tanto de las estadísticas de transporte entre sí como de las estadísticas de transporte con las de comercio exterior.

Entre los resultados alcanzados cabe mencionar los siguientes:

- Identificación de fuentes estadísticas de comercio exterior y de los distintos modos de transporte de mercancías utilizadas actualmente, tanto a nivel nacional como europeo.
- Análisis y aproximación a la metodología de las principales bases de datos de comercio exterior y transportes de España y de sus principales socios económicos: Alemania, Francia, Italia y Portugal.
- Identificación de las principales ventajas e inconvenientes que presentan las estadísticas de transporte de mercancías por modos y las estadísticas de comercio exterior, así como la identificación de qué tipos de registros, no recogidos en las bases de datos actualmente disponibles, carece el sistema de transporte.
- Identificación de equivalencias entre las distintas clasificaciones empleadas: clasificación por naturaleza de Puertos del Estado y la nomenclatura combinada TARIC, Nomenclatura uniforme de mercancías para las Estadísticas de Transporte (NST/R) y TARIC.
- Análisis de los distintos documentos de los que se obtiene la información para la elaboración de estadísticas:



# Proyectos

- Base de datos de comercio exterior: Documento Único Administrativo (DUA) y la declaración Intrastat.
  - Base de datos de transporte marítimo: Manifiesto de Carga (MC) y la Declaración Sumaria de Descarga (DSD).
  - Transporte terrestre por carretera: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera y la encuesta utilizada para la elaboración de las estadísticas de Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos, Encuesta TRANSIT.
- Identificación de los códigos compartidos entre las distintas fuentes de datos.
  - Análisis de las posibles relaciones entre las distintas bases de datos de comercio exterior y transporte.

El análisis de las relaciones de la base de datos de comercio exterior con las de transporte viario nos ha conducido a desestimar la posibilidad de integrar estas bases puesto que se trata de estadísticas basadas en la extrapolación de los resultados de una muestra, por lo que al no recogerse todas las operaciones de transporte no se pueden conectar los registros con los existentes para operaciones de comercio exterior. En el caso del transporte ferroviario, la información pública disponible resulta insuficiente para poder realizar la convergencia de ambas bases de datos. Finalmente, si bien los documentos necesarios en las operaciones de transporte aéreo son análogos a los requeridos para el transporte marítimo, no existe para este modo un ente encargado de recopilar y publicar dichos datos a nivel nacional, por lo que la inexistencia de la base de datos completa de transporte aéreo imposibilita la integración con ninguna otra. A continuación se recoge un resumen gráfico de los resultados obtenidos de los análisis comentados anteriormente.



El análisis de la posible convergencia entre los registros de comercio exterior procedentes de la base de datos "Estadísticas de Comercio Exterior de España" de la Agencia Tributaria y los

de las bases existentes de flujos de transporte marítimo embarcados y desembarcados en los puertos españoles nos ha llevado a concluir que si bien tal integración no sería posible con la base de datos de la que dispone Puertos del Estado, sí que sería factible con las bases individuales de las distintas autoridades portuarias. Esto es así dado que son las autoridades portuarias las encargadas de la recepción, revisión y aceptación de los documentos necesarios para el embarque (manifiesto de carga) y desembarque (declaración sumaria de descarga) de mercancía en los puertos por ellas gestionados, por lo que cada autoridad portuaria dispone de los registros del total de operaciones de embarque y desembarque realizadas en su/s puerto/s. Sin embargo, la base recopilada por Puertos del Estado es el resultado de la incorporación en una única base de las tablas con información agregada que reciben de las distintas autoridades portuarias, por lo que al ser un agregado y no corresponderse con los registros de los documentos originales, esta base no puede ser integrada con la de comercio exterior. El estudio en profundidad de las bases de datos de las autoridades portuarias nos ha permitido distinguir a su vez dos casos diferenciados: las operaciones de transporte marítimo de tráfico intra-comunitario de aquellas relativas a tráfico extra-comunitario. Un exportador o importador que realiza operaciones comerciales en el seno de la Unión Europea no debe cumplimentar el documento único administrativo (DUA) para dichos flujos y sólo se le puede exigir, con fines estadísticos, que rellene la Declaración Intrastat mensualmente, si supera ciertos umbrales de comercio. Por este motivo, los registros con los que cuenta la base "Estadísticas de Comercio Exterior de España" para el tráfico entre España y Europa son el resultado de la recopilación de declaraciones que constituyen un agregado del comercio mensual por país y empresa. Dado que para el comercio intracomunitario no se dispone de un documento que respalde cada operación de expedición o introducción, la integración entre la base de comercio y la de transporte marítimo no resulta factible. En el caso del comercio marítimo extra-comunitario, toda operación será documentada a través de un DUA y de un manifiesto de carga, si se trata de una exportación, o de una declaración sumaria de descarga, si la operación es de importación. Por lo tanto, los registros existentes en la base de comercio y en la de transporte marítimo coinciden con el total de población, entendida esta última como el total de documentos necesarios para la aprobación de la operación comercial y para el embarque o desembarque de la mercancía en puerto.

## VARIABLES DE LA BASE DE DATOS RESULTADO DE LA CONVERGENCIA



# Proyectos

Tras analizar en profundidad los documentos y los mensajes que se intercambian los distintos agentes implicados en el flujo de documental, se encontró una relación unívoca entre el manifiesto de carga y el DUA y entre la declaración sumaria de descarga y el DUA.



Una vez encontrada una solución y posible vía para la convergencia de ambas bases, la Fundación Valenciaport está actuando como facilitador entre las distintas entidades con competencias y capacidad para su implementación: la Aduana Española y las Autoridades Portuarias. La nueva base de datos incorporaría variables descriptivas de la mercancía, de la operación comercial, del encaminamiento seguido en el transporte de dicho tráfico y del equipamiento utilizado. El siguiente gráfico lista las variables que incluiría la base integrada.



El desarrollo de la solución propuesta permitiría a la Aduana y Autoridades Portuarias españolas ampliar la información que poseen, contando con una base de información integrada sobre operaciones españolas de comercio exterior y transporte marítimo de la que sólo dispone una administración a nivel mundial: la *Maritime Administration* de Estados Unidos.

ESTUDIO DE MERCADO Y FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE AUTOPISTAS DEL MAR EN EL MARCO DEL PROYECTO WEST-MOS DE LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE (RTE-T). ESTUDIO VALENCIAPORT - ITALIA

## WEST-MOS

Western Europe Sea Transport & Motorway of the Sea

### EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: María Feo

Equipo Investigador: Eva Pérez, Lorena Sáez

**PLAZO:** Junio 2007 – Diciembre 2007

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria de Valencia

### MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

El proyecto aquí presentado se enmarca dentro de uno más amplio titulado WEST-MOS (WESTERN EUROPE SEA TRANSPORT AND MOTORWAYS OF THE SEA). Dicho proyecto fue presentado a la Comisión Europea por iniciativa de los Estados español, francés, italiano e irlandés, con el objeto de realizar los estudios de soporte necesarios para el desarrollo de Autopistas del Mar (AdM) con relación a la Península Ibérica, tanto en el lado Atlántico como en el Mediterráneo.

El objetivo de la participación de la APV en el proyecto WEST-MOS fue el de contribuir a la elaboración de los estudios de mercado de las futuras AdM a través del desarrollo de un caso práctico mediante el cual se analizase el potencial existente para el establecimiento de tres nuevos servicios de autopista del mar (AdM) entre Valenciaport y el sur, centro y norte de Italia.

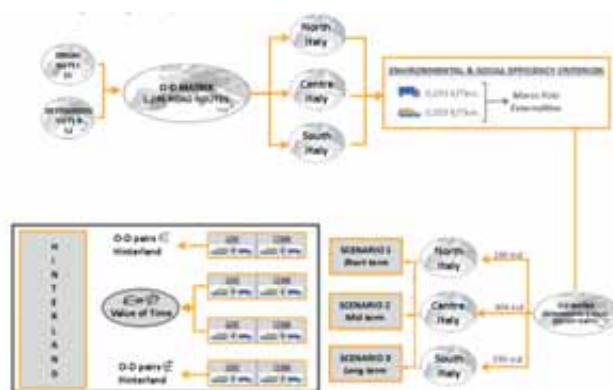
Para ello, se procedió a determinar, en primer lugar, si existía o no potencial en términos de demanda. A continuación se analizó, en base a los distintos escenarios de demanda estimados previamente, la viabilidad financiera del proyecto para los dos agentes implicados en el servicio: el operador –la naviera-, y el usuario –empresa transportista-.

Con el fin de poder estimar la demanda potencial de los servicios de AdM propuestos se procedió en primer lugar a identificar el *hinterland* en ambos extremos del servicio marítimo.

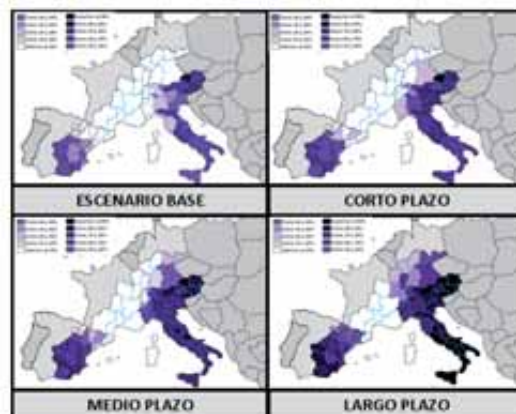
# Proyectos

Para ello, se utilizaron los resultados proporcionados por el simulador de rutas de transporte desarrollado por la Fundación Valenciaport, *SimTrans*, que permitió identificar los pares de origen-destino medioambiental (las externalidades generadas por el encaminamiento asociado a las servicios de AdM son menores que las asociadas al transporte íntegro por carretera) y económicamente (competitivos en términos de coste de transporte y/o tiempo de tránsito) eficientes.

Metodología seguida para la identificación del Hinterland



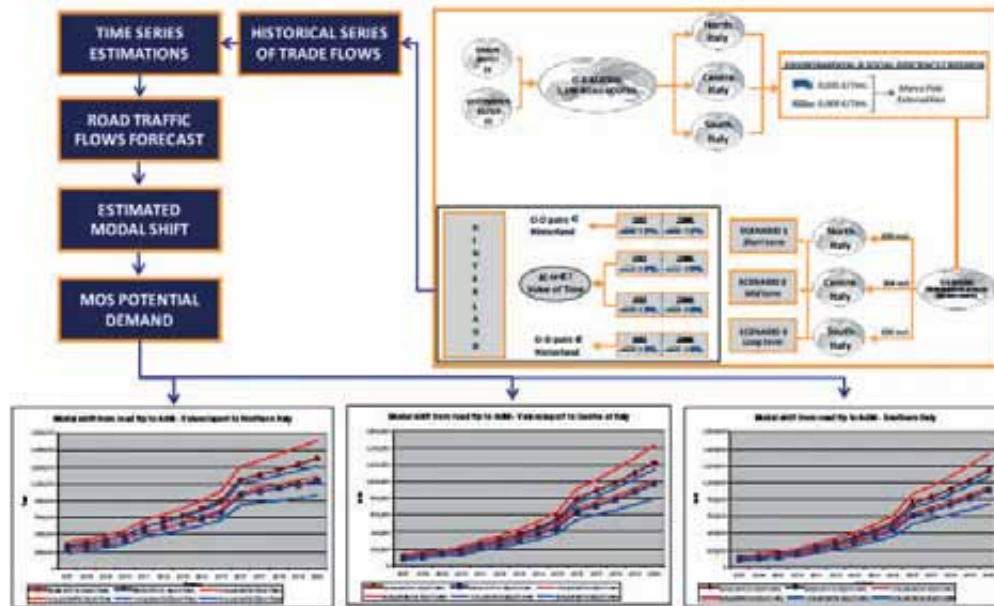
Hinterland de la AdM entre Valenciaport y el Norte de Italia considerado:



Tras identificar el *hinterland* asociado a los tres servicios de AdM objeto de estudio se procedió a estimar, mediante el empleo de la técnica de series temporales, la demanda de transporte por carretera asociada a dicha área en el corto -2007 a 2010-, medio -2010 a 2015- y largo plazo -2015 a 2020-. Finalmente, aplicando a las previsiones de transporte por carretera obtenidas las variaciones en la probabilidad de elección del transporte íntegro por carretera ante cambios de las características de transporte tanto propios como cruzados resultantes de la estimación de un modelo de elección modal para los flujos de tráfico entre el hinterland de Valenciaport y el de los puertos de la fachada mediterránea italiana, se obtuvieron las previsiones de la demanda potencial de los servicios de autopistas del mar en cada uno de los tres corredores considerados.



## Metodología estimación de la demanda potencial servicios de AdM



Según las previsiones de demanda efectuadas, las AdM evaluadas en el proyecto –frecuencia de 4 salidas semanales y flete de 700 euros para la ruta del Norte y de 600€ para las del Centro y Sur- permitirían cumplir con el objetivo mencionado en la Declaración de Nápoles de sortear barreras naturales y áreas sensibles, al evitar el paso por los Pirineos de 72.635 camiones en el año de inicio de los servicios. Dicho trasvase modal representaría aproximadamente el 1% del tráfico que cruza los Pirineos anualmente. Suponiendo un crecimiento de dichos tráficos de acuerdo con la tendencia mostrada en el periodo 1988 a 2006, el nivel de demanda previsto para las tres líneas estudiadas representaría alrededor de un 3% del total que cruzaría de España a Francia por carretera en 2020. La dificultad de alcanzar en 2010 las cuotas modales de 1998 queda patente con la estimación de la demanda potencial.

El análisis de viabilidad financiera del proyecto llevado a cabo muestra que el proyecto es rentable tanto desde el punto de vista de la naviera, como desde el punto de vista de la empresa transportista. Así por ejemplo, el valor actual neto (VAN) de los flujos de caja de la naviera en el caso del servicio Valenciaport-Norte de Italia -frecuencia de 4 salidas semanales, velocidad media de 20 nudos y flete de 600€ por plataforma llena- superaría, con un 50% de probabilidad, los 86 millones de euros.

El uso de las AdM por parte de las empresas de transporte por carretera se ha demostrado que resultaría igualmente rentable, con un nivel de flete de 700 euros por trayecto, para empresas con una flota media de 4 vehículos siempre que utilizarasen la modalidad de transporte no

# Proyectos

acompañado. El siguiente gráfico muestra un análisis comparativo de los costes operativos anuales de una empresa de transporte por carretera dedicada a ofrecer servicios entre el hinterland de Valenciaport y el del puerto del norte de Italia si decidiese utilizar el servicio de AdM entre ambos puertos.



El proyecto considera que el embarque de los semi-remolques en las AdM propuestas implicaría incluso una mejora notable sobre el VAN del flujo de caja esperado de operar íntegramente por carretera. Sin embargo, para las empresas con un solo vehículo y conductor, los denominados auto-patronos, el proyecto a medio plazo de oferta de servicios entre el hinterland de Valenciaport y el italiano utilizando servicios AdM no resultaría rentable para los niveles de flete que las navieras están dispuestas a ofertar (aquellos para los que el VAN del proyecto de la naviera sería positivo). La presencia de economías de escala en el tamaño de la empresa de transporte por carretera ha quedado explícita en múltiples análisis realizados en el marco de este proyecto. De esta forma, la idoneidad de llevar a cabo iniciativas por parte del ministerio e instituciones competentes tendentes al fomento de la consolidación de empresas y reforzamiento de las estructuras empresariales de las pequeñas compañías de transporte queda de manifiesto.

MODELIZACIÓN DE PREVISIONES DE TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y POSIBILIDADES DEL TRANSPORTE INTERMODAL CON EUROPA: ANÁLISIS DE CAPACIDADES, RENDIMIENTO, CALIDAD, NIVEL DE SERVICIO, REGULACIÓN Y FINANCIACIÓN (PREVITRANS)

## EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: María Feo, Lorena Sáez, Luisa Escamilla, Salvador Furió, Arturo Monfort, Noemí Monterde, Paula Vieira

Equipo Externo: Universitat de València (Coordinador), Universidad de Almería, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA), VPI Logística, Universidad de A Coruña, Transportes Rallo

**PLAZO:** Diciembre 2008 - Enero 2012

**OBJETIVO:**

El proyecto se propone llevar a cabo un análisis en profundidad del mercado de transporte de mercancías que afecta a los flujos comerciales entre España y Europa. Para ello, se estimarán previsiones de tráfico por modo, se analizará la capacidad de las distintas infraestructuras, se estudiarán los niveles de servicio de la oferta, se examinará el marco regulatorio del mercado y finalmente se propondrán recomendaciones que acerquen la oferta de los modos de transporte alternativos, ferrocarril y marítimo, a los requerimientos de la demanda y que contribuyan a aumentar la competitividad de dichos modos.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Ministerio de Fomento, Plan Nacional de I+D+i, 2008 – 2011 - Programa Nacional de Cooperación Público-Privada dentro de la Línea Instrumental de Articulación e Internacionalización del Sistema – Subprograma de Proyectos de Cooperación Público-Privada relativa a Transporte e Infraestructuras

## APOYO AL PROCESO DE ESTABILIZACIÓN Y ASOCIACIÓN ALBANIA-UE: FORTALECIMIENTO EN EL ÁMBITO DE TRANSPORTE MARÍTIMO SEGÚN LAS BUENAS PRÁCTICAS EUROPEAS

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: María Feo

Equipo Investigador: M<sup>a</sup> Luisa Escamilla

Equipo Externo: Marina Mercante (Coordinador), Agencia de Cooperación Internacional - Oficina Técnica de Cooperación con los Balcanes, Fundación Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas y Universidad Carlos III

**PLAZO:** Septiembre 2008 - Noviembre 2008

**OBJETIVO:**

Realizar un estudio de la situación actual del sector marítimo en dicho país y sentar las bases para la creación y desarrollo de una administración marítima en Albania.

La FV contribuyó a dicho proyecto mediante la realización de dos actividades:

- Estudio de viabilidad para la consolidación y desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)

# Proyectos

- Diseño conceptual de un sistema de gestión TIC para la administración marítima

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Fundación Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP)

BENCHMARKING STRATEGIC OPTIONS FOR EUROPEAN SHIPPING AND FOR THE EUROPEAN MARITIME TRANSPORT SYSTEM IN THE HORIZON 2008-2018 (OPTIMAR)

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: Lorena Sáez, Luisa Escamilla, María Feo

Equipo Externo: Lloyd's Register Fairplay (Coordinador), Planet, AISLive, Dynamar, Global Insight, ShipBiz International, SAI-Institute of Shipping Analysis

**PLAZO:** Febrero 2008 - Agosto 2008

**OBJETIVO:**

Realizar un análisis de debilidades, amenazas, fuerzas y oportunidades (DAFO) de la industria marítima en la UE y en base a dicho análisis, realizar recomendaciones en términos de política marítima.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Licitación de la Comisión Europea

VALORACIÓN DE LOS AHORROS DEL TIEMPO DE VIAJE Y DE LAS REDUCCIONES DE RIESGO DE ACCIDENTES VIALES: APLICACIÓN A LA EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE TRANSPORTE

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: María Feo

Equipo Investigador: Eva Pérez, Lorena Sáez

Equipo Externo: Universidad de las Palmas de Gran Canaria (Coordinador), Universitat de València, Universidad de la Laguna

**PLAZO:** Noviembre 2007 - Noviembre 2010

## OBJETIVO:

Obtener estimaciones del valor de los ahorros en el tiempo de viaje y de las reducciones de riesgo de accidentes, con el fin de poder evaluar de forma adecuada los costes y los beneficios derivados de las inversiones en transporte.

Objetivos específicos:

- Elaborar una guía metodológica que, de manera análoga a las editadas en otros países, constituya el marco de referencia para la obtención de estimaciones de valor del tiempo en la evaluación de proyectos de transporte en España.
- Obtener mediante diversas aplicaciones de la metodología propuesta tanto al transporte de pasajeros como de mercancías en España, resultados empíricos que permitan, además de ilustrar la aplicación de la guía metodológica, contribuir al debate sobre el reequilibrio del patrón modal en España que subyace en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (en adelante PEIT).

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Ministerio de Fomento. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas CEDEX (Plan Nacional de I+D+i)

## ANÁLISIS DE INDICADORES ECONÓMICO-FINANCIEROS DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL

### EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Leandro García

Equipo Externo: Autoridad Portuaria de Valencia

**PLAZO:** Enero 2007 - Diciembre 2007

### OBJETIVO:

En primer lugar, profundizar en el conocimiento de la situación actual y la previsible evolución futura del sistema portuario español (SPE), desde una perspectiva económico-financiera, a partir de la información facilitada por el Organismo Público Puertos de Estado. El análisis de la gestión financiera de los puertos nos permitirá la evaluación de la eficiencia (de todos los puertos en conjunto y de cada uno de ellos frente a puertos similares) y la productividad de dichas entidades.

En segundo lugar, el estudio pretende concretar la situación en la que se encuentra la Autoridad Portuaria de Valencia en relación con el resto del sistema portuario español, y en particular, con sus competidores más cercanos.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Fundación Valenciaport



# Proyectos

## MOTORWAYS OF THE SEA EUROPEAN STYLE (MOSES)

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: María Feo

Equipo Externo: Marintek (Coordinador), Italia Marittima, SFF, RODER, UECC, ITAL CONTAINER, AKARPORT, Port of Gdynia, Port of Gijón, Interporto Bologna, MORANDI Group, H.P.A, NTUA, AUTH, TUHH, UA, Fraunhofer, ISL, BMT, Sirehna, MIG, Fordesi, Procter & Gamble, TTS, ANCO, Ebos, L-Sys, C.N.Sat, TPZ, NECL, Isdefe, Gruppo CLAS, Lloyd's Register Fairplay, CETEMAR, Consultrans, Sequoyah, TREDIT, Ramboll, AMRIE, RER

**PLAZO:** Enero 2007 - Enero 2009

### **OBJETIVO:**

Fijar los estándares de criterios y condiciones mínimas que deben de implementarse para conseguir un exitoso desarrollo de una red de AdM dentro de las RTE-T. Este objetivo se conseguirá mediante el desarrollo de soluciones innovadoras que cubran aspectos relevantes en la implementación de AdM.

Uno de los desafíos es eliminar barreras que hacen que las soluciones intermodales puerta a puerta sean como una cadena de cruces con semáforos en rojo, transformando las terminales portuarias en puntos de interconexión modal fluidos.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** VI Programa Marco - Comisión Europea

## LAS AUTOPISTAS DEL MAR Y LA LOGÍSTICA AL SERVICIO DE LA COMPETITIVIDAD EXPORTADORA ESPAÑOLA EN LOS MERCADOS DE EUROPA DEL ESTE

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: Salvador Furió, María Feo, Lorena Sáez

Equipo Externo: Universitat de València (Coordinador)

**PLAZO:** Diciembre 2006 - Febrero 2009

### **OBJETIVO:**

- Determinar la configuración óptima de una línea de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) dedicada a tráfico refrigerado que conecte la península ibérica con Polonia y los

países situados en su área de influencia, y en la que se integren servicios de transporte y servicios logísticos mediante la puesta en funcionamiento en el área del puerto de descarga de un almacén regulador que permita una rápida y eficiente redistribución de las mercancías y evite la caída de precios que se derivaría de un exceso de oferta.

- Analizar, en base a la configuración óptima del servicio previamente determinada, la viabilidad financiera de dicho "servicio integral".

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2004-2007, Ministerio de Fomento

STUDY ON THE FEASIBILITY OF EXTENDING THE ACTIVITIES OF EXISTING MODE-SPECIFIC PROMOTION CENTRES IN EUROPE TO ENCOMPASS THE WIDER CONCEPT OF INTERMODAL TRANSPORT CO-OPERATIVE INTERMODAL PROMOTION CENTRES (CIPROC)

#### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: María Feo

Equipo Investigador: Eva Pérez

Equipo Externo: PTV - Planung Transport Verkehr AG (Germany); NEA - Transport Research and Training (Netherlands); ISL - Institute of Shipping Economics and Logistics (Germany); VTT - Technical Research Centre of Finland (Finland); SPCH - Short Sea Promotion Centre Holland (Netherlands); SPC - Short Sea Promotion Centres

**PLAZO:** Diciembre 2006 - Abril 2008

#### **OBJETIVO:**

Analizar la posibilidad de extender el ámbito de actuación de los Short Sea Promotion Centres u organismos equivalentes, de tal forma que entre sus áreas de promoción se incluya, además del SSS, el transporte intermodal.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Comisión Europea

DESARROLLO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA: SOLUCIONES PARA LA CREACIÓN DE AUTOPISTAS DEL MAR

#### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: María Feo

# Proyectos

Equipo Externo: Universitat de València (Coordinador)

**PLAZO:** Julio 2006 - Julio 2009

**OBJETIVO:**

Analizar, en el contexto de la actual política de transporte europea y española, la posibilidad de facilitar la creación de AdM a través de la constitución de consorcios o asociaciones de colaboración entre el sector público y privado, que se comprometan en la financiación, creación y puesta en marcha de proyectos de AdM ambiciosos y con las condiciones necesarias en términos de frecuencia, coste y tiempo de tránsito para provocar el deseado reequilibrio entre la demanda de los diferentes modos de transporte.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Plan Nacional de I+D+i - Ministerio de Educación y Ciencia

## PREVISIONES DE DEMANDA DE TRANSPORTE Y PATRONES DE ELECCIÓN MODAL EN LOS TRÁFICOS PENÍNSULA IBÉRICA-ESTE DE EUROPA

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: María Feo

Equipo Investigador: Eva Pérez, Lorena Sáez

Equipo Externo: Universitat de València (Coordinador)

**PLAZO:** Junio 2006 - Septiembre 2007

**OBJETIVO:**

Analizar la evolución de la demanda de transporte de mercancías entre España y Europa y entre Polonia y Europa desde 1989 a 2003, por países, modos de transporte y sectorialmente, construyendo una serie de potenciales escenarios futuros de acuerdo con las tendencias vigentes en el mercado del transporte europeo.

Por otra parte, a partir de un determinado stock de infraestructuras y dada una demanda de transporte, se pretende analizar las capacidades del sistema y las necesidades derivadas de distintos escenarios que fomenten el cambio en el patrón modal ante situaciones de saturación, valorando las alternativas financieras y proponiendo distintas formulas de financiación público-privada para atender eficientemente a dichas necesidades.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Ministerio de Fomento

## DISEÑO DE UNA PROPUESTA DE TARIFA PLANA PARA EL SERVICIO DE PRACTICAJE EN EL PUERTO DE VALENCIA

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

**PLAZO:** Enero 2008 - Julio 2008

### **OBJETIVO:**

La finalidad de este trabajo es diseñar una propuesta de tarifa plana para el servicio de practicaaje en el Puerto de Valencia. Dicha tarifa la integran un componente fijo a facturar por movimiento realizado y un componente variable en función del arqueo bruto del buque (GT) fijado por la Autoridad Portuaria de Valencia teniendo en cuenta el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de Londres 23/Junio/1969 y el Reglamento de la Comisión Europea 2978/94.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria de Valencia

## PROGRAMA INTEGRAL DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Leandro García

Equipo Investigador: Eva Pérez, María Feo, Elena Oliver

Equipo Externo: SOLUZIONA (Coordinador), Prointec

**PLAZO:** Abril 2006 - Junio 2007

### **OBJETIVO:**

Analizar la estructura orgánica de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), evaluar sus procesos internos para detectar oportunidades de mejora y formular una operativa interna productiva y eficiente para modernizar la institución y conseguir que sus unidades pudieran prestar, de manera autosostenible, los servicios requeridos por los agentes del sector portuario panameño, mediante una gestión interna bien programada.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Secretaría de Estado de Turismo y Comercio - España

# Proyectos

## ANÁLISIS DE RENTABILIDAD FINANCIERA Y ECONÓMICA VINCULADOS A LOS PLANES DIRECTORES DE LOS PUERTOS DE VALENCIA Y SAGUNTO

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: Leandro García, Antonio Torregrosa

**PLAZO:** Febrero 2004 - Julio 2007

### **OBJETIVO:**

Estimar la rentabilidad financiera y económica de los proyectos de ampliación y concesionamiento de las terminales propuestas para su construcción en Valencia y Sagunto, en el marco de los planes directores elaborados por la APV para los respectivos puertos.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria de Valencia

## ANÁLISIS DE LA RENTABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GANDÍA EN EL MARCO DEL PLAN DIRECTOR DE GANDÍA

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

**PLAZO:** Enero 2008 - Octubre 2008

### **OBJETIVO:**

Estimar la rentabilidad financiera y económica del proyecto de ampliación y concesionamiento de la nueva terminal propuesta para su construcción en Gandía.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria de Valencia

## ANÁLISIS DE VIABILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN Y CONCESIÓN DE INSTALACIONES TÉCNICO-NÁUTICAS EN EL PUERTO DE GANDÍA

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez



Equipo Investigador: José Andrés Giménez

**PLAZO:** Junio 2008 - Mayo 2009

**OBJETIVO:**

Estimar la rentabilidad financiera que obtendría el operador privado del proyecto de explotación en régimen de concesión de las potenciales futuras instalaciones técnico-náuticas que se construirían y pondrían en marcha en el Puerto de Gandía.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria de Valencia

## ANÁLISIS DE VIABILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN Y CONCESIÓN DE INSTALACIONES TÉCNICO-NÁUTICAS EN EL PUERTO DE SAGUNTO

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: José Andrés Giménez

**PLAZO:** Junio 2008 - Mayo 2009

**OBJETIVO:**

Estimar la rentabilidad financiera que obtendría el operador privado del proyecto de explotación en régimen de concesión de las potenciales futuras instalaciones técnico-náuticas que se construirían y pondrían en marcha en el Puerto de Sagunto.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria de Valencia



## 2.2.4. Tecnologías de la Información

El área de tecnologías de la información y comunicaciones permite actuar a la Fundación Valenciaport como catalizador de los procesos de innovación de la comunidad portuaria valenciana efectuando una efectiva transferencia tecnológica desde los proyectos de investigación en los que participa a su aplicación real en el sector y, al mismo tiempo, recopilando nuevas necesidades de la comunidad portuaria para su imbricación dentro de las áreas de investigación de la propia Fundación Valenciaport. Esta aproximación está favoreciendo a potenciar una mejora continua de la comunidad portuaria y, a través de una búsqueda sistemática de nuevos procesos innovadores, conseguir alcanzar la creación de valor que toda innovación persigue.

Estos objetivos no serían posibles sin la estrecha colaboración existente entre la Fundación Valenciaport y la Autoridad Portuaria de Valencia en el desarrollo de valenciaportpcs.net, el sistema de información portuario (port community system) de Valenciaport. La adecuación de las funcionalidades de esta plataforma a las nuevas necesidades de la comunidad portuaria es un valor estratégico que, en la difícil situación económica actual, puede ser un elemento fundamental para la necesaria reducción de costes e incremento de eficiencia que están demandando todas las empresas con el objeto de mantener su competitividad.

La eliminación del papel y la simplificación de procesos en general, con especial énfasis en los procesos aduaneros, es un aspecto fundamental para incrementar la eficiencia en las operaciones. Pero al mismo tiempo la mejora de procesos ligados con la vigilancia y control son necesarios para garantizar unos niveles de seguridad adecuados dentro del enclave portuario. La combinación de estos dos objetivos y su automatización mediante la aplicación de tecnologías de la información y comunicaciones están reportando importantes beneficios no solo a la comunidad portuaria sino también a las administraciones públicas.

La intermodalidad es otra de las líneas de trabajo estratégicas en las que la mejora de los procesos documentales, la automatización de procesos y el apropiado intercambio de información puede suponer una ventaja competitiva para todos los actores.

Proyectos de investigación tales como PUERTO SIN PAPELES, SEDUCE, SESTANTE, MATAARI, TIMI, SITIM, GLOBALOG, INTERNODAL o FLAGSHIP han permitido mejorar la eficiencia y calidad de los procesos portuarios e intermodales. No obstante, es en la aplicación de los resultados de estas investigaciones donde se han conseguido los mayores beneficios. La estrecha colaboración que mantiene la Fundación Valenciaport con la Autoridad Portuaria de Valencia, la Dependencia Provincial de Aduanas y las distintas asociaciones y empresas de la comunidad portuaria está favoreciendo y potenciando la introducción de nuevos procedimientos sin papeles en la operativa diaria tales como el Levante Sin Papeles de Exportación o los procedimientos ligados al transporte multimodal del contenedor en lo que se refiere a la gestión del intercambio modal entre buque, ferrocarril y carretera.

## PUERTO SIN PAPELES

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Jaime López, Ángel Ballesteros

Equipo Externo: Boira y Soriano, Emilio Guardiola, Transbull Valencia

**PLAZO:** 2008

**ENTIDAD FINANCIADORA:** IMPIVA y Fondo Europeo de Desarrollo Regional

### **MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:**

El objetivo previsto del proyecto ha sido el desarrollo experimental de nuevos procesos aduaneros inherentes en un puerto mediante la combinación, configuración y empleo de los conocimientos y técnicas de índole tecnológica y organizativa. Los resultados de este proyecto permitirán desarrollar y ampliar los procedimientos existentes de forma pionera en el Puerto de Valencia, basados en el uso de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, que permitan agilizar los trámites aduaneros establecidos en los procesos de importación y exportación de mercancías por contenedor así como mejorar la logística ligada a los procesos de inspección de las mercancías. En un puerto como el de Valencia en el que se mueven anualmente más de tres millones y medio de TEUs (unidad con la que se miden los contenedores) y que supone una salida y entrada diaria de varios miles contenedores de exportación e importación, la implantación de este tipo de procedimientos sin papeles supone una ventaja competitiva clara tanto para las empresas valencianas relacionadas directamente con las operaciones portuarias como para el resto de empresas productivas de la Comunidad Valenciana que se aprovechan de las ventajas que supone tener un puerto mucho más eficiente y rápido en el movimiento de sus mercancías.

El proyecto se ha articulado en dos vertientes, la primera línea ha sido desarrollar una intensiva labor de comunicación, promoción y apoyo a las empresas para que puedan utilizar de forma eficiente los procedimientos sin papeles en el Puerto de Valencia. La segunda línea ha consistido en desarrollar e implantar nuevos procedimientos sin papeles a través de desarrollos tecnológicos que se han ido ejecutando en este proyecto y se integrarán en el sistema de información portuario de Valenciaport: valenciaportpcs.net. En esta segunda línea ha sido de particular importancia la participación activa de las empresas Boira y Soriano, Transbull Valencia y Emilio Guardiola, que han transmitido su experiencia y han puesto de manifiesto sus necesidades y problemáticas relacionadas con el objeto del proyecto y que han permitido ajustar las soluciones desarrolladas a las verdaderas necesidades de las empresas. Es muy relevante indicar que su participación en el proyecto no ha sido buscar un beneficio individual sino que se ha efectuado un análisis de necesidades con ellos y con otros

# Proyectos

representantes de la comunidad portuaria con el objeto de poder adoptar soluciones que sean aplicables a la mayor parte de esta comunidad portuaria para redundar en un beneficio conjunto.



*Enfoque del Proyecto Puerto sin papeles*

Los puertos son los principales nodos del transporte de mercancías en el comercio exterior y por lo tanto un elemento clave en la economía. En la actualidad Valenciaport es el mayor puerto del Mediterráneo Occidental en lo que se refiere al tráfico comercial de mercancía por contenedor. Por otro lado, el rápido crecimiento del transporte de mercancía contenedorizada en Valenciaport se ha visto combinado por la creciente presión ejercida por requerimientos internacionales para incrementar la seguridad y la protección en el transporte. El puerto tiene, por lo tanto, un papel clave en el desarrollo de soluciones que permitan al mismo tiempo mantener los niveles de seguridad y protección necesarios sin detrimento de la facilitación y simplificación de las operaciones de importación y exportación con el objeto de no constituir un obstáculo para el tejido económico y productivo de la Comunidad Valenciana.

Como antecedentes a este proyecto se encuentran las experiencias de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) en la creación de las Ventanillas Únicas para la presentación de las declaraciones sumarias de descarga y los manifiestos de carga ante la autoridad portuaria y la aduana y que actualmente se encuentran extendidas en todo el territorio español, la creación de un procedimiento de levante sin papeles en importación tanto para contenedores como para mercancía no contenedorizada, la innovadora puesta en marcha del procedimiento de levante sin papeles en exportación y la creación de las Ventanillas Únicas frente a la Autoridad Portuaria de Valencia y la Capitanía Marítima para la presentación de las formalidades necesarias de un buque para la entrada y salida del puerto y la declaración y notificación de movimientos de mercancías peligrosas en el recinto portuario que permite



incrementar los niveles de seguridad y la capacidad de respuesta frente a incidentes en los que se encuentran involucradas mercancías peligrosas. Todos estos grandes avances, que se han ido desarrollando desde hace más de 15 años, no habrían sido posibles sin una estrecha colaboración entre las administraciones involucradas (autoridad portuaria, departamento de aduanas y capitanía marítima) y han permitido que Valenciaport sea un puerto más competitivo y seguro en beneficio del tejido empresarial y de la sociedad valenciana.

A estas experiencias se unen la creación de un sistema de información comunitario en el Puerto de Valencia (en adelante valenciaportpcs.net) que constituye una pieza fundamental para la coordinación de los procesos de comercialización, operación y control tanto en el transporte marítimo como en el transporte terrestre por contenedor. Con todo esto el Puerto de Valencia se ha caracterizado por su fuerte apuesta en la innovación tecnológica y en su capacidad de investigación y desarrollo tecnológico aplicado a las operaciones marítimas y portuarias que la han constituido en un referente internacional y en un caso claro de éxito.

Suministro de datos para el despacho de importación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Difusión y consolidación de los procedimientos desarrollados para facilitar los datos necesarios a los agentes de aduanas para el despacho de importación.</li> <li>• Analizar la viabilidad de ofrecer información sobre los despachos de importación a agentes marítimos con el objeto de que puedan cumplir mejor sus funciones.</li> </ul>
Mejora del control informático de los transbordos automáticos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar y desarrollar el procedimiento y sistema que permita a los agentes marítimos efectuar un control sin papeles de los contenedores de transbordo.</li> <li>• Difusión y consolidación del procedimiento y sistema desarrollado.</li> </ul>
Control sin papeles de mercancías comunitarias en exportación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar y desarrollar un mecanismo de control sin papeles para mercancía comunitaria en contenedores a operadores autorizados a visar T2L.</li> <li>• Difusión y consolidación del procedimiento y sistema desarrollado.</li> </ul>
Registro de despachos de importación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliar los campos de registro de los mensajes electrónicos recibidos por la Autoridad Portuaria de Valencia de la Aduana con el objeto de mejorar el seguimiento y localización de la información transmitida.</li> <li>• Incluir como información relevante del documento de despacho el tipo de documento aduanero recibido y el número total de contenedores incluidos en cada partida aduanera. Información de especial relevancia para los operadores marítimos.</li> <li>• Registro de los documentos de despacho de importación. El registro de esta información ha sido solicitado por la Asociación Naviera y autorizado por la Dependencia Provincial de Aduana e IIEE.</li> <li>• Registro de documentos de despacho sin contenedores dado que esta información puede ser relevante en un futuro para incluir los casos de contenedores con grúpa.</li> </ul>
Mecanismo de control de pesos declarados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar y desarrollar una utilidad que permita a los agentes marítimos identificar discrepancias en los pesos despachados con respecto al peso estimado del contenedor.</li> <li>• Facilitar mecanismos que permitan identificar discrepancias entre los movimientos físicos del contenedor y los movimientos declarados a la Autoridad Portuaria y Aduana.</li> </ul>
Mejora del registro de salidas autorizadas del recinto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar el sistema de registro de autorizaciones de salida del recinto que se utiliza en el plan de contingencia del Levante Sin Papeles de Importación, la comunicación de autorizaciones a terminales portuarias.</li> <li>• Implantar un sistema de consulta de autorizaciones de salida del recinto en los Puntos de Inspección del puerto.</li> </ul>
Recepción y gestión de correctores de despachos de exportación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preparar el sistema actual del Levante Sin Papeles de exportación para la recepción de modificaciones de los despachos recibidos por la Agencia Tributaria.</li> <li>• Solicitar a la Agencia Tributaria la recepción de esta información.</li> <li>• Difundir y consolidar el procedimiento de Levante Sin Papeles de Exportación para incrementar el grado de adopción.</li> </ul>

### Actuaciones del Proyecto Puerto sin Papeles

Estas acciones facilitarán a la Aduana, al resguardo fiscal y a los operadores que se efectúe un control mucho más efectivo, seguro y rápido de las mercancías que se importan y exportan por contenedor pero al mismo tiempo simplificar el cumplimiento de los trámites necesarios a los operadores en este proceso que se caracteriza por la enorme dedicación de recursos humanos que requiere para su cumplimiento. Para el desarrollo de este proyecto se han



# Proyectos

constituido como piezas fundamentales la colaboración existente entre aduana y autoridad portuaria, el apoyo demostrado a través de entrevistas y presentaciones por las empresas de la comunidad portuaria que ven claramente una ventaja y un avance tecnológico en este proyecto y el sistema valenciaportpcs.net que permite conectar a toda la comunidad portuaria. Todos estos factores, unidos a un completo análisis preliminar de la problemática garantizan el éxito del proyecto y su aplicación efectiva a la finalización del mismo.

Por último, es el deseo de todo el equipo de la Fundación Valenciaport que ha participado en el proyecto de Puerto Sin Papeles agradecer al Departamento de Aduanas y, en particular, a la Dependencia Provincial de Aduanas de Valencia y al Cuerpo de Especialistas Fiscales de la Guardia Civil el enorme apoyo y dedicación prestados al proyecto. Todos los avances conseguidos en el mismo no habrían sido posibles de ningún modo sin la inestimable ayuda prestada por las personas que trabajan en estas entidades y que, a través de las diversas reuniones y consultas que se les han realizado han permitido definir el enfoque y aproximación correctas de todas las iniciativas que se han desarrollado durante el proyecto.

Tras la finalización del proyecto Puerto Sin Papeles, los buenos resultados obtenidos, han motivado a la Fundación Valenciaport a convertirse en un centro de excelencia para procedimientos aduaneros en puertos, considerando, de esta forma, el Puerto Sin Papeles no sólo un proyecto que acaba de finalizar sino una línea de trabajo y una iniciativa a largo plazo. De esta forma la pretensión de la Fundación Valenciaport es:

- Constituirse como un centro de conocimiento que permita concentrar y canalizar la experiencia en procedimientos aduaneros.
- Participar de forma activa en los grupos de trabajo establecidos para la implantación de nuevos procedimientos aduaneros o sistemas de soporte.
- Efectuar una labor de capacitación y difusión en materia aduanera, tales como seminarios o cursos.
- Seguir apoyando tanto a la comunidad portuaria como a las entidades públicas en la implantación efectiva de nuevos procedimientos aduaneros.
- Seguir investigando en soluciones, herramientas y sistemas que favorezcan y simplifiquen los trámites aduaneros en los puertos.



## TRANSPORTE INTELIGENTE DE MERCANCÍAS INTERMODAL (TIMI)



### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Salvador Furió, Jaime López

Equipo Externo: ATOS Origin (Coordinador), Acciona Trasmediterránea, Etra Investigación y Desarrollo, Fagor Electrónica, Ibermática, Infoport Valencia, Ingelectric, Instituto Ibermática de Innovación, Servimaps SIG, TB-Solutions y diversos centros de investigación y tecnológicos. La Fundación Valenciaport participa como centro investigador de la empresa Infoport Valencia, S.A.

**PLAZO:** Enero 2007 - Diciembre 2010

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Programa CENIT, CDTI - Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (Plan Nacional de I+D+i)

### **MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:**

Los últimos años han supuesto un considerable incremento del transporte de mercancías que, no debemos olvidar, hoy por hoy en Europa se realiza mayoritariamente por carretera. En este contexto, y de cara a un desarrollo sostenible, la Comisión Europea y los distintos gobiernos nacionales y regionales, se han impuesto como necesidad y prioridad el fomentar el uso del transporte intermodal.

El mayor problema de la intermodalidad se presenta con la necesidad de una organización más eficaz entre los diferentes medios de transporte involucrados. Los agentes del transporte requieren soluciones "puerta a puerta" y, por ello, resulta necesario desarrollar soluciones que faciliten la integración y la interoperabilidad de todos los medios de transporte. Además de la estandarización o la unificación en materia legislativa en los diferentes estados, la innovación tecnológica puede ayudar y beneficiar al transporte intermodal, ofreciendo herramientas que faciliten y potencien su uso.

Aspectos tales como la planificación integrada de los medios de transporte, el seguimiento y rastreo de los vehículos y las mercancías, el potencial y servicios que ofrecerá el nuevo

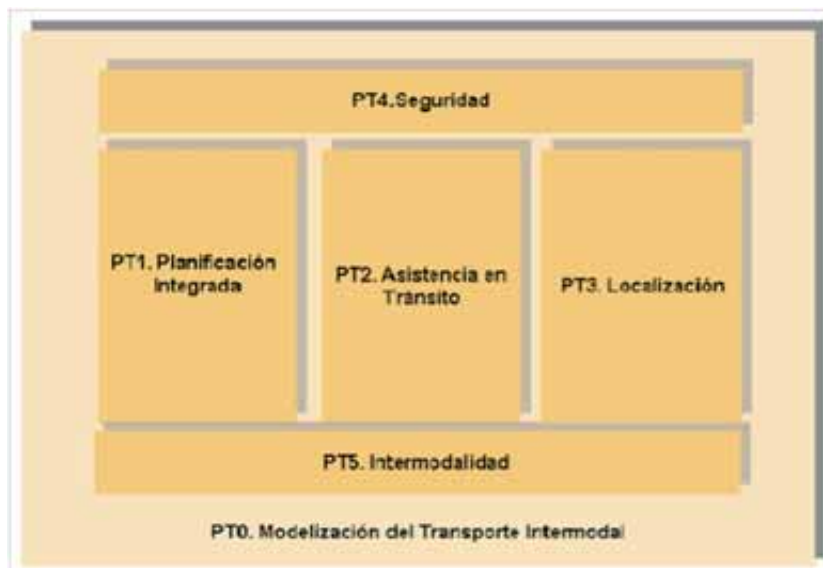
# Proyectos

sistema de navegación por satélite Galileo, el sistema de identificación y seguimiento a gran distancia de buques LRIT, o el sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario ERTMS, aparecen como aspectos relevantes en las consultas realizadas a los expertos del sector.

Este proyecto ha reunido a grandes agentes del transporte español junto con empresas proveedoras de servicios tecnológicos y otras entidades relevantes de la logística y el transporte con el objetivo de desarrollar las metodologías, tecnologías y conocimientos que permitan crear la nueva generación de sistemas inteligentes específicos para el transporte intermodal de mercancías que satisfagan las necesidades y escenarios previstos en un futuro a medio plazo, siempre teniendo en cuenta las necesidades de un desarrollo sostenible.

El proyecto se alinea así con la prioridad temática de “Movilidad Sostenible” establecida en el Programa CENIT, con los objetivos establecidos en el 7º Programa Marco, y con los diferentes planes de I+D estatales y regionales que fomentan la investigación en las áreas de TICs, Transporte e Intermodalidad.

Las líneas de investigación del proyecto se han estructurado en un conjunto de seis paquetes de trabajo técnicos enfocados a satisfacer las necesidades previamente expresadas para el desarrollo de un transporte intermodal inteligente.



La Fundación Valenciaport está participando en este proyecto como Centro de Investigación de Infoport Valencia, S.A., dentro del paquete de Intermodalidad (PT5) y de una forma menos intensa dentro del paquete para la Seguridad (PT4).

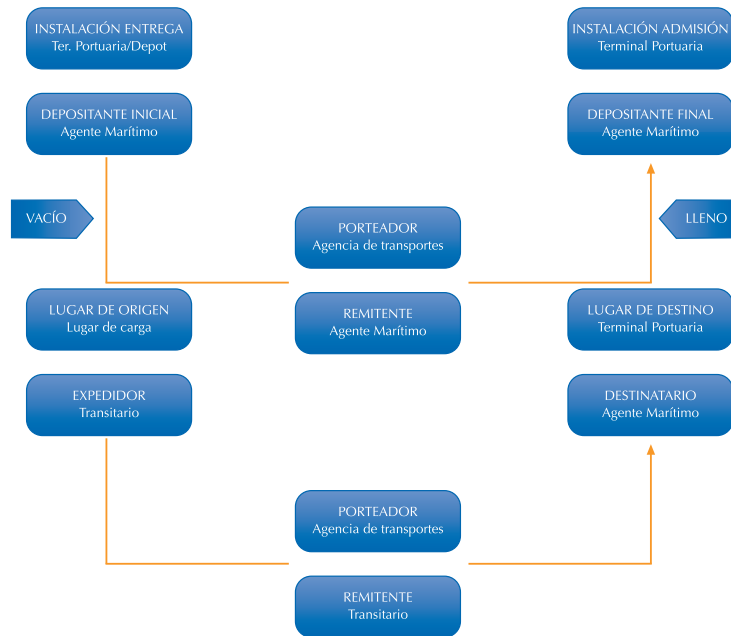
En el transporte intermodal se hace necesaria una mejor gestión de cada uno de los modos implicados para optimizar el funcionamiento logístico y hacer que el cambio de un medio a otro no suponga una gran pérdida de tiempo, con la consecuente pérdida de dinero y energía. Para esta mejora en la gestión de recursos y organización logística, las nuevas tecnologías juegan un papel muy importante para facilitar la comunicación entre distintos medios de transporte. No obstante, la intermodalidad se enfrenta a una disparidad de sistemas de información utilizados a lo largo de la cadena de suministro, lo que dificulta la posibilidad de realizar un seguimiento y control continuo a lo largo de todo el ciclo de vida de producto. El cambio de un operador de transporte a otro supone una pérdida de control así como una discontinuidad en la trazabilidad de la carga, no siendo posible identificar, en todos los casos, a las partes involucradas en el movimiento de las mercancías a lo largo de la cadena de transporte, rompiéndose de esta forma los vínculos de información que se desarrollan a lo largo de esta cadena.

La Fundación Valenciaport se ha focalizado en analizar y desarrollar el conocimiento específico necesario para resolver estos problemas de interoperabilidad y trazabilidad a lo largo de toda la cadena de transporte así como los servicios necesarios en las plataformas intermodales de transporte. Estos trabajos han contribuido en la identificación del estado actual y la definición de un conjunto de recomendaciones para la logística en rutas intermodales, basados en una serie de especificaciones que han sido acordadas y consensuadas con proveedores, distribuidores, operadores logísticos y transportistas, que buscan la eficiencia de los procesos en sus actividades aportando valor y productividad en la globalidad de la cadena de suministros. Estas recomendaciones parten de un contexto general (actores, unidades de carga intermodal, ...) y se dirigen hacia un estudio de las políticas institucionales, el marco contractual en el transporte intermodal y las normativas y procedimientos administrativos requeridos, especialmente en las formalidades requeridas con las Aduanas. Asimismo se han analizado también criterios de elección modal y el estado actual de desarrollo de las diferentes combinaciones de modos de transporte, especialmente en la interacción carretera-ferrocarril-marítimo y en el SSS. Por último también se han tomado en consideración las iniciativas internacionales y de estandarización en la aplicación de las tecnologías de la información en el transporte intermodal.

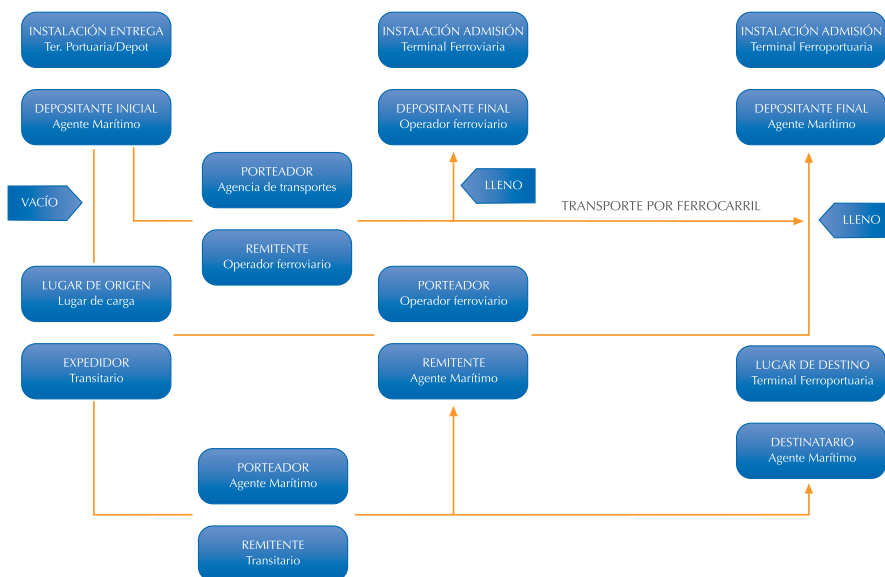
Uno de los principales obstáculos con los que nos encontramos a la hora de apostar por la intermodalidad es la complejidad de los procedimientos documentales y administrativos, los cuales pueden variar mucho de un medio de transporte a otro. Con el objeto de analizar posibles simplificaciones se han revisado los estándares definidos actualmente en materia de interoperabilidad tanto de infraestructuras como de información, procesos y documentación. Como resultados de este proceso se han definido un conjunto de casos de uso y requerimientos funcionales en escenarios de intercambio modal que tratarán de ponerse en práctica durante los años 2009 y 2010. Estos casos de uso han tenido en cuenta como pilar básico los aspectos y relaciones contractuales que se establecen en la cadena de transporte intermodal, definiéndose varios escenarios de interacción que parten desde casos más simples como pueda ser el transporte por carretera de un contenedor a escenarios mucho más complejos en los que existe un transporte combinado carretera-ferrocarril. Todos estos escenarios presentan numerosas

# Proyectos

variantes que deben ser tomadas en consideración a la hora de posibilitar un seguimiento y control continuo a lo largo de toda la cadena de transporte. A modo ilustrativo, se presentan dos de los casos de uso analizados en el proyecto:



*Caso de uso de exportación marítima de un contenedor donde el transporte terrestre es por cuenta del agente marítimo, existiendo un único porteador.*



*Caso de uso de exportación marítima de un contenedor con transporte combinado (carretera y ferrocarril) donde el transporte terrestre es por cuenta del agente marítimo, existiendo dos porteadores.*



ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL CONJUNTO DE ACTIVIDADES NECESARIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LA PLATAFORMA VALENCIAPORTPCS.NET Y SU INTERNACIONALIZACIÓN

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: M<sup>a</sup> Luisa Escamilla, Jaime López, Remedios Cebriá, Ángel Ballesteros

Equipo Externo: APV (Coordinador), Innovation Estrategies, Infoport Valencia

**PLAZO:** 2007 - 2009

**OBJETIVO:**

Dar continuidad al trabajo desarrollado en los últimos años por la Autoridad Portuaria de Valencia con la plataforma tecnológica valenciaportpcs.net. Lograr no sólo un mayor crecimiento en cuanto a volumen de transacciones realizadas, número de usuarios adheridos y abanico de servicios que utilizan estos usuarios sino también lograr una mayor calidad del servicio ofrecido y, especialmente, una mayor efectividad de la información intercambiada entre las empresas para sus procesos de negocio. De esta manera se conseguirá incrementar la satisfacción de los usuarios de la plataforma al ver mejorada su operativa y trabajo diario gracias a valenciaportpcs.net mediante un mayor alineamiento de los flujos de trabajo de la comunidad portuaria y una mayor capacidad de optimización de operaciones y, en consecuencia, de ahorro de costes.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Autoridad Portuaria de Valencia

ANÁLISIS, DESARROLLO Y EVALUACIÓN DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN UN ENTORNO INTERMODAL (SITIM)

**EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Luisa Escamilla, Jaime López, Salvador Furió

Equipo Externo: Universidad de Valladolid (Coordinador), CEVA Production Logistics España, Universidad de Oviedo, C.T.C., S.A.

**PLAZO:** Diciembre 2008 - Enero 2011

# Proyectos

## OBJETIVO:

- Revisar y estudiar las plataformas tecnológicas utilizadas en los diferentes modos de transporte, así como el nivel de integración de los diferentes actores que participan en el transporte intermodal
- Crear un sistema automático de optimización de la ocupación de contenedores y cajas fijas / móviles
- Crear un framework de comunicación basado en servicios que permita interoperar a los diferentes sistemas de información de los operadores logísticos en tiempo real y de una forma eficiente
- Desarrollar el sistema piloto con algunas de las soluciones propuestas y analizar los resultados
- Estudiar de impacto medioambiental y energético de la cadena logística intermodal
- Identificar los cuellos de botella de la cadena de transporte intermodal

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Plan Nacional de I+D+i (Ministerio de Fomento)

## MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICOS EN LAS ÁREAS URBANAS Y CENTROS INTERMODALES (MATAARI)

### EQUIPO DE TRABAJO:

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Eva Pérez, Salvador Furió, M<sup>a</sup> Luisa Escamilla

Equipo Externo:– Regione Emilia-Romagna (Coordinador), Regione Toscana, Regione Calabria, Iles Balears, Armines – LGI2P, AREAL – Agencia Regional de Energía e Ambiente do Algarve, Regione Sardegna, Universitat Politècnica de Catalunya, AICIA Sevilla

**PLAZO:** 2005 - 2007

### OBJETIVO:

Profundizar en el conocimiento de la situación actual y la previsible evolución futura del sistema portuario español (SPE), desde una perspectiva económico-financiera, a partir de la información facilitada por el Organismo Público Puertos de Estado. El análisis de la gestión financiera de los puertos nos permitirá la evaluación de la eficiencia (de todos los puertos en conjunto y de cada uno de ellos frente a puertos similares) y la productividad de dichas entidades.

En segundo lugar, el estudio pretende concretar la situación en la que se encuentra la Autoridad Portuaria de Valencia en relación con el resto del sistema portuario español, y en particular, con sus competidores más cercanos.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Fundación Valenciaport

## MARCO EUROPEO PARA OPERACIONES DE BUQUES SEGURAS, EFICIENTES Y ECOLÓGICAS (FLAGSHIP)

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Salvador Furió

Equipo Externo: ECSA (Coordinador), y otras entidades participantes

**PLAZO:** Enero 2007 - Diciembre 2011

### **OBJETIVO:**

Desarrollar un prototipo de herramientas que sean capaces de facilitar y optimizar los procesos de planificación requeridos para la organización del transporte de contenedores consiguiendo movimientos de importación, exportación y transbordo más efectivos en coste y reducir al máximo posible el reposicionamiento de contenedores vacíos requeridos en la Terminal de contenedores.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** VI Programa Marco - Comisión Europea

## RISK MANAGEMENT SYSTEM FOR THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS TRANSPORT IN THE MEDITERRANEAN AREA. (MADAMA)

### **EQUIPO DE TRABAJO:**

Coordinador FV: M<sup>a</sup> Luisa Escamilla

Equipo Investigador: José Andrés Giménez

Equipo Externo: Gobierno Balear (Coordinador), Regione Toscana, Regione Emilia Romagna, Autoridad Portuaria de Valencia, Direction Régionale de l'Équipement, Aristotle University of Thessaloniki, Regional Authority of Crète, Etruria Innovazione SCPA

**PLAZO:** Octubre 2006 - Marzo 2008

### **OBJETIVO:**

Este proyecto ha sido presentado por la Autoridad Portuaria de Valencia con el objeto de desarrollar diferentes estudios de viabilidad junto con los socios de MADAMA para la creación de iniciativas comunes en el área Mediterránea que contribuyan a una mejor cooperación en el transporte de mercancías peligrosas.

**ENTIDAD FINANCIADORA:** Programma Interreg IIIB MEDOCC - Comisión Europea

## 2.2.5. Bases de datos y simuladores

### **TRADETRANS: "FLUJOS DE COMERCIO Y TRANSPORTE EN ESPAÑA"**

Complementar las operaciones de comercio exterior suministradas por la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, con diversas variables que proporcionan información acerca de los requisitos del transporte de la mercancía, así como la descripción detallada de las alternativas de transporte existentes para dicha operación de comercio y las especificaciones en términos de coste, tiempo y variables infraestructurales de cada alternativa.

### **LINEPORT: UNA HERRAMIENTA PARA EL ANÁLISIS DEL TMCD EN ESPAÑA**

Elaborar una base de datos en la que se recoja información sobre las características de los servicios regulares de TMCD existentes entre 5 puertos españoles y los puertos europeos: - Puerto de Barcelona - Puerto de Bilbao - Puerto de Castellón - Puerto de Valencia - Puerto de Vigo.

La información recogida en LinePort permitirá obtener una visión global de los servicios de TMCD ofertados en España y realizar un análisis pormenorizado de las características de dichos servicios en cada uno de los puertos, contribuyendo de esta forma, a un mejor entendimiento de la situación actual del TMCD en España, de sus limitaciones y posibilidades como alternativa/complemento al transporte por carretera.

### **SIMTRANS: SIMULADOR DE RUTAS DE TRANSPORTE**

Análisis, diseño y desarrollo de un simulador de rutas de transporte que permita realizar comparaciones, para una ruta o conjunto de rutas, entre 2 o más alternativas de transporte (en términos de coste de transporte, tiempo de tránsito, eficiencia medioambiental, eficiencia logística, etc.) y realizar análisis dinámicos de sensibilidad de la competitividad relativa de los modos considerados respecto de las principales variables de simulación.

### **SITIPORT: SIMULACIÓN DEL TRÁFICO INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA**

El objetivo del proyecto disponer de una base de datos actualizada con información del tráfico interior del Puerto de Valencia para construir las matrices origen-destino que sirven de entrada al modelo de micro-simulación del tráfico desarrollado en Aimsun. Este modelo sirve de herramienta de análisis para la toma de todas aquellas decisiones que afectan al tráfico en el recinto portuario (modificaciones sobre la infraestructura, localización de puntos de control, sistemas de señalización, definición de planes de contingencia frente a incidencias

de tráfico, sistemas de control, etc.). Para una mayor fiabilidad del análisis la información del tráfico debe distinguir por tipo de vehículo y distribución horaria, además de incluir registro de las principales incidencias que se producen en la red viaria.





# 03 Convenios



## 3.1. INTRODUCCIÓN

Desde enero de 2007 hasta diciembre de 2008, la Fundación Valenciaport ha establecido múltiples convenios de colaboración con diversas entidades relacionadas con el sector del transporte y la logística con el fin de aprovechar sinergias entre ambas organizaciones y trabajar conjuntamente en diferentes proyectos, organización de cursos y seminarios, entre otros.



*Firma Convenio Puerto Itajaí - Fundación Valenciaport*

## 3.2. LISTADO CONVENIOS

**13/05/2008** Convenio Marco de Colaboración Técnica y de Capacitación entre la Universidad de la empresa (UDE) de Uruguay y la Fundación Valenciaport. El objeto de este convenio es promover el desarrollo de actuaciones conjuntas que permitan mejorar y acrecentar los servicios que prestan al comercio entre Uruguay y España a través de actividades técnicas y de capacitación como la colaboración en proyectos, intercambio de especialistas y estudiantes para programas de investigación, realización de conferencias y organización de seminarios y semanas educativas.

**15/04/2008** Acuerdo Marco de cooperación y asistencia técnica entre el Puerto de Itajaí de Brasil y la Fundación Valenciaport. El objeto de este acuerdo es la creación de un marco estable de cooperación y asistencia recíproca de carácter formativo, cultural, tecnológico, comercial y de servicio que serán desarrolladas a través de la colaboración en proyectos, organización de conferencias y seminarios, programas de formación profesional y acciones de participación conjunta que atiendan a la demanda generada por la comunidad logístico-portuaria.

# Convenios



*Firma Convenio UDE Uruguay – Fundación Valenciaport*

**16/01/2008** Convenio de **Colaboración empresarial en actividades de interés general** entre la **Fundación Politécnica de la Comunidad Valenciana** y la **Fundación Valenciaport (FV)**. El objeto de este convenio es la difusión y promoción de las actividades formativas de la Fundación Valenciaport, entre los miembros de la Asociación de Antiguos Alumnos de la UPV, aplicando unas condiciones y descuentos especiales para este colectivo.

**16/01/2008** Resolución de **Concesión Directa de Subvención del Servicio de Empleo y Formación (SERVEF)** a la **Fundación Valenciaport** para la Formación Profesional Ocupacional y Continua de acciones formativas relacionadas con la actividad logístico-portuaria y Copa de América.

**16/12/2007** Acuerdo Marco de **Colaboración** entre **ALATEC, Ingenieros, Consultores y Arquitectos, S.A.** y la **Fundación Valenciaport**. El objeto de este acuerdo es la creación de un marco estable de colaboración que posibilite relaciones de complementación, cooperación y asistencia recíproca de carácter académico, cultural, tecnológico, comercial y de servicio, que se materializarán en programas, proyectos y acciones de participación conjunta.

**11/12/2007** Acuerdo Marco de **Cooperación** entre el **Instituto Tecnológico y de estudios superiores de Monterrey Campus Cuernavaca**, la **Autoridad Portuaria de Valencia** y la **Fundación Valenciaport** con la finalidad de promover la cooperación sistemática entre las partes a través de actividades formativas presenciales y online, organización de seminarios y promoción de programas de becas que mejoren la capacitación de sus profesionales.



**04/12/2007 Acuerdo Marco de Cooperación y Asistencia Técnica entre la Autoridad Portuaria Nacional de la República de Perú y la Fundación Valenciaport.** El objeto de este acuerdo es la creación de un marco estable de colaboración que posibilite relaciones de complementación, cooperación y asistencia recíproca de carácter académico, cultural, tecnológico, comercial y de servicio, que se materializarán en programas, proyectos y acciones de participación conjunta.

**18/09/2007 Memorándum de entendimiento entre CPU/Marketing, la Autoridad Nacional Portuaria de Uruguay y la Fundación Valenciaport.** El objeto de este convenio es establecer un marco de colaboración para impulsar planes de cooperación tendentes al desarrollo portuario.

**25/06/2007 Convenio de Colaboración entre la Caja de Ahorros de Galicia y la Fundación Valenciaport.** El objeto de este convenio es proveer a un grupo de profesionales la formación teórico-práctica en materia comercial a través del Curso Especialista Universitario en Dirección Comercial. Realizada la formación, se gestionará un periodo de prácticas en la entidad bancaria para aquellos que quieran desarrollar su carrera profesional como futuros directivos comerciales de la Red de Oficinas de Levante de Caixa Galicia.

**14/05/2007 Acuerdo de cooperación didáctica, científica y cultural entre la Universidad de Caxias do Sul y la Fundación Valenciaport.** El objeto de este convenio es la colaboración didáctica, científica y cultural entre las dos instituciones a través del intercambio de especialistas y estudiantes, proyectos de investigación, programas de becas, organización de seminarios y cualquier otra forma de colaboración acordada por ambas partes.

**02/04/2007 Convenio de Agrupación de Empresas por el cual la Fundación Valenciaport,** como Entidad Organizadora de formación bonificada, realiza gratuitamente la tramitación ante la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo. Con este objeto, un total de 41 empresas se han adherido al convenio desde su fecha de firma, beneficiándose de bonificaciones para las acciones formativas en el ámbito de la empresa.

**26/03/2007 Convenio de Colaboración entre la Universidad Pontificia Comillas de Madrid (UPCO), la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP), la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) y la Fundación Valenciaport.** El objeto de este convenio es establecer en la Universidad Marítima Internacional de Panamá, el modelo de implantación del Programa Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal y cursos asociados impartidos en Valencia, con el reconocimiento académico de los mismos como títulos de la UMIP.

**02/01/2007 Convenio Marco de Colaboración entre la Universitat de València Estudi General y la Fundación Valenciaport.** El objeto de este convenio es la formación de personal, intercambio de expertos e investigación científica y desarrollo tecnológico.

# Convenios

## 3.3. CÁTEDRA DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE INTERNACIONAL



La cátedra de Logística y Transporte Internacional surge como una iniciativa conjunta de la **Fundación ICO**, la **Autoridad Portuaria de Valencia**, la **Universidad de Valencia** y la **Fundación Valenciaport**.

Los motivos que llevan a esta alianza entre instituciones son dos. Por una parte llevar a cabo una investigación profunda sobre la logística y el transporte internacional en España y como éstos afectan al comercio internacional, y por otra parte generar una red hispano-china de jóvenes bien formados y con experiencia en cuestiones logístico-portuarias.

Respecto al primer objetivo de la Cátedra, comentar que España ocupa ahora mismo una posición muy intermedia respecto a otros países de nuestro entorno económico y geográfico en el desarrollo de la función logística. Esto se debe en parte al retraso con el que esta disciplina se ha introducido, tanto en el ámbito académico como en el empresarial. Al mismo tiempo hay que señalar que esta función es, en la actualidad, una de las más relevantes y con mayores posibilidades de mejora: los sobrecostes que se pagan (explícita o implícitamente) por las empresas industriales tradicionales al no haber incorporado correctamente las actividades propias de un sistema logístico eficiente son inaceptables para sectores ya maduros y con una creciente competencia mundial. Junto a ello, es importante no perder de vista las tendencias en la distribución internacional que acompañan a muchos sectores productivos, en los que el uso de nuevas formas de servicio, como las plataformas de distribución o los centros intermodales, será una realidad generalizada en un futuro cercano. Posicionarse ante esta nueva realidad es una necesidad que no puede ser obviada.

Por tanto, en la base del trabajo de investigación subyace la idea de que la logística, y particularmente la función de transporte, se configura como una pieza clave en el desarrollo de políticas de internacionalización en mercados donde la competencia vía precios no es la más adecuada y la competitividad pasa por la búsqueda de nuevas vías de diferenciación y eficiencia.

El proyecto de investigación que se presenta tiene como objetivo general articular un conjunto de trabajos en torno a la influencia de la logística y el transporte sobre la competitividad del comercio exterior español, incidiendo en las necesidades del sistema en los ámbitos empresarial y de política económica; y todo ello prestando particular atención a las necesidades de la economía española en términos de productividad y proponiendo las correspondientes actuaciones desde el ámbito financiero.



De un modo más específico, los principales objetivos a desarrollar son los siguientes:

1. En el ámbito de la logística empresarial, el objetivo es realizar un análisis general de la situación logística de los sectores productivos españoles: Diagnóstico de la situación actual y propuesta de líneas de desarrollo a corto, medio y largo plazo.
2. En el ámbito del transporte de mercancías se abordará el estudio detallado del estado actual de la oferta de transporte, vinculado a las infraestructuras, con particular incidencia en las externalidades del transporte y la adecuación a las políticas europeas en la materia, con especial atención a las necesidades financieras que se derivan de cualquier actuación en este sentido.
3. En el campo de la organización del sector del transporte, el estudio del papel del operador logístico (en sentido amplio) en los ámbitos marítimo, terrestre y aéreo, junto al análisis, desde el punto de vista de la organización empresarial, de los Departamentos de Logística de las empresas, nos permitirá elaborar un paquete de recomendaciones sobre los cambios organizativos necesarios para mejorar la eficiencia de la cadena de transporte.
4. Adicionalmente, se estudiará la intermodalidad en España, tanto desde el punto de vista del desarrollo de las tecnologías necesarias, como en referencia a su papel como generador de eficiencia en el transporte internacional y las conexiones con los puertos. Aquí juega un papel destacado el análisis de las potencialidades de las plataformas logísticas, al servicio del transporte terrestre (cross-docking), ferroviario y marítimo (puertos secos).
5. Por último, y desde la perspectiva internacional, la logística está estrechamente vinculada a los sistemas de distribución en los mercados exteriores, por lo que el análisis de la posibilidad de puesta en marcha de corredores logísticos y plataformas en destino será objeto de un análisis detallado, sin perder de vista la necesaria viabilidad financiera que comportan este tipo de actuaciones.

Por otra parte, en lo que se refiere a la creación de una red hispano-china de jóvenes formados en temas logístico-portuarios, la iniciativa surge del deseo de crear sinergias con otra iniciativa de la Fundación ICO: las becas Asia-Pacífico. Considerando que había margen para profundizar en el conocimiento de sectores específicos empresariales, tras un año formándose en economía, cultura y lengua china se plantea la posibilidad a algunos alumnos de formarse también durante dos semanas en temas portuarios y logísticos, para después efectuar prácticas en empresas españolas con intereses en China o en empresas chinas con intereses en España. De esta forma los alumnos finalizan su estancia en China con una experiencia práctica de inmersión laboral en un entorno que han estudiado previamente. El objetivo es que en unos 5 años un importante colectivo hayan pasado por esta experiencia

Paralelamente al proceso arriba mencionado se desea incorporar a un pequeño número de alumnos chinos con conocimientos de español en el curso que la Fundación Valenciaport impartirá en China y, a aquellos que muestren un buen aprovechamiento del mismo, ofrecerles la posibilidad de venir a España a cursar el Máster en gestión Portuaria y Transporte Intermodal que imparte también la Fundación Valenciaport, así como de realizar prácticas en una empresa del sector en Valencia.

# Convenios

Con esta iniciativa se espera facilitar la presencia de empresas españolas en China mediante la formación de capital humano familiarizado con las dos culturas y realidades empresariales. Por otra parte, al estar avalada esta iniciativa por cuatro entidades familiarizadas tanto con el ámbito formativo como el económico, se garantiza un seguimiento con conocimiento real de la situación, facilitando mejoras progresivas del programa conforme la realidad así lo vaya aconsejando.



*Rafael Aznar, presidente de la APV; Francisco Tomás, rector de la Universitat de València y Aurelio Martínez, presidente de la Fundación ICO*

### 3.4. ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE CALIDAD PORTUARIA (ALCP)



La Asociación Latinoamericana de Calidad Portuaria (ALCP) se constituyó en Caracas el 3 de abril de 2007. Sus patronos son la Corporación Andina de Fomento (CAF) con el 50% de la representación; la Fundación Marca de Garantía del Puerto de Valencia y la Fundación Valenciaport, que se reparten al igual la restante mitad.

La ALCP es una asociación sin fines lucrativos cuyo principal objetivo es promover la calidad de los servicios portuarios en los principales puertos de Latinoamérica así como la capacitación de los miembros integrantes de las diferentes comunidades portuarias.

En sus dos primeros años de funcionamiento la Asociación Latinoamericana de Calidad Portuaria (ALCP), ha consolidado su posición en América Latina, avanzando en los puertos en los que ya tenía presencia y abriendo nuevas oportunidades de colaboración con otros puertos y con Organismos Públicos de diferentes países.

Durante este periodo, las principales actividades de la ALCP han estado centradas en la preparación de las diferentes comunidades portuarias para la implantación de la Marca de Garantía.

En julio de 2007 comenzó el proceso de implantación de la Marca en el complejo portuario de la Bahía de Cartagena, en un acto protocolario al que asistieron representantes principales de todos los usuarios del puerto, quienes suscribieron un documento comprometiéndose a promover la calidad portuaria; un invitado de especial relevancia fue el Viceministro de Transportes de Colombia, Gabriel García, quien con su presencia, quiso avalar el proyecto. Un acto similar, en noviembre de 2007, tuvo lugar en Guayaquil, para comenzar oficialmente la andadura de la Marca y contó con la presencia de D. Manuel Guerra Vázquez, en representación de la Autoridad Portuaria de Valencia. Más recientemente, en junio de 2008, fue en Lima donde se procedió a dar la señal de salida a la comunidad portuaria de El Callao, contando con la asistencia de D. Leandro García Menéndez, Director de la Fundación Valenciaport, en representación de todos los patronos valencianos.

Han sido constituidas las diferentes entidades nacionales de calidad portuaria: en Colombia, la Fundación Colombiana de Calidad Portuaria; en Ecuador, la Fundación Ecuatoriana de Calidad Portuaria y en Perú, la Asociación Peruana de Calidad Portuaria. Todas estas entidades dependen de la ALCP y se encargarán de gestionar las diferentes Marcas de Garantía que puedan existir en sus respectivos países.

# Convenios

La situación en los diferentes puertos adscritos al programa es la siguiente:

- En Cartagena de Indias se concluyó, en junio de 2008, la segunda fase, consistente en la adecuación de los procedimientos a las circunstancias reales; la Comunidad Portuaria ya está en condiciones de definir las garantías que ofrecerá a sus clientes e implantar definitivamente la Marca de Garantía de la Bahía de Cartagena.
- En Guayaquil y en Lima-El Callao, comenzará en breve, una vez ajustados los procedimientos correspondientes, el funcionamiento de la Marca, ofreciendo la garantía de la escala del buque y, a la vez, se continuará con el ajuste de los procedimientos de importación y exportación.
- En Buenaventura se espera iniciar próximamente los trabajos para el ajuste de procedimientos.

La formación en materia de calidad portuaria ha sido otra de las facetas a las que la ALCP más se ha dedicado. Con la ayuda económica de Puertos del Estado (España) y la Corporación Andina de Fomento (Venezuela) y con la experiencia formativa de la Fundación Valenciaport, se han desarrollado dos cursos de formación de Gerentes de Marca de Garantía. En octubre de 2007, primera edición, asistieron los Gerentes de la Marca de Cartagena y Guayaquil; y en noviembre de 2008, segunda edición, lo hicieron el Gerente de la Marca en Lima-El Callao y los asistentes a la Gerencia de Guayaquil y Lima-El Callao. En ambos casos, durante dos semanas, los participantes pudieron conocer directamente el funcionamiento real de la Marca de Garantía del puerto de Valencia, adquiriendo un conjunto de conocimientos que les van a resultar de mucha utilidad en el manejo de la Marca en sus respectivos puertos. A los dos cursos asistió D. Julián Villalba Villalba, Gerente General de la ALCP, en calidad de invitado.

Durante estos dos primeros años se han visitado con regularidad los puertos pertenecientes al programa, prestando, directamente o a través de los técnicos de la Fundación Valenciaport, todo el apoyo técnico necesario para la rápida y eficaz implantación de la Marca de Garantía.

La ALCP no ha descuidado la labor institucional, estableciendo contactos con la Autoridad Portuaria Nacional de Perú; la Subsecretaría de Puertos del Ministerio de Transportes de Ecuador y el Instituto Nacional de Concesiones y la Superintendencia de Puertos del Ministerio de Transportes de Colombia. En todos los casos se ha persuadido a las Autoridades respectivas de la importancia que para un país tiene un sistema portuario de calidad y todas han decidido apoyar firmemente el proyecto. Además, las Autoridades están muy interesadas en ampliar la colaboración con la ALCP y los miembros que la forman (CAF, Fundación Valenciaport y Fundación Marca de Garantía), y establecer nuevos convenios para mejorar el funcionamiento de sus respectivos sistemas portuarios.

Recientemente se ha realizado una visita a Altamira, Méjico, puerto que, con el apoyo técnico de la Fundación Valenciaport, está en fase de diagnóstico y levantamiento de procesos para implantar la Marca de Garantía. El propósito de la visita no fue otro que atraer a ese país al seno de la ALCP y se mantuvieron sesiones informativas con la Dirección del

puerto de Altamira y con la Presidencia del Consejo Mexicano de Comercio Exterior, llamados a formar parte, junto con la ALCP, de la entidad mejicana de Calidad Portuaria que se deberá constituir próximamente.

La buena acogida que ha encontrado la ALCP en los países en los que ya tiene presencia e incluso en otros ajenos al programa, ha hecho que se piense en una expansión a otras naciones. Se está trabajando en ello y próximamente se va a realizar una gira por Brasil, Uruguay, República Dominicana, Guatemala, Jamaica, etc.; países en los que puertos como Santos, Itajaí, Montevideo, Puerto Haína, Santo Tomás de Castilla o Kingston, han mostrado interés en adscribirse al programa.

La faceta administrativa también ha sido debidamente atendida. Durante estos dos primeros años se han convocado dos Asambleas Generales: en abril de 2007 en Caracas, que sirvió para la constitución plena de la ALCP y en junio de 2008 tuvo lugar otra sesión presencial en Caracas. También se han convocado varios Consejos Directivos: en abril de 2007 en Caracas; en mayo de 2008 por teleconferencia; en junio de 2008 en Caracas y en septiembre de 2008 en Valencia. Tanto a las sesiones de Asamblea General como a los Consejos Directivos, asistió una amplia representación, directa o delegada, de todos los miembros integrantes de la ALCP.

En definitiva, la andadura de la ALCP ha sido muy positiva para todos sus integrantes y la relación entre ellos está resultando fluida y permanente y trasciende, a veces, la mera relación empresarial.



*Curso de formación de Gerentes de Marca de Garantía*



*Reunión Directivos ALCP, mayo 2008*



# 04 Asociaciones



## 4. ASOCIACIONES A LAS QUE PERTENECE LA FUNDACIÓN VALENCIAPORT

- Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia
- Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades (RETE)
- *Association Internationale Villes & Ports (AIVP)*
- Asociación para el Desarrollo de la Logística (ADL)
- *American Association of Port Authorities (AAPA)*
- Asociación Cluster Marítimo Español (CME)
- *International Maritime Statistics Forum*
- LOGISTOP
- Comité de expertos en Negocio Internacional (CENI)
- Plataforma Tecnológica del sector Marítimo Español





# 05 Seminarios y Jornadas

---



## RESULTADO DE LA INVESTIGACIÓN / "INTERCAMBIO DE IDEAS CON LA COMUNIDAD LOGÍSTICO-PORTUARIA"

### 5.1. INTRODUCCIÓN

La Fundación Valenciaport organiza un programa de **seminarios de investigación**, dirigidos a la Comunidad logístico-portuaria, orientados a dar la máxima difusión de los resultados de sus proyectos y a promover el intercambio de ideas con la Comunidad Portuaria. En el periodo 2007-2008 la Fundación Valenciaport ha organizado once **seminarios** y seis **jornadas**, varias de ellas en colaboración con otras entidades.

### 5.2. LISTADO SEMINARIOS

- 1 de diciembre de 2008

"Integración de las estadísticas de comercio exterior y transporte de mercancías". Impartido por Leandro García, director de la Fundación Valenciaport y M<sup>a</sup> Luisa Escamilla, técnico de proyectos de la Fundación Valenciaport.

- 20 de noviembre de 2008

"La logística del contenedor vacío". Impartido por Salvador Furió Pruñonosa, director del Área de Logística e Intermodalidad de la Fundación Valenciaport.

- 11 de noviembre de 2008

"Strategic options for European maritime policy towards 2018". Conferencia sobre la política marítima integrada de la Unión Europea impartida por Christopher Pålsson, manager and senior consultant de Lloyd's Register Fairplay-Research y coordinador del proyecto Optimar.



Seminario "Strategic options for European maritime policy towards 2018"

# Seminarios y Jornadas

- **Octubre de 2008**

"**Novedades Comercio Exterior**". 1ª sesión: 2 Oct "El código aduanero Modernizado". 2ª sesión: 23 de Oct "Operador Económico Autorizado". Abierto al público en general. Organizado con el Instituto de Estudios Fiscales y la Universitat de València.

- **10 de abril de 2008**

Conferencia "**Aplicación Práctica del Plan General de Contabilidad**". Dictada por KPMG, empresa líder en auditoría.

- **4 de diciembre de 2007**

"**El escenario actual del transporte terrestre de mercancías**". Impartido por José Vicente Colomer, catedrático de transportes y director del Instituto de transporte y territorio de la UPV; José Luis Aznar, responsable del Área de Internacionalización de la Fundación Marca de Garantía del Puerto de Valencia; Pedro Coca, profesor del departamento de Ingeniería e Infraestructuras de la UPV; Manuel Guerra, director de Planificación de Infraestructuras e Integración territorial de la APV; Jaime Agramunt, presidente de la Federación nacional de Agencias de Transportes de Cargas Completas (Anatrans) y vicepresidente de la FVET; Carlos García, gerente de la Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores (ELTC); Alfredo Soler, presidente de la Asociación Española de Depósitos Reparadores de Contenedores (ARCE); Antonio Albaladejo, director de Estudios en la Dirección General de Servicios de Mercancías y Logística RENFE Operadora; Francisco Lorente, director de Mediterranean Shipping Company (MSC); Emilio Martín, responsable de Logística de Evergreen Shipping Spain; Jose Luís Alabau, director General. TCV S.A y Luis Ruiz Vergara, director de Relaciones Externas de Marítima Valenciana, S.A. Este seminario se organizó con el objetivo de proporcionar a las empresas del sector información relevante que contribuyera a mejorar su competitividad y a potenciar el trabajo bajo estándares de calidad y responsabilidad empresarial.



*Seminario "El escenario actual del transporte terrestre de mercancías"*



- **16 de octubre de 2007**

**"Puerto de Guayaquil y Puerto de Cartagena"**. Impartido por Walter Martínez Balda y Álvaro Martínez Bustamante, gerentes de la Marca de Garantía en el Puerto de Guayaquil y en el Puerto de Cartagena, respectivamente.

- **11 de mayo de 2007**

**"Nuevo escenario para el mercado de transporte ferroviario internacional"**. Impartido por Antonio Albadalejo, director de Estudios en la Dirección General de Servicios de Mercancías y Logística de RENFE Operadora.

- **7 de marzo de 2007**

**"Estudio de la eficacia del CMI en la APV"**. Impartido por Jose A. Aparisi, profesor titular de la Universitat de València.

- **14 de febrero de 2007**

**"Análisis de viabilidad de una línea de TMCD entre un punto del sur peninsular español y el norte de Italia"**. Impartido por Josep Andreu Giménez, técnico de proyectos de I+D+i de la Fundación Valenciaport.

- **31 de enero de 2007**

**"Autopistas del mar: un análisis de viabilidad"**. Impartido por María Feo Valero, jefe de proyectos de I+D+i de la Fundación Valenciaport.

# Seminarios y Jornadas

## 5.3. LISTADO JORNADAS

- 6-7 de noviembre de 2008

"II Jornadas de Innovación en el Cluster Portuario." Organizadas con la Autoridad Portuaria de Valencia, la Universidad Menéndez Pelayo y la Autoridad Portuaria de Santander. Valencia (España).

- 5-6 de junio de 2008

"AMRIE High Level Conference 2008 - Maritime Logistics: the future for transport and the regions". Valencia (España).

- 26-28 de marzo de 2008

"Conferencia Internacional de coordinación de la UNCTAD- TRAINFORTRADE para Comunidades portuarias de países en desarrollo de habla hispana". Valencia (España).

- 23 de noviembre de 2007

"Sistemas de gestión de riesgos para el transporte de mercancías peligrosas en el área mediterránea". Valencia (España).

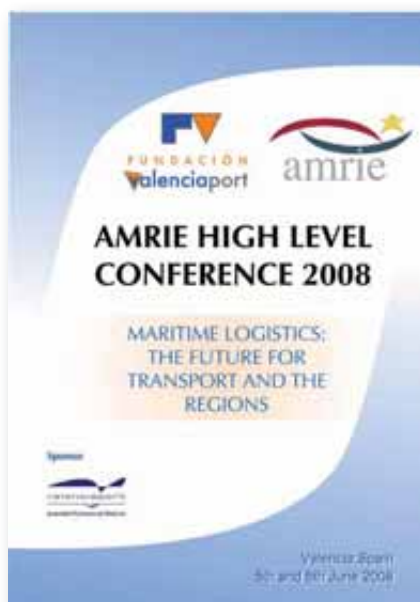


- 25 de junio de 2007

"Procedimientos de Comercio Exterior". Salvador Senent, Jefe de Área de la Sub. Gral. de Planificación, Estadística y Coordinación Departamento de Aduanas e II.EE. Valencia (España).

- 14 de Junio de 2007

"Estadísticas de Comercio Exterior y Transporte Internacional de Mercancías en España". Valencia (España).



# 06 Publicaciones y presencia en foros y encuentros





## 6.1. INTRODUCCIÓN

Con el mismo objetivo de divulgar los resultados de las investigaciones llevadas a cabo en la fundación, los miembros de las distintas áreas han participado en numerosos congresos, reuniones científicas, foros, etc. presentando ponencias y también han publicado libros, capítulos de libros y artículos de investigación en temática logístico-portuaria.

## 6.2. LISTADO

### 6.2.1. Artículos

- **“Claves del transporte terrestre. Un nuevo enfoque para el ferrocarril”**

En Actas del VIII Congreso de Ingeniería del Transporte. Página 183.

Vivas-López, Gabriel; Furió-Pruñonosa, Salvador (Julio 2008)

- **“La automatización en terminales de contenedores”**

En Actas del VIII Congreso de Ingeniería del Transporte. Página 167.

Sapiña-García, Rafael; Furió-Pruñonosa, Salvador (Julio 2008)

- **“Las TIC y la simplificación de procesos aduaneros para una mayor eficiencia de la cadena de transporte: el caso de Valenciaport”**

En III Congreso Internacional del Transporte. Publicacions de la Universitat Jaume I.

Llop-Chabrera, Miguel; Furió-Pruñonosa, Salvador (Julio 2008)

- **“Do transport costs have a differential effect on trade at the sectoral level?”**

En Applied Economics. Vol. 40. Páginas 3145-3157.

Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Pérez-García, Eva M<sup>a</sup>; Suárez-Burguet, Celestino (2008)

- **“European common transport policy and short-sea shipping: empirical evidence based on modal choice models”**

En Transport Review. Volumen1. Páginas 1-21. ISSN 0144-1647. Arbingdon, Reino Unido.

García-Menéndez, Leandro; Feo-Valero, María (2008)

- **“The value of time and transport policies in a parallel road network”**

En Transport Policy. Volumen 14. Páginas 366-376. ISSN 0967-070X. Oxford, Reino Unido.

Álvarez-Álvarez, Óscar; Cantos-Sánchez, Pedro; García-Menéndez, Leandro (2007)



# Publicaciones

- **“Logística del sector siderúrgico-diagnóstico de la situación en los puertos españoles”**

En Logistics and supply chain management Congress. Fundación Zaragoza Logistics Center. Página 34. Septiembre 2007.

Furió-Pruñonosa, Salvador; García-Navarro, Manuel (2007)

- **“Fundamentos metodológicos de la base de datos TRADETRANS para el análisis de costes de transporte en España”**

En Información Comercial Española. Revista de Economía. Número dedicado a "Comercio Internacional y Costes de Transporte". N° 834. Enero-Febrero 2007.

García-Menéndez, Leandro; Pérez-García, Eva M<sup>a</sup> (2007)

- **“Situación Logística del sector de transporte terrestre de contenedores en el puerto de Valencia”**

En II Congreso Internacional de Transporte. Publicacions de la Universitat Jaume I. Volumen 2. Páginas 1477- 1501.

Furió-Pruñonosa, Salvador; Torregrosa-Maicas, Antonio; Esquembre-Menor, Juan (2007)

- **“Autopistas del mar: un análisis de viabilidad”**

En Estudios de Construcción y Transportes. N° 106. Páginas 75-91. Enero- Junio 2007.

García-Menéndez, Leandro; Sáez-Carramolino, Lorena; Feo- Valero, María; Espino-Espino, Raquel; Navascúes-Rodríguez, Ignacio (2007)

- **“Determinantes de los costes de transporte marítimo. Importancia de las medidas de conectividad ”**

En Información Comercial Española. Revista de Economía. Número dedicado a "Comercio Internacional y Costes de Transporte". N° 834. (Enero-Febrero 2007)

Márquez-Ramos, Laura; Martínez-Zaroso, Inmaculada; Pérez-García, Eva M<sup>a</sup>; Wilmsmeier, Gordon (2007)

- **“Efficiency in the Eurobond Market: Application of non-parametric techniques”**

En Applied Financial Economics. Volumen 17. Páginas 431-444. ISSN 0960-3107. Londres, Reino Unido.

Bonilla-Musoles, María; García-Menéndez, Leandro; Martí-Selva, M<sup>a</sup> Luisa (2007)

- **“Estimating the non-market benefits on an urban park: Does proximity matter”**

En Land Use Policy. Volumen 24. Páginas 296-305. ISSN 0264-8377. Londres, Reino Unido.

Del Saz-Salazar, Salvador; García-Menéndez, Leandro (2007)

- **“Fundamentos metodológicos de la base de datos Tradetrans para el análisis de costes de transporte en España”**

En Información Comercial Española. Volumen 834. Páginas 61-78. ISSN 0019-977X. Madrid, España.

García-Menéndez, Leandro; Pérez-García, Eva (2007)

## 6.2.2. Libros

- **“China: Informe logístico portuario”**

García-Luján López, Jesús e Iborra Gómez, Sonia

Noviembre 2008

- **“Brasil: Informe logístico portuario”**

García-Luján López, Jesús e Iborra Gómez, Sonia

Diciembre 2007

- **“Los 7 pecados capitales de la gestión empresarial. I-La cara amable”**

Del Moral Carro, Rafael

Mayo de 2007



## 6.2.3. Capítulos de Libros

- **“La exportación española y la ampliación de la Unión Europea: incidencia de la política de transporte”**

En Borges Vieira, Guilherme B. y Schuch Santos, Carlos H. (Editores) Logística e Gestão Portuária: uma Visão Ibero-Americana. ISBN 978-85-7061-476-6. Páginas 63-82.

Feo-Valero, María; García-Menéndez, Leandro y Pérez-García, Eva (2008)

# Publicaciones

- **“Transporte, Comercio y Competitividad en la Unión Europea”**

En Claves de la Economía Mundial. ISBN 978-84-7811-637-9. Páginas 305-312. Madrid (España)

García-Menéndez, Leandro; Suárez-Burguet, Celestino (2008)

- **“Planificación y concesión de terminales portuarias”**

En Bergmann, Guilherme y Schuch, Carlos H. (Organizadores). Logística e gestao portuária. Caixas do Sul: Educ. ISBN 978-85-7061-476-6. Páginas 157-173.

Monfort-Mulinas, Arturo (2008)

- **“Transporte marítimo: costes de transporte y conectividad en el comercio exterior español”**

En González-Laxe, Fernando y Sánchez, Ricardo (Editores) Lecciones de Economía Marítima. Netbiblo. ISBN 978-84-9745-042-3. Páginas 107-136.

Márquez-Ramos, Laura; Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Pérez-García, Eva M<sup>a</sup>; Wilmsmeier, Gordon (2007)

- **“El transporte y la logística en la Comunidad Valenciana”**

En La Comunidad Valenciana en el umbral del s. XXI. ISBN 978-84-6924-1. Valencia (España).

García-Menéndez, Leandro (2007)

- **“La gestión de la I+D+i en el Puerto de Valencia”**

En Solé-Parellada, Francesc y Rodríguez-Arévalo, Ignacio (Editores). Innovación: Clave Estratégica para la Productividad y Competitividad de los Puertos. Navalia Aula. Cuaderno nº 5. Autoridad Portuaria de Santander. ISBN 978-84-936590-5-9. Páginas 67-81. Torregrosa-Maicas, Antonio y Monfort Mulinas, Arturo.

## 6.2.4. Ponencias

- **“Facilitación del Comercio”**

Seminario Portuario para Iberoamericanos – Fundación Valenciaport. Valencia (España)

Iborra-Gómez, Sonia; García – Luján López, Jesús (Noviembre 2008)

- **“China: Informe logístico portuario”**

Ponencia dentro de la mesa de Asia en el marco de la Feria Logitrans. Madrid (España)

Iborra-Gómez, Sonia; García-Luján López, Jesús (Noviembre 2008)

- **“From KPI’s, KQI’s and SLA’s to CTQI”**

II Jornadas de Innovación en el Clúster Portuario. Valencia (España)

Sapiña-García, Rafael (Noviembre 2008)

- **“Crisis financiera y actividad económica. Impacto y efectos sobre el sector logístico-portuario”**

Seminario Formación para Directivos. Valencia (España)

García-Menéndez, Leandro (Noviembre 2008)

- **“Desarrollo de zonas de actividades logísticas en los puertos”**

Parques Logísticos 2008. Madrid (España)

García-Menéndez, Leandro (Octubre, 2008)

- **“A responsabilidade social das organizações nas relações porto-cidade”**

Seminario “Sustentabilidade na Valorização das Frentes Ribeirinhas dos Estuários do Tejo e do Sado”. Lisboa (Portugal)

Blaya-Hernández, Pilar (Octubre, 2008)

- **“La implantación en Valenciaport”**

Primeras Jornadas de Responsabilidad Social de la Comunidad Portuaria. Buenas Prácticas en el sector logístico y portuario.

Barcelona (España)

Blaya-Hernández, Pilar (Octubre, 2008)

- **“Implementation of environmental management tools to maintain a balance between increased port activity and environmental protection”**

4th Port Management and Logistics Conference. Autoridad Portuaria de Koper, (Eslovenia)

Torres-Monfort, Federico; Díez-Orejas, Juan Manuel; Company-Peris, Rafael; Giménez-Maldonado, José Andrés (Octubre 2008)

- **“Building a Competitive Advantage in Port and Terminal Operations: Valenciaport Experience”**

3rd Southern Asia. Ports, Logistics and Shipping 2008. Mumbai (India)

Sapiña-García, Rafael (Septiembre 2008)

# Publicaciones

- **“Connectivity, transport costs and maritime trade”**

XV Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte – PANAM. Cartagena de Indias (Colombia).

Márquez-Ramos, Laura; Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Pérez- García, Eva; Wilmsmeier, Gordon (Septiembre 2008)

- **“Applying a method to identify maritime dangerous goods flows in the Mediterranean Sea”**

2nd International Symposium on Ship Operations, Management and Economics (SNAME – Greek Section). Atenas (Grecia)

Escamilla-Navarro, M<sup>a</sup> Luisa; Giménez-Maldonado, José Andrés (Septiembre 2008)

- **“Rendimiento y productividad en terminales”**

Terminal Operations Conference (TOC). Market Briefing Latin America, Guayaquil (Ecuador)

Monfort-Mulinas, Arturo (Septiembre 2008)

- **“Estimation of a modal choice model in the western Europe motorway of the sea corridor: a stated preference analysis”**

2nd International Symposium on Ship Operations, Management and Economics (SNAME). Atenas (Grecia)

Feo-Valero, María; García-Menéndez, Leandro; Sáez- Carramolino, Lorena (Septiembre, 2008)

- **“Innovaciones tecnológicas y de gestión en terminales portuarias de contenedores”**

VII Foro Internacional de puertos: integración y futuro del sistema portuario para la facilitación del comercio y transporte marítimo. Cámara de comercio de Lima (Perú)

Monfort-Mulinas, Arturo (Septiembre 2008)

- **“Building a Competitive Advantage in Port and Terminal Operations: Valenciaport's Experience”**

Feria-Congreso internacional 3rd Southern Asia Ports, Logistics and Shipping. Bombay (India)

Sapiña-García, Rafael (Septiembre 2008)

- **“Claves del transporte terrestre. Un nuevo enfoque para el ferrocarril”**

VIII Congreso de Ingeniería del Transporte. Grupo de Ferrocarriles y Transportes de la Universidad de A Coruña (España).

Vivas-López, Gabriel; Furió-Pruñonosa, Salvador (Julio 2008)



- **“Recientes avances en los modelos de caracterización de la línea de atraque en las terminales portuarias”**

VIII Congreso de Ingeniería del Transporte (CIT). A Coruña. (España)

Aguilar-Herrando, José; Obrer-Roser Sapiña, Rafael; Vieira-Gonçalves de Souza, Paula (Julio 2008)

- **“La automatización en terminales de contenedores”**

VIII Congreso de Ingeniería del transporte, A Coruña (España)

Furió-Pruñonosa, Salvador. (Julio 2008)

- **“Innovaciones conceptuales y tecnológicas en terminales portuarias de contenedores”**

**VIII Congreso de Ingeniería del Transporte (CIT) A Coruña. (España)**

Monfort-Mulinas, Arturo; Monterde-Higuero, Noemí; Calduch- Verdú, David; Esteban-Chaparría, Vicent (Julio 2008)

- **“Financial analysis of a motorway of the sea service between Valenciaport and Italy”**

**Motorways of the Sea final seminar. Puertos del Estado (Madrid)**

Feo-Valero, María; Pérez-García, Eva; Sáez-Carramolino, Lorena (Junio 2008)

- **“Despacho Aduanero”**

Seminario de la Fundación Valenciaport sobre Innovación Portuaria para el Instituto Tecnológico de Monterrey. Valencia (España).

García – Luján López, Jesús; Iborra-Gómez, Sonia (Junio 2008)

- **“La logística del contenedor”**

Seminario de la Fundación Valenciaport sobre Innovación Portuaria para el Instituto Tecnológico de Monterrey. Valencia (España)

Furió-Pruñonosa, Salvador (Junio 2008)

- **“Planificación estratégica y cuadro de mando integral similar al sistema portuario español”**

Programa de Perfeccionamiento Directivo. Callao (Perú)

García-Menéndez, Leandro (Junio 2008)

# Publicaciones

- **“La experiencia de implantación de RSC del Puerto de Valencia”**

Jornada “La Responsabilidad Social Corporativa: un nuevo enfoque en las relaciones puerto –ciudad”. Gijón (España)

Blaya-Hernández, Pilar (Mayo, 2008)

- **“How to implement a dangerous goods initiative at port level”**

Conferencia final del proyecto “Risk Management Systems for Dangerous Goods Transport in the Mediterranean Area, MADAMA”. Florencia (Italia)

Torres-Monfort, Federico; Company-Peris, Rafael; Escamilla-Navarro, M<sup>a</sup> Luisa; Giménez-Maldonado, José Andrés (Mayo 2008)

- **“Assessing the convenience of using SSS lines between the Spanish Med and Italy for trucking companies”**

International Maritime Statistics Forum. Gdansk (Polonia).

Pérez-García, Eva (Abril 2008)

- **“Experience of the port of Valencia in simplifying customs procedures to improve the efficiency of cargo flows”**

III International Conference on transport: reform and liberalization. UJI Castellón (España)

Llop-Chabreras, Miguel; Furió-Pruñonosa, Salvador (Abril 2008)

- **“El Transporte Terrestre de Mercancía en Contenedor: el eslabón olvidado de la cadena del transporte”**

III Congreso Internacional de Transporte: Reforma y liberalización. Castellón (España)

García – Luján-López, Jesús e Iborra-Gómez, Sonia (Abril 2008)

- **“Innovación y planificación de infraestructuras y servicios portuarios. La experiencia del Puerto de Valencia”**

La Planificación Portuaria Impulsora del Desarrollo. Santiago de Chile (Chile)

García - Menéndez, Leandro (Abril 2008)

- **“La responsabilidad social: un paso más en la evolución de las organizaciones”**

Programa Superior “Mujer y Liderazgo” Escuela Internacional de negocios ALITER. Madrid (España)

Blaya-Hernández, Pilar (Febrero 2008)

- **“Implantación de la RS en la Autoridad Portuaria de Valencia”**

Jornada sobre Responsabilidad social de la empresa en el sistema portuario. Puertos del Estado. Madrid (España)

Blaya-Hernández, Pilar; Villalonga-Guillem, Marta (Febrero 2008)

- **“Intermodal Promotion Policy in Spain”**

Encuentro Balkans Intermodal & Logistics Conference 2007. Sofía (Bulgaria)

Torregrosa-Maicas, Antonio (Noviembre 2007)

- **“Demand potential for the creation of a motorway of the sea service between Valenciaport and Italy”**

Motorway of the Sea Promotion seminar. Civitavecchia (Italia)

Feo-Valero, María; Pérez-García, Eva; Sáez-Carramolino, Lorena (Noviembre, 2007)

- **“Levante sin papeles en Valenciaport”**

En la jornada New EU and Customs Policy, Impact on ports: what will the future bring for the trade with non-EU Countries? Riga (Letonia)

Llop-Chabrera, Miguel (Noviembre, 2007)

- **“Factores determinantes de la demanda de transporte de mercancías en la autopista del mar de Europa suroccidental: un análisis con preferencias declaradas de la elección modal de los operadores logísticos españoles”**

XIII Congreso de Ingeniería de Transporte. Santiago de Chile (Chile)

Espino-Espino, Raquel; Feo-Valero, María; García-Menéndez, Leandro (Octubre 2007)

- **“Integración de las estadísticas de comercio exterior y transporte de mercancías”**

Jornadas estadísticas de Puertos. Valencia (España)

Escamilla-Navarro, M<sup>a</sup> Luisa (Octubre 2007)

- **“Logística del sector siderúrgico-diagnóstico de la situación de los puertos españoles”**

1er Congreso de Logística y Gestión de la Cadena de Suministro. Zaragoza (España)

Furió-Pruñonosa, Salvador (Septiembre 2007)

- **“Improvement in accesibility and mobility in the port of Valencia”**

Improving Mobility and Accesibility in urban and port areas: the MATAARI Final Conference. Florencia (Italia)

Llop-Chabrerías, Miguel; Furió-Pruñonosa, Salvador (Septiembre 2007)

# Publicaciones

- **“Environmental Management Systems in Ports: Valencia case”**

4th Thai Ports & Shipping 2007 Bangkok Exhibition and Conference. Bangkok (Tailandia)  
Sapiña-García, Rafael (Septiembre 2007)

- **“El Paper dels Ports de l'Euram en l'Economia Mundial”**

III Universitat d'Estudis Econòmics de l'Euram. Institut d'economia i empresa Ignasi Villalonga. Valencia (España). Monfort-Mulinas, Arturo (Julio 2007)

- **“Innovación y planificación de infraestructuras y servicios portuarios: la experiencia del Puerto de Valencia”**

El Desafío Portuario frente a la Cadena de Transporte. Factores de Competitividad”. Coordinadora General de Puertos (México), Puertos del Estado (España) y CIP (OEA).  
Monfort-Mulinas, Arturo (Julio 2007)

- **“Estimación de un modelo de elección modal en el mediterráneo occidental: un análisis con preferencias declaradas”**

X Encuentro de Economía Aplicada. Logroño (España).  
Feo-Valero, María; Espino-Espino, Raquel; García-Menéndez, Leandro (Junio, 2007)

- **“Estadísticas de comercio exterior y transporte internacional de mercancías”**

Jornada sobre Estadísticas de comercio exterior y transporte internacional de mercancías. Universidad de Valencia, Fundación Valenciaport y Ministerio de Fomento. Valencia (España). García-Menéndez, Leandro (Junio, 2007)

- **“Environmental Management Systems. Ecoport Valencia Model”**

Trainer Seminar proyecto GRACE. Bangkok (Tailandia)  
Sapiña-García, Rafael (Abril 2007)

- **“Impactos ambientales ocasionados por el sector portuario y su incidencia en las zonas costeras”**

I Conferencia Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria. Panamá (República de Panamá). García-Menéndez, Leandro (Abril 2007)

- **“Intermodalidad y Tecnologías de la Información”**

IV Foro de Innovaciones Tecnológicas para el Transporte (TRANSNOVA). Las Palmas de Gran Canaria (España). Furió-Pruñonosa, Salvador (Abril 2007)

- **“La respuesta de los puertos a los retos del TMCD”**

XII Congreso de Tráfico Marítimo. A Coruña (España)

García-Menéndez, Leandro (Abril 2007)

- **“Infoestructuras para la intermodalidad. El caso de Valenciaport”**

IV Foro de Innovaciones Tecnológicas para el Transporte. (TRANSNOVA). Las Palmas de Gran Canaria (España). Furió-Pruñonosa, Salvador (Abril 2007)

- **“Determinants of container freight rates: Estimated models for Spanish exports”**

International Maritime Statistics Forum (Singapore).

Márquez-Ramos, Laura; Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Pérez-García, Eva; Wilmsmeier, Gordon (Abril 2007)

- **“La responsabilidad social corporativa en la planificación portuaria”**

Seminario "La planificación portuaria impulsora del desarrollo". Montevideo (Uruguay).

Blaya-Hernández, Pilar (Marzo 2007)

- **“Estudio de viabilidad del Puerto de Vega Terrón en el río Duero”**

I encuentro Empresarial Hispano-luso de Logística. Salamanca (España)

Torregrosa-Maicas, Antonio; García-Notario, Juan Ramón (Marzo 2007); Iborra-Gómez, Sonia.

- **“La Capacitación de la Industria Logístico-Portuaria”**

Universidad Marítima Internacional de Panamá.- Hotel Marriot. Encuentro empresarial. Panamá. Rumbeu-Daviu, Ana; Allard, Orlando (Febrero 2007)



*Ponencia de Pilar Blaya en el Seminario “La Planificación Portuaria, impulsora del desarrollo”, celebrado en Montevideo (Uruguay).*



# 07 Formación

---



## 7.1. ANTECEDENTES

**IPEC**  
FORMACIÓN

Centro de excelencia al servicio de la Comunidad Portuaria

FORMACIÓN ESPECIALIZADA EN DIRECCIÓN DE EMPRESAS, PUERTOS, LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

El Área de Formación de la Fundación Valenciaport denominada “IPEC-FORMACIÓN” se constituye como el Centro Formativo de Excelencia al servicio de la Comunidad Logístico-Portuaria.

IPEC-Formación, como departamento de la Fundación Valenciaport, se constituye, al igual que ésta, en abril de 2004. No obstante su programa de actividades no arranca de cero, sino que recoge el acervo y la experiencia acumulada por el IPEC, antiguo departamento de formación de la Autoridad Portuaria de Valencia, que desde su constitución, en el año 1992, venía desarrollando, con gran tesón, actividades formativas dirigidas al sector portuario.

El entorno competitivo y cambiante en el que se mueven las empresas pone de manifiesto, en numerosas ocasiones, que la mejor herramienta de que disponen éstas para adaptarse al cambio es el capital humano. Las personas son las que marcan la diferencia y, por este motivo, las estrategias de desarrollo de los recursos humanos deben formar parte sustancial de la estrategia general de las empresas.

En este contexto, La Autoridad Portuaria de Valencia creó, en 1992, **el Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal (MGPT), los Cursos de Especialista, en Transporte Marítimo, Terrestre, Intermodal y Gestión de Puertos, y los Cursos de perfeccionamiento directivo**, un programa formativo pionero en su especie y dentro del sector marítimo portuario español que, con los años, se ha consolidado como el programa de formación en castellano, especializado en Puertos y Transportes de mayor prestigio internacional, encontrando un amplio eco entre los profesionales y jóvenes postgraduados, no sólo de España, sino también de otras regiones europeas y de países de América Latina.

Hoy en día estos programas y otros muchos, que a continuación se presentan, son dirigidos y gestionados por la Fundación Valenciaport y en concreto por su departamento IPEC-Formación.

# Formación

## 7.2. LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para la Fundación Valenciaport la Formación es una de sus principales áreas de actuación, a la que dedica grandes esfuerzos encaminados a contribuir a la permanente mejora de la capacitación de los profesionales que desarrollan, o que quieren desarrollar, su actividad en el ámbito logístico-portuario, fomentando la modificación de sus actitudes hacia la mayor información, la innovación y el cambio que, en cada momento, vaya marcando la progresiva internacionalización de la economía.

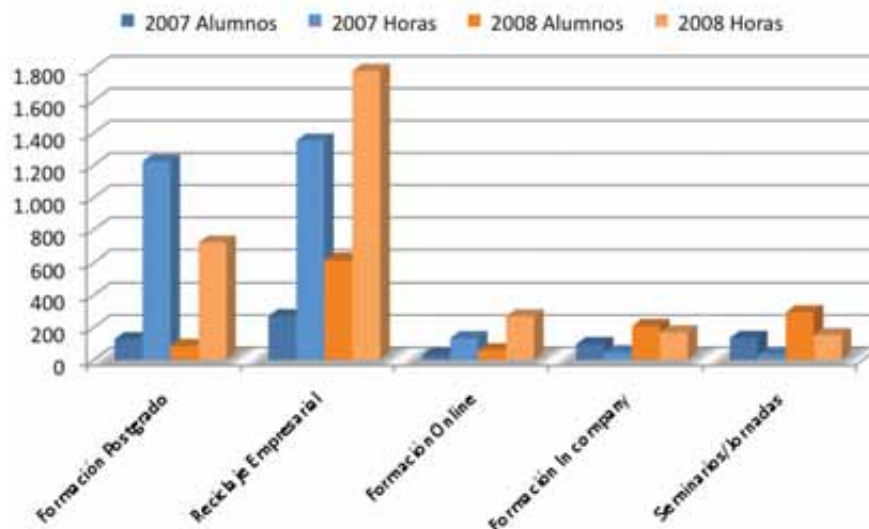
Con este objetivo **IPEC-Formación** promueve, dirige y desarrolla programas de formación especializada en dirección de empresas, puertos, logística y transporte, constituyendo sus principales líneas de actuación:



Los hitos más destacados en el periodo 2007-2008, bien por su novedad y estímulo de la innovación, bien por el esfuerzo de internacionalización que supone para la imagen de marca de Valenciaport y su prestigio o por su repercusión académica y su alcance en la sociedad, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, son:

- La línea de **formación continua y ocupacional** subvencionada por el Servicio Valenciano de Ocupación y Formación (SERVEF) que posibilita tanto a desempleados como a profesionales en activo formarse de forma gratuita en materia logístico-portuaria.
- La puesta en marcha de la primera edición Internacional del **Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal en Panamá** y que tiene su continuidad en otros países de América Latina.
- La puesta en marcha de la **Red de Expertos Iberoamericanos en Gestión Portuaria (REI)**, como un espacio virtual de contenido y experiencias entre los antiguos alumnos de los programas online y profesores.
- La puesta en marcha de la **certificación de nuestros programas en Calidad** bajo el modelo de Gestión por procesos que culminará en 2009, asegurando el buen desarrollo de los procesos y la actividad formativa, basándose en la mejora continua evidenciada a través de indicadores.
- Una mayor implicación y participación de la Comunidad Portuaria a través de la **adhesión al Convenio de Agrupación de Empresas** por el cual la Fundación Valenciaport como Entidad Organizadora de formación bonificada, tramita gratuitamente las bonificaciones a la formación, organizándose las acciones formativas en el ámbito de la empresa de forma planificada en base a su crédito formativo.
- La obtención del **2º premio**, en la categoría dedicada a la **“Formación y Mercado de trabajo”**, en los **“I Premios Europeos de Cooperación Universidad-Empresa con Impacto Regional RUISNET”**. Estos premios, organizados por el Instituto de la Pequeña y Mediana Industria Valenciana, IMPIVA, reconocieron los mejores casos europeos de colaboración entre el ámbito universitario y el empresarial con impacto regional. En el caso de la Fundación Valenciaport destacó su acción formativa universitaria de posgrado y la promoción del conocimiento e innovación dentro del ámbito de la Comunidad Logístico-Portuaria.

**Alumnos/Horas 2007-2008 según líneas de actuación**



(\*) La disminución del número de alumnos y horas de postgrado en 2008, se debió a que el Programa Máster Internacional se realizó en Panamá en 2007.



# Formación



(\*) En 2007 la línea subvencionada por el Servicio Valenciano de Ocupación y Formación (SERVEF) no se llevó a cabo, y se retomó en 2008. No obstante, gracias a la puesta en marcha de la primera edición internacional del Máster en Panamá, el 2007 fue un año en el que se gestionaron más de 2.700 horas de formación. El 2008, con la reanudación del programa SERVEF y la promoción del área internacional, culminó con las mayores cifras alcanzadas en formación y alumnos de los últimos años.

En la última década IPEC-Formación se ha posicionado en el sector de la Comunidad Logístico-Portuaria, nacional e internacional, como el Centro de Formación en castellano, especializado en Puertos y Transportes, de mayor prestigio. No obstante este posicionamiento, desde IPEC-Formación se trabaja de manera unívoca y continuada por reforzar todas y cada una de las áreas del conocimiento que conforman el día a día y la actividad de este sector.

## ÁREAS DEL CONOCIMIENTO





### 7.3. PROGRAMAS

Girando en torno a estos contenidos se diseñan los programas de IPEC-Formación, los cuales en función de los requerimientos del mercado adquirirán una estructura de línea de actuación u otra:

- **Programas de Postgrado** (con aval universitario otorgado por alguna de las Universidades con las que la Fundación Valenciaport tiene alianzas estratégicas).
- **Cursos de Reciclaje Empresarial**, avalados por distintas entidades, asociaciones, administraciones y organismos vinculados al sector, que aportan el reconocimiento profesional.
- **Formación On-Line**, dirigida a técnicos iberoamericanos.
- **Formación In-Company**, diseñada a medida para las empresas del sector.
- **Cooperación Internacional Educativa** a través de becas y ayudas al estudio.
- **Seminarios y Foros** de temas de actualidad en el sector, con el fin de crear núcleos de discusión con las comunidades empresarial, portuaria, académica e institucional.
- **Materiales pedagógicos**, base documental de algunos de los cursos de formación.

#### *MODALIDAD:*

Estos programas y cursos son impartidos bajo la modalidad:

**Presencial**, tanto en las instalaciones de la Fundación Valenciaport, como en las instalaciones del cliente, diseñándole una oferta de formación In Company acorde a sus necesidades.



# Formación

Y en la modalidad **Online**, la cual ha crecido considerablemente en los últimos años y se prevé contar con una plataforma que permita la versatilidad de diseño con la que actualmente se cuenta en la actividad presencial.

## *ALUMNADO:*

Así mismo estos programas se imparten tanto en territorio nacional como en otros países, principalmente de habla hispana y se diseñan sus contenidos teniendo en cuenta el público objetivo al que se dirigen:

- Directivos
- Mandos intermedios
- Puestos operativos

El alumnado está compuesto por:

- Profesionales en activo mayoritariamente de empresas privadas de la Comunidad Portuaria y de Autoridades Portuarias, que buscan en nuestra formación:
  - El reciclaje formativo y la oportunidad de adquirir nuevos conocimientos
  - El contraste de conocimientos propios con otros profesionales
  - Forjarse una amplitud de miras
  - Facilitar nueva visión del negocio, ayudando al cambio cultural
- Jóvenes postgraduados y desempleados provenientes de titulaciones técnicas en su mayoría, a quienes nuestra formación les aporta:
  - Nuevos conocimientos
  - Acercamiento de la realidad y la práctica empresarial
  - Reforzar las cualificaciones personales
  - Facilitar la inserción en el mundo laboral

La **procedencia del alumnado**, tras 17 años de trayectoria, pone de manifiesto la diversidad e integración de todos los perfiles profesionales y académicos de un sector en continua evolución. El alumnado nacional procede de carreras técnicas en su mayoría, si bien tienen representación todas las titulaciones universitarias (Ingenierías, Derecho, Económicas, Filología, ADE, etc.). Proviene mayoritariamente de las comunidades de Valencia, Madrid, Asturias, Cataluña, Andalucía y País Vasco, ya que nuestra formación alcanza todo el territorio nacional. El 20% del alumnado es iberoamericano, principalmente de Panamá, Perú y México, éstos provienen de los cursos on-line y de la formación presencial de postgrado, que se realiza tanto en Valencia como en los respectivos países de América Latina donde se imparte formación.

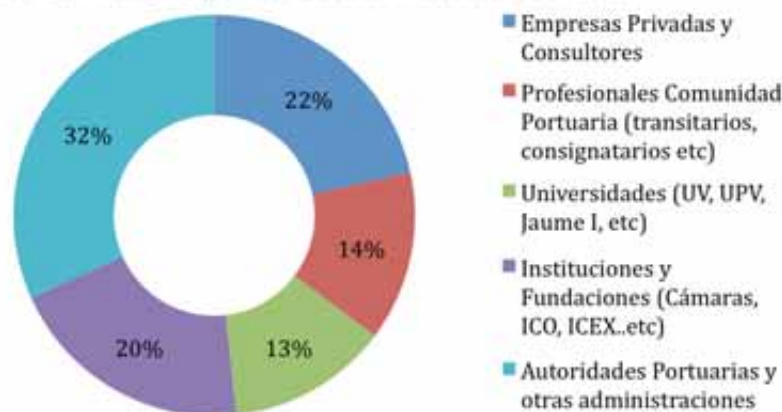
Para aquellos que forman parte del programa Máster y Cursos de especialista y al objeto de promover la creación de una “**cantera**” de gente profesional y preparada para incorporarse a las empresas, existen los programas de:

- Becas
- Bolsa de Empleo
- Prácticas en empresas

### CLAUSTRO:

El Claustro está formado por más de 250 profesionales provenientes del mundo universitario, de la empresa privada, tanto vinculada a la Comunidad Portuaria como a otros sectores, de la Administración, Instituciones y Fundaciones, y Autoridades portuarias.

**Claustro de Profesores por Procedencia Profesional 2007-2008**



La media obtenida, en estos dos últimos años, de la **valoración** que realiza el alumnado sobre el claustro de profesores es de **4.5 en una escala del 0 al 5**. Este alto nivel de satisfacción nos da indicadores de la calidad y servicio recibidos.

Presentamos a continuación los programas y cursos desarrollados en el periodo 2007-2008.

### 7.3.1. Formación Universitaria de Postgrado

En colaboración con la el Instituto de Postgrado de la Universidad Pontificia Comillas, la Fundación Valenciaport gestiona, en nombre de la Autoridad Portuaria de Valencia (España), un ambicioso programa de formación universitaria de postgrado en gestión de empresas, logística, puertos y transportes, dirigido a directivos y recién graduados. Dicho programa se imparte desde 1992 y consta de los siguientes cursos:

- **Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal. Valencia** (16ª y 17ª edición)
- **Maestría en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal. Panamá** (1ª edición - 2007)

# Formación

En colaboración con el Instituto de Postgrado de la Universidad Pontificia Comillas y la Universidad Marítima Internacional de Panamá, la Fundación Valenciaport gestiona, en nombre de la Autoridad Portuaria de Valencia, un ambicioso programa de formación universitaria de postgrado en gestión de empresas, logística, puertos y transportes, dirigido a directivos y recién graduados iberoamericanos. Este programa internacional recorrerá distintos países de la región Latinoamericana.

- **Cursos de Especialista** (15ª y 16ª edición):

- Transporte Terrestre
- Transporte Marítimo
- Transporte Intermodal
- Gestión Portuaria

- **Programas de Especialización Universitaria**

Los Programas de Especialización Universitaria van dirigidos a directivos y recién graduados y tienen aval universitario. Durante el periodo 2007-2008 se realizó:

- Curso Especialista Universitario en Dirección Comercial (2007) en colaboración con el Instituto Postgrado de la Universidad Pontificia de Comillas.
- Curso Especialista Universitario en Dirección de Proyectos (6ª y 7ª edición, 2007-2008) en colaboración con la Fundación Universidad-Empresa (ADEIT)



*Clausura de la 16ª edición del Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal en Valencia*



- **Programas de perfeccionamiento Directivo**

Planificación Estratégica y Cuadro de Mando Integral (4ª edición - 2008) ENAPU-Perú. En colaboración con el Instituto de Postgrado de la Universidad Pontificia Comillas.



*Clausura 1ª edición de la Maestría en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal en Panamá*

Tras las 17 ediciones del Máster, la 1ª edición de la Maestría Internacional y los Cursos Superiores de Especialización y Perfeccionamiento Directivo, son ya 707 alumnos los que han pasado por las aulas de IPEC-Formación, provenientes tanto de Autoridades Portuarias (29%) como de empresas privadas del sector (36%), despachos profesionales (1%), jóvenes postgraduados (20%) y otras muchas entidades y organismos de administración nacionales e internacionales (15%).

### **7.3.2. Cursos de reciclaje empresarial**

Más para el sector. La evolución...

No hay duda de que los programas de Formación Universitaria fueron la semilla de lo que hoy es IPEC- Formación, pero la experiencia acumulada y, sobre todo, la respuesta del sector, ha hecho que en los últimos años se trabaje con la predisposición de sacar al mercado un programa de Formación Empresarial, compuesto por cursos de corta duración orientados a la formación profesional de directivos, mandos intermedios y personal de operaciones, de las empresas que operan en los puertos y su comunidad logística. El fin es el de facilitar la formación profesional y el reciclaje del personal que trabaja en ellas, y potenciar la creación de una cantera de nuevos profesionales que puedan cubrir las necesidades futuras del sector.



# Formación

Con este objetivo se han realizado durante 2007-2008 un total de 3.140 hrs. de formación de reciclaje estructuradas en:

- **Cursos de Documentación para Agentes Portuarios:**
  - Curso de documentación del Consignatario
  - Curso de documentación del Transitario
  - Curso de documentación del Agente de Aduanas
- **Curso Taller práctico de Incoterms**
- **Curso de Contratación, financiación y medios de pago en el comercio internacional**
- **Curso de Seguridad Portuaria, Vigilancia y Control de Recintos**
- **Curso de Gestión y Práctica del Comercio Internacional**
- **Curso de Práctica Arbitral**
- **Curso sobre Conceptos TIC en el Negocio Marítimo Moderno**
- **Curso de Contaminación Marítima y Gestión de Residuos en Puertos**
- **Curso de Modelo de Gestión Portuaria, Explotación y Servicios**
- **Curso de Transporte Aéreo: Logística de la Carga**
- **Curso de Transporte Marítimo de Mercancías**
- **Curso de Batimetrías con HYSWEEP/HYPACK**
- **Cursos de idiomas para la comunidad portuaria: inglés y chino mandarín (diferentes niveles)**
- **Cursos Temáticos de Ofimática (Word, Excel, Access, Power Point, Outlook)**
- **Curso de Aplicación Práctica del Plan General de Contabilidad (PGC)**
- **Cursos de Habilidades Directivas:**
  - Hablar en Público con éxito
  - Formación de Formadores y Técnicas Profesionales de Presentación
  - Comunicación y Protocolo en el entorno empresarial
  - Mediación y Técnicas de Negociación
  - La Planificación Estratégica en las Negociaciones



*Alumnos del Curso de Transporte Aéreo visitando el hangar de Airnostrum en el aeropuerto de Valencia*

## La Fórmula: el Grupo MATIC



El **Grupo MATIC** es un grupo estable de trabajo compuesto por profesionales y asociaciones del sector. Su objetivo es identificar las necesidades formativas de los profesionales logístico-portuarios, elaborando nuevos materiales pedagógicos que sirvan de base para la impartición de cursos y otras actividades similares, tales como seminarios, conferencias y publicaciones, todo ello para aunar los esfuerzos y dar una imagen integradora de la comunidad portuaria, dando una respuesta al mercado de lanzamiento de una oferta formativa consensuada.

Este grupo, está compuesto por los siguientes integrantes:

- Asociación Naviera Valenciana
- ATEIA Valencia
- Montepío del Colectivo Portuario de Valencia.
- Marca de Garantía del Puerto de Valencia
- Colegio de Agentes de Aduanas
- Asociación Española de Depósitos Reparadores de Contenedores (ARCE)
- Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Valencia, (SEVASA)
- Sector del Transporte Terrestre
- Fundación Valenciaport a través de IPEC - Formación

### 7.3.3. Formación On-Line para Técnicos Iberoamericanos

En 2004 IPEC-Formación puso en marcha un proyecto de Formación On-Line junto con la Autoridad Portuaria de Valencia y la Fundación Centro de Educación a Distancia para el Desarrollo Económico y Tecnológico (CEDDET), y con la colaboración del Organismo Público Puertos del Estado de España (OPPE), proporcionando formación a profesionales iberoamericanos. Este proyecto formativo cuenta en la actualidad con el **Curso de Planificación y Gestión Portuaria y el Curso Gestión Portuaria en el Comercio Internacional**. Dos programas que ya han alcanzado su 6ª y 2ª edición respectivamente y que se desarrollan por Internet y ofrecen, a su finalización, diez becas a los alumnos más destacados para asistir en Valencia al "Seminario Portuario". Una combinación exquisita de formación On-Line y formación presencial.

En Octubre de 2007 nace la **Red de Expertos Iberoamericanos (REI)** en Gestión Portuaria con el objetivo de crear un espacio virtual de contenido y experiencias entre los antiguos alumnos

# Formación

de los programas online y profesores. Se trata de un espacio dinámico que cuenta con foros de debate sobre temas de actualidad, cursos cortos de actualización, una revista digital y un boletín de novedades, y garantiza una actitud hacia la colaboración y el intercambio de experiencias y opiniones entre profesionales del sector logístico-portuario.

Durante el período 2007-2008, destacaríamos las siguientes actividades:

## Cursos On-line

- “Planificación y Gestión Portuaria” (4ª y 5ª edición)
- “Gestión de Documentación de los Agentes Portuarios: Aspectos Técnicos y Económicos”, 1ª Ed. (posteriormente denominado “Gestión Portuaria en el Comercio Internacional” 2ª Edición)

## RED DE EXPERTOS IBEROAMERICANOS (REI)

- 4 Foros temáticos coordinados por expertos españoles y de América Latina:
  - “La Calidad en el Sector Portuario”
  - “Gestión Comercial y Marketing Portuario”
  - “Marketing portuario y políticas comerciales actuales para un puerto de tercera generación”
  - “Tendencias en Terminales Portuarios”
- Curso “Cálculo de Gestión de Costes Portuarios”
- Revista Digital REI (Junio 2008) de carácter semestral con artículos de opinión, conclusiones de los foros, publicaciones y convocatorias de seminarios.
- Boletín Electrónico de Novedades de carácter periódico.



REI GESTIÓN PORTUARIA POR PAÍSES			
▶ Perú	22	▶ Chile	3
▶ Argentina	12	▶ Brasil	2
▶ Ecuador	11	▶ República Dominicana	2
▶ México	10	▶ Venezuela	2
▶ Panamá	9	▶ Bolivia	1
▶ Costa Rica	8	▶ Honduras	1
▶ El Salvador	5	▶ Nicaragua	1
▶ Colombia	4		

#### 7.3.4. Formación In Company

Diseño de programas específicos para empresas, tanto nacionales como extranjeras, públicas y privadas, a partir de la definición de sus necesidades.

Los ejemplos más recientes son:

- **Curso de Liderazgo** para la Autoridad Portuaria de Tarragona (Tarragona. Julio 2007)
- **Curso de La Dirección Estratégica de Personas: Gestión por Competencias** para la Autoridad Portuaria de Tarragona (Tarragona. Noviembre 2007)
- **Curso de Habilidades Directivas: Liderazgo** para la Autoridad Portuaria de Valencia (Valencia. Diciembre 2007 y Enero 2008)
- **Programa Construyendo Talento: Curso El papel del directivo como Gestor de los RRHH** para la Autoridad Portuaria de Valencia (Valencia. Noviembre 2008)
- **Curso de Comunicación y Protocolo** para la Fundación Valenciaport (Valencia. Diciembre 2007)
- **Curso de Agentes Portuarios: Documentación del Consignatario** para la Autoridad Portuaria de Gijón (Gijón. Junio 2008)
- **Curso de Agentes Portuarios: Documentación del Consignatario** para la Asociación de Consignatarios y Buques y Estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE) (Bilbao. Octubre 2008)
- **Curso “El Puerto de Valencia: Historia y Presente”** dirigido a guías de turismo del Centro de Desarrollo de Turismo (Valencia. Octubre 2008)



*Alumnos del Curso de Documentación del Consignatario - Grupo MSC (Valencia)*

#### 7.3.5. Cooperación Internacional Educativa

La dimensión internacional de la Fundación Valenciaport ha centrado en América Latina la mayor parte de su esfuerzo y dedicación a lo largo de los años transcurridos desde su creación en abril de 2004.

# Formación

La experiencia de IPEC-Formación en el diseño y ejecución de programas de formación se internacionaliza a través de la firma de convenios de colaboración suscritos con universidades y otras entidades iberoamericanas, con el objeto de:

- Promover la cooperación científica y cultural de intercambios de especialistas y estudiantes.
- Realizar conferencias, organizar seminarios, simposios e investigaciones científicas conjuntas.
- Coordinar Semanas Educativas y Empresariales, como complemento a los estudios.
- Ofertar programas de becas y ayudas al estudio, vinculadas a los programas de formación.
- Intercambiar planes, programas, materiales de estudio, información científico-técnica y material audiovisual.

Los ejemplos más recientes son:

- Organización del “**Seminario de Innovación Tecnológica Portuaria en Valencia**” para técnicos iberoamericanos de los cursos on-line en Valencia. Noviembre 2007
- Organización del “**Seminario de Innovación Tecnológica Portuaria en Valencia**” para técnicos iberoamericanos de los cursos on-line en Valencia. Noviembre 2008
- Organización del “**Seminario Portuario en Valencia**” para los alumnos del Instituto Tecnológico de Monterrey”. Junio 2008

El objetivo específico de estos seminarios es promover la transferencia del *Know How* del Puerto de Valencia. Las conexiones culturales y sobre todo lingüísticas, impulsan el acercamiento de estas regiones creando el escenario perfecto de cooperación. Algunos ejemplos de acuerdos con universidades y entidades extranjeras con quienes hemos materializado programas académicos y proyectos son:



Además IPEC-Formación tiene un programa de becas y ayudas al estudio vinculadas a los programas de formación.

- **OEA/CIP:** La Comisión Internacional de Puertos (CIP) de la Organización de Estados Americanos (OEA), junto a la Fundación Valenciaport, convocan anualmente **dos becas para profesionales iberoamericanos** para el Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal. Desde que en el año 2001 comenzara este programa de becas con la OEA, por las aulas de IPEC-Formación han pasado profesionales procedentes del Perú (5), Colombia (1), México (3),



Honduras (1), República Dominicana (2), El Salvador (1), Panamá (1) y Argentina (1). Con esto se cumple un doble propósito, facilitar a profesionales iberoamericanos el conocimiento más actual sobre los principios de la planificación, organización y dirección empresarial vinculada al mundo del transporte y los puertos, y por otro, el propiciar un mayor acercamiento y colaboración entre las instituciones implicadas.

- **Becas para técnicos portuarios iberoamericanos** de dos meses de estancia en el Puerto de Valencia, con el objeto de facilitarles el conocimiento de las realizaciones y experiencias españolas en materia portuaria, en este caso el Puerto de Valencia, que les permita contrastar con la actividad que estos técnicos desarrollan en sus respectivos países. Estas becas son convocadas por Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia acoge todos los años a dos candidatos. Para el 2007-2008 se convocaron un total de 6 becas en materia de Gestión del Programa Calidad.

- **Becas Cursos On-line para Técnicos Iberoamericanos:** La Fundación Valenciaport junto con Ceddet y la Autoridad Portuaria de Valencia, conceden becas a todos los participantes que superen el proceso de selección limitándose el costo del curso al pago de la matrícula; además aquellos alumnos destacados de cada programa reciben una beca para asistir a un Seminario Portuario en Valencia.

### 7.3.6. Seminarios y Foros

IPEC-Formación tiene también la misión de servir de plataforma y foro especializado donde los agentes portuarios comparten opiniones, debaten posiciones y sensibilizan al entorno para futuras actuaciones. Para ello organiza seminarios y jornadas especializadas contando con los mejores profesionales.

Algunos de los ejemplos de estos seminarios están reflejados en el apartado de seminarios y jornadas de esta memoria. (Pág. 101)

### 7.3.7. Materiales Pedagógicos

Desde IPEC-Formación se desarrollan materiales pedagógicos nuevos, adaptados tecnológicamente a las modalidades de docencia requeridas, sobre los temas en que se anticipe una mayor necesidad formativa en el sector marítimo-portuario, con el objetivo de servir de base para los cursos de formación que desarrolla, muchos de los cuales son además editados por la fundación para su venta y consulta en el Centro de Documentación.

Durante el periodo 2007-2008 se han preparado los siguientes materiales pedagógicos:

- **Flujo documental de exportación: transporte marítimo en contenedores de línea regular.**
- **Nueva edición del curso de Dirección de Proyectos y su preparación on-line (en curso).**
- **Estudio y difusión del nuevo marco del operador internacional del transporte.**
- **Gestión y cálculo de costes estratégicos en el sistema portuario.**
- **Estudio de la prevención de riesgos laborales en el sector de transporte terrestre de contenedores (en curso).**

# Formación

## 7.4. AAAIPEC



La Asociación de Antiguos Alumnos se fundó en 1998 con el ánimo de que sus asociados, antiguos alumnos del Máster y de los Cursos de Especialista, pudieran seguir en contacto con el resto de compañeros de promoción, con sus profesores y con otros alumnos de otras promociones, de forma tal que cada uno de los asociados pudiera mantener actualizada la formación adquirida, a medida que el sector evolucionara.

Objetivos de la asociación:

- Mantener vivas las inquietudes de todas aquellas personas que sienten este período de formación como una parte positiva de su vida.
- Fomentar las relaciones humanas y profesionales entre un grupo de personas a los que les une este denominador común.
- Actualizar la información relevante de este sector tan vivo y dinámico como lo es el del comercio y el transporte.
- Gestionar posibilidades laborales tanto en prácticas para estudiantes como de bolsa de trabajo para los que ya han finalizado el período de formación.
- Crear una página web que facilite el realizar esta labor.
- Relanzar las jornadas profesionales y los encuentros anuales de asociados, entre muchas otras actividades.

VISITE NUESTRA WEB: [www.ipec.es](http://www.ipec.es)



## 7.5. ¿QUÉ APORTA IPEC-FORMACIÓN AL SECTOR?

- El aval de la **experiencia** y el **know how** de 17 años impartiendo formación a todos los niveles: directivos, mandos intermedios y puestos base, tanto en materias técnicas de conocimiento, como de competencias genéricas. Formando al personal de las Autoridades Portuarias y al personal de las empresas privadas del sector, tanto nacional como extranjero.
- **Diseño de programas personalizados**, a partir de una definición de puestos de trabajo y permitiendo una adecuación a cada empresa.
- Un **proceso de evaluación de perfiles** testado que identifica los mejores perfiles para los programas diseñados y asegura la homogeneidad de los grupos, ayudando a la toma de decisiones para poner en valor el conocimiento y las actividades de cada programa.
- **Metodología dinámica e innovadora** que combina nociones teóricas con el análisis de la práctica.
- **Trabajo conjunto con el sector. El grupo MATIC**, grupo estable de trabajo, compuesto por profesionales y asociaciones del sector, que trabaja en la identificación de las necesidades formativas de los profesionales marítimo-portuarios, y funciona como primer canal de comunicación.
- **Claustro experto y validado**: Especialistas en la materia, profesores universitarios y profesionales del sector. Los programas cuentan siempre con un experto en la materia seleccionada, que trabaja y diseña junto con la Dirección de Formación el programa completo, y sobre el que pivotan el resto de contenidos del curso o programa, que son impartidos por los profesionales seleccionados.
- **Unas instalaciones permanentemente renovadas** ponen al alcance del alumno medios audiovisuales e informáticos de última generación.



# 08 Documentación



El periodo de tiempo que enmarca la presente memoria ha sido el marco temporal en el que las dos líneas de trabajo planteadas y trazadas desde sus inicios en el Área de Documentación han procedido a su desarrollo y asentamiento.

Así vemos que **la línea de trabajo vinculada al Área de Documentación propiamente dicha** ha reforzado su actividad e interrelación con la Institución a través de la puesta en marcha de distintas iniciativas como son:

- Diseño, propuesta y puesta en funcionamiento de un Sistema de Gestión Documental Integral.
- Cooperación con otras áreas.

El año 2008 ha sido el año en el que definitivamente se han sentado las bases para que en la Fundación Valenciaport se lleve a cabo el proyecto de diseño e implantación de un sistema integral de Gestión Documental como herramienta necesaria para un control eficaz y sistemático de la creación, recepción, mantenimiento uso y disposición de los documentos que se generan como resultado de la actividad diaria de la Fundación Valenciaport.

Esta apuesta se ha hecho desde el convencimiento de que la implantación de un sistema de gestión documental es el camino a seguir y la solución adecuada para alcanzar los siguientes objetivos:

- Facilitar a las personas que forman parte de la organización, el trabajo con los documentos de manera que cada persona no sólo sabrá qué documentos tiene que guardar, cuándo lo tiene que hacer, cómo y dónde, sino también cómo puede recuperarlos en el futuro.
- Proporcionar coherencia, continuidad y productividad a la gestión y a la administración.
- Cumplir con los requisitos legislativos y normativos relacionados con la gestión, elaboración y conservación de la documentación.
- Facilitar el intercambio de información y que ésta se aproveche como un recurso colectivo evitando duplicidad de documentos, tiempos y tareas.
- Mantener la memoria corporativa de la organización más allá de las personas que trabajan en ella.
- Optimizar el funcionamiento de la organización.

Hasta el momento de su puesta en funcionamiento a finales del 2008, el Área de Documentación había estado intentando llevar a cabo esta iniciativa logrando dar pequeños pasos en esta dirección. Ejemplos de ello han sido el diseño y desarrollo del paquete de plantillas documentales a utilizar como parte de los procesos de negocio de la institución o la colaboración en el diseño de bases de datos.



# Documentación

El proyecto ya se ha iniciado y se está desarrollando el trabajo de campo y consultoría que permita determinar las tipologías documentales y los flujos de documentación presentes en los procesos de negocio así como los requisitos imprescindibles con que debe contar la futura aplicación informática que permitirá llevar a cabo la gestión documental.

Si bien la implantación del Sistema de Gestión Documental es y será el proyecto más relevante para el Área de Documentación, durante este tiempo también se ha colaborado en proyectos liderados por otras áreas:

- **Proyecto Natzaret:** desarrollado en cooperación con el Área de RSC y consistente en la organización del fondo documental donado por la familia de D. Juan Castaño a la Associació de Veïns i Veïnes de Natzaret. En este proyecto el Área de Documentación llevó a cabo la dirección técnica del mismo y como resultado del trabajo se obtuvo la creación del Archivo Juan Castaño así como una biblioteca creada a partir de estos fondos bibliográficos.
- **Creación de la nueva línea editorial Biblioteca Técnica de la Fundación Valenciaport.** Este trabajo se hizo en colaboración con el Área de Comunicación encargada de todo lo relacionado con imagen corporativa. Esta colección acogerá la edición de todos aquellos trabajos de investigación desarrollados por técnicos de la Fundación Valenciaport así como por profesionales externos a esta institución con los que se establezcan relaciones de cooperación. Los primeros títulos de la misma están previstos para el 2009.
- **Creación de una base de datos bibliográfica para el Proyecto CEDEX TERMINALES.** Los miembros de este equipo solicitaron la creación de una base de datos a través de la cual todos los implicados en el proyecto tuvieran acceso a las referencias bibliográficas y documentales consultadas en el desarrollo del mismo.
- **Impartición de sesiones informativas sobre recursos de información** para el ámbito marítimo-portuario a los alumnos asistentes a algunos de los seminarios, jornadas o cursos organizados por el Área de Formación así como a los alumnos del Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal.

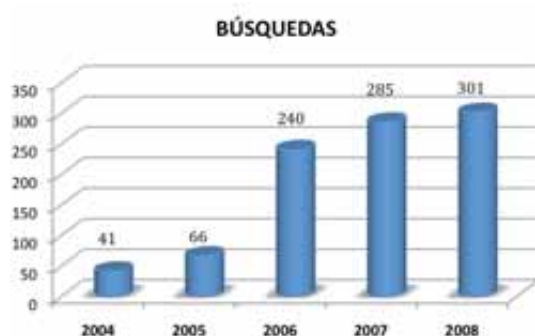
Vista ya la actividad vinculada al Área de Documentación propiamente dicha para el periodo 2007 – 2008 nos queda por ver aquella vinculada al centro de documentación CEDIPORT que además en este periodo estrena nuevas instalaciones con el objetivo de que los usuarios dispongan de un nuevo espacio mucho más adaptado y cercano.

**En el 2007 se cumplieron tres años de existencia de CEDIPORT** tiempo suficiente para poder hacer balance de la situación. Los datos hablan por sí solos y aportan un resultado positivo que nos permite hablar de la consolidación de CEDIPORT como un recurso de información y documentación portuaria.

A ello ha contribuido, sin duda alguna, la gran aceptación con la que ha sido acogido, por parte de los usuarios, el esfuerzo por mantener los objetivos iniciales en base a los que se constituyó este proyecto y que son:

- Ser punto de apoyo para los técnicos de las tres instituciones que realicen proyectos de investigación y estudio sobre ámbito marítimo-portuario y temas afines.
- Constituirse en referente indiscutible en estos temas para el resto de profesionales e investigadores de este sector.

El primer objetivo ha sido logrado y vemos como CEDIPORT cuenta para los usuarios como una herramienta de apoyo en el desarrollo de sus proyectos y trabajo diario.



El hecho de que la Plataforma Virtual se haya convertido en un recurso de uso diario por la mayoría de los usuarios ha sido uno de los factores clave en el proceso de hacer del primer objetivo una realidad.

El fondo documental es otro factor clave. Éste se mantiene abierto y en continuo crecimiento lo cual permite hablar de un **incremento de fondo estimado en alrededor de 4.000 documentos para el periodo 2007 - 2008**. Esto sitúa el **fondo documental en un volumen aproximado de 15.000 documentos** de los cuales más 10.000 corresponden al fondo documental compuesto por monografías, informes comerciales, indicadores de entorno (estadísticas, informes económicos, etc.), estudios de mercado, sectoriales, información de I+D+i, legislación, normativa, etc. El resto lo constituyen las colecciones correspondientes a unos 70 títulos de publicaciones periódicas que recibimos por suscripción. Además están las suscripciones a distintas bases de datos y servicios de información representativos de los principales ejes temáticos del centro, los cuales son: logística, transporte, derecho marítimo-portuario, economía y comercio internacional, puertos, costas, medio ambiente e ingeniería complementados por un fondo multidisciplinar de apoyo y referencia.

# Documentación



La ampliación del fondo se hace siempre en base a las solicitudes de los usuarios a quienes se mantiene en todo momento informados sobre las novedades bibliográficas de las editoriales, organizaciones, asociaciones e instituciones especializadas o vinculadas a los ejes temáticos de CEDIPORT y en base a los principios de la Difusión Selectiva de Información (DSI).

Vemos pues que este fondo ofrece al usuario el valor del **conocimiento consolidado**, lo cual logra a través de las monografías, junto con el valor del **conocimiento actual** a través de las publicaciones periódicas tanto de carácter divulgativo como científico.

Durante el 2008 se activó un nuevo servicio en CEDIPORT. Se trata del **Clipping de publicaciones oficiales**. Este servicio garantiza el vaciado diario de estas publicaciones en busca de todos los concursos y licitaciones a los que se pueden presentar las entidades participantes en su objetivo de desarrollar el mayor número de proyectos que puedan generar beneficios económicos.

Otro ámbito de trabajo en el que CEDIPORT ha desarrollado su actividad es el de la gestión de **edición, venta y distribución de las publicaciones** editadas por las tres instituciones que lo participan. Ello ha llevado a CEDIPORT a gestionar el establecimiento de **relaciones de cooperación con librerías técnicas especializadas** con el objetivo de potenciar la venta y difusión de los trabajos editados de manera que a día de hoy el conjunto del catálogo de publicaciones está presente en las webs de dichas librerías y, además, se ha logrado que las publicaciones estén presentes en la **Feria Internacional del libro que se celebra en la República Dominicana**, propiciando la difusión de estas publicaciones en el ámbito de América Latina, así como en el **SIL 2008**.

Por lo que se refiere a la Fundación Valenciaport vemos que durante el periodo 2007 - 2008 ha editado las **siguientes novedades**:

- **Los 7 pecados capitales de la gestión empresarial. Vol I la cara amable/** Rafael del Moral Carro, 2007
- **Brasil. Informe logístico portuario/** Jesús García-Luján; Sonia Iborra, 2007
- **China. Informe logístico portuario/** Jesús García-Lujan; Sonia Iborra, 2008

A finales del 2008 se iniciaron tres proyectos de edición que concluirán en el 2009 y que constituirán los primeros títulos de la colección **Biblioteca Técnica de la Fundación Valenciaport**.

Además de la gestión de los proyectos de edición, durante este periodo desde CEDIPORT se ha gestionado también la venta y distribución del total de títulos editados por la Fundación Valenciaport. El objetivo principal es lograr un incremento en el índice de ventas para lo que se apuesta por conseguir una mayor difusión de los libros publicados. Para ello se trabaja en tres direcciones:

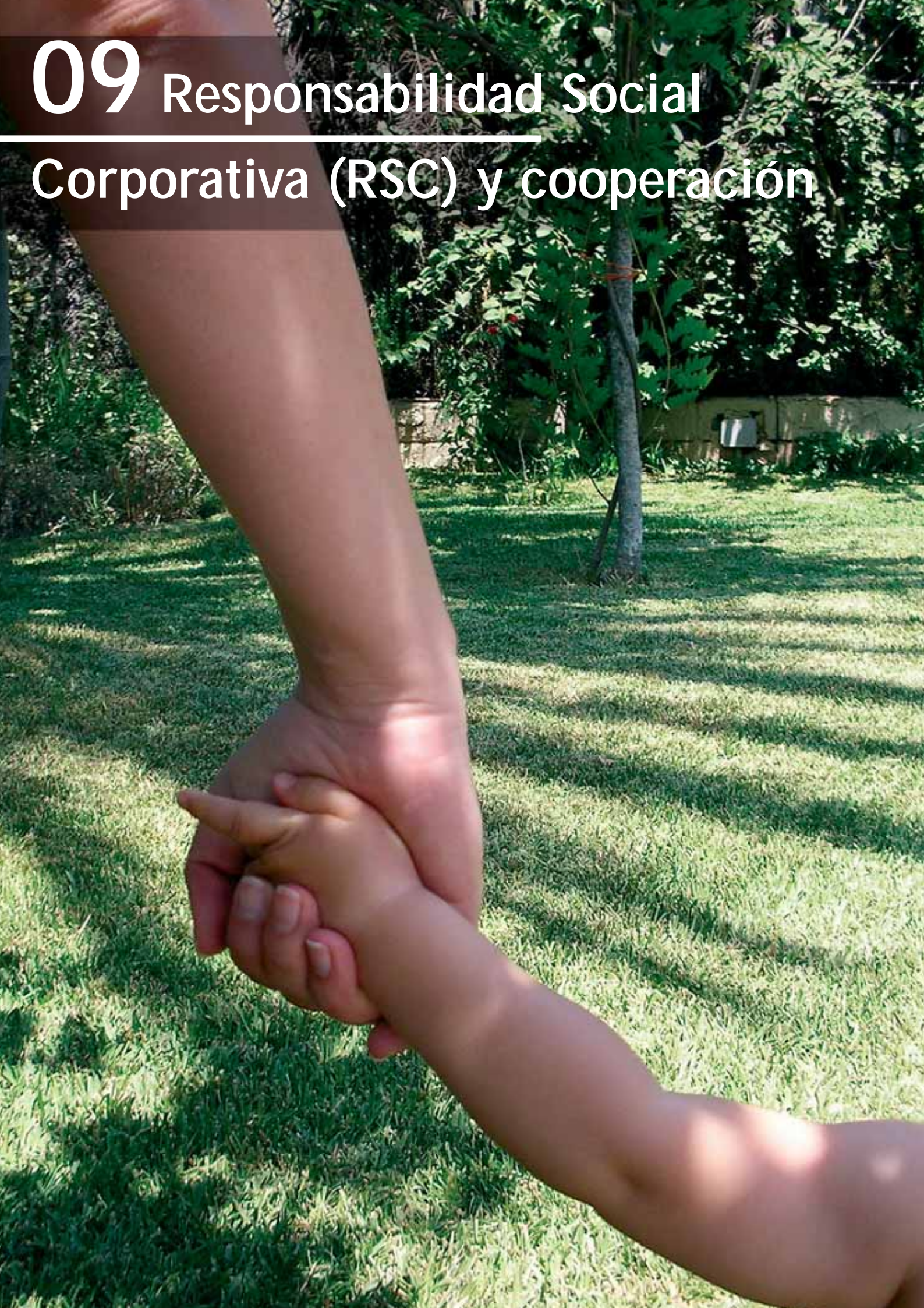
- Garantizar la **presencia de estos títulos en distintas webs de librerías especializadas**.
- **Difundir las novedades editoriales** a través de la inserción de notas de prensa y comunicados en publicaciones periódicas especializadas para lo que se cuenta con la colaboración del Área de Comunicación de la Fundación Valenciaport.
- Establecer **contratos de depósito o acuerdos de colaboración** con librerías especializadas o con asociaciones o entidades vinculadas al ámbito marítimo portuario y sectores relacionados con el mismo. Como resultado de las negociaciones emprendidas, se ha firmado **un nuevo contrato de depósito**. La nueva librería es la **Librería Bosch** (Barcelona) la cual se viene a unir a las tres ya existentes: Librería Náutica (Barcelona), Librería Robinson (Madrid), Librería Cal Matías (Tarragona).





# 09 Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y cooperación

---





La Fundación continúa apostando por la implantación de la responsabilidad social corporativa (RSC) en Valenciaport, de acuerdo con los principios de máxima colaboración para la promoción de la innovación y la competitividad en la comunidad portuaria, su acercamiento a la sociedad y la mejora de su entorno.

Concebimos la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) como una estrategia que permite articular, en el conjunto de la gestión, acciones de carácter voluntario en los ámbitos social, laboral y medioambiental, a partir de la interlocución con los principales colectivos que se relacionan con la organización.

Se continúa, por tanto, con la integración de esta perspectiva mediante la aplicación de criterios socialmente responsables en las decisiones fundamentales, en su actividad y en sus principales relaciones.

Bajo este epígrafe se vertebran actuaciones y proyectos desarrollados desde todas las áreas de la Fundación, identificando una serie de directrices que orientan sus actividades. Así planteado, la Fundación Valenciaport:

- Se suma al respaldo de actuaciones que refuerzan el contacto entre la comunidad portuaria y sus ciudadanos y las promueve por sí misma.
- Aprovecha las posibilidades de diálogo e intercambio de experiencias, participando en la creación y promoción de foros de debate, redes y grupos de trabajo, reflexión e investigación en sus principales ámbitos de actividad.
- Trabaja desde la cooperación con sus patronos, con entidades nacionales e internacionales, contribuyendo con su labor a la mejora de las condiciones sociales y económicas en las diferentes áreas en las que desarrolla su actividad, en colaboración con organizaciones que comparten este planteamiento, a través de la firma de acuerdos y el desarrollo de proyectos.
- Compromete medios y recursos en fomentar la formación en diferentes países y apoyar a las autoridades en el desarrollo de su política portuaria, en particular en Iberoamérica.
- Presta apoyo a la implantación de la responsabilidad social en otras organizaciones, participando en grupos de trabajo, coordinando acciones y complementando iniciativas.

# Responsabilidad social

Entre las actuaciones emprendidas más específicas del Área, serían destacables:

- El impulso de **nuevas iniciativas destinadas al personal** con el fin de promover las mejores condiciones laborales para el conjunto de la organización. En esta línea, se continúa potenciando la conciliación de la vida laboral y no laboral, la formación continua y el aprendizaje permanente.
- La **implicación con los grupos de interés del entorno portuario**, por la que se ofrece y/o mantiene la colaboración de la Fundación para la consecución de fines basados en principios coincidentes. Sirva de ejemplo en esta línea la activa participación en el grupo de trabajo para la promoción de la responsabilidad social creado en el Cluster Marítimo Español.
- El refuerzo de la **acción social corporativa**, a partir del respaldo de acciones simbólicas que fomentan la sensibilización social y la participación de la plantilla, favoreciendo su contribución personal. Así sucede en el caso de campañas concretas de recogida de juguetes o ropa para colectivos menos favorecidos que se organizan en coordinación con entidades con fines sociales.



*Recogida de juguetes y material didáctico*

- La **participación activa en iniciativas sociales** impulsadas desde entidades vinculadas a los **poblados marítimos**, en especial con el barrio de Nazaret. Entre las distintas actuaciones llevadas a cabo es destacable el proyecto a partir del cual se ha podido poner a disposición del público, en el Centro Juvenil del barrio, un fondo bibliográfico conformado por numerosa documentación, publicaciones, recortes de prensa, etc. referente a aspectos socioculturales de la zona que fue donado a la Associació de Veïns i Veïnes de Natzaret por Juan Castaño, vecino del barrio de Nazaret.

- La **extensión al personal de acciones solidarias**, a partir de la **colaboración con organizaciones sin ánimo de lucro** como las ONG Entreculturas, Intermón Oxfam o la Fundación Nova Terra. Este compromiso se materializa en la utilización de felicitaciones navideñas que revierten positivamente en estas entidades o la adquisición de productos de comercio justo y ecológico que las mismas distribuyen.



*Cesta de comercio justo*

- El **apoyo a la Autoridad Portuaria de Valencia para la implantación de la RSC**, en especial en las propuestas vinculadas más directamente con el acercamiento puerto-ciudad y aquellas de carácter social. Merece especial mención el trabajo conjunto realizado para fomentar el conocimiento y la implantación de la RSC en la comunidad portuaria, muestra de lo cual es la participación por invitación en la elaboración de una guía de memorias de sostenibilidad para el sistema portuario español, o las diversas jornadas y cursos en que se ha presentado la experiencia de Valenciaport.
- El **compromiso con la promoción de buenas prácticas entre la comunidad portuaria**, específicamente a partir de la organización de la segunda y tercera edición de los Premios empresariales Fundación Valenciaport, dirigidos a la comunidad logístico portuaria de Valencia, Sagunto y Gandía y destinados a reconocer, apoyar e impulsar la promoción de las mejores prácticas en temas de calidad, gestión medioambiental, innovación tecnológica, formación e investigación.
- El **seguimiento de tendencias y políticas locales, nacionales, europeos e internacionales** y la participación en los principales foros nacionales e internacionales relacionados con el sector, la responsabilidad social y las relaciones puerto-ciudad, entre otros.

# Memoria 2007-2008



- La organización de la II y III edición de los Premios empresariales Fundación Valenciaport dirigidos a la comunidad logístico portuaria de Valencia, Sagunto y Gandía y destinados a reconocer, apoyar e impulsar la promoción de las mejores prácticas en temas de calidad, gestión medioambiental, innovación tecnológica, formación e investigación. Con la continuación de esta iniciativa se potenciaron y difundieron proyectos y comportamientos socialmente responsables en áreas especialmente relacionadas con la Responsabilidad Social Corporativa.

En la II edición, celebrada el 29 de noviembre de 2007, los premios recayeron sobre:

## Premio a la Calidad:

Departamento de Prevención y Salud Laboral de la Autoridad Portuaria de Valencia

## Premio a la Formación en la Empresa:

SERVEF (Servei Valencià d'Ocupació i Formació)

## Premio a la Mejor Gestión Medioambiental:

Terminal Marítima de Graneles, S.L.

## Premio a la Innovación Tecnológica

Aduana de Valencia / A.E.A.T. de Valencia

## Premio a la Mejor Investigación en Transporte y Logística:

El estudio "Parnetariados Público-Privados como Alianzas Estratégicas. El caso de los contratos de Concesión de Infraestructuras portuarias", realizado por el equipo formado por M<sup>a</sup> Carmen Juan Martínez y Fernando Olmos Maldonado (Instituto de Economía Internacional - Universidad de Valencia)

Además de estas categorías también se realizó la entrega de los dos Premios Especiales del Jurado.

## Premio Especial a la Iniciativa Empresarial:

Otorgado a MSC Terminal Valencia, que fue recogido por el director general del Grupo MSC, Pascual Formisano

## Premio Especial a la Trayectoria Profesional:

Otorgado a Vicente Boluda Fos (presidente de la ANV y presidente del Grupo Boluda)

En esta II Edición de los Premios Fundación Valenciaport el jurado decidió otorgar, con carácter totalmente extraordinario, tres **"Premios Especiales "por el apoyo al proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia"** atendiendo a la particular circunstancia de la puesta en marcha durante el 2006 de dicho proyecto.

Estos Premios recayeron sobre la Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana (Cierval), la Confederación Empresarial Valenciana (CEV) y la Cámara de Comercio de Valencia, cuyos galardones fueron recogidos por su presidentes: Rafael Ferrando y José Vicente González respectivamente, y por su vicepresidente, Vicente Boluda.



En la III edición, celebrada el 28 de noviembre de 2008, los premios recayeron sobre:

## Premio a la Calidad:

Transbull Valencia, S.L.

## Premio a la Formación en la Empresa:

Colectivo formado por: INVASSAT, TRANSCONT, ELTC y ARCE

## Premio a la Mejor Gestión Medioambiental:

Unión Temporal de Empresas formada por URBASER, S.A. y MARPOL LEVANTE, S.L. (UTE URBAMAR LEVANTE)



# Memoria 2007-2008

## **Premio a la Innovación Tecnológica**

China Shipping (Spain) Agency, S.L.

## **Premio a la Mejor Investigación en Transporte y Logística:**

El estudio “Despliegue del plan estratégico de la Autoridad Portuaria de Valencia – Valenciaport: El uso del cuadro de mando integral como modelo de gestión”, realizado por el equipo formado por José Antonio Aparisi y Vicente Ripoll Feliu (Universitat de València).

Por otra parte los dos premios Especiales del Jurado recayeron sobre:

## **Premio Especial a la Iniciativa Empresarial:**

Otorgado a Marítima Valenciana, S.A., que fue recogido por su presidente, Víctor Alberola



## Premio Especial a la Trayectoria Profesional:

Otorgado a Rafael Aznar Garrigues (Presidente de la APV).

En esta III Edición de los Premios Fundación Valenciaport el jurado decidió otorgar, con carácter totalmente extraordinario, un Premio Especial **“Por el apoyo a la Internacionalización de la Marca de Garantía”**. Este Premio recayó sobre la Confederación Andina de Fomento (CAF) por la labor que ha realizado en difundir los pilares, beneficios y compromisos de la Marca de Garantía en América Latina, apoyando así su internacionalización. El galardón fue recogido por Gonzalo de Castro, Representante Adjunto para Europa de la CAF.

Todo ello con la intención de reforzar la integración de Valenciaport con su entorno, no sólo desde la perspectiva comercial o meramente portuaria sino también imprimiendo una gestión económicamente viable, socialmente justa y ambientalmente respetuosa.



# 10 Información económica





FUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA LA INVESTIGACIÓN, PROMOCIÓN Y ESTUDIOS COMERCIALES DE VALENCIAPORT				
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS AL 31 DE DICIEMBRE				
	2008	2007		
<b>A) GASTOS</b>	<b>5.330.392,89 €</b>	<b>4.267.692,03 €</b>	<b>B) INGRESOS</b>	<b>5.343.319,53 € 4.267.692,03 €</b>
AYUDAS MONETARIAS Y OTROS	61.965,02 €	88.717,01 €	INGRESOS DE LA ENTIDAD PARA LA ACTIVIDAD PROPIA	3.009.779,48 € 3.021.467,98 €
CONSUMOS DE EXPLOTACIÓN	1.086.102,55 €	673.847,46 €	VENTAS Y OTROS INGRESOS ORDINARIOS DE LA ACTIVIDAD MERCANTIL	1.860.802,44 € 834.866,74 €
GASTOS DE PERSONAL	2.518.264,29 €	2.267.811,39 €	OTROS INGRESOS	456.401,50 € 540.555,94 €
DOTACIÓN PARA AMORTIZACIÓN DE INMOVILIZADO	66.731,87 €	55.607,55 €	INGRESOS FINANCIEROS	13.841,70 € 16.382,99 €
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	1.589.959,22 €	1.170.262,26 €	INGRESOS EXTRAORDINARIOS	2.494,41 € 124,85 €
VARIACIONES DE LAS PROVISIONES DE TRÁFICO	0,00 €	2.321,99 €	BENEFICIOS PROCEDENTES DEL INMOVIARIO MATERIAL	0,00 € 37,80 €
GASTOS FINANCIEROS Y GASTOS ASIMILADOS	7.369,94 €	8.488,91 €		
GASTOS EXTRAORDINARIOS	0,00 €	0,00 €		
PÉRDIDAS PROCEDENTES INMOVILIZADO MATERIAL	0,00 €	616,82 €		
RESULTADOS POSITIVOS ANTES DE IMPUESTOS	12.926,64 €	145.762,91 €		
IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS	0,00 €	18,64 €		
<b>EXCEDENTE POSITIVO DEL EJERCICIO - AHORRO</b>	<b>12.926,64 €</b>	<b>145.744,27 €</b>	<b>EXCEDENTE NEGATIVO DEL EJERCICIO - DESAHORRO</b>	<b>0,00 € 0,00 €</b>

EL BALANCE DE SITUACIÓN, LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y LA MEMORIA CONSTITUYEN UNA UNIDAD

FUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA PARA LA INVESTIGACIÓN, PROMOCIÓN Y ESTUDIOS COMERCIALES DE VALENCIAPORT		
BALANCE DE SITUACIÓN AL 31 DE DICIEMBRE		
ACTIVO	2008	2007
<b>A) FUNDADORES/ASOCIADOS POR DESEMBOLSOS NO EXIGIDOS</b>	<b>0,00 €</b>	<b>0,00 €</b>
<b>B) INMOVILIZADO</b>	<b>388.652,70 €</b>	<b>335.134,55 €</b>
GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	0,00 €	0,00 €
INMOVILIZACIONES INMATERIALES	15.269,83 €	10.968,79 €
INMOVILIZACIONES MATERIALES	275.942,72 €	217.046,52 €
INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	97.440,15 €	107.119,24 €
<b>C) ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>1.610.057,44 €</b>	<b>1.700.198,60 €</b>
FUNDADORES/ASOCIADOS POR DESEMBOLSOS EXIGIDOS	46.579,94 €	76.067,45 €
EXISTENCIAS	21.564,42 €	17.081,25 €
OTROS DEUDORES	1.300.266,91 €	1.287.031,21 €
INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	0,00 €	70.000,00 €
TESORERÍA	241.646,17 €	250.018,69 €
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1.998.710,14 €</b>	<b>2.035.333,15 €</b>
<b>PASIVO</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>
<b>A) FONDOS PROPIOS</b>	<b>968.357,96 €</b>	<b>955.431 €</b>
DOTACIÓN FUNDACIONAL	601.012,10 €	601.012,10 €
RESERVAS	208.674,95 €	208.674,95 €
EXCEDENTES DE EJERCICIOS ANTERIORES	145.744,27 €	
EXCEDENTE DEL EJERCICIO POSITIVO (O NEGATIVO)	12.926,64 €	145.744,27 €
<b>B) INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>233.722,94 €</b>	<b>481.459,72 €</b>
SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS DE CAPITAL Y OTROS	233.722,94 €	481.459,72 €
<b>C) ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>796.629,24 €</b>	<b>598.442,11 €</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>1.998.710,14 €</b>	<b>2.035.333,15 €</b>

EL BALANCE DE SITUACIÓN, LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS Y LA MEMORIA CONSTITUYEN UNA UNIDAD

# 11 Identidad y comunicación corporativa





El objetivo del Área de Comunicación de la Fundación Valenciaport es concebir y desarrollar acciones para promocionar las actividades de la fundación entre sus públicos objetivo.

Durante el periodo 2007-2008, además de las necesarias labores de supervisión de la imagen corporativa en todos los soportes (papelería, folletos, carteles, publicaciones) y del envío de notas y convocatorias de prensa, se ha continuado con la edición del **Boletín Informativo Mensual** de la Fundación Valenciaport, tanto en castellano como en inglés, cuya imagen se renovó a principios de 2007 y cuyo número de destinatarios sigue creciendo mes a mes, en ambos formatos tanto impreso como digital.



# Identidad y comunicación corporativa

Otra herramienta comunicativa que ha sido revisada y actualizada es la página web de la fundación:

[www.fundacion.valenciaport.com](http://www.fundacion.valenciaport.com)

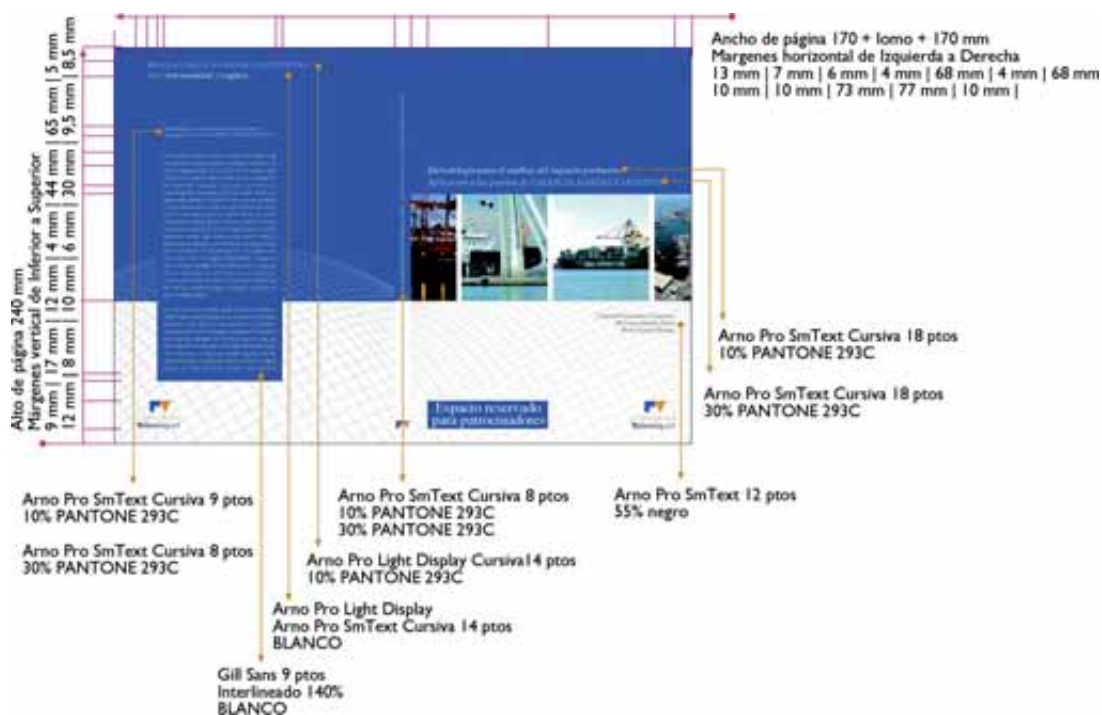


El objetivo de esta modificación ha sido mejorar su navegabilidad y legibilidad, permitiendo encontrar de una manera más fácil e intuitiva la información buscada, así como obtener un diseño más moderno y acorde a las nuevas tendencias. Además se han incorporado diversas mejoras como la compatibilidad con navegadores modernos (Firefox, Explorer 7 y Safari), el servicio de distribución de noticias vía RSS y el cambio de idioma desde cualquier zona de la web.

Otras acciones llevadas a cabo por el departamento han sido el desarrollo del proyecto **“diseño de la línea editorial Biblioteca Técnica de la Fundación Valenciaport”**, junto al departamento de Documentación, o la creación de un nuevo anuncio corporativo.

Por último también es necesario destacar la **organización y promoción de eventos** como los seminarios y jornadas de la Fundación Valenciaport o la ceremonia de entrega de sus premios.

Todas estas iniciativas tienen un fin común ya mencionado: dar a conocer las actividades que realiza la Fundación Valenciaport entre todas aquellas empresas que conforman la comunidad portuaria, para que ésta las distinga, las valore y participe activamente en ellas, y también para promocionar la Fundación Valenciaport en otros países con el objetivo de abrir puertas que faciliten el poder participar como *partners* en proyectos en Europa y Latinoamérica principalmente.



Diseño línea editorial Biblioteca Técnica de la Fundación Valenciaport





# 12 Cronología en imágenes



1



2



3



4



5

1.- Cierre del Proyecto Madama

2.- Miembros del Grupo CTQI en Hamburgo

3.- III edición Premios Fundación Valenciaport

4.- Presentación Marca Garantía en Lima (Perú)

5.- Reunión Internacional de Coordinación del Programa de Formación Portuaria de la Unctad (Dublín)

# Memoria 2007-2008



6.- Jornada de presentación del Proyecto "Integración de las estadísticas de comercio exterior y transporte de mercancías"

7.- Día del Emprendedor 2007

8.- Alumnos del Máster MGPT durante su viaje de estudios a Londres

9.- Alumnos del curso del SERVEF "Hablar en público con éxito" visitando las instalaciones de Las Provincias

10.- La Fundación Valenciaport finalista en los "I Premios Europeos de Cooperación Universidad-Empresa con Impacto Regional RUISNET"



# Cronología



11



12



13

11.- Curso "Terminales y Transbordos" en Guayaquil (Ecuador).

12.- Acto Oficial de Constitución de la ALCP

13.- Curso TrainForTrade de la UNCTAD en Camboya

14.- II Jornadas de Innovación en el Cluster Portuario



14



Fundación Valenciaport  
Nuevo Edificio Autoridad Portuaria de Valencia  
Avda. Muelle del Túria, s/n - 46024 Valencia

Coordinación: Marina Sáez Prado  
Edita: Fundación Valenciaport  
Imprime: Grupo Diario Imprenta, S.L.

Depósito Legal: V-3073-2009





FUNDACIÓN  
**valenciaport**