memoria 2009-2010

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

FUNDACIÓN valenciaport

FUNDACIÓN

Valenciaport

Índice

08 1.Introducción
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. Organigrama

18 2. Proyectos
19 2.1. Introducción
20 2.2. Programas de Investigación
20 2.2.1. Planificación y Desarrollo Portuario
37 2.2.2. Logística e Intermodalidad
57 2.2.3. Economía del Transporte
72 2.2.4. Tecnologías de la Información
90 2.2.5. Comunidad Logística Portuaria
98 2.2.6. Bases de Datos y Simuladores

100 3. Convenios
101 3.1. Introducción
101 3.2. Listado de Convenios
104 3.3. Cátedra de Logística y Transporte Internacional
107 3.4. Port Cluster Governance Committee (PCGC)
110 3.5. Europhar

112 4. Asociaciones a las que pertenece la Fundación Valenciaport

114 5. Seminarios y jornadas
115 5.1. Introducción
115 5.2. Listado Seminarios
117 5.3. Listado Jornadas

120 6. Publicaciones y presencia en foros y encuentros
121 6.1. Introducción
121 6.2. Listado
121 6.2.1. Artículos y Capítulos de libros
122 6.2.2. Libros
123 6.2.3. Ponencias

130 7. Formación
131 7.1. Antecedentes
132 7.2. Líneas de Actuación
134 7.3. Programas
138 7.3.1. Formación Universitaria de Postgrado
139 7.3.2. Formación Empresarial
142 7.3.3. Formación On-Line para Iberoamericanos
144 7.3.4. Formación In Company
145 7.3.5. Cooperación Internacional Educativa
147 7.3.6. Seminarios y Foros
147 7.3.7. Materiales Pedagógicos
147 7.4. Asociación de Antiguos Alumnos de IPEC (AAAIPEC)
149 7.5. ¿Qué aporta IPEC-Formación al sector?

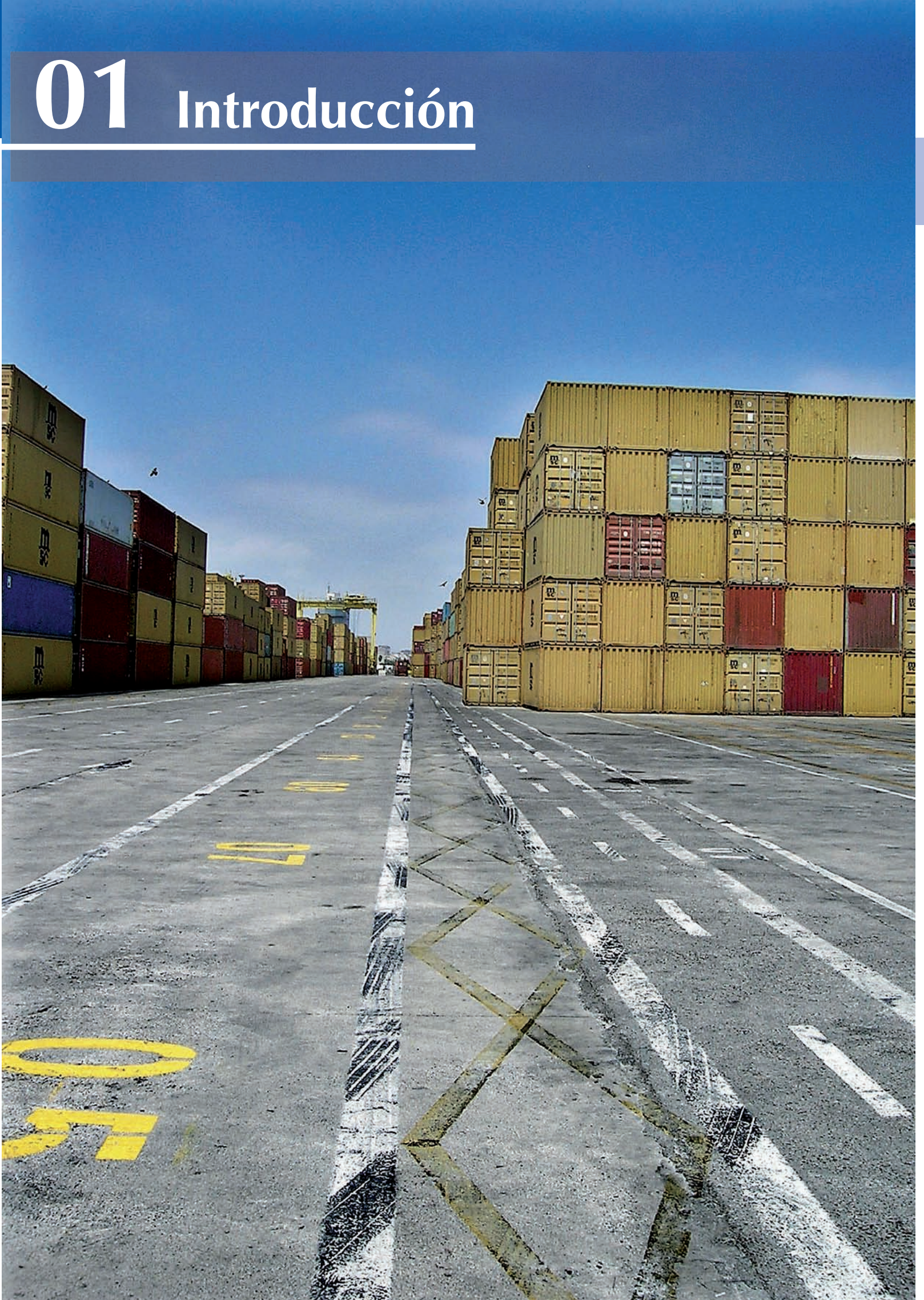
150 8. Documentación

156 9. Responsabilidad Social Corporativa y Cooperación

168 10. Información Económica

170 11. Cronología en imágenes

01 Introducción



Rafael Aznar Garrigues

Presidente de la Fundación Valenciaport

1.1. CARTA DEL PRESIDENTE

La Memoria de la Fundación, que publicamos cada dos años, tiene como objetivo transmitir a la Sociedad el conjunto de actuaciones que venimos desarrollando en cumplimiento de nuestros fines fundacionales.

Me gusta presentar a la Fundación como la Universidad Corporativa del clúster de Valenciaport, no sólo por su importante contribución en temas de formación y cooperación sino también por las actividades de I+D que realiza. De hecho, la Fundación constituye una de las manifestaciones más evolucionadas de los modelos de landlord avanzado como instrumento maduro de gestión portuaria. Desde la Autoridad Portuaria llevamos años trabajando en proyectos que permitan a nuestra Comunidad Portuaria ser cada vez más competitiva. En este sentido han sido muy significativos los avances que se han realizado en cuestiones tales como la aplicación de las TIC a la cadena logística, la formulación de modelos de calidad globales o la adopción de sistemas de gestión ambiental comunes para todas las empresas. Con esta línea de pensamiento creamos la Fundación como decidida apuesta para dotarnos de un instrumento que liderase la investigación y el desarrollo. Desde su creación, la Fundación ha participado en numerosos proyectos de I+D, tanto nacionales como europeos, en los que ha involucrado a empresas de nuestra Comunidad Portuaria, que han entendido que es fundamental incorporar en su posicionamiento estratégico la I+D como herramienta determinante para mejorar su competitividad.

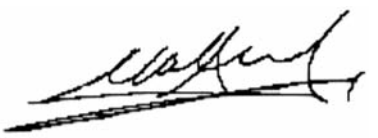
Introducción

Al mismo tiempo, la Fundación ha ido jugando un papel cada vez más activo en la proyección internacional del conjunto de mejores prácticas acumuladas en nuestro clúster. De este modo, en diferentes puertos de los distintos continentes se han ido desplegando proyectos cuyo objetivo es compartir esas mejores prácticas fomentando la cooperación y el incremento de nuestras relaciones con dichos puertos. En esta línea, en la actualidad la Fundación está presente en países tales como Brasil, México, Perú, Argelia y China, entre otros muchos.

Mención especial quiero realizar al esfuerzo que efectúa la Fundación en el ámbito de la Formación. Más allá de la consolidación del Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal - tras diecinueve ediciones - como un producto de excelencia que ha contribuido a formar a un alto número de directivos del sistema portuario español e iberoamericano, el despliegue realizado en formación a distancia o *in company,* los cursos de especialización, la formación ocupacional y continua, entre otras iniciativas, ha convertido a la Fundación en el referente en temas de formación para todas las empresas del clúster logístico portuario.

Coincidiendo con la aparición de esta Memoria la Fundación cumple siete años desde que a primeros de abril de 2004 iniciara sus actividades. A lo largo de este tiempo hemos participado en 43 proyectos competitivos de I+D, 17 proyectos europeos tanto de los diferentes programas marco como de otras convocatorias, 31 convenios y contratos de investigación, 20 licitaciones nacionales e internacionales y 5 proyectos vinculados a Fondos de Estudios de Viabilidad. Hemos formado a casi 6000 alumnos impartiendo 14.000 horas lectivas y hemos llevado a cabo acciones de cooperación en más de 40 países.

Aún siendo mucho lo realizado, la Fundación está redoblando sus esfuerzos para que un número creciente de empresas encuentren en ella la solución a sus necesidades en los ámbitos de la innovación, formación y apoyo a su internacionalización, en la actual coyuntura económica en la que todos los agentes económicos deben apoyar sus estrategias en esa triple perspectiva: innovación, capital humano e internacionalización. Para ello, la Fundación exhibe su principal músculo que no es otro que su propio capital humano. La cualificación en cuestiones como logística e intermodalidad, gestión y desarrollo portuario, tecnologías de la información al servicio de las cadenas logísticas y economía del transporte, asegura una capacidad de respuesta que debe estar cada vez más al servicio de las empresas logístico-portuarias de nuestro entorno. Ese es el objetivo último de la Fundación y a ello dedicaremos todo nuestro esfuerzo.



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 del clúster de Valenciaport, junto a entidades representativas del entramado económico y académico valenciano. De este modo, la Fundación incorpora en su patronato no sólo a los operadores logísticos y portuarios en sentido amplio, sino también al conjunto de organizaciones que conforman el entorno más cercano al puerto de Valencia.

1.2.2. OBJETIVOS:

La Fundación Valenciaport tiene como principal objetivo servir a la comunidad logístico-portuaria para su vertebración y la mejora continua de su equipo humano, que permita alcanzar un marco de excelencia en investigación, innovación, formación, cooperación e internacionalización y que contribuya a reforzar la competitividad de nuestra economía de modo que los servicios ofrecidos por el clúster de Valenciaport 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 clústeres 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.
- **Dinamización** del clúster de Valenciaport, promoviendo el diseño, puesta en marcha y ejecución de **proyectos de I+D** orientados a la mejora de la competitividad de las empresas que desarrollan su actividad en el Puerto de Valencia.
- 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 Edificio de la APV - Fase III.

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 veinte miembros, todos ellos patronos natos, procedentes de dieciséis entidades.

Patronato Junio 2010

ENTIDAD FUNDADORA	REPRESENTADA POR
Autoridad Portuaria de Valencia	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. Bruno Broseta Dupré
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. José Vicente Morata Estragués
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	Dª Silvia Barona Vilar
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. Emilio Guardiola Huertas

PRESIDENTE:

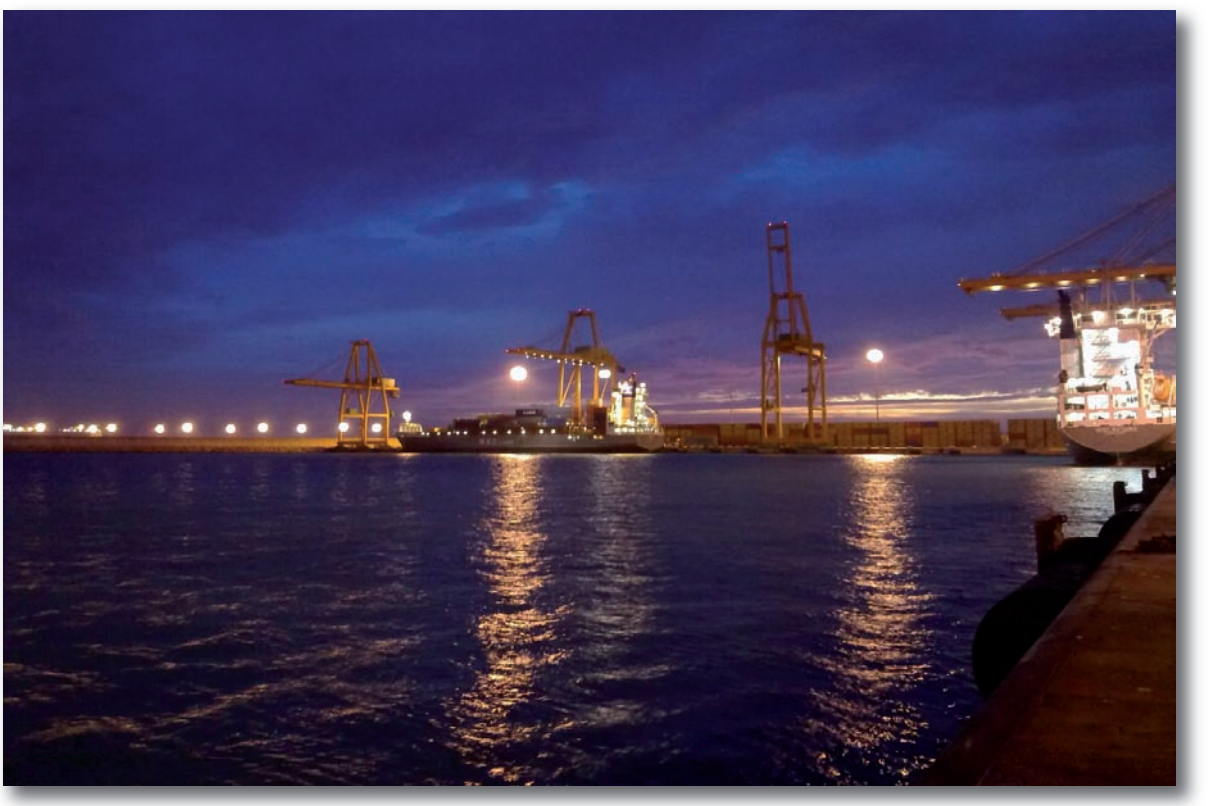
El patronato tiene un presidente elegido entre sus miembros natos, atendiendo a su competencia profesional, idoneidad y trayectoria en el sector portuario, correspondiendo su designación a la Autoridad Portuaria de Valencia. El **Presidente** del Patronato de la Fundación Valenciaport es, desde 2009, **D. Rafael Aznar Garrigues.**

Introducción

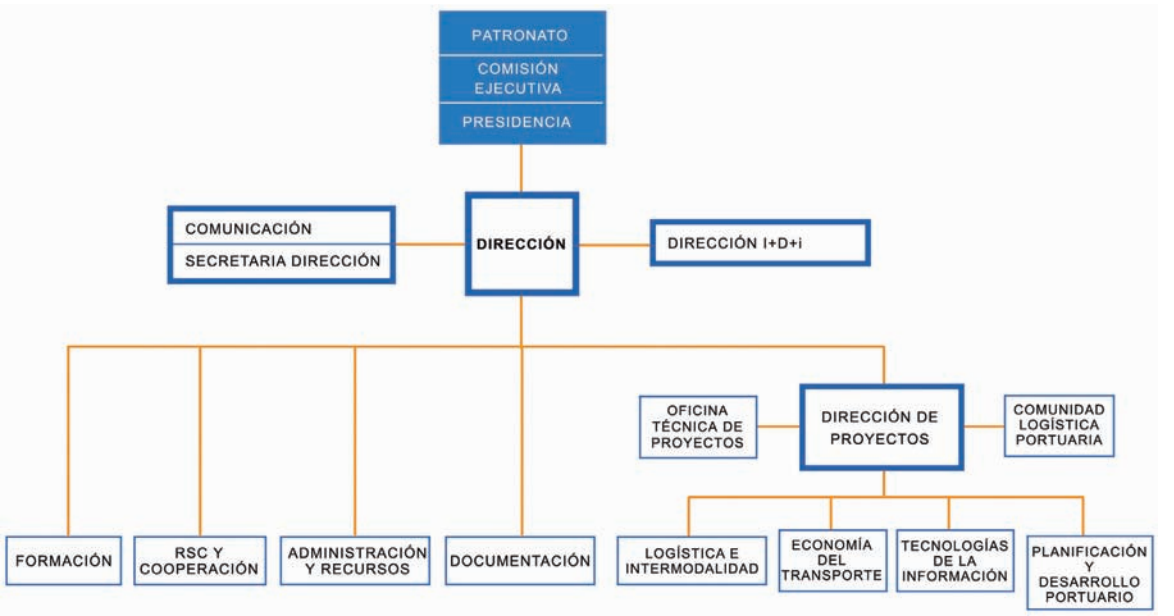
COMISIÓN EJECUTIVA:

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

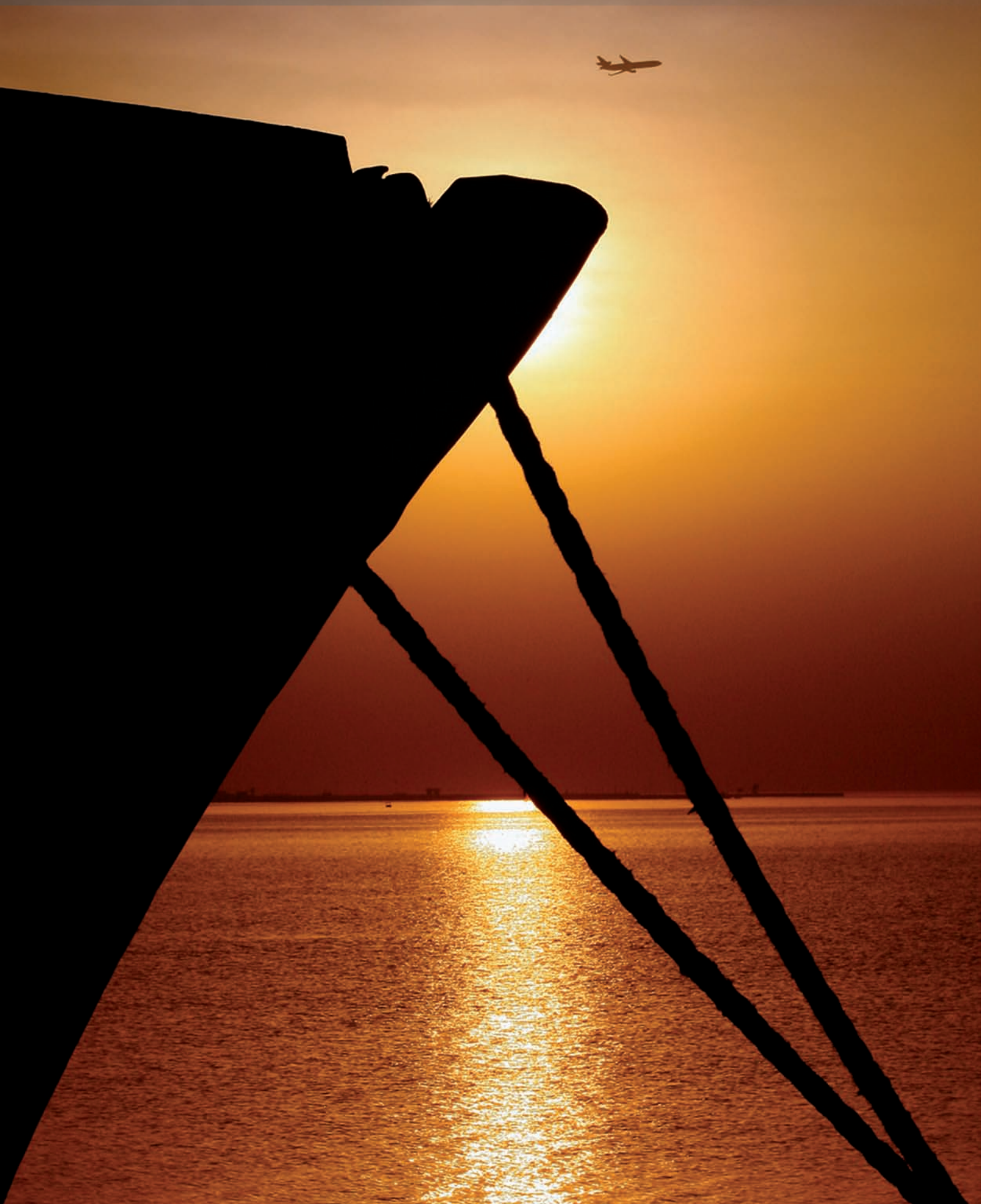


1.3.2. RR.HH. / ORGANIGRAMA:



La Fundación Valenciaport cuenta con un equipo humano de 48 profesionales, altamente cualificados, que desarrollan su labor en las distintas áreas de trabajo. Asimismo la fundación cuenta con la colaboración estable de becarios de diferentes universidades.

02 Proyectos



2. PROYECTOS

2.1. INTRODUCCIÓN

El bienio 2009-2010 ha sido complicado para el conjunto de organizaciones que conformamos el clúster de Valenciaport. Hemos conseguido mantener las cifras globales de tráfico, pero la contracción del comercio mundial ha tenido un efecto importante sobre nuestras empresas; si bien este efecto ha sido en muchos casos menor que para nuestros competidores, no podemos obviar que han sido años difíciles en nuestro entorno.

En este contexto, poco propicio a la inversión en I+D, podemos estar más que satisfechos con los resultados obtenidos en las distintas líneas de trabajo que conforman el Área de proyectos de la Fundación.

Parte del equipo de I+D+i de la Fundación Valenciaport

En el ámbito nacional, y en línea con la trayectoria mantenida en los últimos años, la Fundación ha participado en diferentes proyectos financiados por el **Plan Nacional de I+D+i,** incluso liderando varios de ellos. Se trata de proyectos de mucha entidad, y que han aglutinado a universidades, centros tecnológicos y empresas en torno a diversos objetivos comunes: La promoción de la intermodalidad y el desarrollo de plataformas logísticas, la potenciación del Transporte Marítimo de Corta Distancia, la mejora del rendimiento y la eficiencia energética de las terminales de contenedores, el desarrollo de sistemas inteligentes de transporte de mercancías o la mejora de los sistemas de seguridad y protección en entornos portuarios, entre otros.

Paralelamente, se ha hecho un importante esfuerzo para consolidar **redes europeas,** mediante la participación en proyectos financiados por el VII Programa Marco de la Comisión y otros programas de **cooperación** interregional europea. También en el ámbito internacional, la cooperación con otros países ha dado sus frutos, trasladando la experiencia acumulada en el Puerto de Valencia en materias como la planificación portuaria, las TIC para el transporte o los sistemas de calidad, etc., en países como México, Perú, Brasil, China o Argelia.

Junto a éstos, se han impulsado un importante número de proyectos propios, en beneficio de la comunidad logística de Valenciaport. Contando unos y otros, hemos participado en más de 50 iniciativas, en cooperación con prestigiosas universidades y centros de investigación, instituciones y empresas.

Por otra parte, seguimos avanzando en lo que consideramos nuestra misión más importante: consolidarnos como el principal **motor de la I+D+i** en el clúster 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 departamentos que conforman el área de proyectos.

2.2. PROGRAMAS DE INVESTIGACIÓN

2.2.1. Planificación y Desarrollo Portuario

El doble objetivo del Área de Planificación y Desarrollo Portuario es, en primer lugar, fomentar la investigación en gestión portuaria contribuyendo a elevar el nivel de innovación de las empresas que desarrollan su actividad en el ámbito portuario, y en segundo lugar, colaborar en la modernización de otras comunidades portuarias transmitiendo el know how acumulado en el Puerto de Valencia.

En este sentido, a lo largo del periodo 2009-2010 en I+D+i se ha profundizado en la línea de investigación que el Área viene desarrollando desde su origen relacionada con la capacidad, el rendimiento y el nivel de servicio de terminales portuarias de contenedores a través del proyecto MASPORT, que incorpora la simulación como herramienta de análisis y gestión de la terminal y contempla la particularización del Cuadro de Mando Integral para las Terminales Portuarias de Contenedores. Por otra parte, desde el campo relacionado con el medioambiente, el proyecto EFICONT ha abierto una nueva línea de trabajo enfocada al análisis de la eficiencia energética en puertos particularizando el estudio para el caso de terminales de contenedores. Ambos proyectos cuentan con financiación del Programa Nacional de I+D+i 2008-2011, y tienen una natural continuación en distintas iniciativas a presentar en la Unión Europea próximamente.

En un aspecto más general de la I+D+i, el Área colabora en el proyecto MARPOS, herramienta de apoyo a la Comisión Europea que se encarga de analizar los resultados de los proyectos de los Programas Marco Quinto a Séptimo que tengan relación con el transporte marítimo. En esta misma línea, a finales de 2010 se ha firmado un contrato para elaborar el Diagnóstico de la I+D+i en el Sistema Portuario Español.

Respecto a la cooperación internacional en gestión portuaria hay que mencionar la importante colaboración con la Autoridad Portuaria Nacional del Perú materializada en varios proyectos relacionados con la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario, así como en la asistencia para la evaluación del equipamiento adquirido en las nuevas

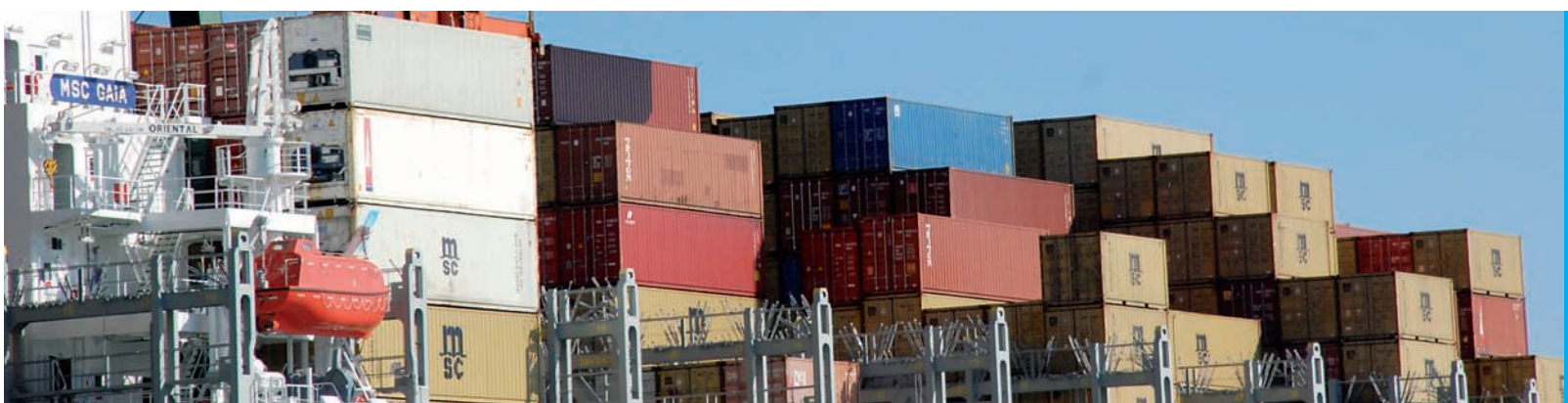
concesiones de Paita y Callao, y que se mantiene con el recientemente adjudicado servicio de consultoría para el diseño, capacitación (coaching) e implementación de un sistema integral de gestión estratégica basada en el Balance Scorecard para la APN.

En la línea de trabajo sobre medio ambiente y seguridad, impulsada desde la APV, se está colaborando en los proyectos CLIMEPORT (Mediterranean Port's Contribution to Climate Change Mitigation, con subvención del Programa europeo MED, que tiene el objetivo de involucrar a los puertos mediterráneos en la lucha contra el cambio climático, evaluado las emisiones de gases de efecto invernadero en ámbitos portuarios y elaborando un catálogo de buenas prácticas ambientales); SEDUCE (Sistemas para la Detección de Explosivos en Centros e Infraestructuras Públicas, con subvención del Programa español CENIT, sobre tecnología aplicada a la detección de artefactos explosivos en infraestructuras públicas en apoyo de las unidades especializadas de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado); y SUPPORT (Security Upgrade for Ports, con financiación del Séptimo Programa Marco de la UE, sobre la implantación de sistemas de protección basados en la coordinación y cooperación). Además a finales de 2010 la Fundación se ha incorporado como socio a EUROPHAR, asociación europea de interés económico fundada con el objetivo de promover el desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente en los puertos europeos y sus áreas cercanas.

Se ha continuado colaborando con el grupo de trabajo internacional del Container Terminal Quality Indicator (CTQI©) desde el que se ha originado la idea de ampliar la investigación sobre mejores prácticas e indicadores de calidad más allá de las terminales de contenedores, de modo que se incluyan otros nodos de la cadena de suministro. En esa línea se ha colaborado en la internacionalización del sistema de gobernanza del clúster de Valenciaport participando en un grupo de trabajo que analiza las mejores prácticas en clústeres portuarios (PCGC, Port Cluster Governance Committee). Dicho grupo se reunió en Valencia en el marco del congreso TOC Europa 2010.

Además el Área de Planificación y Desarrollo Portuario colabora con el resto de áreas de la Fundación Valenciaport tanto en proyectos concretos como en apoyo general sobre aquellas cuestiones que son de su competencia temática.

Finalmente, cabe mencionar que el equipo del Área ha participado activamente en congresos, conferencias y programas de formación tanto nacionales como internacionales en los que se han presentado comunicaciones y ponencias, además de continuar con una trayectoria de formación continua especializada para los integrantes del equipo en respuesta a la necesidad de actualización permanente y la adquisición de mayores competencias.



ACTUALIZACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO (PERÚ)

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Arturo Monfort, Juan Esquembre

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

PLAZO: Octubre 2008 - Noviembre 2010

ENTIDAD FINANCIADORA: Autoridad Portuaria Nacional del Perú y Línea de Financiación de Estudios de Viabilidad (FEV) de España

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

A principios de 2003 el Gobierno Peruano inició un proceso de reforma en el sector portuario, con el fin de modernizar el Sistema Portuario Nacional y poder alcanzar estándares de calidad de los servicios portuarios acordes a los niveles internacionales, con el objetivo último de mejorar la competitividad interportuaria y por ende contribuir a incrementar el comercio exterior.

En este contexto se aprobó la Ley del Sistema Portuario Nacional por la cual el Congreso de la República establecía pautas generales de una política nacional de puertos, la necesidad de un desarrollo portuario, el marco institucional del sector y que además creó la Autoridad Portuaria Nacional (APN) a fin de institucionalizar la reforma portuaria y lograr los objetivos propuestos con la misma.

La Ley del Sistema Portuario Nacional asignó a la Autoridad Portuaria Nacional diversas funciones, entre ellas la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) que se aprobó mediante Decreto Supremo en 2005. Dicho Plan es un documento técnico, dinámico y flexible y está sujeto a una evaluación periódica anual.

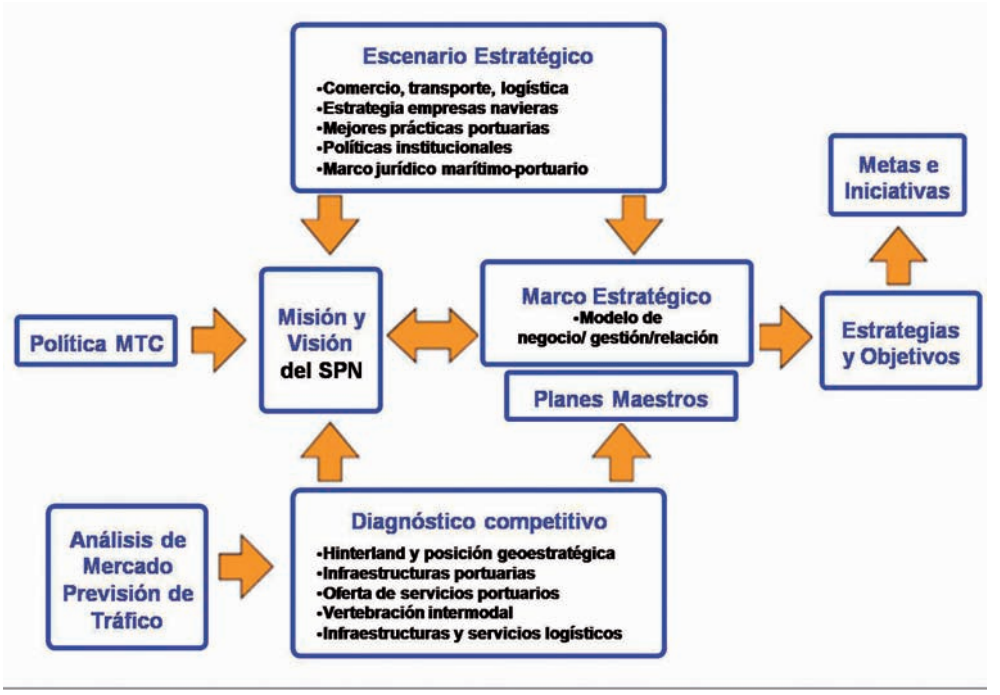
El objetivo principal de este proyecto es contribuir, orientar y apoyar técnicamente a la Autoridad Portuaria Nacional del Perú en la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario como herramienta de planificación y gestión portuaria.

En los procesos de reflexión, debate y actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario se ha querido involucrar al conjunto de agentes, empresas y organismos, públicos y privados, tratando con este proyecto compartido de que la redacción final del mismo recoja las demandas reales, actuales y previsibles de la economía y de la sociedad peruana, facilitando la toma de decisiones a lo largo de su período de vigencia de modo que responda a los verdaderos intereses generales del país.

Esta participación multisectorial y multidisciplinar ha sido un requisito metodológico dirigido también a promover y fomentar una mayor cohesión colectiva en la Comunidad Portuaria Peruana.

Así, para el establecimiento de la estrategia del Sistema Portuario Nacional del Perú se ha seguido una metodología basada en la realización de talleres internos con la APN y externos, que han contado con la participación del clúster portuario del país, es decir, los representantes de los principales actores relacionados con la actividad portuaria en el Perú, incluyendo tanto al sector privado como al sector público.

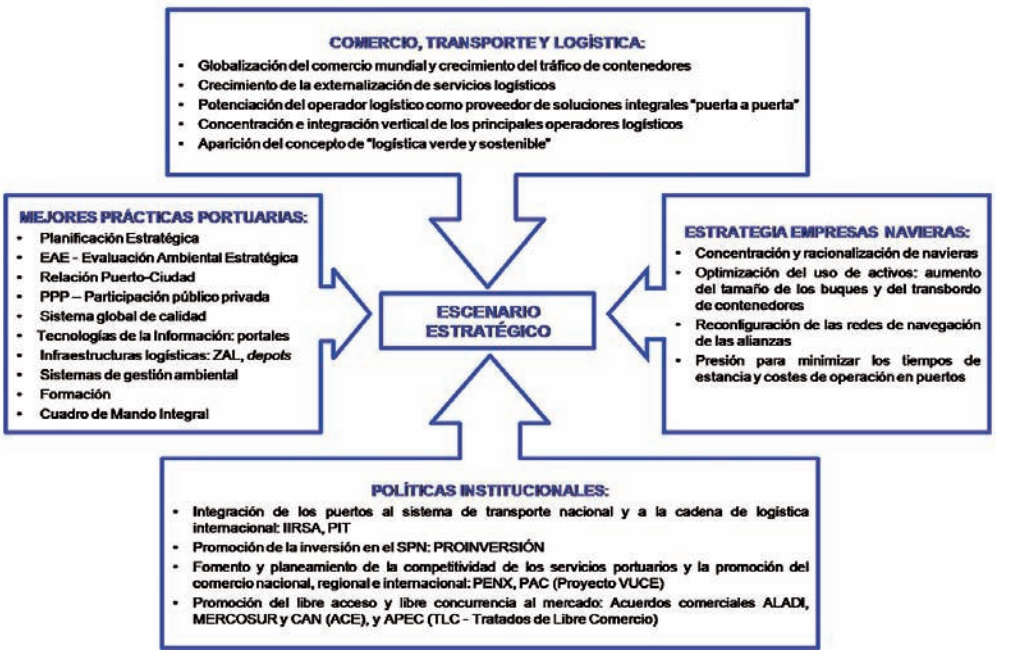
El esquema metodológico seguido en el proceso de actualización del PNDP se presenta en la siguiente figura:



El trabajo se inició con la definición del Escenario Estratégico que pretende identificar las tendencias en comercio, transporte, logística, estrategia de las empresas navieras, mejores prácticas portuarias, políticas institucionales, etc., que orienten la concreción de la Visión, la Misión y el Marco Estratégico del sistema portuario peruano. Los temas analizados son los siguientes:

- Comercio, transporte y logística
- Estrategia de las empresas navieras
- Mejores prácticas portuarias
- Políticas institucionales

Los aspectos principales deducidos de dicho análisis están recogidos en la siguiente figura:



Los contenidos relacionados con el marco jurídico portuario se analizaron en unas Mesas de Trabajo constituidas a tal efecto.

Paralelamente la Fundación Valenciaport desarrolló el estudio sobre demanda y proyecciones de tráfico (Previsiones de Demanda del Sistema Portuario Nacional peruano) que a efectos formales constituyó un proyecto independiente del general, y cuyos resultados en sí mismos por una parte eran imprescindibles para la Actualización del PNDP, pero además constituían una fuente de reflexión para fases posteriores del proyecto sobre las necesidades futuras y el posicionamiento del SPN con un horizonte de cálculo de 20 años.

El ejercicio de diagnóstico competitivo se acometió mediante la realización de un DAFO, analizando cinco factores clave de competitividad (potencial del hinterland y posición geoestratégica; disponibilidad de infraestructuras y espacios portuarios; oferta servicios portuarios -calidad, seguridad, tecnologías de la información, etc.-; vertebración intermodal: accesibilidad terrestre a los puertos y oferta de conexiones marítimas; y oferta de infraestructuras y servicios logísticos) y dos aspectos fundamentales del escenario estratégico (políticas institucionales y marco jurídico marítimo-portuario).

A partir del propio marco jurídico marítimo-portuario y de la política del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se construyeron los modelos de negocio, gestión y relación que conforman el Marco Estratégico y su concreción en algunos puertos mediante los Planes Maestros aprobados.

Por su parte, la definición de la estrategia del SPN se realizó en el marco formal de un nuevo proyecto (Formulación de la estrategia de desarrollo del Sistema Portuario Nacional), claramente vinculado al proyecto general en el que, siguiendo una metodología de Planificación Estratégica se procedió a definir la Misión y la Visión del SPN, las líneas estratégicas, los objetivos estratégicos, los indicadores, sus metas y las iniciativas estratégicas con el siguiente esquema:

Finalmente, en cuanto a la medición, la parte destinada a "Estrategias, Objetivos, Indicadores, Metas e Iniciativas" se ha estructurado para poder hacer un seguimiento futuro de la Planificación a través del instrumento conocido como Balanced Scorecard o Cuadro de Mando Integral.

Taller de trabajo del clúster portuario peruano

EFICONT - EFICIENCIA ENERGÉTICA EN TERMINALES PORTUARIAS DE CONTENEDORES

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Paula Vieira

Equipo Investigador: Rafael Sapiña, Arturo Monfort, José Andrés Giménez, Mari Carmen Jiménez, David Calduch, Noemí Monterde, Eva Pérez; María Feo; Sonia Iborra, Reme Cebriá

Consorcio: Autoridad Portuaria de Valencia, Noatum - Marítima Valenciana, S.A., Instituto Tecnológico de la Energía, Konecranes, Maritime Consulting and Management, MSC Terminal Valencia, TCV Stevedoring Company, Universidad Politécnica de Valencia

PLAZO: Enero 2009 - Marzo 2011

ENTIDAD FINANCIADORA: Ministerio de Ciencia e Innovación (Plan Nacional de I+D+i)

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

En los últimos años, la eficiencia energética ha sido uno de los campos de investigación e innovación que mayor crecimiento ha experimentado, aportando mejoras significativas tanto en la industria como en el transporte y sus servicios asociados. Diversos factores han acelerado este desarrollo, siendo los más destacables la necesidad de diversificar las fuentes de producción y consumo energético (reduciendo así la actual dependencia del petróleo) y la respuesta internacional ante el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). La eficiencia energética es un factor catalizador para la reorientación del actual modelo productivo y su desarrollo e implantación ha motivado la adaptación de múltiples sectores, modificando tanto las estrategias empresariales como los hábitos de consumo de la sociedad.

La misión principal del proyecto EFICONT consistió en identificar, analizar e integrar oportunidades de mejora en términos de eficiencia energética en las terminales portuarias de contenedores bajo dos perspectivas:

- La dimensión estratégica y la planificación de operaciones en relación con los procesos involucrados en la actividad de carga, descarga y manipulación de contenedores.
- La dimensión tecnológica, orientada hacia los criterios de eficiencia energética de maquinaria y equipos utilizados en las terminales.

La combinación de ambas perspectivas proporciona la base para integrar mejoras que trascienden el ahorro energético en las terminales, ya que también inciden en aspectos clave como la productividad de la instalación, los costes de explotación y mantenimiento, la reducción de emisiones, la proyección de la imagen corporativa, etc.

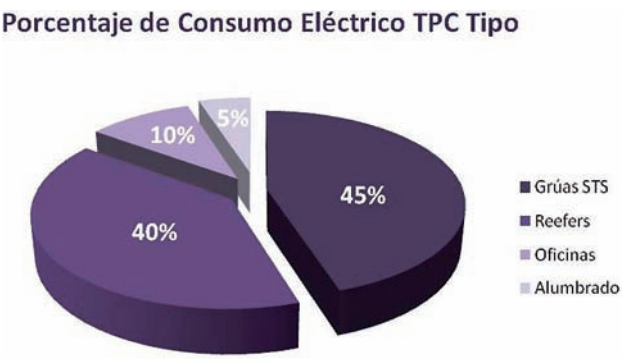
EFICONT se estructuró en tres paquetes de trabajo técnico, además de los correspondientes a la gestión y difusión del proyecto. Los primeros trabajos del proyecto consistieron en una revisión del estado del arte en relación con los procesos y operativas empleadas en las terminales de contenedores a nivel mundial, así como una prospección tecnológica de la maquinaria y equipos disponibles en el mercado que incorporasen criterios de eficiencia energética (Hito 2.1). Este análisis sirvió para caracterizar las diferentes tipologías de operativas (marítima, terrestre, *housekeeping,* etc.) y maquinaria (grúas STS de muelle, grúas de patio tipo RTG, *Straddle Carriers, Automated Stacking Cranes,* carretillas elevadoras, plataformas, etc.) que intervienen en los procesos de carga, descarga y manipulación de contenedores. Esta caracterización se particularizó así mismo para el caso del sistema portuario español, en el que predomina la utilización de grúas RTG en el subsistema de almacenamiento y plataformas en el subsistema de transporte horizontal.

Sistema de Electrificación de Grúas RTG Cable Reel

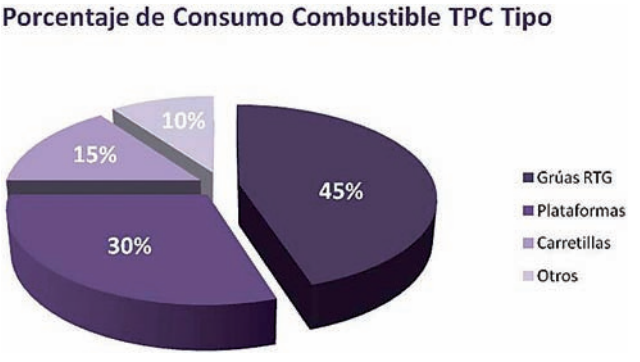
Tras la primera fase de revisión del estado del arte y caracterización de las operaciones y equipos empleados en las terminales de contenedores, se realizó un diagnóstico de consumos energéticos (Hito 2.2) en las instalaciones participantes en el proyecto (Marítima

Valenciana S.A., MSC Terminal Valencia y TCV Stevedoring Company). El diagnóstico sirvió para identificar los principales centros de consumo energético de las terminales y cuantificar su orden de magnitud. Este análisis comprendió tanto las operaciones propias de las terminales de contenedores (carga, descarga, manipulación, almacenamiento, etc.) como sus servicios asociados (oficinas, alumbrado, talleres, etc.), aportando una imagen completa del gasto energético de estas instalaciones.

Los resultados aportados por el estudio de consumos energéticos mostraron una gran dependencia de los combustibles en la maquinaria de patio y transporte horizontal así como un uso intensivo de la energía eléctrica para las grúas STS de muelle y los puntos de conexión de contenedores reefer, como se observa en los siguientes gráficos.



Distribución del Consumo Eléctrico



Distribución del Consumo de Combustible

La siguiente fase desarrollada en el proyecto consistió en el diseño de un Sistema de Indicadores de Eficiencia Energética (Hito 3.1). Dicho sistema se planteó con un doble objetivo:

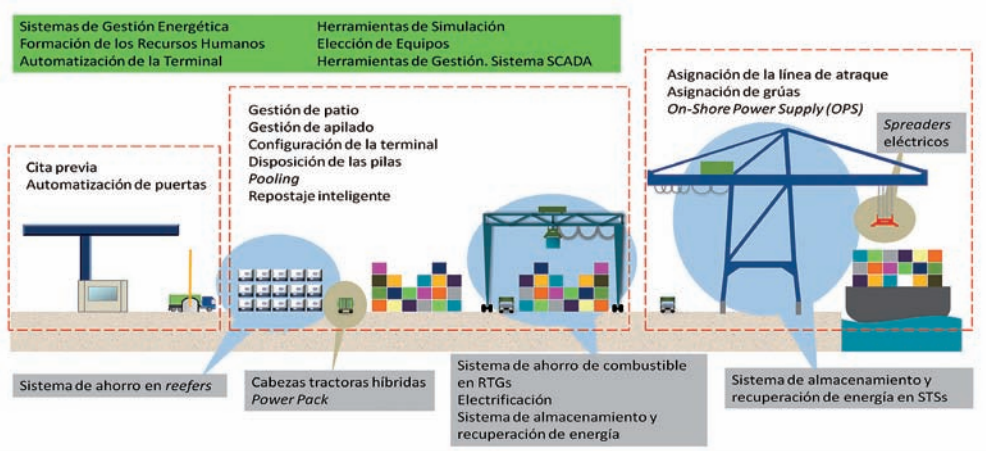
- Mejorar el control y gestión de la información relativa al consumo energético de las terminales, alimentando los indicadores con información actualizada de consumo energético.
- Incluir los indicadores clave del sistema en el Cuadro de Mando Integral de las terminales de contenedores, incorporando de esta manera la dimensión de la eficiencia energética en la estrategia y objetivos de estas empresas.

El Sistema de Indicadores de Eficiencia Energética relaciona el rendimiento energético de la maquinaria involucrada con el de las distintas operativas que tienen lugar en las terminales, así como con el nivel de emisiones de GEI, relacionando de esta forma eficiencia energética, productividad e impacto ambiental. La siguiente figura presenta el grupo de Indicadores Globales desarrollado en EFICONT, que a su vez se alimenta de indicadores ambientales, operativa, maquinaria e infraestructura.

Indicadores Globales de Eficiencia Energética

Con el fin de sistematizar el proceso de gestión de la información que debe alimentar el sistema de indicadores, se diseñó una herramienta informática que permitirá el seguimiento y medición del consumo de energía de las terminales participantes una vez finalizado el proyecto, permitiendo la creación de una base de datos de consumo energético de las tres terminales.

La fase final del proyecto consistió en la definición de un conjunto de criterios de mejora (Hito 4.1) sobre la base de las perspectivas de operativa y maquinaria desarrolladas en el proyecto. Desde el punto de vista operativo y de gestión, se consideraron criterios orientados a la incorporación de objetivos de eficiencia energética en la estrategia de la empresa, la implantación de sistemas de gestión energética o la formación del personal de la terminal, entre otros. Atendiendo al equipamiento portuario, se han establecido como criterios de mejora la implantación de sistemas de ahorro de combustible y de recuperación de energía. Éstos y otros criterios de mejora se recogen en la Guía de Eficiencia Energética en Terminales Portuarias de Contenedores, publicación que supone la culminación del proyecto.



Criterios de Mejora de Eficiencia Energética en las TPCs

Proyectos

MARPOS - MARITIME POLICY SUPPORT

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: David Calduch

Equipo Investigador: Arturo Monfort, Antonio Torregrosa, Rafael Sapiña

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 la Unión Europea 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 la publicación "Metas estratégicas y recomendaciones para la política marítima de la UE hasta 2018".

ENTIDAD FINANCIADORA: Comisión Europea, VII Programa Marco

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

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Arturo Monfort

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

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

PLAZO: Enero 2009 - Diciembre 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. Tal objetivo sobre las TPCs como infraestructuras nodales repercute directamente sobre las infraestructuras logísticas y lineales que conforman la cadena de aprovisionamiento en contenedor, redundando en el fomento de la intermodalidad, la competitividad y la eficiencia del sistema de transporte.

ENTIDAD FINANCIADORA: Ministerio de Ciencia e Innovación (Plan Nacional de I+D+i)

PREVISIÓN DE DEMANDA DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL (SPN) PERUANO

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinadores FV: Leandro García, Arturo Monfort

Equipo Investigador: Rafael Sapiña, Juan Esquembre, Eva Pérez, María Feo, Paula Vieira, Noemí Monterde

PLAZO: Abril 2009 - Noviembre 2011

OBJETIVO

Elaborar un estudio de predicciones de demanda de tráfico portuario que permita determinar y sostener la viabilidad técnica, económica y financiera de los puertos del Sistema Portuario Nacional, para fortalecer las obligaciones de la APN y establecer políticas de desarrollo portuario para afianzar la competitividad portuaria en el ámbito nacional e internacional.

ENTIDAD FINANCIADORA: Autoridad Portuaria Nacional del Perú

ASESORAMIENTO EN LA REVISIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CORRESPONDIENTES A LAS GRÚAS PÓRTICO DE MUELLE, GRÚAS PÓRTICO DE PATIO Y OTROS, COMPRENDIDOS EN EL DISEÑO DEL TERMINAL PORTUARIO DE PAITA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Rafael Sapiña

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

Equipo Externo: Maritime Consulting and Management

PLAZO: Octubre 2009 – Octubre 2010

OBJETIVO

El proyecto consiste en la revisión documental de la Propuesta Técnica de Equipamiento (Grúas pórtico de Muelle, Grúas Pórtico de Patio, y resto de equipos) incluida dentro del Contrato de Concesión entre la APN y Terminales Portuarias Euroandinas, como ganadores del Concurso para la Concesión del Puerto de Paita (Perú). Después se realiza la redacción de la Exposición de Observaciones a la misma, la interlocución con el adjudicatario, y el posterior levantamiento, si procede, de dichas Observaciones tras el análisis de la propuesta de soluciones y/o correcciones realizada por el Concesionario.

ENTIDAD FINANCIADORA: Autoridad Portuaria Nacional del Perú

FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL DEL PERÚ

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinadores FV: Arturo Monfort, Juan Esquembre, Rafael Sapiña

Equipo Investigador: Noemí Monterde, Ana María Martín

PLAZO: Abril - Julio 2010

OBJETIVO

Definir las estrategias para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional que propicien el desarrollo ordenado e integrado de los puertos involucrados. Estas estrategias deberán ser acordes con la demanda del Sistema, resultante de un análisis prospectivo de la industria portuaria, considerando el contexto de competitividad regional y mundial.

La definición de la Estrategia del Sistema Portuario Nacional se plantea como núcleo de un proyecto más amplio de actualización y revisión del Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

ENTIDAD FINANCIADORA: Corporación Andina de Fomento (CAF)

RECEPCIÓN DEL EQUIPAMIENTO CORRESPONDIENTE A LAS GRÚAS PÓRTICO DEL MUELLE, DE PATIO Y OTROS COMPRENDIDOS EN EL DISEÑO DEL NUEVO TERMINAL DE CONTENEDORES DEL T.P. CALLAO ZONA SUR

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Rafael Sapiña

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

Equipo Externo: Maritime Consulting and Management

PLAZO: Mayo 2010 – Noviembre 2010

OBJETIVO

Revisión de la Memoria Técnica de Equipamientos del proyecto del concesionario del nuevo Terminal Portuario de contenedores Callao Zona Sur, DP World Callao, y posterior inspección física de todos los equipos instalados o puestos en funcionamiento (comisionados) en dicha concesión. La metodología consiste en la inspección de cada uno de los equipos en dos fases temporales, la emisión de un informe resultado de la inspección con las observaciones pertinentes, a las que tiene que contestar el concesionario con aclaraciones, modificaciones o cambios. Dichas cuestiones son analizadas para su posterior levantamiento si procede.

ENTIDAD FINANCIADORA: Autoridad Portuaria Nacional del Perú

CLIMEPORT – MEDITERRANEAN PORT'S CONTRIBUTION TO CLIMATE CHANGE MITIGATION

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: José Andrés Giménez

Equipo Investigador: Victoria González, Clara Peña

Coordinador APV: Federico Torres

Equipo Externo: Autoridad Portuaria de Valencia, Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, Autoridad Portuaria Marsella-Fos, Port of Koper, Puerto del Pireo, Autoridad Portuaria de Livorno, Agencia Valenciana de la Energía, Goriška Local Energy Agency, Instituto Tecnológico de la Energía

PLAZO: Mayo 2009 – Abril 2012

OBJETIVO

El objetivo principal del proyecto es evaluar la contribución de los puertos del Mediterráneo a los diferentes aspectos ambientales que intervienen en el problema del cambio climático y así desarrollar herramientas y mejores prácticas que puedan utilizarse para mitigar el impacto de las actividades portuarias en el calentamiento global.

ENTIDAD FINANCIADORA: Programa MED de la Unión Europea

SEDUCE – SISTEMAS PARA LA DETECCIÓN DE EXPLOSIVOS EN CENTROS E INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Rafael Sapiña

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

Equipo Externo: Indra (Coordinador), APV, Arquimea, Alfa Imaging, Gate, Das Photonics, ISDEFE, Metro de Madrid, Multiscan Technologies y Ramen. Apoyo: Universidades Politécnicas de Valencia y Madrid, Universidad de Valladolid, Univdersidad Carlos III, Universidad Autónoma de Barcelona. Observadores: Puertos del Estado, ADIF, AENA

PLAZO: Enero 2008 – Diciembre 2011

OBJETIVO

El objetivo general es 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).

ENTIDAD FINANCIADORA: Programa CENIT. Ministerio de Ciencia e Innovación

SUPPORT – SECURITY UPGRADE FOR PORTS

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: José Andrés Giménez

Equipo Investigador: Rafael Sapiña

Coordinador Europhar: Federico Torres (APV)

Equipo Externo: BMT (coordinador), Swedish Defence Research Agency, Securitas, Technical Research Centre of Finlant, MARLO, INLECOM Systems, MARINTEK MRT, Nautical Enterprise, STENA, eBOS Technologies Ltd, university of Innsburck, Kalmar/Cargotec Port Security, Maritime Administration of Latvia, INRIA, Marac Electronics, Port Of Piraeus, EUROPHAR – EEIG Port of Valencia –Marseille, Genoa, ECO SLC

PLAZO: Julio 2010- Junio 2014

OBJETIVO

El objetivo principal del proyecto es aumentar el actual nivel de seguridad de los puertos integrando los sistemas precedentes con nuevas soluciones de vigilancia y gestión de la información.

Se proporcionará a los puertos herramientas para establecer el nivel de seguridad necesario y suficiente para satisfacer y cumplir los reglamentos y estándares internacionales, en constante evolución, suministrando apoyo al complejo entorno del puerto real.

ENTIDAD FINANCIADORA: Comisión Europea, VII Programa Marco

PROGRAMA DE CALIDAD EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS. PUERTO DE ALTAMIRA, II FASE

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Leandro García

Equipo Investigador: Elena Oliver, Carolina Navarro

Equipo Externo: Fundación Marca de Garantía del Puerto de Valencia (coordinador), Universidad Politécnica de Valencia, Autoridad Portuaria de Valencia

PLAZO: Febrero - Septiembre 2009

OBJETIVO

Realizar un Programa de Calidad de los Servicios Portuarios del Puerto de Altamira. Los objetivos específicos son los siguientes:

- Definición de procesos y elaboración de un Manual de procedimientos de la Comunidad Portuaria.
- Propuesta de garantías de servicios.
- Elaborar documentación base del Sistema.

ENTIDAD FINANCIADORA: Administración Portuaria Integral de Altamira

Proyectos

PROGRAMA DE CALIDAD DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Carolina Navarro

Equipo Externo: Fundación Marca de Garantía del Puerto de Valencia (coordinador)

PLAZO: Junio - Septiembre 2010

OBJETIVO

El Objetivo de la primera fase del proyecto es la elaboración de un Diagnóstico de la situación actual del Puerto de Lázaro Cárdenas que incluya:

- Estudio del Sistema Portuario Mexicano y el Puerto de Lázaro Cárdenas incluyendo un análisis de la evolución de los tráficos.
- Analizar el grado de maduración del Sistema de Calidad del Puerto, incluyendo una valoración del estado documental y su implantación en la Comunidad Portuaria.
- Analizar la calidad de los servicios, los factores de competitividad del Puerto, y el desempeño global de los actores de la cadena logístico-portuaria. Finalmente, se abordará la factibilidad del Programa y las alternativas institucionales para el modelo de gestión del Sistema, las oportunidades de mejora propuestas y las conclusiones del estudio.

ENTIDAD FINANCIADORA: Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V.

INTERNACIONALIZACIÓN DEL CLÚSTER DE VALENCIAPORT

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Antonio Torregrosa

Equipo Investigador: Técnicos I+D+i y Formación de la Fundación Valenciaport

PLAZO: Enero - Diciembre 2010

OBJETIVO

Las actuaciones desarrolladas y ejecutadas por la Fundación Valenciaport en los diferentes países, a través de ésta actividad, tienen por objeto reforzar el posicionamiento del Puerto de Valencia en el contexto internacional, así como proporcionar el apoyo necesario al fortalecimiento y establecimiento de las empresas valencianas y españolas en el exterior, sustentado en un esquema de cooperación y vínculos con las diferentes regiones.

Para ello la Fundación promueve la difusión de las mejores prácticas de Valenciaport, en el desarrollo de proyectos en colaboración con otras entidades extranjeras, mediante la firma de acuerdos de colaboración de carácter técnico, económico y/o social en diferentes ámbitos y la integración en redes y grupos de trabajo. Cabe hacer mención expresa al desarrollo, durante los dos últimos años, del proyecto *Port Cluster Governance Committee* (PCGC), que ha permitido tejer una importante red de puertos en los cinco continentes.

ENTIDAD FINANCIADORA: Autoridad Portuaria de Valencia

2.2.2. Logística e Intermodalidad

El área de logística e intermodalidad amplia 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 y donde los puertos se configuran como elementos clave de las cadenas de suministro.

La logística del contenedor, las plataformas logísticas intermodales, la conexión de los puertos con su hinterland, la integración marítimo-ferroviaria o la competitividad del clúster logístico-portuario son algunas de las temáticas en las que se ha continuado trabajando tanto desde la perspectiva estratégica y de planificación como desde el punto de vista operativo de optimización y mejora de la eficiencia.

En los últimos dos años 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. La escala Europea y/o internacional de muchos de los proyectos ha permitido mantener contacto directo con otras realidades, compartir experiencias y transferir buenas prácticas que contribuyen a la mejora de las cadenas de suministro.

De esta manera, se ha trabajado con el Ministerio de Fomento en proyectos vinculados al desarrollo del PEIT y que permiten avanzar en la planificación y configuración de una red de plataformas logísticas, el diseño de terminales intermodales o la mejora de las operaciones y servicios que se realizan en las mismas. Proyectos como RELOG, INTERNODAL o FERROMAR sirven de ejemplo y en ellos han participado de forma más o menos directa y junto a la Fundación Valenciaport, representantes del conjunto de agentes implicados que incluye a una buena parte de la comunidad logístico-portuaria. En línea con lo anterior, también se ha participado en sesiones de trabajo para la elaboración del Plan de Impulso del Sector Ferroviario para el Transporte de Mercancías. A nivel regional, se ha trabajado con la Generalitat en el desarrollo de su Estrategia Territorial, así como en la puesta en común y transferencia de experiencias con otras regiones de Europa en políticas dirigidas al sector de

Proyectos

logística y transporte (CASTLE). Otros estudios han estado enfocados un sector específico como en el caso del desarrollo de un Plan de Competitividad para el Sector Transitario o en el del análisis de nuevas alternativas logísticas para el Sector de los Componentes de Automoción en su relación con el Este de Europa. Por otra parte proyectos como HINTERPORT recopilan y ponen a disposición del clúster logístico-portuario buenas prácticas europeas de transporte intermodal en la conexión de los puertos con el hinterland a nivel de organización o modelos de negocio, infraestructuras, equipos y operaciones o procedimientos. Actuaciones como ENABLE inciden en la cooperación y transferencia de mejores prácticas europeas en transporte intermodal con América Latina (Argentina y Brasil).

Dado el carácter innovador y de investigación de los trabajos, muchos de los proyectos desarrollados han recibido subvenciones de programas de investigación europeos *(VII Programa Marco, Interreg IVC, Marco Polo, etc.),* del Plan Nacional de Investigación o de otros programas regionales de ayuda a la investigación y la innovación.

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.

ENABLE - STIMULATE SUSTAINABLE FREIGHT TRANSPORT SYSTEMS WITH LATIN AMERICAN COUNTRIES

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Carolina Navarro, Gabriel Ferrús

Equipo externo: Centre for Research and Technology Hellas (Coordinador- Grecia), Technical Research Centre of Finland (Finlandia), Universidad de Buenos Aires (Argentina), Ricardo Franco Foundation (Brasil). Colaboración de la European Intermodal Association (EIA)

PLAZO: Septiembre 2009 - Septiembre 2011

ENTIDAD FINANCIADORA: Comisión Europea - VII Programa Marco

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

En pocas regiones del mundo encontramos tantas razones para la colaboración y la creación de alianzas como en América Latina. La Unión Europea y Latinoamérica comparten una historia y cultura común que favorece el entendimiento y sienta las bases para la cooperación y la acción conjunta. La Unión Europea se ha convertido en el primer inversor en Latinoamérica (LA) y en el principal socio económico para muchos países del MERCOSUR, especialmente Argentina y Brasil.

La creciente influencia de Brasil, Argentina y México en el panorama internacional y el posicionamiento de la región como principal proveedor de Europa de productos agrícolas, son sólo algunas de las razones que han reforzado esta asociación. La Unión Europea (UE) es, a su vez, un socio comercial clave para el desarrollo económico e industrial de LA y está llamado a jugar un papel determinante en el desarrollo científico y tecnológico. El potencial inversor en LA es todavía importante existiendo oportunidades importantes en sectores como las tecnologías de la información y comunicación, infraestructuras y transporte, la industria automovilística y aeroespacial, el sector energético, ingeniería, medio ambiente, etc. La investigación científica europea también puede encontrar un desarrollo potencial en sectores como el transporte, la biotecnología, aeronáutica, salud, etc.

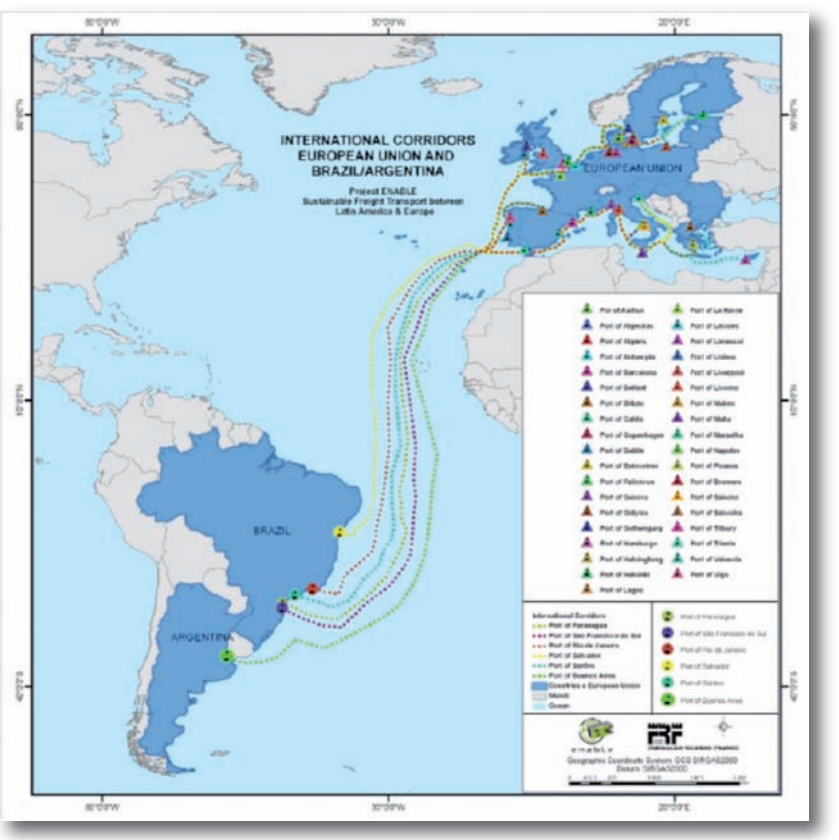
El principal objetivo del proyecto ENABLE es contribuir a las relaciones entre Europa y América Latina (principalmente Argentina y Brasil) en materia de transporte intermodal de mercancías y comodalidad. Para conseguir este objetivo, se ha realizado una revisión de la

situación actual del transporte intermodal en LA identificando los principales problemas y necesidades. Posteriormente se ha estudiado el estado actual del arte en Europa para identificar buenas prácticas y establecer planes o guías de referencia que sirvan de base para su transferencia a Brasil y/o Argentina, contribuyendo así al transporte eficiente de mercancías en los principales corredores comerciales EU-LA.

ENABLE presta especial atención a la generación de contactos y el fomento de colaboraciones que refuercen el diálogo entre Europa y América Latina, así como el impulso de la cooperación internacional entre las dos áreas geográficas. De esta forma el proyecto ha incluido el desarrollo de actividades como la creación de un Forum en LA que reúne a las partes interesadas de los sistemas de transporte de mercancías locales y regionales, así como el desarrollo de conferencias, workshops y otras acciones de comunicación que contribuyen a la visibilidad del proyecto y a la participación y el diálogo entre los diferentes actores interesados de ambos lados Europa y América Latina.

Análisis de la situación actual en América Latina

El análisis del sistema de transporte y su incidencia en el comercio entre Brasil y Argentina y la Unión Europea se ha desarrollado prestando especial atención a los obstáculos, barreras y oportunidades del transporte intermodal en la región. Las principales dificultades que condicionan el desarrollo del transporte intermodal tienen que ver con deficiencias en el marco legislativo y regulador, exceso de burocracia, deficiencias de inversión en infraestructuras o ineficiencias operacionales.



Fuente: Elaboración propia proyecto ENABLE

En las exportaciones brasileñas y argentinas a Europa destacan los productos agrícolas (Brasil es el principal exportador de productos agrícolas a Europa) mientras que en las importaciones destacan los productos químicos, fertilizantes, maquinaria y productos mecánicos. Europa es el principal socio comercial de Brasil (22,5% del comercio) y el segundo socio comercial de Argentina (después de Brasil). La relación comercial se concreta a través de corredores multimodales que incluyen las redes marítima, ferroviaria y de carretera.

El transporte marítimo es el principal modo de transporte utilizado en el comercio internacional entre los dos continentes y los principales problemas detectados en Brasil y Argentina están asociados a la ineficiencia de las operaciones, exceso de burocracia, procedimientos aduaneros, tasas, costes de operaciones, falta de competencia y deficiencias en el marco regulador.

Fuente: Elaboración propia proyecto ENABLE

En el transporte interior la carretera tiene un protagonismo muy importante con un patrón modal fuertemente polarizado hacia este modo de transporte. El sector del transporte terrestre por carretera está muy atomizado tanto en Brasil como en Argentina y la flota es bastante vieja resultando conveniente introducir planes de renovación. La infraestructura también presenta deficiencias de mantenimiento y son necesarias nuevas inversiones.

En cuanto al transporte ferroviario de mercancías, su desarrollo se encuentra centrado en el tráfico de graneles, principalmente en la conexión de las zonas de origen de productos agrícolas y materias primas con los puertos desde donde son exportados. La infraestructura

ferroviaria presenta importantes deficiencias y son necesarias reformas en el marco regulatorio que fomenten la competencia, la extensión a otros tipos de tráficos, la mejora del nivel de servicio y la reducción de los costes. En cuanto a la infraestructura ferroviaria es también destacable la mala conexión existente entre Brasil y Argentina, problema que se encuentra acentuado por el uso de diferentes anchos de vía.

El potencial de la navegación interior es importante en algunos casos pero se encuentra muy poco desarrollada y requiere de inversiones importantes en infraestructuras y adecuación de los cauces. Por ejemplo resulta conveniente la reactivación en Argentina de vías tradicionales como los ríos Paraná, Uruguay y el río de la Plata que desembocan en el Atlántico y proporcionan conexión con Brasil.

A continuación se señalan algunas de las barreras para el desarrollo del transporte intermodal en Brasil y Argentina que necesitan respuestas:

Modelo general de transporte

- Falta de planificación desde las administraciones en proyectos de logística y transporte en base a una estrategia común
- Infraestructuras obsoletas. Falta de nuevas inversiones y mantenimiento
- Patrón modal con predominio excesivo de la carretera
- Falta de políticas e incentivos al transporte intermodal

Puertos

- Marco regulador que puede generar incertidumbre para la inversión privada y no fomenta la competencia de forma suficiente
- Problemas de congestión en los puertos y en sus accesos
- Falta de coordinación en la mejora de los accesos terrestres a los puertos entre las diferentes administraciones implicadas
- Exceso de burocracia: Según un estudio de la Secretaría Especial de Puertos en Brasil se requieren a los buques 112 documentos desde 14 Ministerios distintos
- Elevados costes en los puertos
- Procesos aduaneros lentos, pesados y poco estandarizados que necesitan ser revisados y agilizados con el apoyo de las tecnologías de la información

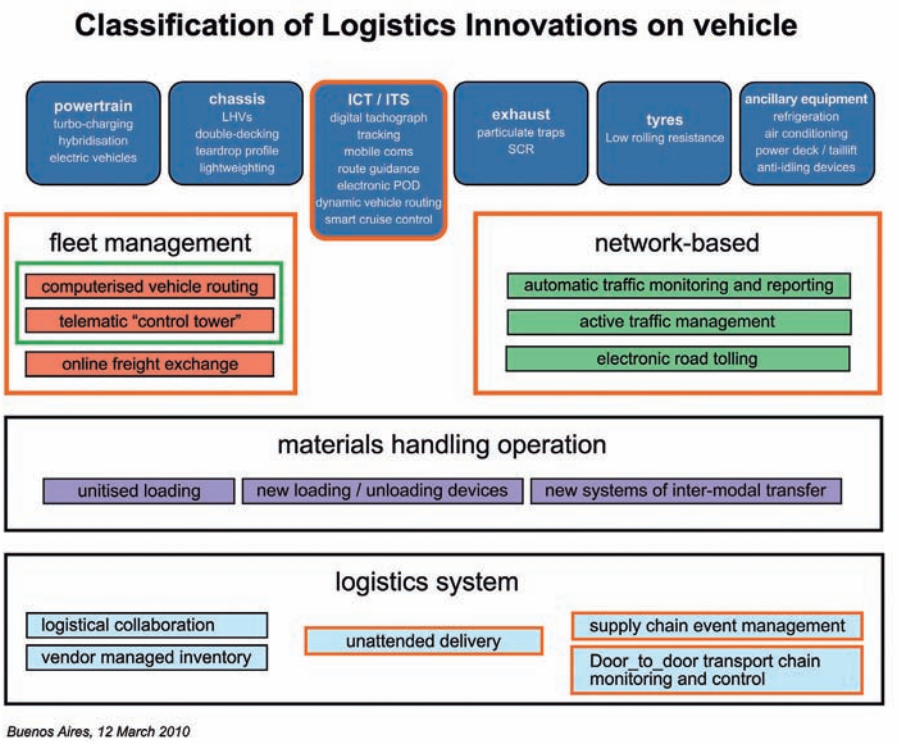
Transporte intermodal, ferrocarril, vías navegables interiores y cabotaje

- Marco regulador ferroviario que no fomenta la competencia de forma suficiente
- Sistema ferroviario casi exclusivamente enfocado al transporte de graneles
- Mal estado de la red ferroviaria
- Falta de involucración de operadores logísticos y transportistas en el transporte ferroviario

- Falta de corredores ferroviarios eficientes que conecten el Océano Atlántico con el Pacífico
- Falta de plataformas logísticas y terminales ferroviarias interiores (puertos secos) con servicios aduaneros para el despacho
- Falta de integración marítimo-ferroviaria
- Falta de un marco regulatorio para el transporte multimodal que simplifique y fomente su desarrollo
- Sistema de navegación interior muy poco desarrollado. Falta de inversiones importantes para adecuar los pasos
- El cabotaje está muy poco desarrollado los costes son altos, las frecuencias bajas, los tiempos de tránsito altos y la oferta se presenta de forma aislada sin tener en cuenta la necesidad de servicios puerta-a-puerta que exige la demanda
- Necesidades de formación en diferentes ámbitos del transporte, la logística y el comercio exterior

Revisión de mejores prácticas en Europa

Una vez analizada la situación del transporte intermodal en Brasil y Argentina, se ha realizado una revisión y descripción de proyectos de investigación e innovación europeos así como de mejores prácticas desde el lado de la industria, que tienen relación con las principales barreras, necesidades y prioridades identificadas en América Latina. El siguiente esquema resume las áreas de investigación en transporte de mercancías que están siendo desarrolladas en Europa.



Proyectos

La recopilación de las mejores prácticas en investigación se han centrado en la revisión de 16 proyectos europeos de investigación organizados en siete áreas temáticas: 1)Cadenas de transporte puerta-a-puerta de larga distancia (D2D; SMART-CM; e-Freight), 2)Tecnologías (EURIDICE, GIFTS, Parcelcall, M-trade), 3)Estandarización (Freightwise), 4)Logistics (KOMODA, Bestlog, BE LOGIC), 5)Mercancías peligrosas (GOOD ROUTE), 6)Logística del contenedor (CHINOS, VIT-Metrocargo, COSMA), 7)Logística en pasos fronterizos (INTERFACE). Los casos analizados pueden servir de base para el desarrollo en América Latina de algunos de los aspectos clave en el transporte intermodal como:

- Tecnologías avanzadas para facilitar los flujos de transporte de mercancía intercontinentales
- TIC para la inspección y control de la carga
- Estandarización de los procedimientos vinculados al transporte intermodal
- Optimización de las cadenas logísticas desde el punto de vista de la comodalidad
- Sistemas para gestión de mercancías peligrosas, diseño y control de rutas, soporte al conductor, etc.
- TICs y equipamiento para la manipulación del contenedor
- Medidas para mejorar el control y la eficiencia en las operaciones de los pasos fronterizos

Thematic area	Project Acronym	Main aspects to be applied in LA
Long door-to-door transport chains	D2D, SMART-CM, e-Freight	Facilitating intercontinental freight transport flows by using advanced technologies
Intelligent technologies	EURIDICE, GIFTS, M-Trade	Cargo inspection and control through ICT technologies
Standardization	FREIGHTWISE	Standardization and harmonization of intermodal freight transport procedures
E-Logistics	KOMODA, BestLog, BE LOGIC	Optimization of logistics chain within the scope of co-modality
Dangerous goods	GOOD ROUTE	Systems for dangerous goods vehicle routing, monitoring, enforcements and driver support
Container management	Chinos, VIT, COSMA	ICT technologies and smart equipment for container handling
Border crossing operations management	INTERFACE	Measures for the improvement of the efficiency and effectiveness of border crossing operations

La recopilación de mejores prácticas desde el punto de vista de la industria se ha basado en el trabajo previo de algunos estudios que recogen diferentes casos de éxito de transporte intermodal en Europa, a partir de los cuales se pueden identificar buenas prácticas que sirvan de benchmark en Latinoamérica de acuerdo a las necesidades y campos de actuación identificados. Estas mejores prácticas se han clasificado en cinco categorías: 1) Cargadores; 2) Operadores; 3) Proveedores de Servicios Logísticos; 4) Tecnologías de la Información, 5) Políticas y Estrategía. La siguiente tabla resume los casos seleccionados y algunos de los aspectos clave que pueden ser transferidos.

Type of case	Case Acronym	Main aspects to be applied in LA
Company Cases: Transport system managed by shipper	Coca Cola, StoraEnso, Volvo	Arranging logistics chain by using intermodal transport
Operator Cases: Transport system managed by transport operador	Hupac, Rhinecontainer, BoxXpress Germany, Polzug, Construrail, Corman, Hub Zahony, Bilk	Business models, service concepts and operational principies of intermodal transport operator
Logistics Service Cases: Transport system managed by Logistics Service Provider (LSP)	Cargo Domino, DB Schenker, Kuehne&Nagel	Business model and service concept of intermodal logistics network
Information Technology (IT) Cases: Focus in IT	Port Infolink, Short Sea XML, Valenciaport IT Platform	Connecting port – and Shopping operations to logistics network by utilizing information technology

Áreas de cooperación y casos prácticos

Tras el análisis realizado en los workshops y foros desarrollados en ENABLE, tanto de la situación del transporte intermodal en Brasil y Argentina como de la revisión de las líneas de investigación y mejores prácticas europeas, se han identificado una serie de áreas de trabajo específicas donde debe promoverse la cooperación:

- Desarrollo y gestión portuaria. Incluyendo el desarrollo de esquemas de participación público-privada (PPPs), estimulación de la competencia inter e intra puertos, la introducción del concepto de 'puerto sin papeles', Port Community Systems, tecnologías de manipulación y tracking de las unidades de transporte, etc.
- Reequilibrio del patrón modal. El reequilibrio del patrón modal tiene que ver con el cambio de un modelo de transporte centrado en la carretera a un nuevo modelo donde modos más respetuosos con el medio ambiente como el ferrocarril, la navegación

interior o el cabotaje jueguen un papel más importante. Siendo este uno de los principales objetivos de la política europea de transportes, la experiencia europea tiene numerosas historias de éxito así como fracasos que pueden resultar de interés.

- Legislación y marco regulador. El sector del transporte en LA vinculado al transporte intermodal (transporte marítimo, ferrocarril, sector portuario, et.) necesita del fomento de la competencia. La experiencia europea puede resultar muy útil en este aspecto dado el gran número de reformas y políticas puestas en marcha en este sentido y a la experiencia en esquemas de participación público-privada en el sector del transporte (infraestructura y operación).
- Planificación de nuevas infraestructuras. La adecuación y desarrollo de nuevas infraestructuras para adaptarlas a las necesidades y exigencias del mercado así como a nuevos modelos de transporte más sostenibles, es un aspecto de especial relevancia en LA donde la experiencia europea resulta de interés.
- Cabotaje y transporte marítimo de corta distancia. Las dificultades y limitaciones actuales hace que sea un área de gran potencial en la que la experiencia europea puede resultar muy útil desde el punto de vista de regulación y políticas con programas como Marco Polo y las Autopistas del Mar
- Nuevos conceptos en logística y servicios. El desarrollo de un sistema de transporte eficiente para la configuración de cadenas de suministro competitivas que utilicen corredores intermodales requiere de la introducción de nuevos modelos de negocio y conceptos logísticos. La experiencia europea en el desarrollo de nuevos modelos logísticos y conceptos como 'logística colaborativa', 'logística inversa', 'green logistics', etc. puede resultar útil en LA.

Entre el conjunto de mejores prácticas identificadas en estas áreas, durante el último año del proyecto van a finalizarse guías para la transferencia de casos o mejores prácticas específicas en Argentina y Brasil, desarrollando de forma detallada un caso piloto en cada país.

PLAN DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR TRANSITARIO DEL PUERTO DE VALENCIA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Ana Rumbeu, Carolina Navarro, Gabriel Ferrús, Pepa Ferrer

PLAZO: Julio 2009 - Febrero 2010

ENTIDAD FINANCIADORA: IMPIVA (II Plan de Competitividad de la Empresa Valenciana)

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

El sector de la logística ha experimentado en los últimos años importantes transformaciones en los mercados nacional e internacional. La aparición de grandes grupos, vinculados a operadores logísticos multinacionales, pone en peligro la supervivencia de las empresas de menor tamaño, que en el caso de la comunidad logístico-portuaria conforman un grupo de especial importancia. El mercado marítimo también se ha visto inmerso en un proceso de concentración horizontal y vertical, dando lugar a la aparición de operadores de terminales y compañías navieras cada vez más grandes y con elevadas cotas de poder en las operaciones marítimas. Estas dos circunstancias hacen necesario tomar medidas que permitan, por una parte, generar mecanismos de cooperación en el sector que permitan afrontar con garantías la creciente competencia internacional y, de otro, avanzar en la implantación de sistemas innovadores en todos los frentes del sector incluyendo la gestión de la innovación, la formación, el uso de nuevas tecnologías, etc.

Este escenario se ve agravado por el impacto general de la crisis en los últimos años. El sector portuario, fuertemente vinculado a los ciclos del comercio exterior, no escapa de la problemática que están experimentando otros sectores de la economía valenciana. Ante esta situación, el objetivo principal del proyecto ha sido desarrollar un plan que permita mejorar la posición competitiva del sector transitario tanto en lo referente a su posicionamiento frente a los principales competidores como en lo que respecta al acceso a los mercados internacionales (Lejano Oriente, Mediterráneo,…).

Para conseguir este objetivo se ha realizado un diagnóstico general de la situación del sector transitario valenciano, un análisis del entorno y un benchmarking con la realidad del sector en otras zonas. Los resultados de este análisis han servido para la elaboración de un DAFO del sector transitario que ha servido de punto de partida para el análisis en diferentes grupos de trabajo en los que se han identificado y priorizado un conjunto de recomendaciones o líneas de actuación que conforman el Plan.

Entre las principales debilidades del sector transitario se puede señalar la atomización del sector y el reducido tamaño de las empresas que dificulta el aprovechamiento de las

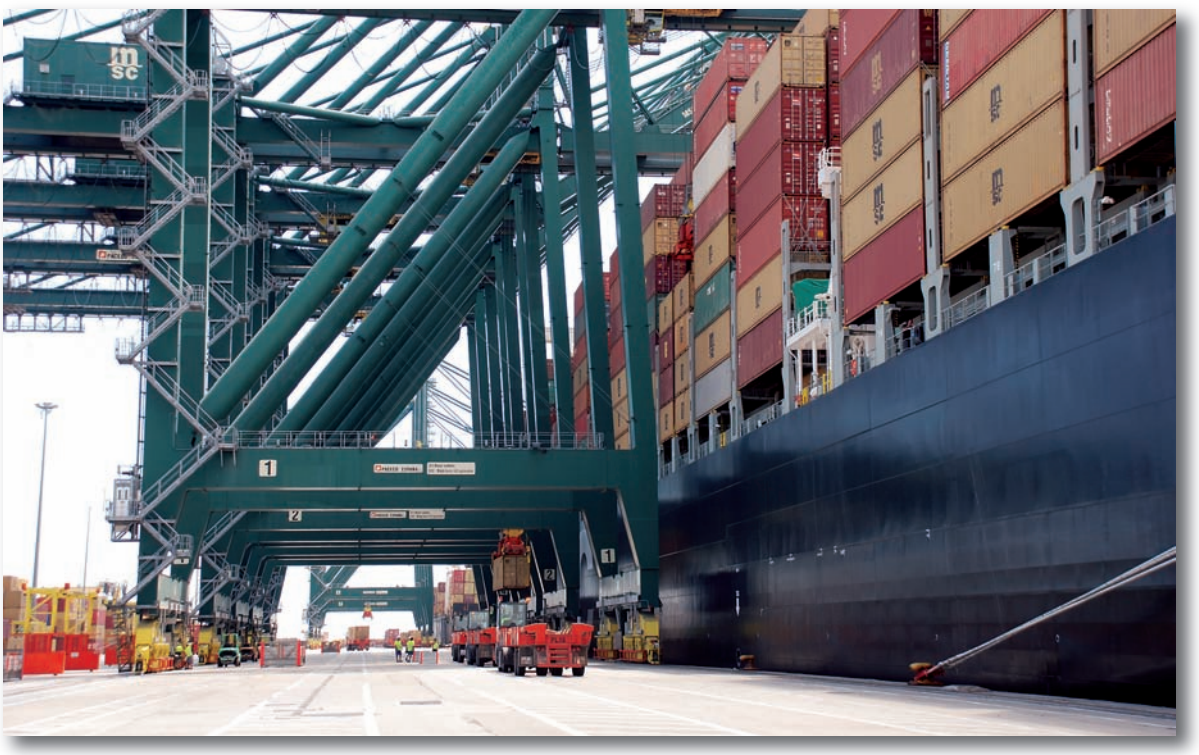
economías de escala; la generalizada falta de cooperación entre transitarios motivada en gran medida por el miedo a la pérdida de clientes; las fuertes tensiones en tesorería debido a los plazos de cobro marcados por el mercado y la baja capacidad de negociación con los proveedores; el escaso poder de negociación de las PYMES (con navieras, bancos, etc.), la escasa especialización por sectores, hinterland, foreland, etc.; la propia idiosincrasia del empresario valenciano acostumbrado a ser dueños y gerente de su empresa, lo que dificulta que se produzcan fusiones, adquisiciones, joint-ventures, etc.; la falta de formación tanto en gestión empresarial como de formación oficial reglada que se adapte bien a los perfiles requeridos por las empresas transitarias.

En cuanto a las amenazas con las que se enfrenta el sector en la actualidad destaca la competencia de las navieras, muy concentradas y con tendencia a una integración también vertical para aumentar su control sobre la cadena logística; la actual crisis macroeconómica con graves efectos sobre la economía valenciana y el comercio exterior; la competencia con grandes grupos y operadores logísticos multinacionales; las dificultades y/o falta de financiación bancaria como consecuencia directa de la crisis; la dependencia de Asia en el comercio exterior (más de un 60% de las operaciones de importación de contenedores de los transitarios valencianos); y los elevados índices de morosidad incrementados por la situación de crisis.

Sin embargo, el sector transitario valenciano también cuenta con importantes fortalezas que le han permitido experimentar un fuerte desarrollo contribuyendo al espectacular crecimiento del Puerto de Valencia. La proximidad al cliente (fabricantes, importadores y exportadores); la buena localización geográfica junto a un puerto líder en el Mediterráneo cercano a las principales zonas de consumo de la Península; el profundo conocimiento del sector del comercio internacional puesto a disposición de sus clientes; y la facilidad para la adaptación a los cambios (en el sector marítimo-portuario, tecnológicos, en materia de seguridad o medio ambiente, entre otros), son algunas de las fortalezas destacables.

Finalmente, al sector transitario se le presentan interesantes oportunidades debido a la gran tendencia a la externalización de la logística por parte de las empresas; la aparición con la globalización, de nuevos mercados emergentes en los que los transitarios pueden posicionarse, especializarse y buscar nuevos nichos de mercado; o la potenciación del ferrocarril y el transporte marítimo de corta distancia, llamados a adquirir cada vez un mayor protagonismo, y donde los transitarios con experiencia en la gestión y coordinación de transportes internacionales que combinan varios modos, pueden jugar un papel relevante.

Tal y como se ha indicado anteriormente, el análisis DAFO sirvió de punto de partida para la identificación y priorización de una serie de actuaciones que conforman un Plan de Acción o Plan de Competitividad para el sector transitario valenciano. Este conjunto de recomendaciones incluyen actuaciones de tipo comercial, relacionadas con la estructura empresarial, con la cooperación entre actores, con la reducción de costes, con la mejora o actualización de los servicios, con la implantación de nuevas tecnologías o dirigidas a cubrir las carencias identificadas en materia de formación.

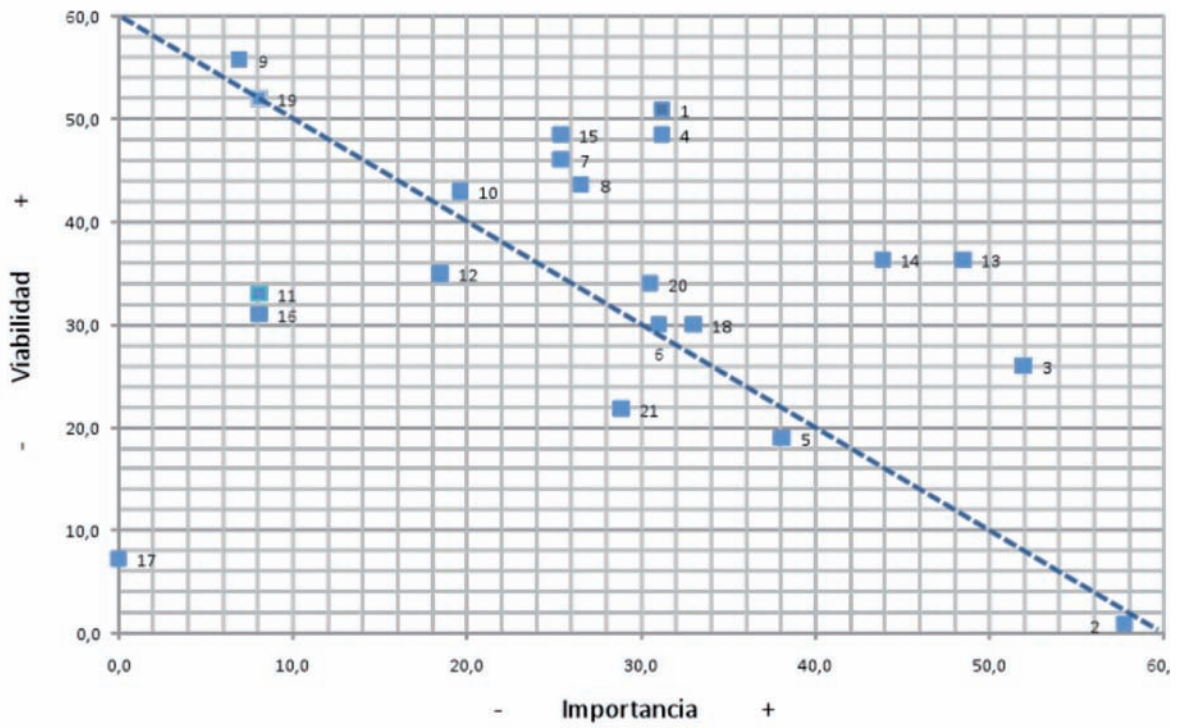


Proyectos

La siguiente tabla resume algunas de las actuaciones propuestas que fueron posteriormente analizadas y priorizadas.

Líneas de actuación propuestas	Ámbito de aplicación	Comercial	Estructura empresa	Cooperación	Tecnologías	Costes	Servicios	Formación
1. Desarrollo de **estudios de mercado**	Sectorial Asociación Empresa	■	▫				■	
2. Promover el cambio de cultura en la gestión de las condiciones de cotización y el adelanto de pagos (IVA y arancel).	Sector Asociación	■	■	▫		▫		▫
3. Ofrecer una mayor cobertura de la cadena logística prestando de forma directa aquellos servicios para los que dispongan de suficiente masa crítica.	Empresa	▫	■	▫		▫	■	
4. Realización de análisis internos de rentabilidad segmentados.	Empresa			▫		■		
5. Profesionalizar el servicio de consultoría en comercio internacional, transporte y logística.	Empresa	▫	▫				■	▫
6. Ampliar el hinterland extendiendo la red de oficinas o accediendo desde la oficina de Valencia a nuevas áreas	Empresa	■	■	▫			▫	
7. Propuesta y desarrollo de acciones comerciales en aquellas áreas del hinterland/sectores de interés	Sector Asociación	■	▫					
8. Propuesta y desarrollo de acciones comerciales en mercados de interés como Brasil o Norte de África.	Empresa Sector	■	▫					
9. Estudio, seguimiento y difusión de las ayudas existentes para comercialización, internacionalización y expansión	Sector Asociación	■	▫			▫		
10. Análisis de la potencialidad de modos de transporte alternativos como el TMCD y el ferrocarril	Empresa					▫	■	▫
11. Garantizar la calidad de los servicios comprometiéndose a unos niveles mínimos	Empresa			▫			■	▫
12. Búsqueda de fórmulas en la coordinación con otros agentes	Sector Asociación			■			▫	
13. Promocionar y difundir el uso del portal (valenciaportpcs.net)	Sector			▫	■			▫
14. Estudio detallado a nivel nacional de los procesos realizados por los servicios oficiales de inspección	Administración Sector			■	▫			▫
15. Estudio comparativo de los procesos de despacho aduanero	Administración Sector			■	▫			▫
16. Estudio de las diferentes alternativas para el crecimiento de las empresas (fusiones, adquisiciones, utes, joint ventures, etc.)	Sector Asociación		■	▫		▫		▫
17. Búsqueda de esquemas de cooperación entre transitarias para negociar conjuntamente con las navieras.	Sector Asociación		■	■		▫		▫
18. Búsqueda de modelos para la expansión de las redes de oficinas	Asociación Empresa	■	■	▫				
19. Estudio ayudas/créditos para PYMES	Asociación Empresa		▫			■		
20. Introducir estrategias de especialización para poder diferenciarse	Empresa	▫					■	
21. Elaboración de un **Manual de Buenas Prácticas** *(Recopilación de*	Sector Asociación	▫	▫	▫	▫	▫	▫	■

Análisis y priorización de las actuaciones



Proyectos

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

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Antonio Torregrosa

Equipo Investigador: Salvador Furió, Miguel Llop, Reme Cebriá

Equipo Externo: ITENE - Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística (coordinador), Robotiker-Tecnalia, Universidad de Oviedo, Instituto de Empresa, Fundación Zaragoza Logistics Center, UPV-CIGIP, Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria, Universidad de Cantabria, Instituto Tecnológico de Aragón, Universidad de Zaragoza, European Virtual Engineering, Feports, Universidad de la Coruña, Fundación Ecolec, Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas, Fundación ICIL, Institut d'Estudis Territorials, Puerto de Santander, Zalia (Zona de Actividades Logísticas de Asturias), Autoridad Portuaria de Gijón, Keraben, Consum, Transfrigo Canarias, NextPoint Solutions, Ulma manutención, Ice Cream Factory Comaker, Hapag-Lloyd Spain, China Shipping Spain Agency S.L., Raminatrans S.L., AR Sistemas, Echeverría Construcciones Mecánicas, S.A., Itesal, S.L., Gefco España S.A., European Bulk Handling Installation, Mars España, Docks Comerciales de Levante, S.A., Leroy Merlin

PLAZO: 2006 - 2009

OBJETIVO

Incrementar el nivel de competitividad de las empresas españolas mediante el desarrollo de conocimientos, metodologías y prácticas en el ámbito logístico, explotando la utilización de las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de una mayor eficiencia de las cadenas de suministro en un entorno globalizado.

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

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

Equipo Externo: Universidad de A Coruña (coordinador), Fundación de los Ferrocarriles Españoles RENFE, Portel, Universidad de Santander, Puerto de A Coruña, Puerto 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.

ENTIDAD FINANCIADORA: Cedex - Ministerio de Fomento. Plan Nacional I+D+i

INTER-NODAL - ANÁLISIS DE LAS MEJORAS PARA LA ACCESIBILIDAD Y EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES EN LOS CENTROS DE INTERCAMBIO MODAL Y PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Salvador Furió

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

Equipo Externo: ITENE - Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística (coordinador), UPC-CENIT, Fundación Zaragoza Logistics Center, Universidad de Sevilla; Fundación Centro Tecnológico en Logística Integral Cantabria; Conterail; FORD; PLAZA; EPPA; Puerto de Santander

PLAZO: Julio 2009

OBJETIVO

El objetivo principal del subproyecto que dirige la Fundación Valenciaport (SP4 - 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 I+D+i

Proyectos

RELOG - 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, Carolina Navarro

Equipo Externo: IEI de la Universidad Jaume I (coordinador), CYLOG, ITENE, MPL, PLAZA, Puerto Seco de Madrid, Universidad de Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, VPI Logística, ZLC

PLAZO: Enero 2009 - Diciembre 2011

OBJETIVO

Diseñar 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 y Ministerio de Ciencia e Innovación

CASTLE - COOPERATION AMONG SMES TOWARD LOGISTIC EXCELLENCE

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Gabriel Ferrús

Equipo Externo: Institute for Transport and Logistics Foundation (IT), Emilia- Romagna Region (IT), Institute of Logistics and Warehousing (PL), P4 Marshall Office of the Wielkopolska Region (PL), Region of Crete (GR), Stuttgart Region Economic Development Corporation (DE), University of Maribor (SI), Foundation Comunidad Valenciana European Region (ES), Development agency of Carinthia (AT), Pannon Business Network Association (HU)

PLAZO: Noviembre 2008 - Noviembre 2011

OBJETIVO

Promover la competencia e innovación en las PYMEs del sector del transporte y la logística, así como la mejora de las mismas desde el punto de vista de la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente, mediante la ayuda y soporte al desarrollo de políticas en transporte y logística, que tengan un claro enfoque hacia las PYMEs. Para ello, CASTLE creará una matriz para el intercambio de experiencias y mejores prácticas, que servirá de guía para el desarrollo de políticas en las diferentes regiones que participan en el proyecto, representadas en el mismo por diferentes instancias de la Administración.

ENTIDAD FINANCIADORA: Unión Europea - Programa Interreg IVC

ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS LOGÍSTICAS Y DE TRANSPORTE PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS VALENCIANAS DEL SECTOR DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Carolina Navarro, Gabriel Ferrús

Equipo Externo: AVIA

PLAZO: Septiembre 2010 - Marzo 2011

OBJETIVO

Identificar y analizar las diferentes alternativas de modos de transporte así como opciones logísticas de los flujos de componentes de automoción de las empresas valencianas proveedoras de las plantas de fabricación instaladas en los países de Europa del Este, de manera que se fortalezca el posicionamiento competitivo de las Pymes Valencianas proveedoras del sector del automóvil. Con esta acción se pretende reducir los costes asociados al transporte y la logística de dichos componentes así como mejorar la eficiencia de estos flujos.

ENTIDAD FINANCIADORA: IMPIVA - II Planes Sectoriales de Competitividad 2010

Proyectos

HINTERPORT - PROMOTION OF HINTERLAND TRANSPORT COOPERATIVE SOLUTIONS FOR INTEGRATED OPERATION OF SEA-INLAND PORTS

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Carolina Navarro, Miguel Llop, Antonio Torregrosa

Equipo Externo: Interporto Bologna SpA (Italy); Luka Koper d.d. (Slovenia); Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport (Spain); Akarport S.A. (Greece); T.I.N.- Terminal Intermodale Nola S.p.A. (Italy); Deutsche GVZ - Gesellschaft mbH (Germany); Epad Ouest Provence (France); Puerto Seco Azuqueca de Henares S.A (Spain); Italcontainer S.p.A. (Italy); Emons Holding GmbH & Co. KG (Germany); Consorzio Autonomo Porto Autorità Portuale Napoli (Italy); Akcinė Bendrovė "Lietuvos Geležinkeliai" (Lithuania); Instituto Tecnológico del Embaleje Transporte y Logistica ITENE (Spain); Trieste Marine Terminal S.p.A. (Italy); Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (Belgium); Tallinna Sadam AS (Estonia)

PLAZO: Enero 2010 – Enero 2012

OBJETIVO

Crear una red interactiva de agentes en torno al transporte intermodal en la conexión de los puertos con su hinterland, con la intención de identificar casos de éxito en toda Europa, validar su aplicabilidad y viabilidad, y promover los mismos a través de actividades de formación utilizando métodos novedosos y las TIC.

ENTIDAD FINANCIADORA: MARCO POLO II Programme (Call, 2009)

DESARROLLO DE LA INTERMODALIDAD EN EL PUERTO DE VALENCIA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Salvador Furió

Equipo Investigador: Técnicos I+D Fundación Valenciaport

PLAZO: Enero - Diciembre 2010

OBJETIVO

El objetivo general del proyecto es apoyar a la Autoridad Portuaria de Valencia en el desarrollo de su estrategia de fomento de la intermodalidad, mediante estudios, actuaciones y desarrollos que contribuyan a la potenciación del transporte ferroviario y del transporte marítimo de corta distancia.

La Fundación Valenciaport apoyará a la Autoridad Portuaria de Valencia en todo este proceso y sus actuaciones se dirigirán principalmente a conseguir una mayor integración marítimo-ferroviaria en todos los niveles:

- Nivel físico (o de infraestructuras)
- Nivel funcional (o de procesos)
- Nivel informacional (o gestión de los intercambios de información)

ENTIDAD FINANCIADORA: Autoridad Portuaria de Valencia

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 2009 y 2010 se ha avanzado en la investigación relativa al estudio de la oferta y demanda de transporte, costes de transporte y 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 y contribuir al avance de la investigación académica mediante la publicación de artículos en las revistas especializadas de mayor impacto internacional. Cabe mencionar el proyecto "Evaluación de proyectos de transporte en el ámbito de mercancías: valor del tiempo y política de transporte" que ha favorecido la consolidación de un equipo experto a nivel nacional e internacional en el área del análisis de la demanda de mercancías. Las aplicaciones prácticas derivadas han permitido obtener información relevante acerca del funcionamiento del sector de transporte marítimo de corta distancia, transporte ferroviario y por carretera, tanto a escala nacional como intra-europea y sobre los puntos críticos sobre los que deberían centrarse las futuras actuaciones públicas.

Así mismo, 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 dos simuladores: SimTrans, simulador de rutas de transporte, y Simulador del Hinterland de los Puertos Españoles. Los tres primeros 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.

Proyectos

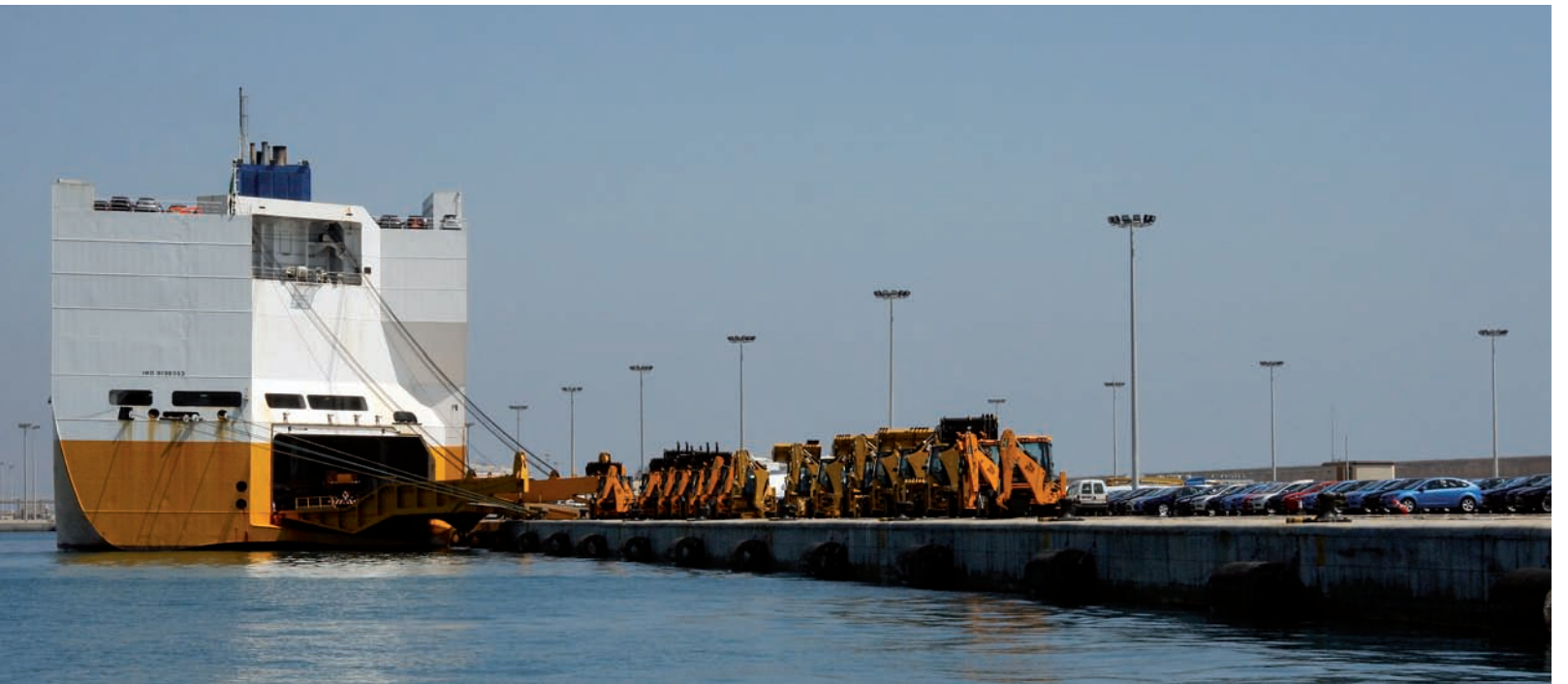
En el ámbito de las estadísticas de transporte, el Simulador del Hinterland de los Puertos Españoles, realizado para el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, ha posibilitado la convergencia entre los registros de comercio exterior y los datos de flujos de transporte marítimo canalizados por los puertos españoles.

En la línea sobre costes de transporte y competitividad se han estudiado las áreas de mejora existentes en el campo del transporte para las empresas del sector automoción de la Comunidad Valenciana.

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 públicas y privadas. A modo de ejemplo, cabe mencionar que se ha realizado un estudio motivado por el interés de la Autoridad Portuaria de Valencia en analizar la viabilidad desde un punto de vista financiero del proyecto de puesta en marcha y explotación de instalaciones técnico-náuticas en el puerto de Sagunto.

El análisis de viabilidad financiera 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.



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), Universidad de La Laguna y Universitat de València

PLAZO: Noviembre 2007 - Noviembre 2010

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

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

El proyecto aquí presentado se enmarca dentro de uno más amplio titulado *"Valoración de los ahorros del tiempo de viaje y de las reducciones de riesgo de accidentes viales: aplicación a la evaluación de proyectos"* cuyo objetivo principal es 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.

En el caso del sub-proyecto desarrollado por el equipo de la Fundación Valenciaport, *"Evaluación de proyectos de transporte en el ámbito de mercancías: valor del tiempo y política de transporte",* el objetivo general es el de potenciar el debate metodológico en torno a la valoración del tiempo de tránsito en el área de mercancías y el desarrollo de aplicaciones empíricas para la modelización de la demanda de transporte de mercancías en España.

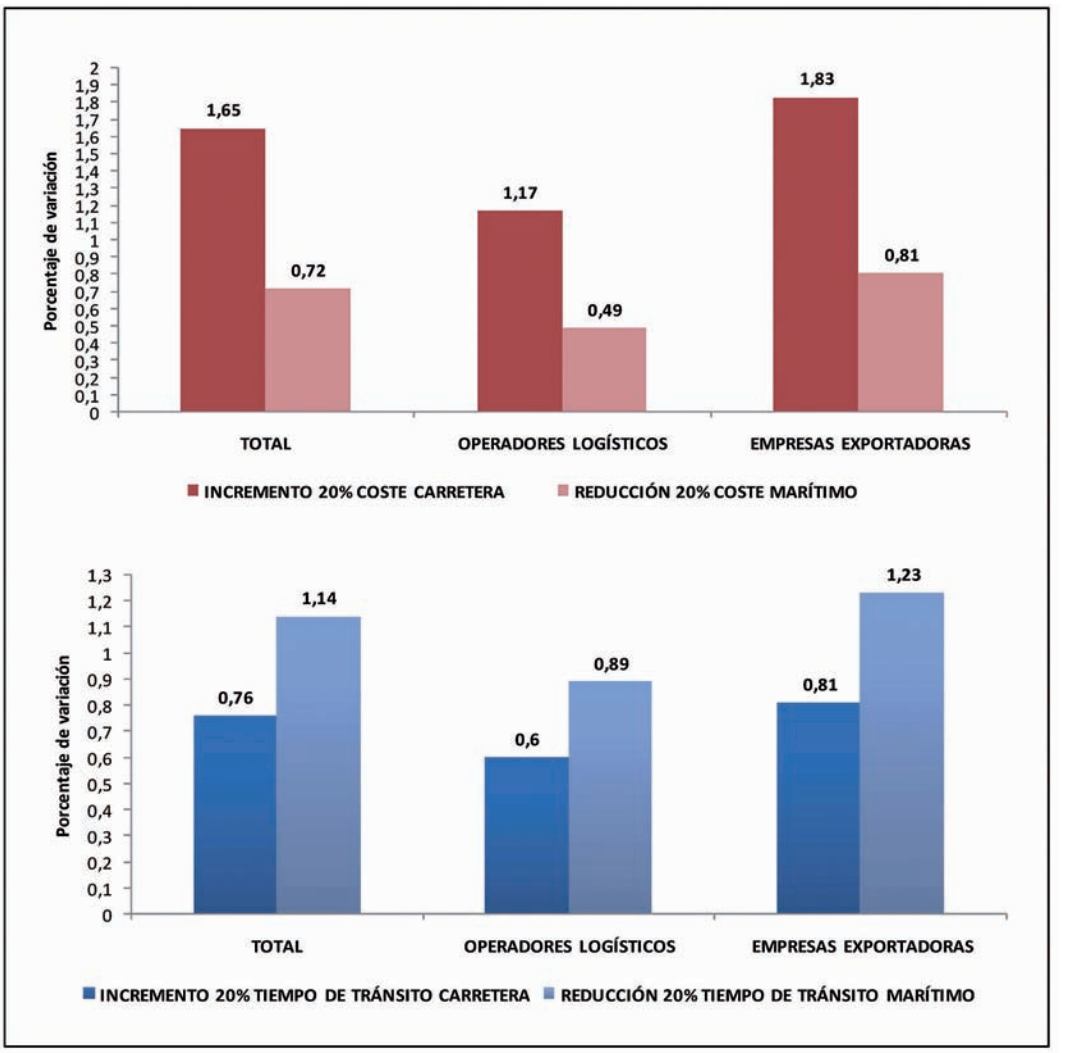
Las aplicaciones prácticas resultantes han permitido obtener información relevante acerca del funcionamiento del sector de transporte ferroviario y por carretera, tanto a escala nacional como intra-europea y sobre los puntos críticos sobre los que se deberían centrarse las futuras actuaciones públicas, información que sin duda resultará de gran utilidad a las instituciones nacionales responsables de las políticas de transporte de mercancías.

En primer lugar, se ha obtenido evidencia sobre los determinantes de la elección modal en los flujos de transporte entre España y Europa. Uno de los principales resultados derivados de la estimación muestra la variación de la probabilidad de elegir el transporte marítimo de corta distancia ante variaciones en el coste y tiempo de tránsito tanto propios como cruzados. Dichas variaciones se han obtenido mediante el método de enumeración muestral.

En términos de coste, cabe destacar el mayor efecto que sobre la probabilidad de elección de la alternativa intermodal marítima tiene un incremento del coste de transporte de la carretera en comparación con el derivado de mejoras en el propio coste del modo marítimo. De esta forma, mientras que incrementos de un 20% en el coste de transporte de la carretera dan lugar a un aumento de la probabilidad de elección del modo marítimo de 1,17 puntos porcentuales en el caso de los operadores logísticos y 1,83 en el de las empresas exportadoras, reducciones de esta misma cuantía del coste del marítimo tan sólo aumentan su probabilidad de elección en 0,49 puntos porcentuales en el primer caso y 0,81 en el segundo.

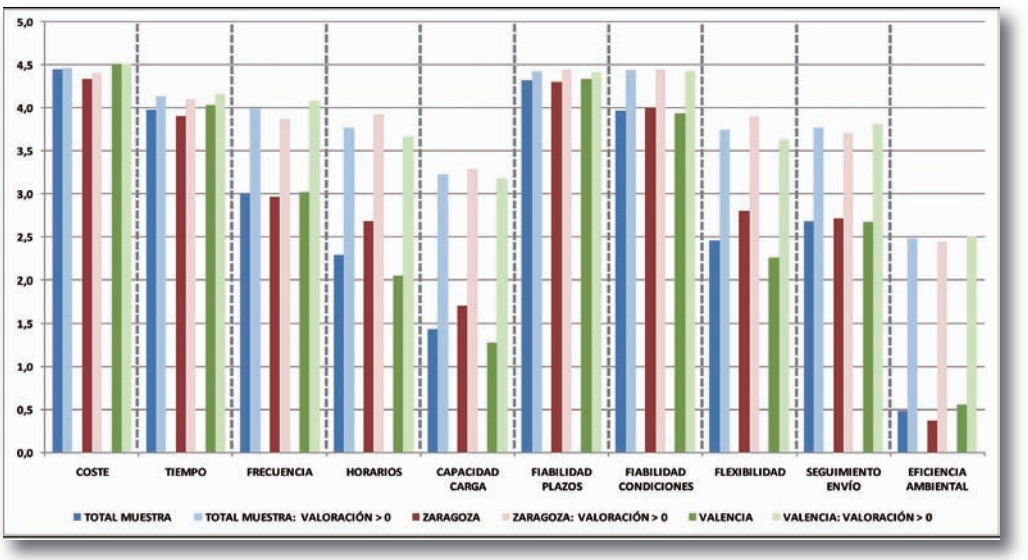
A la vista del resultado obtenido podemos afirmar que, en términos de trasvase modal, esquemas de road pricing como el aplicado desde 2005 en Alemania son más efectivos que las iniciativas de bonificación del transporte marítimo, denominadas Ecobono, recientemente emprendidas en Italia y en el País Vasco. El objetivo de ambas actuaciones es el de dotar al sistema de transporte de un marco de auténtica competencia entre modos mediante la incorporación en las tarifas de cada uno de ellos de sus costes externos, si bien mientras que en los esquemas de road pricing se aboga porque sean los usuarios de la carretera quienes soporten dicho incremento de tarifas, el Ecobono opta por bonificar mediante ayudas de estado al transporte marítimo de corta distancia en una proporción equivalente a los costes externos no soportados por la carretera.

La probabilidad de elección de la alternativa intermodal marítima es sin embargo más sensible a mejoras en su propio tiempo de tránsito que a posibles deterioros en el tiempo de tránsito del modo alternativo: reducciones en un 20% del tiempo de tránsito del marítimo incrementan su probabilidad de elección en 1,23 puntos porcentuales en el caso de las empresas exportadoras y en 0,89 en el de los operadores logísticos, mientras que incrementos de igual magnitud en el tiempo de la carretera tan sólo incrementan la probabilidad de elección del marítimo en 0,81 y 0,6 puntos porcentuales respectivamente. Este resultado está en línea con los obtenidos por Jiang y Calzada (1997) en su análisis sobre la competitividad relativa del ferrocarril en relación con el transporte íntegro por carretera en Francia.



En segundo lugar, para la valoración concedida al tiempo de tránsito en los tráficos nacionales, el corredor objeto de estudio ha sido el que une la Comunidad Valenciana y Aragón. Dicho corredor resulta especialmente interesante, por cuanto la distancia que une dichas regiones (321 Km. entre Valencia y Zaragoza) es similar a las características de otros corredores de especial relevancia en los tráficos nacionales tales como el corredor entre la Comunidad Valenciana y Madrid (355 Km.) o entre Barcelona y Zaragoza (312 Km.), lo que nos permite extrapolar los resultados obtenidos en el marco de la presente aplicación a dichos corredores.

La población objeto de estudio en el marco de esta aplicación han sido las empresas productoras/distribuidoras de productos manufacturados que en el año 2009 gestionaron envíos en el corredor Comunidad Valenciana – Aragón. La importancia media que las empresas entrevistadas otorgan a los distintos atributos del servicio de transporte en el proceso de elección del proveedor de transporte se muestra en el siguiente gráfico.



El modelo estimado nos ha permitido estimar valores subjetivos de los atributos de transporte tiempo y frecuencia. De acuerdo con los resultados obtenidos, los operadores logísticos entrevistados estarían dispuestos a pagar 3 euros por envío por reducir el tiempo de tránsito en una hora y hasta 70 euros por incrementar la frecuencia en una salida semanal adicional.

Finalmente, se ha obtenido evidencia sobre los determinantes de la elección modal y del valor del tiempo en el **tramo terrestre nacional de los encaminamientos marítimos.** Para la estimación se han analizado los envíos de mercancías entre la región de Madrid y el Puerto de Valencia.

La especificación empleada confirma que el ferrocarril cuenta con una ventaja comparativa respecto del transporte íntegro por carretera en términos de coste, ventaja que es especialmente relevante en el marco de los envíos de TMCD. En términos de frecuencia sin embargo la desventaja comparativa que presenta el tren respecto de la carretera se amplifica en el caso de los envíos de TMCD.

La comparativa entre los resultados obtenidos mediante un diseño ortogonal del experimento de preferencias declaradas con los derivados de un diseño eficiente nos ha permitido contribuir al debate metodológico en torno al diseño óptimo de las preferencias declaradas y su incidencia sobre la eficiencia estadística del modelo resultante.

En base a las estimaciones de los valores subjetivos de los atributos de transporte tiempo, fiabilidad y frecuencia, los operadores logísticos entrevistados estarían dispuestos a pagar 17 euros por envío por reducir el tiempo de tránsito en una hora, 3 euros por incrementar en un 1% el porcentaje de envíos que cumplen las condiciones de entrega inicialmente previstas y hasta 70 euros por que la frecuencia ofertada en el modo ferroviario se incrementase en una salida semanal.

DESARROLLO DE UN SIMULADOR DEL HINTERLAND DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Eva Pérez

Equipo Investigador: Purificación Albert

Equipo externo: Infoport Valencia, S.A.

PLAZO: Julio 2009 - Diciembre 2010

ENTIDAD FINANCIADORA: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX)

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

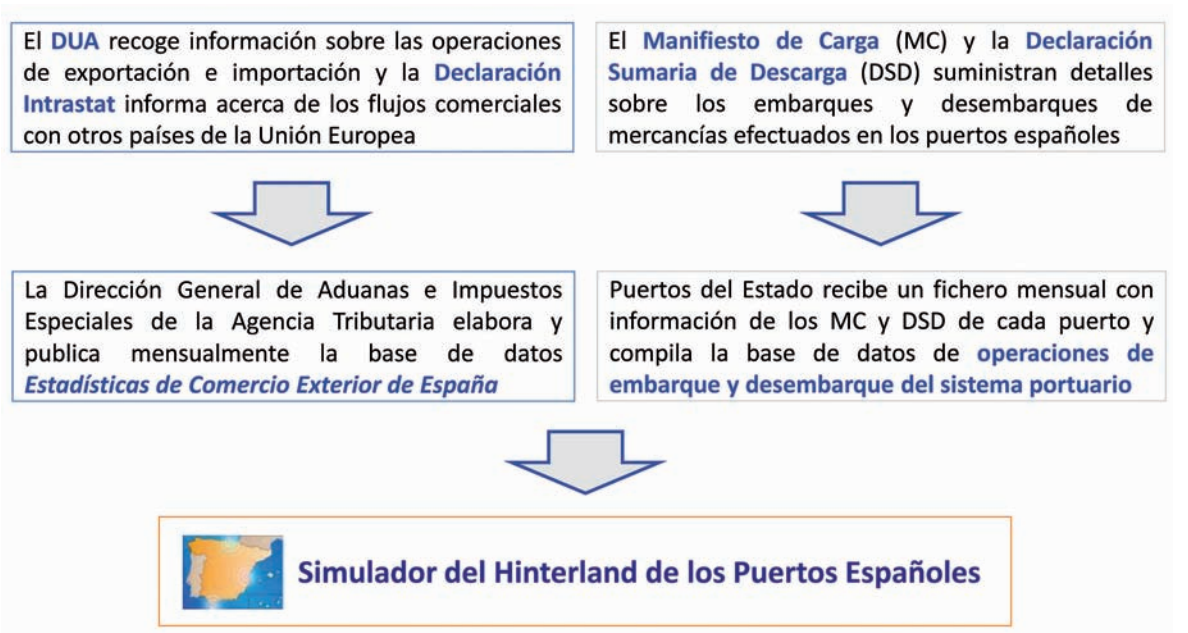
La progresiva mejora de las infraestructuras de conexión de los puertos con el área del que provienen las mercancías en carga y descarga ha posibilitado un incremento de la conectividad de los puertos y ha redundado en una expansión de su *hinterland,* produciéndose en la actualidad el solapamiento de las áreas servidas por diferentes puertos, que operan en un entorno crecientemente competitivo. A este efecto de mejora de la conectividad terrestre de los puertos, se suma la estrategia de las navieras de concentración de cargas en un número limitado de nodos, con el objetivo de posibilitar la aparición de economía de escala, factor que influencia así mismo la expansión del *hinterland* de los puertos *hub* regionales de distantes navieras.

En un contexto de crecimiento del comercio exterior español, siendo transportados por mar más del 80% de los flujos extra-comunitarios, y teniendo en cuenta las directrices europeas de fomento de modos de transporte alternativos a la carretera para el transporte de mercancías, la determinación del *hinterland* de los principales puertos españoles y la

identificación de los flujos de transporte entre los puertos y el área al que sirven se convierte en una tarea crucial para poder contar con los inputs necesarios en la definición de políticas de transporte y planes de desarrollo de infraestructuras.

En este proyecto se ha desarrollado la herramienta de simulación del hinterland de los puertos españoles *(Simulador del Hinterland),* que permite obtener el detalle de los flujos en exportación e importación que utilizan los distintos puertos, la procedencia y destino de las mercancías dentro de España, el tipo de mercancías manipuladas y los países de origen y destino de dichos productos.

El *Simulador del Hinterland* se nutre de dos fuentes de información externas: la proporcionada por la base *Estadísticas de Comercio Exterior de España* del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria, y por otro la información de las distintas bases de datos de puertos suministrada por Puertos del Estado.



Con el objetivo de obtener un fichero único y final que recoja todas las variables incluidas en el fichero de Puertos y que adicionalmente incorpore la información proveniente del fichero de Aduanas, se han realizado una serie de operaciones y se ha desarrollado un programa informático que lee, carga la información, la vincula y finalmente la muestra. La consulta a los datos, tanto de las fuentes de base como del simulador obtenido como resultado, se efectúa a través de cubos dinámicos.

A modo de ejemplo de la información proporcionada por el Simulador del Hinterland, en la siguiente tabla se muestra la distribución por país de las exportaciones con origen la provincia de Castellón de la mercancía 6908 (código NC a 4 dígitos) a través de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia en 2006.

Exportaciones de Castellón de la mercancía 6908 (NC a 4 dígitos)					
Países	Toneladas	% Peso	Miles de euros	% Valor	IVU medio-Euros / Kg
Estados Unidos de América	485.721	14,64%	149.138	14,59%	0,37668
Arabia Saudí	330.581	9,96%	97.268	9,51%	0,38596
Grecia	210.114	6,33%	65.781	6,43%	0,36704
Reino Unido	163.916	4,94%	57.028	5,58%	0,35711
Federación de Rusia	157.839	4,76%	49.386	4,83%	0,39277
Israel	145.226	4,38%	43.451	4,25%	0,39221
Emiratos Árabes Unidos	104.341	3,15%	31.418	3,07%	0,34494
Rumania	85.033	2,56%	25.192	2,46%	0,35025
México	75.100	2,26%	22.930	2,24%	0,40824
República Dominicana	66.222	2,00%	20.688	2,02%	0,39273
Kuwait	65.925	1,99%	19.968	1,95%	0,33967
Puerto Rico	60.170	1,81%	18.475	1,81%	0,37668
Nigeria	57.565	1,74%	17.031	1,67%	0,35456
Canadá	51.224	1,54%	15.615	1,53%	0,38314
Ucrania	48.606	1,47%	14.786	1,45%	0,43359
Bulgaria	47.405	1,43%	14.211	1,39%	0,41327
Argelia	47.223	1,42%	14.087	1,38%	0,40185
República de Corea	44.569	1,34%	15.487	1,51%	0,33232
Irlanda	43.544	1,31%	14.039	1,37%	0,32056
Costa Rica	40.692	1,23%	12.044	1,18%	0,39980
...	...	...	...	...	...
San Vicente y las Granadinas	9	0,00%	3	0,00%	0,29307
Total general	3.317.427	100,00%	1.022.457	100,00%	0,37645

Finalmente cabe señalar que los resultados extraídos del simulador están siendo utilizados como input del modelo nacional de demanda de transporte que está desarrollando el CEDEX. El CEDEX ha elaborado las matrices de demanda de mercancías necesarias para la estimación de dicho modelo nacional de demanda de transporte a partir de la información que se obtiene fundamentalmente de la *Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera* y de los datos sobre los movimientos de mercancías entre estaciones realizados por RENFE. Con el objetivo de obtener una panorámica más real de la distribución de mercancías a nivel nacional, dichas matrices se corregirán descontando la mercancía de exportación e importación cargada y descargada en los puertos, siendo esta última la información que se estimará con el *Simulador del Hinterland*.

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

Equipo Externo: Universidad de Valencia (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 Autopistas del Mar (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: Programas Nacionales del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2004-2007

MOSES - MOTORWAYS OF THE SEA EUROPEAN STYLE

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, Puerto de Gijón, Interporto Bologna, MORANDI Group, H.P.A., NTUA, AUTH, TUHH, UA, Fraunh ofer, 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 2010

OBJETIVO

Fijar los estándares de criterios y condiciones mínimas que deben 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, entre los que se encuentran temas de marketing, pruebas en tiempo real de distintas operativas en diferentes corredores por carretera y por mar, la evaluación de sus impactos, y una discusión iterativa con participantes en el mercado, así como con decisores de política del transporte que identifican un mix de acciones e inversiones requeridas para conseguir una red de AdM eficiente y sostenible. 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: VII 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: Lorena Sáez

Equipo Investigador: Salvador Furió, Eva Pérez, María Feo

Equipo Externo: Universidad de Valencia (Coordinador)

PLAZO: Diciembre 2006 - Febrero 2009

OBJETIVO

En primer lugar determinar la configuración óptima de una línea de TMCD dedicada a tráficos refrigerados 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.

En segundo lugar, 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.

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 2010

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

Proyectos

ANÁLISIS DE LA RENTABILIDAD ECONÓMICA-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-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

PREVITRANS - 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

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Eva Pérez

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

Equipo Externo: Universidad de Valencia (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: Enero 2009 - Enero 2012

OBJETIVO

Analizar detalladamente la situación de partida en el mercado del transporte en España, incluyendo:

- Un análisis en profundidad de la evolución histórica del comercio entre España y Europa y del patrón modal de dichos tráficos
- Una estimación según el estado del arte de previsiones de tráfico por modo

- Un estudio de la capacidad y nivel de utilización de las infraestructuras y del nivel de servicio, capacidad establecida y posibilidad de ajuste a la demanda por parte de la oferta de servicios de transporte
- Una base de datos de las distintas líneas ferroviarias y de TMCD ofertadas desde España
- Una investigación acerca de los indicadores de la calidad de los servicios de transporte, diferenciando por modo, entre España y el resto de países miembros de la Unión Europea
- Y finalmente, un análisis del marco regulatorio del mercado y posibles soluciones para el lanzamiento de nuevos servicios en modos de transporte alternativos (por ejemplo a través de la constitución de consorcios público-privados para los que se investigará el punto de equilibrio financiero y de asunción del riesgo).

ENTIDAD FINANCIADORA: Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, 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

Proyectos

APLICABILIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA PARA EL DESARROLLO DE MERCADOS EN EL SECTOR DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Lorena Sáez

Equipo Investigador: Eva Pérez, Salvador Furió, María Feo

Equipo Externo: ITENE - Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística

PLAZO: Julio 2009 - Enero 2010

OBJETIVO

Analizar los flujos de componentes de automoción con origen/destino la Comunidad Valenciana e identificar aquellos potencialmente trasvasables del transporte íntegro por carretera al TMCD.

ENTIDAD FINANCIADORA: IMPIVA - Plan Sectorial de Competitividad 2009

VIABILIDAD TÉCNICA DE APROVISIONAMIENTO POR MEDIOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS A LA CARRETERA DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL IMPACTO AMBIENTAL

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: María Feo

Equipo Investigador: Salvador Furió, Eva Pérez, Lorena Sáez

Equipo Externo: ITENE - Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística

PLAZO: Julio 2009 - Enero 2010

OBJETIVO

Analizar las posibilidades de transferir parte de los flujos de componentes de automoción con destino la factoría de Ford en Almussafes desde el transporte íntegro por carretera hacia el TMCD o desde el TMCD en modalidad de transporte acompañado hacia el TMCD no acompañado.

ENTIDAD FINANCIADORA: Fundación para el Desarrollo y la Innovación

DEVELOP-MED

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: María Feo

Equipo Investigador: Eva Pérez, Lorena Sáez

Equipo Externo: Marche Region - Italia (coordinador), Ente Autónomo Volturno SRL - Italia, Hellenic Small Islands Network - Grecia, Larnaca District Development Agency - Chipre, Region of Ionian Island - Grecia, AFT - Francia, Paragone Europe - Malta, Regione Lazio - Italia, Puerto de Bar - Montenegro

PLAZO: Junio 2009 - Junio 2011

OBJETIVO

Definir, evaluar y consensuar una estrategia de desarrollo común para mejorar la competitividad del sistema marítimo del Mediterráneo, reforzando su accesibilidad marítima y el papel de sus puertos en los sistemas de transporte intermodales.

ENTIDAD FINANCIADORA: Comisión Europea - Fondos FEDER

EFECTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES DEL PUERTO DE VALENCIA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Antonio Torregrosa

Equipo Investigador: Técnicos I+D+i de la Fundación Valenciaport

PLAZO: Enero 2010 - Julio 2011

OBJETIVO

El proyecto se proponía el objetivo general de explorar distintas formas de abordar la cuantificación de los efectos económicos y sociales del puerto de Valencia. En este contexto, se han abordado distintas metodologías, trascendiendo de los enfoques cualitativos tradicionales, que presentan importantes restricciones derivadas de las dificultades de medición de los diferentes aspectos implicados.

De este modo, los efectos del puerto, valorado en su papel de apoyo al crecimiento económico y articulador del territorio, se miden desde un enfoque más tradicional, el modelo input-output, que cuantifica la importancia en producción, renta y empleo de la actividad portuaria, junto a aproximaciones más novedosas que profundizan en el papel que juegan las infraestructuras de transporte al servicio de la economía.

De entre todas las metodologías y aproximaciones abordadas, finalmente se ha optado por aquellas que más claramente podían proporcionar resultados de interés para el puerto de Valencia, entre ellas la medición del valor del tiempo en el transporte de mercancías y su incidencia en la competitividad de las cadenas logísticas sectoriales, la valoración de externalidades medioambientales asociadas a la actividad portuaria, la prospectiva e importancia económica de la actividad de cruceros y el propio análisis de impacto apoyándose en la metodología input-output.

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 del clúster de Valenciaport 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. 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. En este sentido, la estrecha colaboración que mantiene la Fundación con la Autoridad Portuaria de Valencia, la Dependencia Provincial de Aduanas y las distintas asociaciones y empresas de la comunidad portuaria es clave para garantizar un servicio eficiente y en constante innovación.

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. En esta línea, se han desarrollado proyectos enmarcados en el Plan Nacional de I+D+i, tales como SITIM, GLOBALOG y TIMI.

En el ámbito internacional, el desarrollo de ventanillas únicas portuarias y Port Community Systems se ha generalizado como herramienta básica de competitividad en los puertos. En este sentido, la Fundación participa activamente en iniciativas europeas (como los proyectos e-freight y Freight4All, en colaboración con la APV) y de cooperación internacional, en distintos países de interés para Valenciaport (Argelia y Brasil, en la actualidad).

DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE LA VENTANILLA ÚNICA PORTUARIA EN LOS PUERTOS MARÍTIMOS DE BRASIL

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Guilherme Vieira, Paula Vieira, Juliana Machado, Rafael Sapiña, Salvador Furió, Mª Luisa Escamilla, Eva Pérez, Remedios Cebriá, Jorge Madorell.

Equipo Externo: SEP - Secretaría de Puertos de la Presidencia de la República de Brasil (coordinador), Infoport Valencia, S.A.

PLAZO: Noviembre 2010 - Agosto 2011

ENTIDAD FINANCIADORA: Gobierno Español (Oficina económica y comercial de la Embajada de España en Brasil): Línea de Financiación de Estudios de Viabilidad

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

La Oficina del Estado de Brasil, de acuerdo con la Administración española, convocaron en diciembre de 2009 una licitación cuyo objetivo era el Estudio de Viabilidad para el Diseño e Implementación de la Ventanilla Única Portuaria en los puertos marítimos dependientes de la Secretaría de Puertos (SEP) de Brasil. El consorcio compuesto por la Fundación Valenciaport e Infoport Valencia S.A. fue seleccionado en julio de 2010, dentro de las directrices de la línea FEV (Financiación de Estudios de Viabilidad) del Gobierno español para la ejecución de este estudio, dirigido por el Departamento de Sistemas de Información Portuario de la Subsecretaría de Planificación y Desarrollo Portuario de la SEP.

El estudio tiene por objetivo determinar la viabilidad técnica y económica para el diseño e implementación de la Ventanilla Única portuaria en los puertos marítimos dependientes de la SEP de Brasil.

Proyectos

El Gobierno brasileño en su compromiso de dinamizar el comercio exterior, viene desarrollando distintos ámbitos de actuación, uno de los cuales, es mejorar los procedimientos administrativos asociados a las operaciones de comercio internacional, mediante la implantación de una ventanilla única en el entorno portuario, aprovechando las infraestructuras de comercio electrónico que actualmente brinda el mercado.

Este estudio se enmarca dentro de las mejoras organizativas que ha identificado la Oficina del Estado de Brasil, aunque también tiene una importante interrelación con las mejoras de infraestructura sobre las que sustentar estas mejoras de organización. El fin último del presente proyecto será facilitar y contribuir a hacer más eficiente el comercio exterior brasileño aprovechando las nuevas oportunidades que el nuevo mercado global proporciona y apoyándose en las nuevas infraestructuras de manipulación, transporte y distribución física de mercancías, así como en las infraestructuras que permiten tratar e intercambiar de forma eficiente, la correspondiente información asociada a todo flujo físico de mercancía.

Los beneficios directos que se esperan obtener de la implantación de la ventanilla única son mejorar la eficacia y eficiencia de los Puertos Brasileños y su competitividad en el comercio exterior, para lo cual se tendrá que:

- Agilizar los trámites administrativos reduciendo el tiempo de ejecución de los mismos
- Mejorar la calidad de servicio de los usuarios
- Mejorar la imagen de país
- Mejorar la trazabilidad de las transacciones comerciales
- Mejorar la consistencia de la información intercambiada entre los distintos organismos nacionales e internacionales.
- Mejorar las infraestructuras de manipulación y transporte
- Disponer de información completa y fiable que ayude en la toma de decisiones y en la planificación de nuevas necesidades.
- Desarrollar soluciones técnicas y organizativas orientadas a potenciar la multimodalidad del transporte para aprovechar las ventajas que cada uno de los medios puede aportar en la eficiencia de la cadena logística.

La creación de Ventanillas Únicas se encuentra recogida como una de las recomendaciones (Nº 33) de la UN/CEFACT como medida para hacer más eficaces los intercambios de información entre los operadores comerciales y la Administración.

La puesta en marcha de una ventanilla única puede ser muy beneficiosa tanto para los organismos públicos como para las empresas y el comercio internacional:

- Para los organismos públicos, la ventanilla única se puede traducir en una mejor gestión de los riesgos, una mayor seguridad y mayores ingresos derivados de los aranceles y tasas debido a que los operadores económicos y comerciales cumplen de una forma más precisa y exacta las formalidades requeridas.

- Las empresas se benefician de una interpretación y aplicación transparente y previsible de los reglamentos y les permite una disponer de una mejor utilización de los recursos humanos y financieros, aspecto que les permite obtener ganancias apreciables en términos de productividad y de competitividad.

Objetivos:

Los objetivos concretos a alcanzar tras la conclusión del presente estudio serán:

1. Disponer de un estudio donde se identifiquen los distintos agentes que puedan intervenir en una operación de comercio exterior, así como sus necesidades de intercambio y manejo de información.
2. Identificar y conocer los flujos documentales y de intercambio de información entre los distintos agentes.
3. Identificar los procedimientos administrativos actuales, así como sus posibles puntos de mejora.
4. Conocer los requerimientos de seguridad, privacidad e integridad de la información en cada uno de los procesos de intercambio y tratamiento de la información.
5. Disponer de un modelo que permita cuantificar las mejoras propuestas y de la implantación general del proyecto.
6. Disponer de una planificación estratégica para la implantación de una ventanilla única portuaria.

Resultados del Proyecto:

Tras la reunión de arranque del proyecto en Brasilia en noviembre de 2010, tanto la Secretaría de Puertos (SEP) como la Fundación Valenciaport pusieron en énfasis la fase avanzada de implantación en la que se encuentra el sistema de Puerto Sin Papel desarrollado por la SEP e identificaron posibles relaciones de este sistema con otros sistemas, tales como MERCANTE y SISCOMEX gestionados por otros organismos gubernamentales, así como la relación del presente estudio con otras iniciativas también en fase de estudio por parte la SEP tales como el estudio de Carga Inteligente y Cadena Logística Inteligente, SISCOLOG (sistema de control y acompañamiento a las operaciones logísticas) o el sistema de gestión de infraestructuras portuarias.

Dado que el sistema de Puerto Sin Papel (PSP) de Brasil ya ofrece una ventanilla única para las formalidades requeridas por los buques en puerto, y que este sistema ya se encuentra en fase de implantación, el estudio acometido se ha direccionado hacia una nueva etapa de este sistema, la cual se ha denominado PSP Fase II, y que incluye las formalidades relativas a las mercancías que se mueven a través de los puertos, abarcando a otros actores de la comunidad portuaria, además de los que ya se encuentran involucrados en el sistema PSP.

El estudio tiene como foco los tráficos de mercancías contenedorizadas puesto que esta tipología de tráfico presenta mayor complejidad operacional y, por otra parte, que la Fundación Valenciaport tiene una enorme experiencia en este tipo de carga.

El proyecto se ha dividido en dos fases, compuestas, en su conjunto, por siete etapas tal y como se presenta en la siguiente figura:

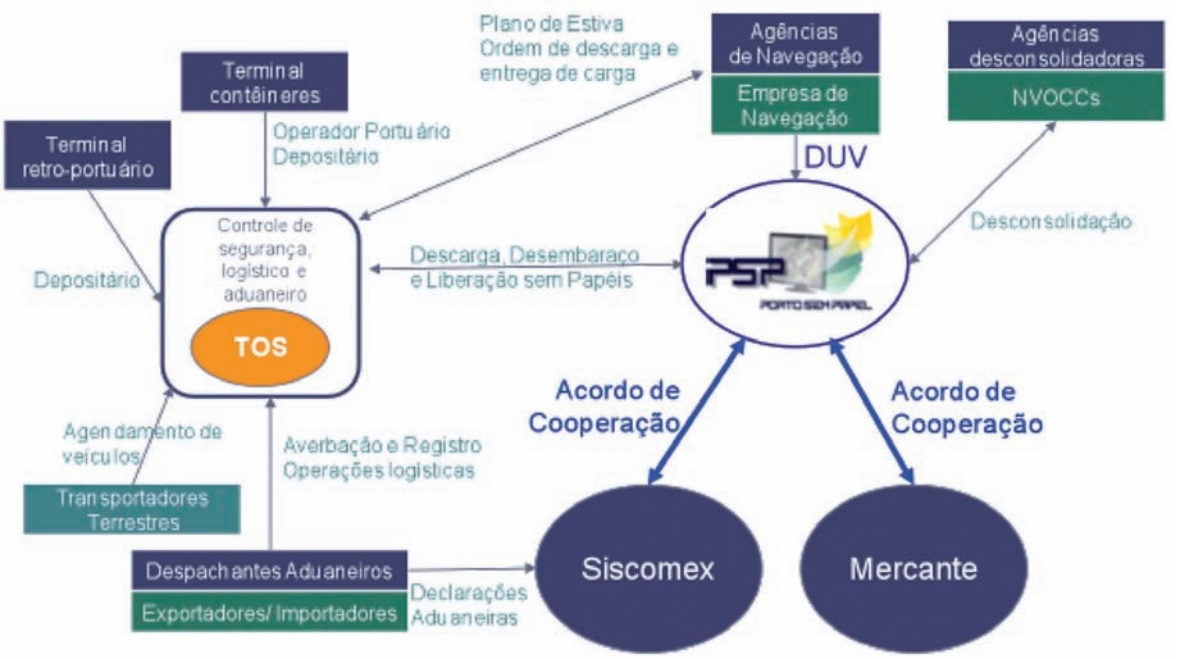
Fases y etapas del estudio

Considerando este conjunto de etapas, fueron previstos tres documentos de trabajo: el "Estudio Preliminar de la Situación Encontrada", correspondiente a la primera etapa del estudio, concluido en diciembre de 2010; el "Diagnóstico de la Situación Actual" que contempla las tres primeras etapas, finalizado en Abril de 2011; y la versión final del estudio que engloba todas las siete etapas en su totalidad, la "Situación Propuesta y Planificación Estratégica para la Ventanilla Única Portuaria", que finalizará a principios de Agosto de 2011.

El estudio preliminar (Etapa 1) tuvo como base el análisis de datos secundarios (revisión bibliográfica y documental), disponibles en libros, informes, artículos, revistas, páginas *web* y otras publicaciones. El objetivo de este análisis preliminar era disponer y realizar un análisis de las informaciones existentes tales como: tipos y volumen de actividades a considerar; identificación de posibles disfunciones, ineficiencias o posibles aspectos de mejora en los procedimientos realizados por los distintos intervinientes; sistemas de información existentes tanto por parte de los organismos gubernamentales como privados; caracterización de los distintos intervinientes y de sus responsabilidades dentro de la cadena de transporte multimodal en los puertos; principales relaciones y formas de comunicaciones actuales entre los distintos agentes intervinientes, etc.

Concluida la Etapa 1, sus resultados fueron complementados por medio de un trabajo de colecta de datos primarios, mediante un conjunto de entrevistas individuales o en grupo (Etapa 2) con la comunidad portuaria de Santos (Autoridad Portuaria de Santos, Aduana, terminales de contenedores, asociaciones de navieras y de agentes de aduana, transportistas terrestres, etc.) durante los meses de enero y febrero de 2011. Finalmente el "Diagnóstico de la Situación Actual" (Etapa 3) recopila los conclusiones de la Fase I del proyecto y permite profundizar en el entendimiento de las relaciones y formas de comunicaciones actuales entre los distintos agentes intervinientes, en los procedimientos y formalidades para la permanencia de los buques en los puertos y para los movimientos de contenedores a través de los mismos y en los sistemas de información utilizados. A continuación se muestra una figura con los tres sistemas gubernamentales que controlan el comercio exterior y el tránsito de buques y mercancías en los puertos: PSP, el Siscomex y el Mercante, así como sus relaciones con otros intervinientes.

Representación esquemática de los principales sistemas existentes y sus relaciones



Proyectos

La Fase 2 del estudio, en proceso de elaboración en el momento de redacción de la presente Memoria, está encaminada a describir la situación propuesta y recomendaciones. Es seguramente la más importante del proyecto y tiene como objetivo analizar la viabilidad técnica y económica para un posible diseño e implementación del Puerto Sin Papel Fase II. Esta segunda parte del proyecto, de carácter estratégico tratará de fijar los objetivos del PSP Fase II y proponer una planificación estratégica para la ventanilla única portuaria. Es imprescindible para el desarrollo de dichas actividades una mayor participación del equipo de la SEP, puesto que se hace necesario la evaluación de las distintas opciones que se presenten dentro de la planificación estratégica. La ejecución de la Fase 2 está dividida de la siguiente forma: presentación de la base conceptual sobre ventanillas únicas y *Port Community Systems,* descripción de la situación propuesta, aspectos conceptuales de la planificación estratégica, aplicación de la metodologías de la planificación estratégica al PSP Fase II (Análisis DAFO; Misión, Visión y Valores; Objetivos Estratégicos; Mapa estratégico del PSP Fase II; Indicadores estratégicos; Iniciativas, Seguimiento y Control) y posibilidades de finaciación del PSP Fase II. En definitiva esta fase comprende la definición del Puerto Sin Papel fase II y un plan estratégico de desarrollo de este concepto incluyendo el detalle de las acciones futuras a desarrollar dentro de los aspectos organizativos, legales y técnicos.

Para finalizar el proyecto está previsto la realización de un *Workshop* con el objetivo de divulgar para los diversos clústeres de los puertos brasileños los resultados y las conclusiones del proyecto, así como la experiencia de Valenciaport en este ámbito –como transferencia de *know-how–,* con el fin último de estimular la participación e involucrar a todos los intervinientes de dichos clústeres en el proceso la implantación de una verdadera ventanilla única portuaria.

LEVANTE AUTOMATIZADO

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Mª Luisa Escamilla, Mario Alberto Menéndez

Equipo externo: APV, AEAT, SICE, ÓRBITA

PLAZO: Desarrollo de un piloto en Sagunto: Febrero 2009 - Junio 2010

Extensión al Puerto de Valencia: Junio 2010 - Junio 2011

ENTIDAD FINANCIADORA: Autoridad Portuaria de Valencia

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

La Aduana juega un papel clave en el desarrollo de procedimientos y soluciones innovadoras para facilitar y simplificar los trámites requeridos en las operaciones de importación, exportación y tránsito de mercancías, manteniendo al mismo tiempo los niveles de seguridad, protección y control necesarios en estas operaciones.

Este esfuerzo de mejora continua, en el marco de una estrecha colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia durante más de 15 años, ha permitido que muchas de las experiencias pioneras en el Puerto de Valencia se hayan visto posteriormente extendidas al resto del territorio español.

En materia de seguridad y protección, la Aduana y los cuerpos de seguridad del Estado intervienen de forma activa para garantizar la seguridad de los recintos portuarios y cumplir con el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). En el Puerto de Valencia se aplica asimismo el Protocolo de Iniciativa sobre Seguridad de Contenedores (CSI), que tiene como finalidad reforzar los controles en el tráfico marítimo, estableciendo criterios de seguridad para poder identificar los contenedores de alto riesgo y analizarlos mediante un escáner, y se ha finalizado la instalación de equipos que dan cumplida respuesta a la iniciativa MEGAPORTS, de control de riesgos radioactivos.

En este sentido el control de los accesos a las instalaciones portuarias, no sólo a la entrada del recinto sino también a la salida, permite incrementar el nivel de seguridad y protección del puerto. No obstante, este control de acceso no debe obstaculizar la fluidez en el transporte de mercancías si se desean mantener los niveles de eficiencia y calidad de servicio que ofrece actualmente Valenciaport.

Proyectos

La consecución de un Puerto Sin Papeles y la aplicación de los sistemas más avanzados de seguridad y control pueden permitir que este binomio seguridad-eficiencia se vea reforzado, incrementándose los niveles de control pero permitiendo asimismo incrementar la eficiencia de las operaciones portuarias.

Dentro de la iniciativa de Puerto Sin Papeles en Valenciaport se han desarrollado en los últimos años importantes avances, muchos de ellos pioneros en el sistema portuario español. Cabe destacar la aplicación de un Levante sin Papeles tanto para exportación como para importación aplicable, este último, a cualquier tipo de mercancía (contenedorizada y no contenedorizada).

El Levante Sin Papeles permite efectuar un control aduanero rápido y efectivo de las mercancías que abandonan el recinto tanto por vía marítima como terrestre sin necesidad de presentar los documentos justificativos en papel. Los avances en el Puerto Sin Papeles han sido posibles gracias a las ventanillas únicas creadas en el sistema portuario español y al sistema de información comunitario valenciaportpcs.net pero, sobre todo, han sido posibles gracias a la estrecha colaboración existente entre la Dependencia Provincial de Aduanas de Valencia (y por extensión, del Departamento de Aduanas e IIEE) y la Autoridad Portuaria de Valencia. Esta colaboración ha permitido que se definan y apliquen procedimientos aduaneros mucho más efectivos y eficientes que han sido inmediatamente utilizados por la comunidad portuaria en vista de las ventajas operativas que suponen.

El último avance conseguido dentro de este proceso se ha materializado durante el año 2010 con la puesta en funcionamiento del **Levante Automatizado.** La puesta en marcha de este nuevo sistema ha sido posible gracias a un intenso trabajo de diseño, análisis, desarrollo y pruebas, realizado conjuntamente por parte del Departamento de Aduanas e II.EE. y la Autoridad Portuaria de Valencia, contando con la asistencia técnica de la Fundación Valenciaport.

Este proyecto dio comienzo en febrero de 2009 cuando se decidió desarrollar un prototipo de Levante Automatizado en el Puerto de Sagunto en un primer momento para el tráfico de mercancía convencional no unitizada (graneles, bobinas, vehículos nuevos, troncos, etc.). En abril de 2010 tras haber analizado la viabilidad de distintas tecnologías y procedimientos se puso por primera vez en Sagunto una puerta automatizada conectada en tiempo real con los sistemas de la aduana.

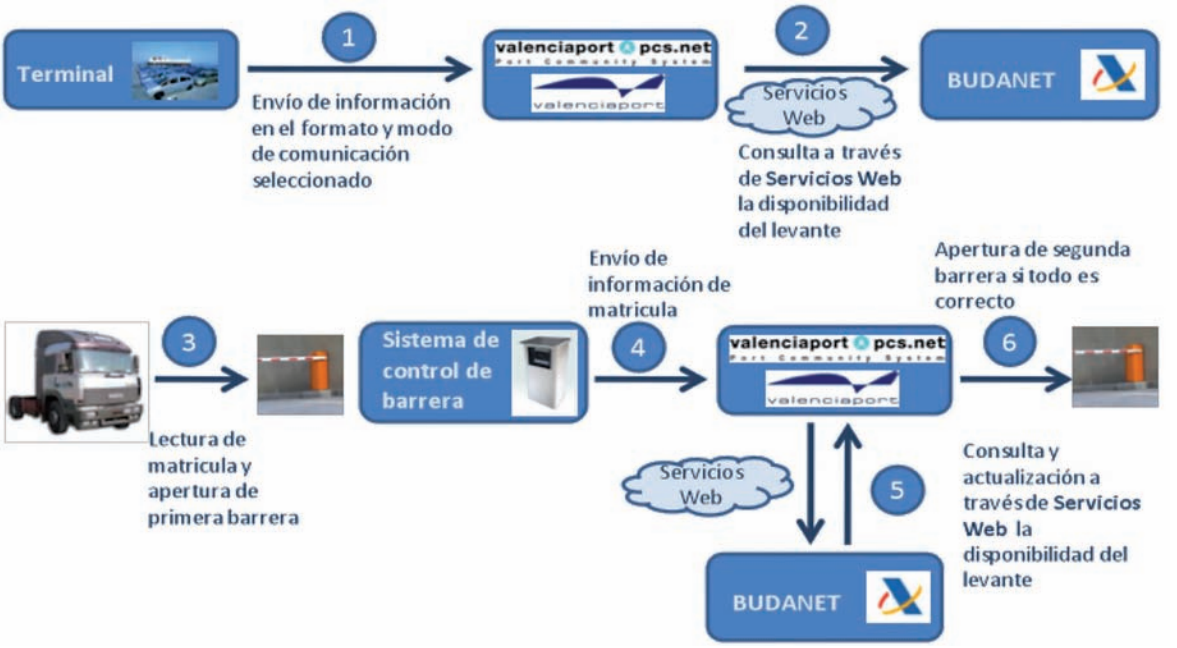


Figura 1. Flujo Levante Automatizado de Importación para mercancía convencional no unitizada en Valenciaport

La simplicidad para los usuarios en las salidas automáticas se consiguió en gran medida a la creación por parte del Departamento de Aduanas de la Agencia Tributaria de un sistema electrónico de comunicación en tiempo real para la verificación, autorización y notificación de salidas de mercancías de los recintos portuarios que se puso a disposición de las Autoridades Portuaria a principios de 2010. Este sistema, en cuya primera validación participó la Autoridad Portuaria de Valencia con el apoyo de la Fundación Valenciaport, habilita a las Autoridades Portuarias españolas a desarrollar sistemas de control de salidas automatizados y desatendidos así como otros servicios de alto valor añadido.

Figura 2. Salida Automatizada de vehículos nuevos en el Puerto de Sagunto

Tras el éxito del proyecto y tras un periodo de implantación del sistema de dos meses, se procedió a extender esta experiencia al caso del puerto de Valencia extendiéndose al mismo tiempo al caso de contenedores y utilizando el mismo sistema autómatico de puertas (AGS) que es utilizado en la iniciativa de Megaports.

Figura 3. Simulación del sistema automático de puertas del Puerto de Valencia.
Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

SITIM - ANÁLISIS, DESARROLLO Y EVOLUCIÓN DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN UN ENTORNO INTERMODAL

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop / Salvador Furió

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Mª Luisa Escamilla, Jaime López

Equipo externo: Universidad de Valladolid (coordinador), Universidad de Oviedo, Ceva Production Logistics España, S.L., C.T.C., S.A.

PLAZO: 2009-2011

OBJETIVO: La principal motivación del actual proyecto desde el punto de vista investigador es la mejora de la cadena de transporte intermodal de mercancías a través de la utilización de Sistemas de Transporte Inteligentes, buscando optimizar el reparto modal y mejorando los procesos de intercambio entre los diferentes modos de transporte.

ENTIDAD FINANCIADORA: Plan Nacional de Investigación, Ministerio de Fomento

FLAGSHIP - EUROPEAN FRAMEWORK FOR SAFE, EFFICIENT AND ENVIRONMENTALLY-FRIENDLY SHIP OPERATIONS

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Salvador Furió

EQUIPO Externo: European Community Shipowners' Associations (coordinador), MARINTEK – Norsk Marinteknisk Forskningsinstitutt AS, Aker Yards SA, Autronica Fire and Security AS, Teekay Shipping Corporation, V.Ships UK, Carnival Corporation & plc, Danaos Shipping Co. Ltd., Kursiu Linija Ltd., Norwegian Shipowners' Association, Consorzio Armatori per la Ricerca S.r.l. (Shipowners Research Consortium), Perseveranza SpA di Navigazione, NTUA - National Technical University of Athens, Norwegian University of Science and Technology, University of Strathclyde, Cardiff University, MJC2 Limited, Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, PORTLINE – Transportes Marítimos Internacionais, SA, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (Royal Dutch Shipowners Association), Regs4ships Ltd, RINA – Rigistro Italiano Navale SPA, BRITMAR – British Maritime Technology, SIREHNA, Superfast Ferries S.A., Rolls-Royce plc, Wärtsilä Finland Oy, Kongsberg Maritime AS - Kongsberg Seatex A.S., SAM Electronics GmbH, Lyngsø Marine A/S, IST - Instituto Superior Tecnico, Lodic A.S, European Marine Equipment Council, Germanischer Lloyd AG, Bureau Veritas, Trans-Base Soler, S.L., Spanish Depot Service, S.A., ISDEFE – Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, S.A., TEMIS S.A., WEGEMT – European Association of Universities in Marine Technology and Related Sciences, Community of European Shipyards Associations, Shipbuilders & Shiprepairers Association, ASME – Altair Special Maritime Enterprise, China Shipping Agency SA, Meyer Werft GmbH, Minoan Lines

PLAZO: Enero 2007 – Diciembre 2011

OBJETIVO

El objetivo del subproyecto de la Fundación Valenciaport es el desarrollo de 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: Comisión Europea – VI Programa Marco

Proyectos

TIMI - TRANSPORTE INTELIGENTE DE MERCANCÍAS INTERMODAL

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Antonio Torregrosa, Salvador Furió, Jaime López

Equipo Externo: ATOS Origin (coordinador), Trasmediterranea, Etra investigación y desarrollo, Fagor Electrónica, S.Coop., Ibermática S.A., TB-Solutions Advanced Technologies SL, Infoport Valencia, Servimaps Sig SL, Ingelectric, I3B – Instituto Ibermática de Innovación SL

PLAZO: Enero 2007 – Diciembre 2010

OBJETIVO

Analizar las necesidades del transporte intermodal de mercancías y, en base a ello, desarrollar nuevas tecnologías y metodologías que permitan la creación de la futura generación de dispositivos, sistemas y herramientas que contribuyan a hacer más inteligente dicho transporte.

ENTIDAD FINANCIADORA: CDTI – Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial. Programa CENIT. Plan Nacional I+D+i

SECURYLINK - PLATAFORMA PARA LA MONITORIZACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS EN TIEMPO REAL DE LA CADENA DE SUMINISTRO

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Mª Luisa Escamilla

Equipo Investigador: Miguel Llop

Equipo Externo: Infoport Valencia, S2 Grupo (coordinadores), Ravello, Copitrans, Alfredo Roig, SDS, Trans-Base Soler, Marvalsa, Marca de Garantía, Universidad de Valencia

PLAZO: 2009 - 2010

OBJETIVO

El principal objetivo del proyecto es la mejora de la seguridad del proceso de la cadena de suministro de la Comunidad Portuaria mediante la obtención de una plataforma de monitorización y gestión de riesgos en tiempo real de la cadena de suministro.

ENTIDAD FINANCIADORA: Conselleria de Industria, Comercio e Innovación, convocatoria para la concesión de ayudas para la realización de acciones estratégicas de diversificación industrial para la Comunitat Valenciana

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: Mª Luisa Escamilla, Jaime López, Reme Cebriá, Ángel Ballesteros

Equipo Externo: Autoridad Portuaria de Valencia, Innovation Strategies, Infoport Valencia, S.A.

PLAZO: 2007 - 2009

OBJETIVO

La Autoridad Portuaria de Valencia ha desarrollado y puesto en marcha su plataforma tecnológica valenciaportpcs.net con el objetivo último de favorecer la vertebración de la Comunidad Portuaria de Valenciaport.

La motivación del presente proyecto pasa por dar continuidad al trabajo que se ha venido desarrollando en los últimos años para lograr no sólo un mayor crecimiento de la plataforma 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 consiguiendo 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

Proyectos

MISE EN PLACE DE GUICHETS PORTUAIRES

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Antonio Torregrosa

Equipo Investigador: Andrea Muñoz, Miguel Llop

Equipo Externo: Consultrans, POHL Consulting & Associates, Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas (FIIAPP)

PLAZO: 2009 - 2011

OBJETIVO

El objetivo del proyecto es asistir técnicamente a los puertos e instituciones argelinas en el desarrollo de instrumentos que faciliten el movimiento de buques y mercancías a través de acciones de mejora de la comunicación entre las Autoridades Portuarias, las Aduanas y otros organismos públicos, así como la comunicación de éstos con los clientes y miembros de las comunidades portuarias (Ventanillas Únicas Portuarias). Por lo tanto, el objetivo final del proyecto es que los puertos argelinos mejoren su capacidad de gestión y su competitividad a través de la puesta en marcha de una plataforma tecnológica que centralice todos los servicios existentes, simplificando todas las formalidades administrativas que se requieren en los puertos.

ENTIDAD FINANCIADORA: Ministerio de Transporte Argelino con Fondos del programa de cooperación internacional "Europe Aid" de la Comisión Europea

NETGOCIAPORT - PLATAFORMA PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN COMERCIAL Y NEGOCIO ELECTRÓNICO ENTRE EL COLECTIVO DE EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Mª Luisa Escamilla

Equipo Investigador: Miguel Llop

Equipo Externo: Infoport Valencia (coordinador), ATEIA - Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, ELTC - Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores

PLAZO: 2009 - 2010

OBJETIVO

El objetivo principal del proyecto es mejorar la eficiencia de los procesos de negocio de las empresas que participan en la cadena logístico-portuaria mediante el aprovechamiento de las tecnologías de la información y c omunicaciones (TIC).

La plataforma NetgociaPort tiene también como objetivo eliminar costes operativos relacionados con el procesamiento de documentos y gestiones comerciales, y generar nuevas oportunidades para el desarrollo de soluciones adicionales alrededor de la plataforma desarrollada en el marco de este proyecto.

ENTIDAD FINANCIADORA: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

SOPORTE A LA DIRECCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE VALENCIAPORTPCS.NET

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Jaime López, Ángel Ballesteros, Mª Luisa Escamilla

Equipo Externo: Autoridad Portuaria de Valencia

PLAZO: 2009 - 2011

OBJETIVO

Cubrir los objetivos planteados por la Autoridad Portuaria de Valencia dentro de su Programa de Desarrollo Estratégico orientados hacia la consecución de un Puerto digital dentro del eje de Eficacia en los Servicios Portuarios y contribuir en el desarrollo logístico e intermodal dentro del eje de Logística y Marketing. La renovación de este contrato supone dar una continuidad al trabajo que se ha venido desarrollando en los últimos años para lograr no sólo un mayor crecimiento de la plataforma valencicaportpcs.net en cuanto a volumen de transacciones realizadas, número de usuarios adheridos y abanico de servicios que utilizan estos usuarios sino también lograr su extensión efectiva a los puertos de Sagunto y Gandía, ofrecer una mayor calidad del servicio ofrecido y, especialmente, una mayor efectividad de la información intercambiada entre las empresas para sus procesos de negocio consiguiendo 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

Proyectos

PORT INTEGRATION - MULTI-MODAL INNOVATION FOR SUSTAINABLE MARITIME AND HINTERLAND TRANSPORT STRUCTURES

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Sean Deehan, Clara Peña

Coordinador APV: José García de la Guía

Equipo Externo: Free and Hanseatic City of Hamburg. Ministry for Economic and Labor Affairs (Alemania) - (coordinador), Hamburg Port Authority (Alemania), Essex County Council (Reino Unido), Autoridad Portuaria de Valencia (España), Antwerp Port Authority (Bélgica), Marseille Fos (Francia), Port of Hamina (Finlandia), Chamber of Commerce of Genoa (Italia), Municipality of Ancona (Italia), Port of Tallin (Estonia), Freeport of Riga (Letonia), Klaipeda State Seaport Authority (Lituania), Rosmorport Kalliningrad Branch (Rusia)

PLAZO: Enero 2010 - Diciembre 2012

OBJETIVO

El proyecto está basado en la innovación multi-modal para la sostenibilidad en las estructuras de transporte terrestre y marítimo, dirigida a identificar las mejores prácticas de intercambio y transferencia en el sector transportes, con el objetivo final de lograr la integración global de todas las políticas relacionadas.

ENTIDAD FINANCIADORA: Comisión Europea (INTERREG IV C)

FREIGHT4ALL - A DISTRIBUTED AND OPEN FREIGHT TRANSPORT ICT SOLUTION 4 ALL STAKEHOLDERS IN THE MEDITERRANEAN AREA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Ángel Ballesteros, Mª Luisa Escamilla, Salvador Furió, José Andrés Giménez, Sean Deehan, Clara Peña

Coordinador APV: José García de la Guía

Equipo Externo: RCRETE (coordinador), AFT, IPBO, UPV, RCAMPANIA, LUKAKOPER, Autoridad Portuaria de Valencia

PLAZO: Junio 2010 - Noviembre 2012

OBJETIVO

Resolver el fraccionamiento en el funcionamiento de la cadena de transporte transnacional de mercancías multimodal proporcionando una solución TIC interoperable y distribuida. Dicha solución facilitará la colaboración remota de las partes implicadas y el uso conjunto de los sistemas de e-logística disponibles, por tanto supondrá el fortalecimiento de la cohesión territorial y proporcionará servicios rentables y sostenibles.

ENTIDAD FINANCIADORA: Comisión Europea (MED)

E-FREIGHT - EUROPEAN E-FREIGHT CAPABILITIES FOR CO-MODALTRANSPORT

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinador FV: Miguel Llop

Equipo Investigador: Clara Peña

Coordinador APV: José García de la Guía

Equipo Externo: Britmar, VTT, PROTTERDAM, Marlo, Sequoyah, NECL, Marintek, ISL, PTV, EBOS, Tredit, Fordesi, Viadonau, POC, MJC2, K+N, ILS, MAL, CERTH/HIT, Stena, UIBK, CETLE, KNET, BME, Horama, CILTI, TRANS – BORREGAARD, MOB, RC, PVEN , SPC, Autoridad Portuaria de Valencia

PLAZO: Enero 2010 - Diciembre 2013

OBJETIVO

El objetivo principal del proyecto es proporcionar capacidades en el ámbito de la del transporte de mercancía a un nivel de electrónico (E-FREIGHT) para así poder unificar estos servicios en Europa, y que contribuirá a la consecución de una inter-modalidad dentro de las redes europeas de transporte

ENTIDAD FINANCIADORA: Comisión Europea (VII Programa Marco)

2.2.5. Comunidad Logística Portuaria

El área "Comunidad Logístico Portuaria" constituye la consolidación y concreción en un departamento de toda una trayectoria, al servicio de la Comunidad Logístico Portuaria, que se ha venido desarrollando a lo largo de los últimos años, ejerciendo una función de apoyo al conjunto de entidades tanto públicas: Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Organismos Oficiales de Inspección, Aduanas, Capitanía Marítima como privadas: Asociación Naviera Valenciana (ANV), Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados de Valencia (ATEIA), Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Valencia, Montepío del colectivo portuario de Valencia, Asociación de Empresas de Logística y Transporte en Contenedor (ELTC), Asociación de autopatronos del transporte de contenedores de los puertos de la Comunidad Valenciana (Transcont). Todas ellas son asociaciones representativas de las zonas de influencia del Puerto de Valencia con relación directa en el desarrollo de las actividades y servicios portuarios.

El área CLP se alinea en la estrategia de la Fundación Valenciaport y de la Autoridad Portuaria de Valencia, consistente en el apoyo al colectivo marítimo-portuario representado por las principales asociaciones y colegios profesionales. Cabe destacar como acción vertebradora de la Comunidad Logístico-Portuaria la llevada a cabo por el área CLP que nace en enero de 2009 pero que sus integrantes poseen el acervo marítimo portuario del Grupo de trabajo MATIC desde su fundación en 1999. El citado grupo se dedica a proyectos de interés para la Comunidad Logístico-Portuaria, y cuyas acciones se ven reforzadas desde la creación del área Comunidad Logístico-Portuaria que responde a las inquietudes y necesidades de la Comunidad Logístico-Portuaria valenciana en materias tan diversas como estudios de flujos documentales de exportación e importación; análisis, estudio y promoción de nuevos mercados; potenciación de los mercados actuales; creaciones de iniciativas divulgativas específicas del sector marítimo portuario; organización de jornadas y foros técnicos, y cuantas iniciativas sean propuestas por el área CLP encaminadas en última instancia a la creación de riqueza en el tejido empresarial y social valenciano.

Así pues, el área CLP contribuye a potenciar la vertebración de la Comunidad Logístico-Portuaria, en su más amplio sentido, en aspectos tales como la aplicación de procedimientos eficientes en el despacho de la mercancía, el transporte y la logística; implantación de nuevas tecnologías conciliadoras de la seguridad de la mercancía y la facilitación del comercio, estudio de la seguridad y documentación de mercancías peligrosas en los puertos; estudio, descripción y simplificación de procedimientos documentales (flujo documental), el estudio del hinterland portuario y el encaminamiento de las mercancías así como el desarrollo de proyectos sobre corredores comerciales entre la Comunidad Valenciana y países emergentes de gran proyección para el desarrollo de la economía valenciana. En la misma línea se desarrollan informes logísticos portuarios de relevancia para el sector sobre los principales países emergentes destino potencial de tráficos españoles.

Por tanto la línea de actuación abarca todos los proyectos que de alguna manera promuevan la integración horizontal - vertical, y el conocimiento de la actividad profesional de los distintos agentes que intervienen en la cadena logística-portuaria y del comercio internacional; logrando con ello, una mejor interconexión y relación entre ellos, una mayor

implicación en los procesos que envuelven el comercio, que doten y aporten las herramientas necesarias para hacer más competitivas a las empresas de las comunidades logístico-portuarias implicadas.

El área de Comunidad Logística Portuaria pretende convertirse en una referencia para la vertebración de la Comunidad Logístico Portuaria, su asesoramiento, estudio, descripción de sus procedimientos y mejora continua de los mismos, así como la difusión de monografías de todos aquellos agentes que componen dicha comunidad para contribuir a la mejora continua de un clúster marítimo portuario valenciano que está considerado como un referente en buenas prácticas en muchas de sus instituciones y procedimientos a nivel internacional.

ESTUDIO DE LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE ESPAÑA - INDIA: EL CORREDOR MARÍTIMO COMUNIDAD VALENCIANA - INDIA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinadores FV: Sonia Iborra / Jesús García-Luján

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

El corredor logístico Comunidad Valenciana - India, nace bajo la iniciativa de la Fundación Valenciaport en su propósito de prestar un servicio útil al tejido productivo de la Comunidad Valenciana, dando a conocer las potencialidades comerciales de un mercado de indudable futuro para el tejido productivo valenciano, y la economía valenciana en su conjunto.

India como mercado potencial en numerosos sectores de la industria y el comercio, entraña un enorme atractivo para el comercio español en general y para la Comunidad Valenciana y Valenciaport, en particular. Además India ofrece un atractivo mayor que otros mercados emergentes en cuanto no se erige como un centro mundial de manufacturas intensivo en mano de obra, lo que produciría un desequilibrio en el comercio a favor de las exportaciones indias, sino al contrario, se trata de un tráfico de comercio exterior más equilibrado lo que proporciona mayores oportunidades para la exportación valenciana y española en general. India es una potencia emergente cuyo PIB crece a un ritmo suficiente como para proporcionar numerosas oportunidades de negocio en aquel inmenso país.

En el marco de un gran proyecto como es el estudio del Corredor Logístico Comunidad Valenciana - India, el área CLP como instrumento de apoyo de su Comunidad Logístico-Portuaria ha elaborado un estudio del corredor que abarca distintos aspectos:

- Comercio exterior
- Área logística
- Área Portuaria

India es un país de gran interés para la Comunidad Portuaria en su conjunto y por extensión para la Comunidad Valenciana, dada la importancia de un país emergente con más de mil millones de habitantes y en consecuencia, de clientes potenciales y con un constante crecimiento en numerosos sectores económicos.

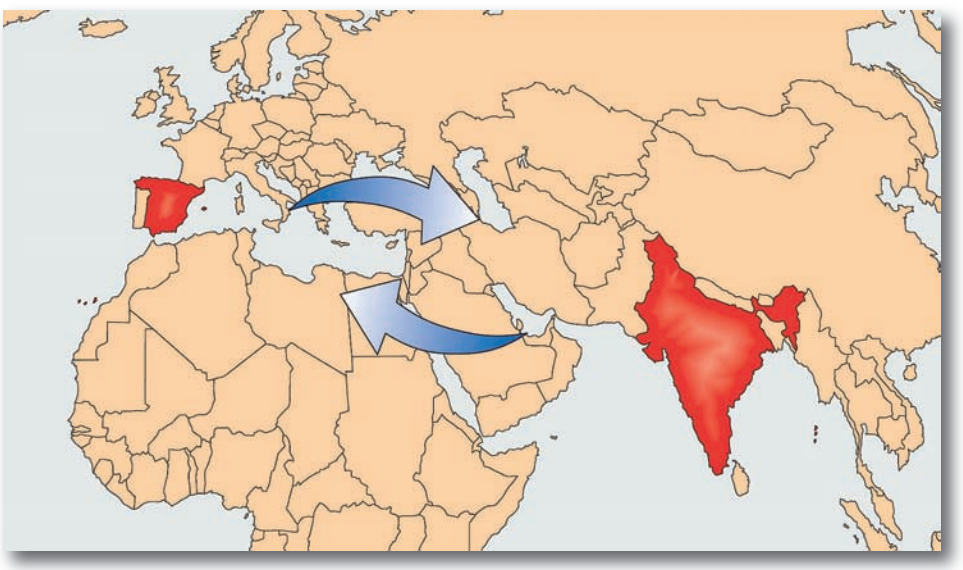
India, conjuntamente con China, es el mercado emergente que ofrece más oportunidades de negocio para la economía valenciana, hasta el punto de que empieza a hablarse de ella como el centro de la economía mundial en los próximos años. India es un mercado en el que está casi todo por hacer. El empresario indio suele tener actividades muy diversas, y ser flexible y abierto a nuevos negocios.

¿Por qué India? Porque existe un interés común por: desarrollar estrategias tendentes a fomentar flujos de carga portuaria entre los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia y los principales puertos de India, mediante el desarrollo de actuaciones logísticas y portuarias de interés común.

OBJETIVOS:

El objetivo fundamental del estudio que se plantea es el de servir de apoyo al tejido productivo valenciano, a la Comunidad Logística Portuaria valenciana y a la sociedad valenciana en general, así como a la propia Autoridad Portuaria Valenciana en su labor de facilitación y promoción de acciones que posibiliten relaciones comerciales fluídas con los mercados de India y por extensión de los países de la zona económica cercana a la región.

Otro objetivo fundamental es el de contribuir a potenciar posibles oportunidades de negocio entre los operadores económicos de India 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 India-España e India-Comunidad Valenciana.



OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO:

- Identificación del mercado actual y potencial del corredor Valencia-India desagregado por sectores y principales capítulos del TARIC.
- Identificar los principales sectores usuarios actuales y potenciales del corredor marítimo Valencia-INDIA y sus necesidades.
- Describir las principales Líneas que operan en el corredor, sus frecuencias y costes.
- Identificar los operadores logísticos que actualmente canalizan el tráfico en el corredor, sus características, tipología, especialización y calidad de servicio.

- Detectar oportunidades de mejora en el corredor marítimo Valencia-INDIA como instrumento de apoyo al comercio exterior.
- Poner en relación, los sectores exportadores e importadores de ambas áreas y sus operadores de transporte para hacer efectivas las iniciativas y mejoras identificadas, proponiendo alianzas estratégicas entre los agentes de la cadena logística como medio para agilizar el movimiento de la carga.

PLAZO: Mayo 2009 - Diciembre 2009

ENTIDAD FINANCIADORA: IMPIVA – Generalitat Valenciana

FLUJO DOCUMENTAL ASOCIADO A LOS AGENTES DE LA CADENA LOGÍSTICA-PORTUARIA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinadores FV: Jesús García-Luján /Sonia Iborra

Equipo Investigador: Técnicos I+D+i

PLAZO: 2010

ENTIDAD FINANCIADORA: Autoridad Portuaria de Valencia

MOTIVACIÓN Y RESULTADOS DEL PROYECTO:

La conveniencia de aportar información sobre la diversa y extensa documentación que da soporte a cualquier operación de comercio internacional y, en especial, de toda aquella documentación que es necesaria en el comercio internacional de mercancías de línea regular en contenedores, llevó hace ya algunos años a la elaboración del manual denominado "Flujo Documental de Exportación: Transporte Marítimo en Contenedores de Línea Regular", que sirvió de base para la creación de un núcleo de conocimiento al servicio de los agentes que conforman la cadena logístico-portuaria. Esta publicación necesita de un proceso de actualización permanente, que garantice que el manual siga siendo, como lo ha sido en los últimos años, la principal referencia en la materia en habla hispana.

OBJETIVOS:

El objeto del proyecto consiste en ofrecer una visión conjunta y actualizada de todos aquellos documentos que pueden estar presentes en una operación de comercio exterior.

El transporte marítimo en particular y el comercio internacional, en general está sometido a un constante cambio legislativo a los que hay que adaptarse si queremos competir en un mercado donde la competencia es dura y el cliente exigente.

Dichos cambios legislativos afectan a la obra en su totalidad hasta el punto en que se hace necesario su revisión y adecuación constantes a la legislación y prácticas comerciales vigentes.

En esta línea de actuación el objetivo es mantener actualizada la publicación en aspectos tales como: la normativa aplicable en vigor, los procesos documentales actuales, el régimen jurídico aplicable a los distintos actores que intervienen en la cadena del comercio internacional y transporte; el régimen de responsabilidad de los distintos agentes, sus funciones etc. a fin de poder ofrecer a la Comunidad Logístico-Portuaria una guía útil y de referencia para el sector que sistematice los principales documentos que pueden intervenir en una operación de comercio internacional y sus agentes implicados.

Estas publicaciones, como ya hemos apuntado, se conforman como el eje que ha permitido generar toda una serie de productos al servicio de los agentes del clúster de Valenciaport; en particular, esta línea prevé la colaboración con Transitarios, Consignatarios y Agentes de Aduanas para la elaboración de proyectos al servicio de la I+D+i.

FLUJO DOCUMENTAL DE EXPORTACIÓN: TRANSPORTE MARÍTIMO EN CONTENEDORES DE LÍNEA REGULAR								
	DOCUMENTOS	OPERACIÓN	TRANSPORTE	MERCANCÍA	IMPORTANCIA	FRECUENCIA	CARÁCTER	EXPORTADOR
1	DOCUMENTOS COMERCIALES							
1.1	FACTURA PROFORMA	X, M, T	A, T, M, m	F	2	b	V	E
1.2	CONTRATO DE COMPRA-VENTA	X, M, T	A, T, M, m	F	1	c	O	E, Cd
1.3	NOTIFICACIÓN DE APERTURA DE CRÉDITO DOCUMENTARIO	X, M, T	A, T, M, m	F	3	c	O	D
1.4	CARTA DE CRÉDITO DOCUMENTARIO	X, M, T	A, T, M, m	F	1	b	O	D
1.5	FACTURA COMERCIAL	X, M	A, T, M, m	F	1	a	O	E
1.6	LISTA DE CONTENIDOS	X, M, T	A, T, M, m	F	2	b	O	E
1.7	VISADO CONSULAR	X, M, T	A, T, M, m	F	1	c	O	Pd
1.8	FACTURA CONSULAR	X, M, T	A, T, M, m	F	1	c	O	S, Pd
2	DOCUMENTOS DE SEGURO							
2.1	SOLICITUD de CONTRATACIÓN de SEGURO de TRANSP.	X, M, T	A, T, M, m	F	1	a	V	S, E
2.2	PÓLIZA de SEGURO de TRANSPORTE de MERCANCÍAS	X, M, T	A, T, M, m	F	1	a	V	S, D, Pi
2.3	CERTIFICADO de SEGURO de TRANSPORTE	X, M, T	A, T, M, m	F	1	a	O	S, D
2.4	SOLICITUD de CONTRATACIÓN de SEGURO de CRÉDITO a la EXPORT.	X, M, T	A, T, M, m	F	1	a	V	S, E
2.5	PÓLIZA de SEGURO de CRÉDITO a la EXPORTACIÓN	X	A, T, M, m	F	1	a	V	S, D,Pi

Proyectos

ESTUDIO SOBRE LA FIGURA DEL AGENTE DE ADUANAS EN ESPAÑA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinadores FV: Sonia Iborra / Jesús García-Luján

PLAZO: Enero - Julio 2009

OBJETIVO

Divulgar la figura del Agente de Aduanas en España que, desde hace más de cien años, se mueve con una legislación muy compleja, y que continúa siendo, como lo ha sido siempre, un colaborador fiable de la Administración Aduanera, habiendo trabajado conjuntamente con ella, en defensa de los intereses tanto públicos, como privados al servicio de su cliente, basados en la calidad y en la responsabilidad social.

A lo largo de este ambicioso proyecto se estudia distintos aspectos de la figura del Agente de Aduanas desde sus orígenes hasta la actualidad, destacándose la importancia de esta figura clave en el comercio internacional. De esta manera se profundizan en aspectos tales como los requisitos de acceso a la profesión, sus funciones y obligaciones; los distintos regímenes de representación y responsabilidad; la extensa y diversa documentación que maneja el Agente de Aduanas en su actividad de intermediación entre la Administración Aduanera y su cliente y entre éste y los distintos servicios oficiales de inspección; se describen las infracciones, sanciones y recursos así como los tribunales competentes para la resolución de los recursos y reclamaciones en materia económico-tributaria.

ENTIDAD FINANCIADORA: Fundación Valenciaport

ESTUDIO DE LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE ESPAÑA - CHINA: EL CORREDOR MARÍTIMO COMUNIDAD VALENCIANA - CHINA

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinadores FV: Sonia Iborra / Jesús García-Luján

PLAZO: Diciembre 2010

OBJETIVO

Contribuir a potenciar posibles oportunidades de negocio entre los Operadores Económicos de China 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 España-China y China-Comunidad Valenciana.

Servir de apoyo al tejido productivo valenciano, a la Comunidad Logística Portuaria valenciana y a la sociedad valenciana en general, así como a la propia Autoridad Portuaria de Valencia en su labor de facilitación y promoción de acciones que posibiliten relaciones comerciales fluidas con los mercados de China y por extensión de los países de la zona económica cercana a la región.

Con este proyecto se pretende fomentar la competitividad consolidando la posición de las PYME de la Comunidad Valenciana en un mercado internacional como es China y ofrecer oportunidades de negocio para aquellas PYMEs de establecerse o hacer negocios con un nuevo mercado.

ENTIDAD FINANCIADORA: IMPIVA – Generalitat Valenciana

TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS: LÍNEA REGULAR VERSUS FLETAMENTO

EQUIPO DE TRABAJO

Coordinadores FV: Jesús García-Luján / Sonia Iborra

PLAZO: Octubre - Noviembre 2009

OBJETIVO

Estudiar profundamente los tráficos tramp versus Línea Regular en todos aquellos aspectos diferenciadores como son la documentación, la estructura de costes, los agentes intervinientes en las operaciones de transporte marítimo internacional, las cargas y sus tipos, los buques y sus tipos, las terminales graneleras y sus puertos.

ENTIDAD FINANCIADORA: Asociación de Consignatarios de buques y estibadores del Puerto de Bilbao (ACBE)

2.2.6. Bases de datos y simuladores

TRADE-TRANS: "FLUJOS DE COMERCIO Y TRANSPORTE EN ESPAÑA" SPANISH TRADE AND TRANSPORT FLOWS

El objetivo de esta base de datos es 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

La base de datos LinePort recoge información sobre las características de los servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) que unen puertos españoles y puertos de países de la Unión Europea o de países ribereños de los mares Adriático, Báltico, Egeo, Mediterráneo, Negro y del Norte.

La información recogida en LinePort permite 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.

Los potenciales *outputs* de la base de datos LinePort son:

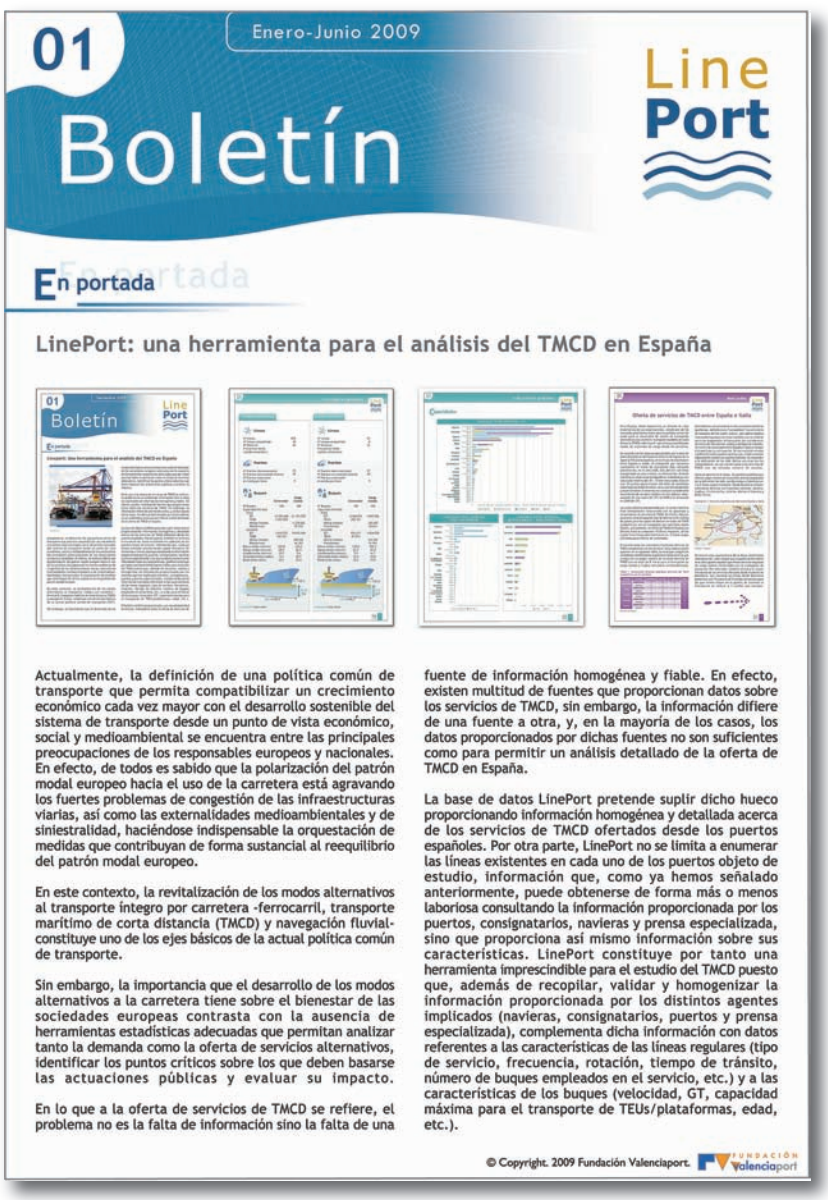
- Poner a disposición de la Comunidad Logístico-Portuaria española información exhaustiva y de calidad sobre la oferta de TMCD que permita afrontar en mejores condiciones la toma de decisiones en sus respectivas áreas de actuación.
- Publicación de un boletín semestral sobre la situación del TMCD en España con indicadores de la oferta de servicios de TMCD y Autopistas del Mar. La descarga del Boletín LinePort es gratuita desde la web de la Fundación Valenciaport: www.fundacion.valenciaport.com

SIMTRANS: SIMULADOR DE RUTAS DE TRANSPORTE

Este proyecto se centra en el 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 es 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.



01

Enero-Junio 2009

Boletín

Line Port

En portada

LinePort: una herramienta para el análisis del TMCD en España

Actualmente, la definición de una política común de transporte que permita compatibilizar un crecimiento económico cada vez mayor con el desarrollo sostenible del sistema de transporte desde un punto de vista económico, social y medioambiental se encuentra entre las principales preocupaciones de los responsables europeos y nacionales. En efecto, de todos es sabido que la polarización del patrón modal europeo hacia el uso de la carretera está agravando los fuertes problemas de congestión de las infraestructuras viarias, así como las externalidades medioambientales y de siniestralidad, haciéndose indispensable la orquestación de medidas que contribuyan de forma sustancial al reequilibrio del patrón modal europeo.

En este contexto, la revitalización de los modos alternativos al transporte íntegro por carretera -ferrocarril, transporte marítimo de corta distancia (TMCD) y navegación fluvial- constituye uno de los ejes básicos de la actual política común de transporte.

Sin embargo, la importancia que el desarrollo de los modos alternativos a la carretera tiene sobre el bienestar de las sociedades europeas contrasta con la ausencia de herramientas estadísticas adecuadas que permitan analizar tanto la demanda como la oferta de servicios alternativos, identificar los puntos críticos sobre los que deben basarse las actuaciones públicas y evaluar su impacto.

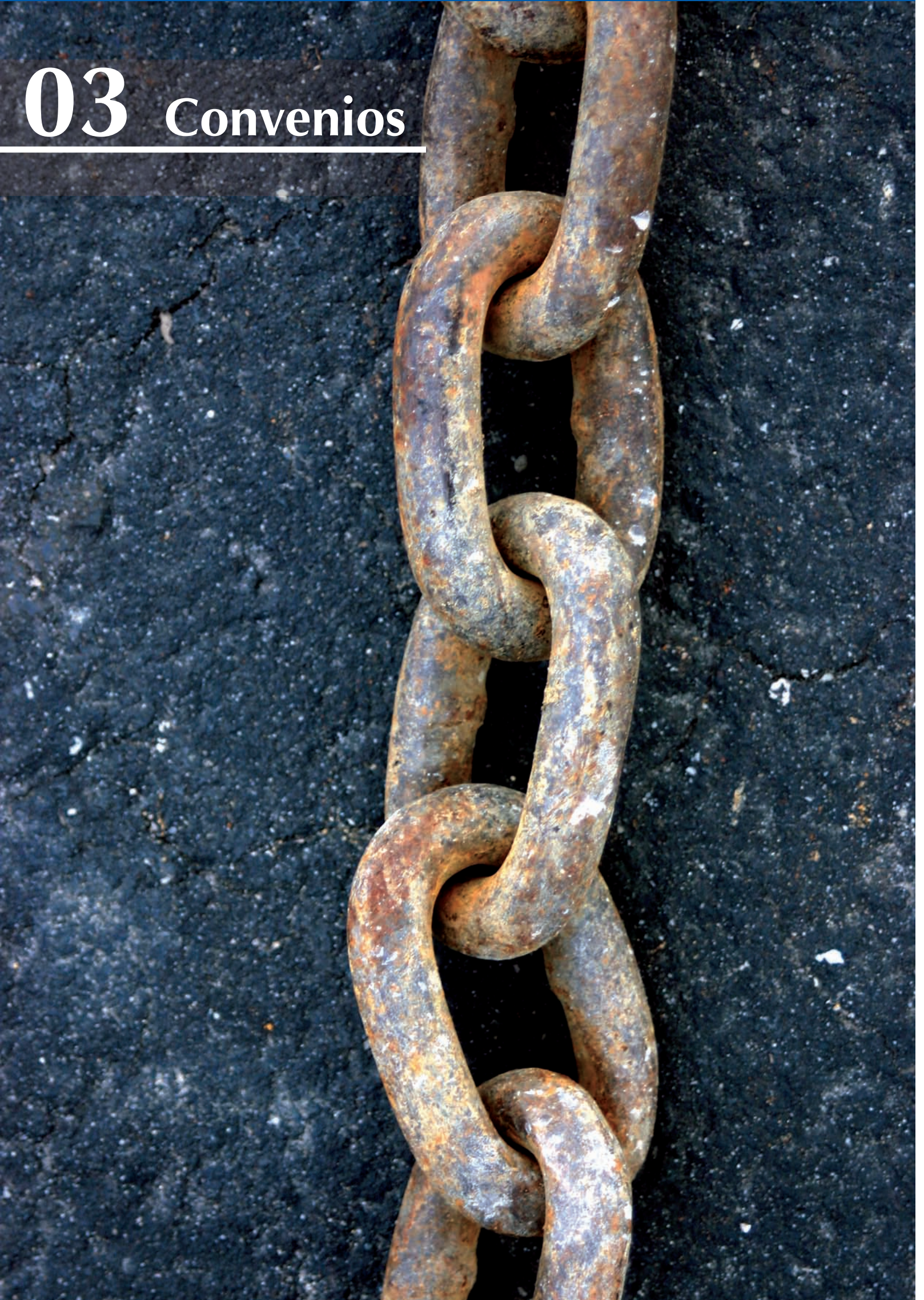
En lo que a la oferta de servicios de TMCD se refiere, el problema no es la falta de información sino la falta de una fuente de información homogénea y fiable. En efecto, existen multitud de fuentes que proporcionan datos sobre los servicios de TMCD, sin embargo, la información difiere de una fuente a otra, y, en la mayoría de los casos, los datos proporcionados por dichas fuentes no son suficientes como para permitir un análisis detallado de la oferta de TMCD en España.

La base de datos LinePort pretende suplir dicho hueco proporcionando información homogénea y detallada acerca de los servicios de TMCD ofertados desde los puertos españoles. Por otra parte, LinePort no se limita a enumerar las líneas existentes en cada uno de los puertos objeto de estudio, información que, como ya hemos señalado anteriormente, puede obtenerse de forma más o menos laboriosa consultando la información proporcionada por los puertos, consignatarios, navieras y prensa especializada, sino que proporciona así mismo información sobre sus características. LinePort constituye por tanto una herramienta imprescindible para el estudio del TMCD puesto que, además de recopilar, validar y homogenizar la información proporcionada por los distintos agentes implicados (navieras, consignatarios, puertos y prensa especializada), complementa dicha información con datos referentes a las características de las líneas regulares (tipo de servicio, frecuencia, rotación, tiempo de tránsito, número de buques empleados en el servicio, etc.) y a las características de los buques (velocidad, GT, capacidad máxima para el transporte de TEUs/plataformas, edad, etc.).

© Copyright. 2009 Fundación Valenciaport.

Imagen de la portada del primer número del Boletín Lineport

03 Convenios



3.1. INTRODUCCIÓN

Desde enero de 2009 hasta diciembre de 2010, 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 Memorando Brasil, 8 de octubre 2009

Firma Convenio FV - COITI, 4 de febrero de 2010

3.2. LISTADO CONVENIOS

11/01/2010 Acuerdo Marco de Colaboración entre la Fundación Valenciaport y La Maquinista Valenciana. El acuerdo intenta establecer la cooperación tanto para el desarrollo institucional o empresarial, a través del incremento de sus capacidades de investigación y de la capacitación de sus recursos humanos, como al fomento de las oportunidades de transacciones comerciales y de la difusión y preservación de la cultura del trabajo en los ámbitos portuarios y en sus entornos.

04/02/2010 Acuerdo Marco de Cooperación y Asistencia Técnica entre el Centro Argentino de Ingenieros de la República Argentina y la Fundación Valenciaport de España. Se trata de una cooperación y colaboración que sirva tanto a su respectivo desarrollo institucional, a través del incremento de sus capacidades de investigación y de la capacitación de sus recursos humanos, como al fomento de las oportunidades para sus Comunidades Logístico-Portuarias, y la difusión y preservación del acervo técnico y económico en el ámbito portuario, marítimo y logístico.

04/02/2010 Convenio de Colaboración entre la Fundación Valenciaport y el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Valencia. El objeto del convenio es acercar a los colegiados del COITI a la Fundación Valenciaport y al sector Logístico-Portuario, a través de condiciones ventajosas de sus actividades y servicios formativos, para ofrecerles un mejor conocimiento del entorno portuario, que les aporte las relaciones profesionales y personales necesarias para su acercamiento al sector.

Convenios

27/10/2010 Convenio Marco de Cooperación Institucional y Asistencia Técnica entre la CADEXCO de Costa Rica y la Fundación Valenciaport de España. Establecer un Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional en los campos propios de sus correspondientes atribuciones y responsabilidades, capacitación técnica y asesoramiento institucional, que posibilite relaciones de complementación, cooperación y asistencia recíproca.

2010 Acuerdo Marco de Colaboración y Asistencia Técnica entre RE-IMAGINE Management Consulting and Associate Group, S.L. y Fundación Valenciaport. Crear un marco estable de cooperación y colaboración que posibilite relaciones de complementación, colaboración y asistencia técnica recíproca de carácter académico, tecnológico, industrial, comercial y de servicios técnicos, que estén en los ámbitos de actuación de ambas partes y que serán materializadas en programas, proyectos y acciones concretas de participación conjunta.

2010 Memorando de Entendimiento entre la Superintendencia de Portos e Hidrovias del Governo do Rio Grande do Sul y la Fundación Valenciaport del Reino de España. El presente Memorando de Entendimiento está presidido por el interés común de la SPH y la Fundación Valenciaport en una cooperación y colaboración que sirva tanto a su respectivo desarrollo institucional y estratégico, a través del incremento de sus capacidades de investigación y de la capacitación de sus recursos humanos, como al fomento y la vertebración de las comunidades portuarias, y de los puertos brasileños, a través de la generación de oportunidades de negocio para sus Comunidades Logístico-Portuarias, que consoliden el acervo técnico y económico en el ámbito portuario, marítimo y logístico.

12/01/2009 Convenio de Colaboración entre la Universidad de Valencia y la Fundación Valenciaport para el Desarrollo del Máster en Internacionalización Económica: Integración y Comercio Internacional. Se trata de un convenio para la colaboración en el desarrollo del Máster Oficial en Internacionalización económica: integración y comercio internacional.

30/03/2009 Acuerdo Marco de Cooperación y Asistencia Técnica entre la Fundación Universidad del Norte y la Fundación Valenciaport. El presente acuerdo tiene como objeto establecer una cooperación y una colaboración que sirva para su respectivo desarrollo institucional, a través del incremento de sus capacidades de investigación y de la capacitación de sus recursos humanos, como al fomento de las oportunidades para sus Comunidades Logístico-Portuarias, y la difusión y preservación del acervo técnico y económico en el ámbito portuario, marítimo y logístico.

30/05/2009 Acuerdo Marco de Cooperación y Asistencia Técnica entre la Empresa Nacional de Puertos, S.A. "ENAPU" de la República de Perú y la Fundación Valenciaport de España. El acuerdo intenta establecer una cooperación y colaboración que sirva tanto a su respectivo desarrollo institucional, a través del incremento de sus capacidades de investigación y de la capacitación de sus recursos humanos, como al fomento de las oportunidades para sus Comunidades Logístico-Portuarias, y la difusión y preservación del acervo técnico y económico en el ámbito portuario, marítimo y logístico.

10/10/2009 Acuerdo Marco de Cooperación y Asistencia Técnica entre la Unidad Aministrativa de Bienes Revertidos de la República de Panamá y la Fundación Valenciaport de España. Se trata de una cooperación y colaboración que sirva, tanto a su respectivo desarrollo institucional, a través del incremento de sus capacidades de investigación y de la capacitación de sus recursos humanos, como al fomento de las oportunidades para sus comunidades Empresariales Logístico-Portuarias y a la difusión y preservación del acervo técnico y económico en el ámbito económico, portuario marítimo y logístico.

28/10/2009 Convenio Marco de Colaboración Técnica y de Capacitación que suscriben la Universidad ORT Uruguay y la Fundación Valenciaport. Se trata de un convenio que intenta impulsar una cooperación sistemática y diversificada, en beneficio mutuo, para el cumplimiento de sus objetivos, que sirva tanto su respectivo desarrollo institucional a través del incremento de sus capacidades de investigación y de la capacitación de sus recursos humanos, como al fomento de las oportunidades para sus comunidades Empresariales Logístico-Portuarias y a la difusión y preservación del acervo técnico y económico en el ámbito económico, portuario marítimo y logístico.

08/11/2009 Memorando de Entendimiento entre A Secretaria Especial de Portos da Presidência da República Federativa do Brasil e a Fundación Valenciaport do Reino da España. Este documento tiene por objeto el desarrollo institucional y estratégico de ambas instituciones, a través del aumento de sus capacidades de investigación y de capacitación de sus recursos humanos, así como el fomento de las Comunidades Portuarias de los puertos de Brasil.

09/11/2009 Acuerdo Marco de Cooperación y Asistencia Técnica entre el Gobierno Regional de Ancash y la Autoridad Portuaria Regional de Ancash de la Republica del Perú (Región y APR-Ancash) y la Fundación Valenciaport de España. Se trata de una cooperación y colaboración que sirva tanto a su respectivo desarrollo institucional a través del incremento de sus capacidades de investigación y de la capacitación de sus recursos humanos, como al fomento de las oportunidades para sus comunidades Empresariales Logístico-Portuarias y a la difusión y preservación del acervo técnico y económico en el ámbito económico, portuario marítimo y logístico.

26/11/2009 Convenio Marco de Cooperación y Asistencia Técnico-operativa en Formación entre Amarradores del Puerto de Valencia, y la Fundación Valenciaport. El acuerdo nace del interés común por ambas partes de que exista una cooperación y colaboración en temas de formación, que contribuyan a la mejor capacitación de los recursos humanos vinculados a la actividad portuaria.

3.3. CÁTEDRA DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE INTERNACIONAL

La cátedra de Logística y Transporte Internacional surgió en 2008 como una iniciativa conjunta de la Fundación ICO, la Autoridad Portuaria de Valencia, la Universidad de Valencia y la Fundación Valenciaport.

Los motivos que llevaron 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.

Este proyecto de investigación 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.

Dentro de este objetivo se enmarca la publicación del estudio: "Patrón modal y comercio con Europa: tendencias en el transporte de mercancías", editado dentro de la colección "Biblioteca Técnica de la Fundación Valenciaport" y que fue presentado el 10 de noviembre de 2010 en la Universitat de València. Esta monografía analiza las posibilidades del ferrocarril y del transporte marítimo de corta distancia (o short sea shipping) para que puedan constituirse realmente en alternativa a la carretera, cuya cuota es predominante. Para ello se evalúan las proyecciones recogidas en el PEIT de 2005, identificando los posibles estrangulamientos que la trayectoria mantenida puede generar en un próximo futuro dada la restricción que suponen los Pirineos. Por otro lado, las previsiones inciden en criterios de sostenibilidad de tal modo que la diversificación de patrón modal no es sólo conveniente por la restricción física de la carretera. La apuesta por el ferrocarril y el short sea shipping es obligada, si bien las dificultades inherentes son de notable importancia. El estudio constituye una aportación singular al identificar las dificultades técnicas, logísticas y económicas.

La definición de soluciones de futuro más equilibradas pasa necesariamente por la articulación logística del territorio, por lo que se dedica un apartado para aproximar la red española de plataformas logísticas y ver su pertinencia en el comportamiento de los flujos de comercio exterior con Europa. En definitiva, este informe aporta materiales inéditos para contribuir al debate que vivirá la economía española en los próximos años en la medida que, por el momento, la competitividad del comercio exterior español no se ve acompañada por la articulación de la política europea de transportes en lo concerniente al patrón modal.

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 surgió 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 planteó la posibilidad a algunos alumnos de formarse también durante dos semanas en temas portuarios y logísticos y 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.

Paralelamente al proceso arriba mencionado se ha incorporado a un pequeño número de alumnos chinos con conocimientos de español en el curso que la Fundación Valenciaport ha impartido en China, y a aquellos que han mostrado un mejor aprovechamiento del mismo se les ha ofrecido 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.

Durante los años 2009 y 2010, 29 alumnos españoles y 9 alumnos chinos han asistido al curso de 50 horas lectivas "Los puertos en el Comercio Internacional" impartido por miembros de la Fundación Valenciaport en Pekín, con la colaboración del Instituto Cervantes de Pekín y el despacho de Garrigues en Shanghai. Por otra parte, 4 alumnos chinos han realizado prácticas en las empresas españolas: Azkar, Operinter, China Consultants y Fundación Valenciaport, a la vez que cursaban con una beca el Máster arriba mencionado.

Convenios

Con esta iniciativa se ha facilitado 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.

Presentación de la Cátedra en Madrid, mayo de 2009

Presentación de la publicación sobre patrón modal, noviembre de 2010

3.4. PORT CLUSTER GOVERNANCE COMMITTEE (PCGC)

Port Cluster Governance Committee
PCGC

En 2009, el clúster de Valenciaport fue designado por el Global Institute of Logistics (GIL) como "Global best in class port cluster", en atención al conjunto de iniciativas y proyectos tendentes a la vertebración de la comunidad logístico-portuaria y su proyección exterior; esta distinción fue recogida, en nombre de clúster, por el Presidente de la APV en el marco del TOC Europe 2009.

La FV y el GIL firmaron, en 2009, un memorando de entendimiento orientado a la creación y puesta en marcha de un comité internacional, denominado Port Cluster Governance Committee (PCGC), que tiene como misión elaborar una Guía de Mejores Prácticas sobre Gobernanza en Clústers Logístico-Portuarios en colaboración con diferentes puertos en los cinco continentes.

Los módulos que se están debatiendo y que por tanto constituyen el eje de lo que entendemos por gobernanza portuaria son los siguientes:

1. GOBERNANZA PORTUARIA, ESTRATEGIA Y DESARROLLO PORTUARIO

1.1. MARCO LEGAL Y MODELO DE NEGOCIO

Marco legal y estratégico del Sistema Portuario Español. Modelo de negocio y planificación estratégica en el contexto del clúster de Valenciaport. Implementación del Cuadro de Mando Integral.

1.2. LIDERAZGO DEL CLÚSTER

Instrumentos de planificación portuaria. El caso de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia: previsión de tráfico y capacidad, diseño de alternativas, aspectos financieros, medioambientales y de accesibilidad terrestre

2. PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Desarrollo de oferta en relación con las previsiones de demanda. Acomodo de los Planes Maestros a la planificación estratégica. Accesibilidad. Efectos urbanísticos. Incardinación de los planes maestros en la evaluación ambiental estratégica, superando el concepto de Declaración de Impacto Ambiental.

3. MARKETING y DESARROLLO DEL HINTERLAND

Marketing al servicio del cliente. Interlocución con el hinterland y con el foreland. Del marketing de la Autoridad Portuaria al marketing del cluster.

Intermodalidad ofrecida por el puerto con especial referencia al ferrocarril. Actividades de valor a la mercancía e interlocución con los operadores para atraer carga.

4. PCS's

Aplicación de la IT al servicio de la cadena logística. Desarrollo de Port Community Systems.

5. SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

Acción conjunta con los stakeholders para dotarse de un sistema de gestión ambiental liderado por la autoridad portuaria y desplegado por la misma y por todas las empresas concesionarias o intervinientes.

6. SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Incorporación de protocolos y tecnologías que resuelvan los diferentes problemas de seguridad.

7. CALIDAD

Más allá de los procedimientos de calidad, identificados como calidad interna de una autoridad portuaria, importancia de contar con instrumentos como la Marca de Garantía que aborda la calidad de toda la cadena, articulando el clúster y consiguiendo un excelente nivel de servicio.

8. FORMACIÓN

Desarrollo de planes de formación y capacitación, para los diferentes colectivos del clúster, tanto en la cualificación de niveles directivos como en la preparación de otro tipo de segmentos. La interlocución con las empresas y con la Administración competente resulta determinante para el éxito de estas actuaciones.

9. RSC

9.1. RELACIONES PUERTO-CIUDAD

Articulación de relaciones con los diferentes stakeholders, dimensión urbanística, modelo de negocio, viabilidad financiera. Papel de los eventos deportivos.

9.2. LA CONEXIÓN CON LAS UNIVERSIDADES y CENTROS DE INVESTIGACIÓN

La incorporación de la Academia en la perspectiva de vertebración del clúster, incorpora múltiples ventajas, tanto desde el punto de vista teórico como a través del concurso del capital humano de aquellas. Instrumentos como Fundaciones, Cátedras, o Redes de Investigación son muy rentables al respecto, por ejemplo, realizando estudios sobre los efectos socioeconómicos de los puertos.

Reunión PCGC, 7 de junio de 2010

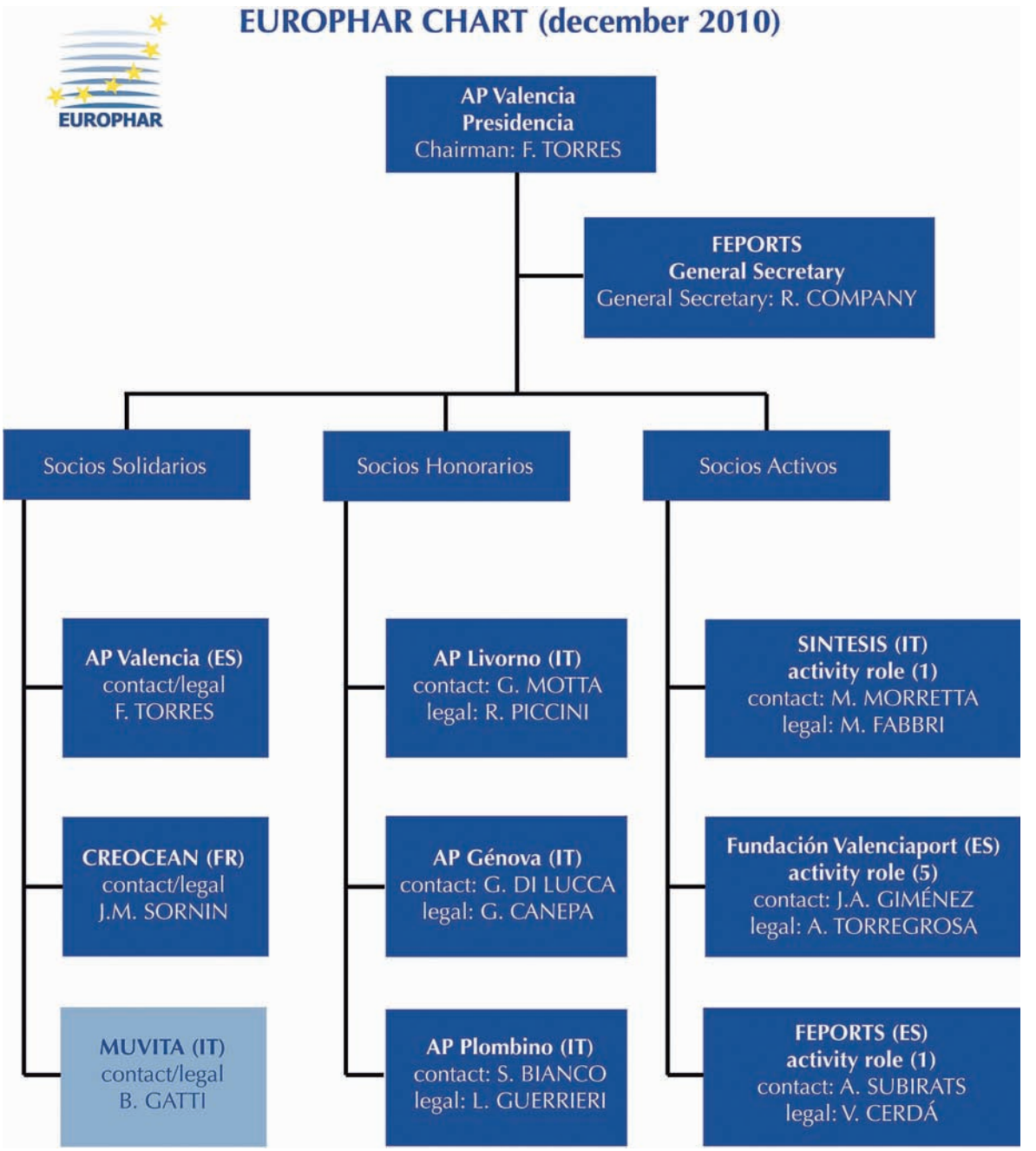
3.5. EUROPHAR

EUROPHAR es una Asociación Europea de Interés Económico fundada en 1997 por las Autoridades Portuarias de Valencia, Marsella y Génova con el objetivo de promover el desarrollo sostenible y la protección medioambiental en los puertos europeos y sus áreas cercanas.

EUROPHAR proporciona su conocimiento y experiencia en la definición e implantación de sistemas de gestión medioambiental en puertos, minimizando los impactos medioambientales de las actividades portuarias e incrementando la protección de sus áreas próximas como playas, interfaces puerto-ciudad, ecosistemas, etc. Además, suministra sistemas de seguridad adaptados al entorno industrial y a las zonas portuarias, particularmente en la interfaz puerto-ciudad.

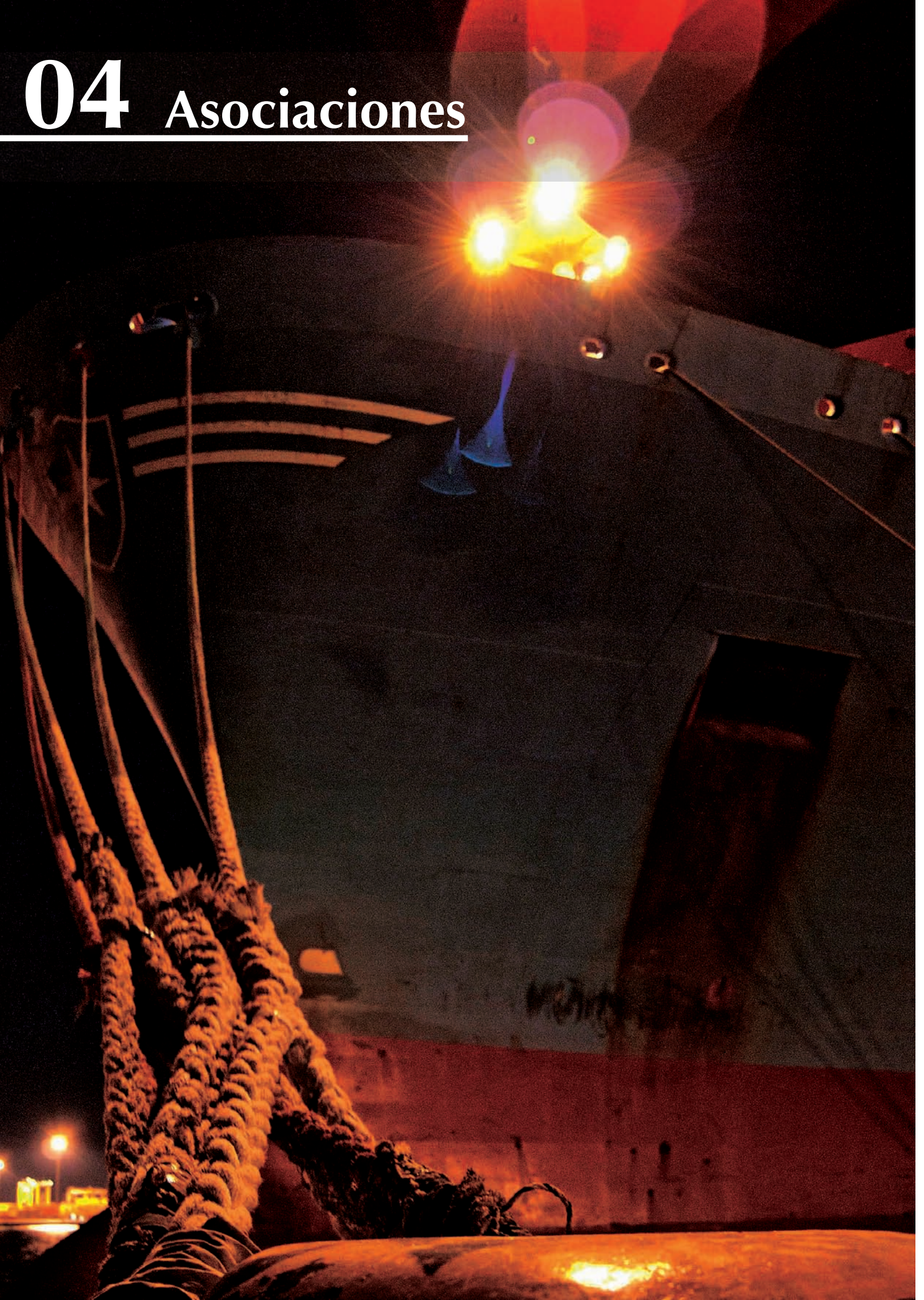
Finalmente, EUROPHAR participa en programas de formación para agentes portuarios y mejora la concienciación del público general mediante la inclusión de los elementos necesarios para la comprensión de las ideas medioambientales y de seguridad en los modelos de gestión portuarios.

En 2010, la Fundación Valenciaport fue admitida como socio de Europhar; de esta forma potencia su estrategia de desarrollo de iniciativas innovadoras en dos campos fundamentales de la actividad portuaria: de un lado, la eficiencia energética en instalaciones portuarias, con especial incidencia en el equipamiento en terminales de contenedores; y de otro, la seguridad en recintos portuarios, uno de los temas de mayor actualidad en el ámbito de la I+D+i europea.



Comité Europhar, diciembre 2010

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)*
- *Forética*
- *International Association of Maritime Economics (IAME)*
- *International Maritime Statistics Forum (IMSF)*
- Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Intermodalidad y Movilidad -Logistop
- Plataforma tecnológica del sector marítimo español
- Plataforma Tecnológica del Turismo - Think Tur

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 al clúster logístico-portuario, 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 2009-2010 la Fundación Valenciaport ha organizado trece **seminarios** y ocho **jornadas,** varias de ellas en colaboración con otras entidades.

5.2. LISTADO SEMINARIOS

25 de noviembre de 2010

"Los nuevos Incoterms 2010". Impartido por el bufete Uría Menéndez. Organizan la Asociación de Antiguos Alumnos IPEC (AAAIPEC) y la Fundación Valenciaport.

28 de septiembre de 2010

"La Aduana ante la globalización económica: colaboración entre el sector público y el sector privado". Impartido por C.E. Consulting Empresarial. Organiza el Grupo Aula Portuaria.

7-11 de junio de 2010

"Seminario de Innovación Tecnológica Portuaria para Iberoamericanos". Impartido por Juan A. Delgado, Subdirector General y Director del Área de Comercio y Estrategia y Desarrollo Corporativo de la APV; Alfredo Soler, Presidente de ARCE; José Miguel Cortés, Jefe de Servicio de Inspección y Seguridad Industrial de la Consellería de Industria, Comercio e Innovación de la Generalitat Valenciana; Fernando Gimeno, Jefe de Seguridad Industrial de la APV; Arturo Monfort, director de I+D+i de la Fundación Valenciaport; Federico Torres, Subdirector General y Director del Área de Servicios Portuarios Generales y Desarrollo Sostenible de la APV; Amparo Costa, directora de Documentación de la Fundación Valenciaport; José García; Director de Sistemas de Innovación de la APV y Emilio Aliaga, Gerente de la Fundación Marca de Garantía.

7 de junio de 2010

"Por un contenedor seguro. Programa de Inspección de Contenedores CIP". Impartido por Alfredo Soler, Presidente de ARCE; José Miguel Cortés, Jefe del Servicio de Inspección y Seguridad Industrial de la Consellería de Industria, Comercio e Innovación de la Generalitat Valenciana; y Fernando Gimeno, Jefe de Seguridad Industrial de la Autoridad Portuaria de Valencia. Organizado por el Grupo AULA PORTUARIA.

Seminarios y Jornadas

22 de abril de 2010

"TMCD e industria de componentes de automoción". Impartido por Lorena Sáez Carramolino, Técnico de proyectos de la Fundación Valenciaport.

4 de marzo de 2010

"Empresa familiarmente responsable". Impartido por Pilar Blaya Hernández, Directora de RSC y Cooperación de la Fundación Valenciaport.

24 de febrero de 2010

"El IVA, ¿Cómo afecta al comercio internacional y al sector?". Impartido por ATEIA. Organizado por el Grupo MATIC.

9 de febrero de 2010

"Ley de contrato de transporte terrestre". Impartido por D. Emilio Sidera, Subdirector General de Ordenación y Normativa del Transporte Terrestre (Ministerio de Fomento). Organizado por el Grupo MATIC.

4 de febrero de 2010

"Previsiones económicas 2010". Impartido por Leandro García Menéndez, Director de la Fundación Valenciaport.

25 de noviembre de 2009

"Beneficios fiscales aplicables al cierre fiscal 2009 y Novedades previstas para el ejercicio 2010". Impartido por Juan Jesús Martínez Peiró y Vicente Climent Escriche, socios de Garrigues del Departamento de Derecho Tributario.

13 de julio de 2009

"La logística y los puertos al servicio del comercio internacional". Seminario organizado para los miembros de la Asociación de Antiguos Alumnos de la Universidad Politécnica de Valencia. Impartido por Leandro García, director de la Fundación Valenciaport.

3 de junio de 2009

"Integración de las Estadísticas de Comercio Exterior y Transporte de Mercancías". Impartido por Luisa Escamilla Navarro, Técnico de Proyectos de la Fundación Valenciaport.

6 de mayo de 2009

"Inserción Logística Territorial de la Comunidad Valenciana". Impartido por Leandro García, director de la Fundación Valenciaport.

Seminario 9 de febrero 2010

Seminario 24 de febrero 2010

Seminario 4 de marzo 2010

Seminario 4 de febrero 2010

5.3. LISTADO JORNADAS

25 y 26 de Octubre de 2010

"IV Jornadas de Innovación en el Cluster Portuario. TICs para la integración de los puertos con su hinterland". Organizadas con la Autoridad Portuaria de Valencia, el Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Santander. Valencia (España).

19 de Julio de 2010

"Jornada Portuaria para los miembros de la Asociación de Antiguos Alumnos de la Universidad Politécnica de Valencia". Impartida por Juan A. Delgado, Subdirector General y Director del Área de Comercio y Estrategia y Desarrollo Corporativo de la APV .

11, 18 y 25 de Noviembre de 2009

"Una reflexión sobre el Management Estratégico en los puertos". Impartida por Rafael del Moral, Ex Presidente de la APV y de la Fundación Valenciaport.

Seminarios y Jornadas

17 y 18 de Septiembre de 2009

"III Jornadas de Innovación en el Cluster Portuario. Los puertos: fronteras de la creatividad y la innovación". Organizadas con la Autoridad Portuaria de Santander, el Organismo Público Puertos del Estado, la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y la Universidad de Cantabria. Santander (España).

14 de Septiembre de 2009

"Jornada Portuaria para el Colegio de Ingenieros Superiores Industriales". Impartida por Federico Torres, Subdirector General y Director del Área de Servicios Portuarios Generales y Desarrollo Sostenible de la APV.

2 de Julio de 2009

"Jornada Portuaria para los miembros de la Asociación de Antiguos Alumnos de la Universidad Politécnica de Valencia". Impartida por Juan A. Delgado, Subdirector General y Director del Área de Comercio y Estrategia y Desarrollo Corporativo de la APV .

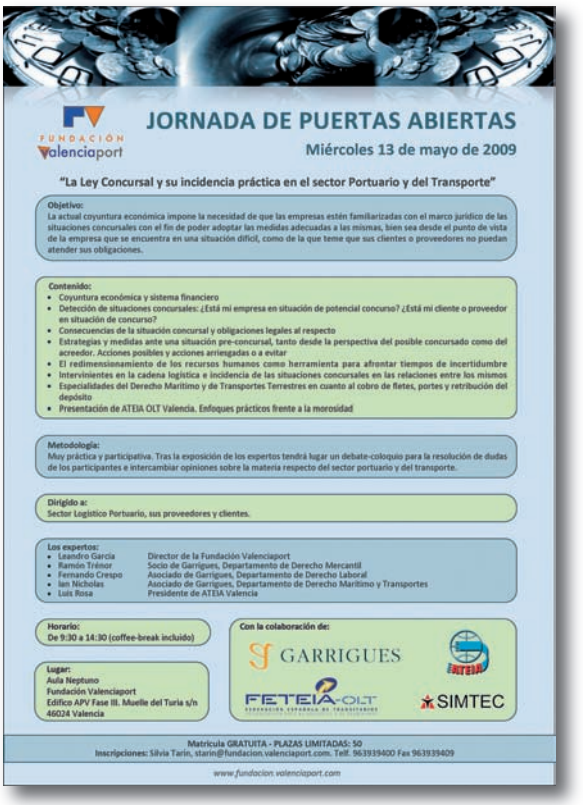
26 de Mayo y 2, 9, 16 y 23 de Junio de 2009

"Sesiones informativas del Portal Valenciaportpcs.net". Jornadas impartidas por Jaime López, Responsable Comercial del Portal Valenciaportpcs.net.

13 de Mayo de 2009

"La Ley Concursal y su incidencia práctica en el sector Portuario y del Transporte". Jornada de puertas abiertas. Impartida por Leandro García, director de la Fundación Valenciaport, Ramón Trénor, Socio de Garrigues, Fernando Crespo e Ian Nicholas, Asociados de Garrigues y Luis Rosa, Presidente de ATEIA Valencia.

Cartel IV Jornadas de Innovación en el Clúster Portuario



Folleto de la Jornada de puertas abiertas sobre la Ley Concursal

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.

A continuación se citan las reseñas de lo publicado durante este periodo de actividad:

6.2. LISTADO

6.2.1. Artículos y Capítulos de Libros

"Integration of Foreign Trade and Maritime Transport Statistics in Spain"

En *Maritime Policy and Management,* Volumen 37, Página 4.

Escamilla Navarro, Mª Luisa; García Menéndez, Leandro; Pérez García, Eva (2010)

"La logística del contenedor vacío y el papel de los depósitos de contenedores: capacidad y localización"

En Revista de la Red de Expertos Iberoamericanos en Gestión Portuaria. ISSN: 1989-6611. Número 3.

Furió Pruñonosa, Salvador; Monfort Mulinas, Arturo; Sapiña García, Rafael (2009)

"Evidence on implementing a balanced scorecard system at the Port Authority of Valencia"

En *Global Journal of Business Research*. Volumen 3, Número 2, Páginas 93-117.

Aparisi Caudeli, José Antonio; Giner Fillol, Arturo; Pérez García, Eva (2009)

"Connectivity, transport costs and maritime trade"

En Ingeniería y Desarrollo. Revista de la División de Ingeniería de la Universidad del Norte. Número 25. Cartagena de Indias, Colombia.

Márquez Ramos, Laura; Martínez Zarzoso, Inmaculada; Pérez García, Eva; Wilmsmeier, Gordon (2009)

"The balanced scorecard as a strategic management system: case study of the Port Authority of Valencia"

En *Global Conference on Business and Finance Proceedings*. ISSN 1931-0285. Volumen n4, Número 1, Páginas 120-131.

Aparisi Caudeli, José Antonio; Giner Fillol, Arturo; Pérez García, Eva (2009)

«European common transport policy and short-sea shipping: empirical evidence based on modal choice models»

En *Transport Reviews*. ISSN 0144-1647. Volumen 2, Páginas 239-259. Abingdon, Reino Unido. García Menéndez, Leandro; Feo Valero, María (2009)

"Mathematical model to optimize land empty container movements".

En Bruzzone A.G., Cunha G., Martínez R., Merkuryev Y. (Editores) *International Conference on Harbour, Maritime & Multimodal Logistics Modeling and Simulation*. ISBN 978-84-692-5416-5. Páginas 33-38. Furió Pruñonosa, Salvador; Andrés, Carlos; Lozano, Sebastián; Adenso-Díaz, Berlarmino (Septiembre 2009).

6.2.2. Libros

"Patrón modal y comercio con Europa: tendencias en el transporte de mercancías"

García Menéndez, Leandro; Feo Valero, María; Furió Pruñonosa, Salvador; García-Luján López, Jesús; Iborra Gómez, Sonia; Pérez García, Eva (2010)

"India. Informe Logístico Portuario"

García-Luján López, Jesús; Iborra Gómez, Sonia (2010)

"El transporte terrestre de mercancías"

Coca Castaño, Pedro (codirector); Colomer Ferrándiz, José Vicente (codirector); Aznar Puente, José Luis; Insa Franco, Ricardo; Domingo Aleixandre, Jesús; García Menéndez, Leandro; Furió Pruñonosa, Salvador; Niubó Martí, Daniel; Sánchez-Barcáiztegui Moltó, Victoriano; Collado Gimeno, Manuel José (2010)

"El agente de aduanas en España: figura clave en el comercio internacional"

García-Luján López, Jesús; Iborra Gómez, Sonia (2009)

"Cálculo y gestión estratégica de costes portuarios"

Giner Fillol, Arturo; Ripoll Feliu, Vicente M. (2009)

"Metodología para el análisis del impacto portuario: aplicación a los Puertos de Gandía, Sagunto y Valencia"

Martí Selva, Mª Luisa; Puertas Medina, Rosa; Fernández Guerrero, J. Ismael (2009)

6.2.3. Ponencias

"Single windows and Port Community Systems. Challenges of the international trade between Latin America and Europe"

First ENABLE Conference (Stimulate Sustainable Freight Transport Systems with Latin American Countries). Rio de Janeiro (Brasil)

Furió Pruñonosa, Salvador (Noviembre 2010)

"Experiencias de éxito en el desarrollo de clúster de logística: el caso de Valenciaport"

Los clúster de logística y transporte como herramientas de competitividad. Santiago de Compostela (España)

Torregrosa Maicas, Antonio (Noviembre 2010)

"How To Do It Better - Best Practices in Sea Ports-Hinterland Integration"

The european ports leading role in developing rail freight industrialized hinterland distribution chains (Hinterport-Tiger Event). Bruselas (Bélgica)

Torregrosa Maicas, Antonio (Noviembre 2010)

"Maritime-rail integration and PCS".

Dryport Conference. Edimburgo (Escocia)

Furió Pruñonosa, Salvador (Octubre 2010)

"EFICONT: Mejora de la eficiencia energética en terminales portuarias de contenedores".

IX Congreso de Ingeniería del Transporte. Madrid (España)

Vieira Gonçalves de Souza, Paula; Sapiña García, Rafael; Giménez Maldonado, José Andrés; Jiménez Zaragoza, María Carmen; Monfort Mulinas, Arturo; Calduch Verduch, David; Monterde Higuero, Noemí (Julio 2010).

"An stated preference analysis of Spanish freight forwarders modal choice on the inland leg of maritime shipments".

Annual Congress of the International Association of Maritime Economists. Lisboa (Portugal)

Feo Valero, María; Furió Pruñonosa, Salvador; García Menéndez, Leandro; Sáez Carramolino, Lorena (Julio 2010)

"LinePort: A Tool To Analyse Short Sea Shipping in Spain".

Annual Congress of the International Association of Maritime Economists. **Lisboa (Portugal)**

Feo Valero, María; Mestre Alcover, Amparo; Pérez García, Eva; Sáez Carramolino, Lorena (Julio 2010)

"Integración marítimo-ferroviaria y PCS".

IX Congreso de Ingeniería del Transporte "Transporte sostenible y accesible. Retos tecnológicos, de gestión y recursos". Madrid (España)

Furió Pruñonosa, Salvador (Julio 2010)

"LinePort: A Tool To Analyse Short Sea Shipping in Spain".

Annual Meeting of the International Maritime Statistics Forum. Lisboa (Portugal)

Feo Valero, María; Mestre Alcover, Amparo; Pérez García, Eva; Sáez Carramolino, Lorena (Mayo 2010)

"El sector transitario valenciano: situación actual y retos futuros".

IV Congreso Internacional de Transporte. Castellón (España)

Navarro Correcher, Carolina; Ferrús Clari, Gabriel; Furió Pruñonosa, Salvador (Mayo 2010).

"Innovation in Valenciaport".

The European Framework Programmes: From Economic Recovery to Sustainability. Valencia (España)

Torregrosa Maicas, Antonio (Abril 2010)

"Integration of foreign trade and maritime transport statistics in Spain".

Working Group on Maritime Transport Statistics, Eurostat. Luxemburgo (Luxemburgo)

Escamilla Navarro, Mª Luisa; García Menéndez, Leandro; Pérez García, Eva Mª (Marzo 2010)

"Terminal Management and Planning".

Terminal Management and Planning Seminar. Londres (Inglaterra)

Sapiña García, Rafael (Marzo 2010)

"Nuevo modelo de intercambio de información con una terminal ferroviaria. La experiencia piloto del Puerto Seco de Madrid".

Seminario Técnico. "Plataformas Logísticas en España: Situación actual y oportunidades de mejora". Madrid (España)

Furió Pruñonosa, Salvador; Romero González, Carlos (Febrero 2010)

"Hacia una mayor integración marítimo-ferroviaria: Recomendaciones, metodologías y casos prácticos".

III Jornadas sobre Presentación de Proyectos de I+D de Transportes del Plan Nacional 2004/2007 ligados al PEIT. Madrid (España)

Furió Pruñonosa, Salvador (Febrero 2010)

"Herramientas para el análisis de la capacidad y en la toma de decisiones de las terminales de contenedores".

IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente (IV ICITEMA) - Litoral, ordenación y modelos de futuro.

Monfort Mulinas, Arturo; Sapiña García, Rafael; Monterde Higuero, Noemí; Vieira Gonçalves de Souza, Paula; Calduch Verduch, David (Febrero 2010)

"EFICONT: Mejora de la eficiencia energética en terminales portuarias de contenedores".

IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente (IV ICITEMA) - Litoral, ordenación y modelos de futuro.

Vieira Gonçalves de Souza, Paula; Sapiña García, Rafael; Giménez Maldonado, José Andrés; Calduch Verduch, David; Monterde Higuero, Noemí (Febrero 2010)

"Uso eficiente del espacio en terminales portuarias de contenedores".

IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente (IV ICITEMA) - Litoral, ordenación y modelos de futuro.

Monterde Higuero, Noemí; Monfort Mulinas, Arturo; Vieira Gonçalves de Souza, Paula; Angulo Vedriel, Rafael (Febrero 2010)

"Information technologies to integrate all actors around container logistics".

CASTLE European Forum in Maribor (Cooperation Among SMEs Toward Logistic Excellence). Maribor (Eslovenia)

Furió Pruñonosa, Salvador (Septiembre 2009)

"Mathematical model to optimize land empty container movements".

The International Conference on Harbor, Maritime & Multimodal Logistics Modelling and Simulation. Islas Canarias (España)

Furió Pruñonosa, Salvador (Septiembre 2009)

"Modelos de Innovación Portuaria".

Congreso Internacional "Navegar 2009". Los Nuevos Rumbos de la Navegación en Brasil. Porto Alegre (Brasil)

Rumbeu Daviu, Ana; (Agosto 2009)

Ponencia de Ana Rumbeu en Brasil, Congreso Navegar, agosto de 2009

"Integration of foreign trade and maritime transport statistics in Spain".

Annual Congress of the International Association of Maritime Economists. Copenague (Dinamarca)

Escamilla Navarro, Mª Luisa; García Menéndez, Leandro; Pérez García, Eva Mª (Junio 2009)

"Mapping the port logistics cluster".

TOC Europe. Bremen (Alemania)

Torregrosa Maicas, Antonio (Junio 2009)

"Estimación de la capacidad por línea de atraque y almacenamiento en terminales de contenedores".

X Jornadas Españolas de Puertos y Costas. Santander (España)

Monfort Mulinas, Arturo; Sapiña García, Rafael; Vieira Gonçalves de Souza, Paula; Monterde Higuero, Noemí; Calduch Verduch, David (Mayo 2009)

"Case study regarding the implementation process of a strategic management system: using the balanced scorecard".

32nd Annual Congress of the European Accounting Association. Tampere (Finlandia)

Aparisi Caudeli, José Antonio; Giner Fillol, Arturo; Pérez García, Eva María (Mayo 2009)

"Factores determinantes de la demanda de transporte de mercancías en la autopista del mar de Europa occcidental: un análisis con preferencias declaradas".

XII Encuentro de Economía Aplicada. Madrid (España)

Feo Valero, Maria; García Menéndez, Leandro; (2009)

"Integration of foreign trade and maritime transport statistics in Spain".

Annual Meeting of the International Maritime Statistics Forum. Nueva Orleans (Estados Unidos)

Escamilla Navarro, Mª Luisa; García Menéndez, Leandro; Pérez García, Eva Mª (Mayo 2009)

"Integration of foreign trade and maritime transport statisctics in Spain"

Maritime Statistics Task Force, Eurostat. Luxemburgo (Luxemburgo)

Escamilla Navarro, Mª Luisa; García Menéndez, Leandro; Pérez García, Eva Mª (Octubre 2009)

"Integration of foreign trade and maritime transport statistics in Spain"

Annual Congress of the International Association of Maritime Economists. Copenhague (Dinamarca)

Escamilla Navarro, Mª Luisa; García Menéndez, Leandro; Pérez García, Eva Mª (Mayo 2009)

"Biases and errors in Spanish maritime transport statistics".

Annual Meeting of the International Maritime Statistics Forum. Nueva Orleans (Estados Unidos)

Llop Chabrera, Miguel; Pérez García, Eva Mª (Mayo 2009)

"Despliege del proceso de planificación estratégica en el sistema portuario español: análisis de los instrumentos utilizados".

I Congreso Internacional sobre Información Financiera y Gestión Estratégica de Costes en el Sector Portuario y III Congreso Iberoamericano de Contabilidad de Gestión. Valencia (España)

Aparisi Caudeli, José Antonio; Giner Fillol, Arturo; Pérez García, Eva María (Mayo 2009)

Ponencia de Leandro García en el Foro de Cooperación en transporte y logística en España, mayo 2010

"Revisión de los modelos de optimización de la línea de atraque en las terminales portuarias. Aplicación de la investigación operativa".

XXXI Congreso Nacional de Estadística e Investigación Operativa. Murcia (España)

Vivas López, Gabriel; Sapiña García, Rafael; Giménez Maldonado, José Andrés (Febrero 2009)

"Determinants of freight transport demand in the motorway of the sea of western Europe: an analysis with stated preferences techniques of Spanish freight forwarders modal choice".

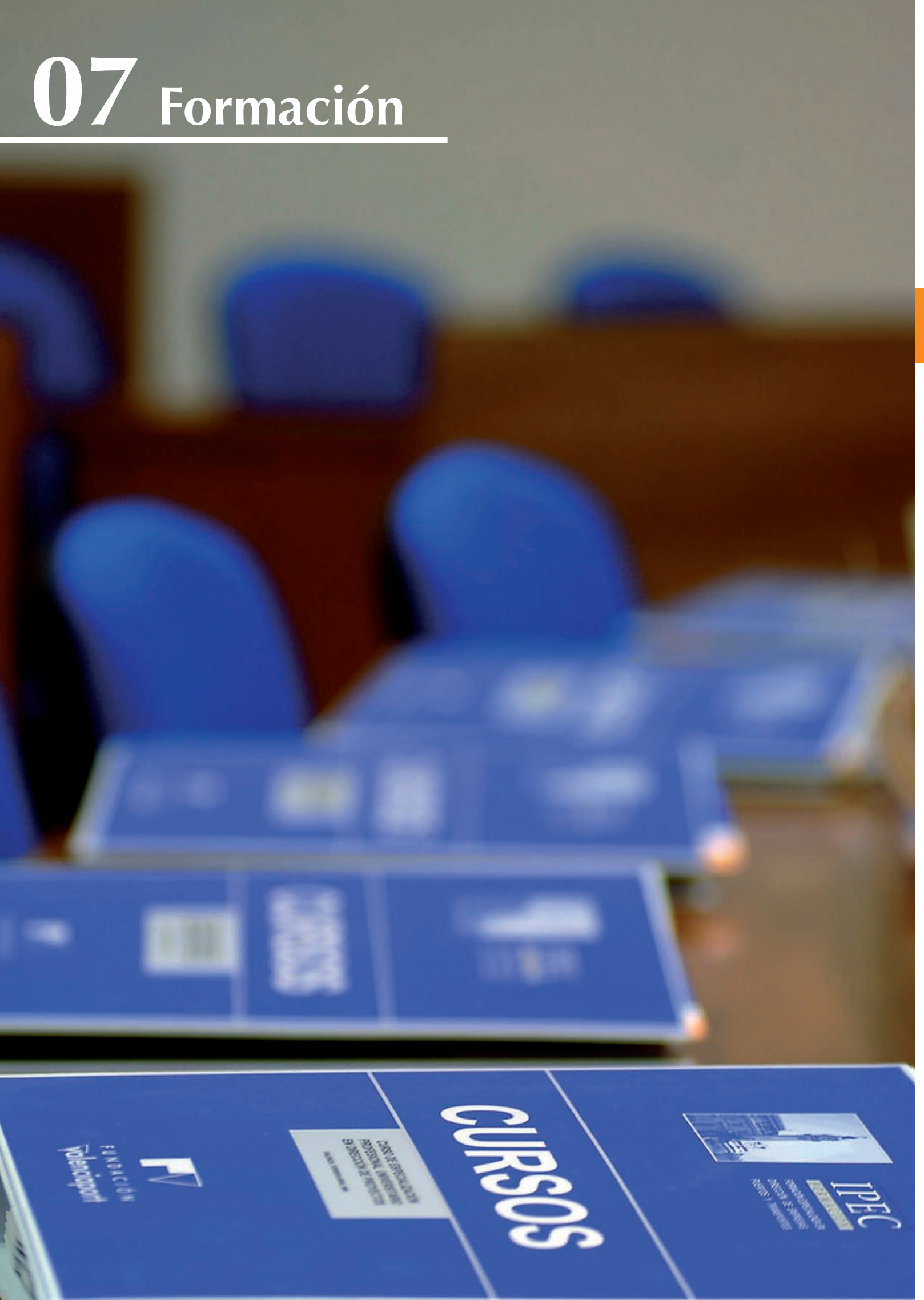
4th Kuhmo-Nectar Conference. Copenhague (Dinamarca) García Menéndez, Leandro; Feo Valero, María (2009)

"Implementing a strategic management system at the Port Authority of Valencia: case study of the balanced scorecard".

Global Conference on Business and Finance. Atlantic City (Estados Unidos)

Aparisi Caudeli, José Antonio; Giner Fillol, Arturo; Pérez García, Eva María (Enero 2009)

07 Formación



7.1. ANTECEDENTES IPEC-FORMACIÓN

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.

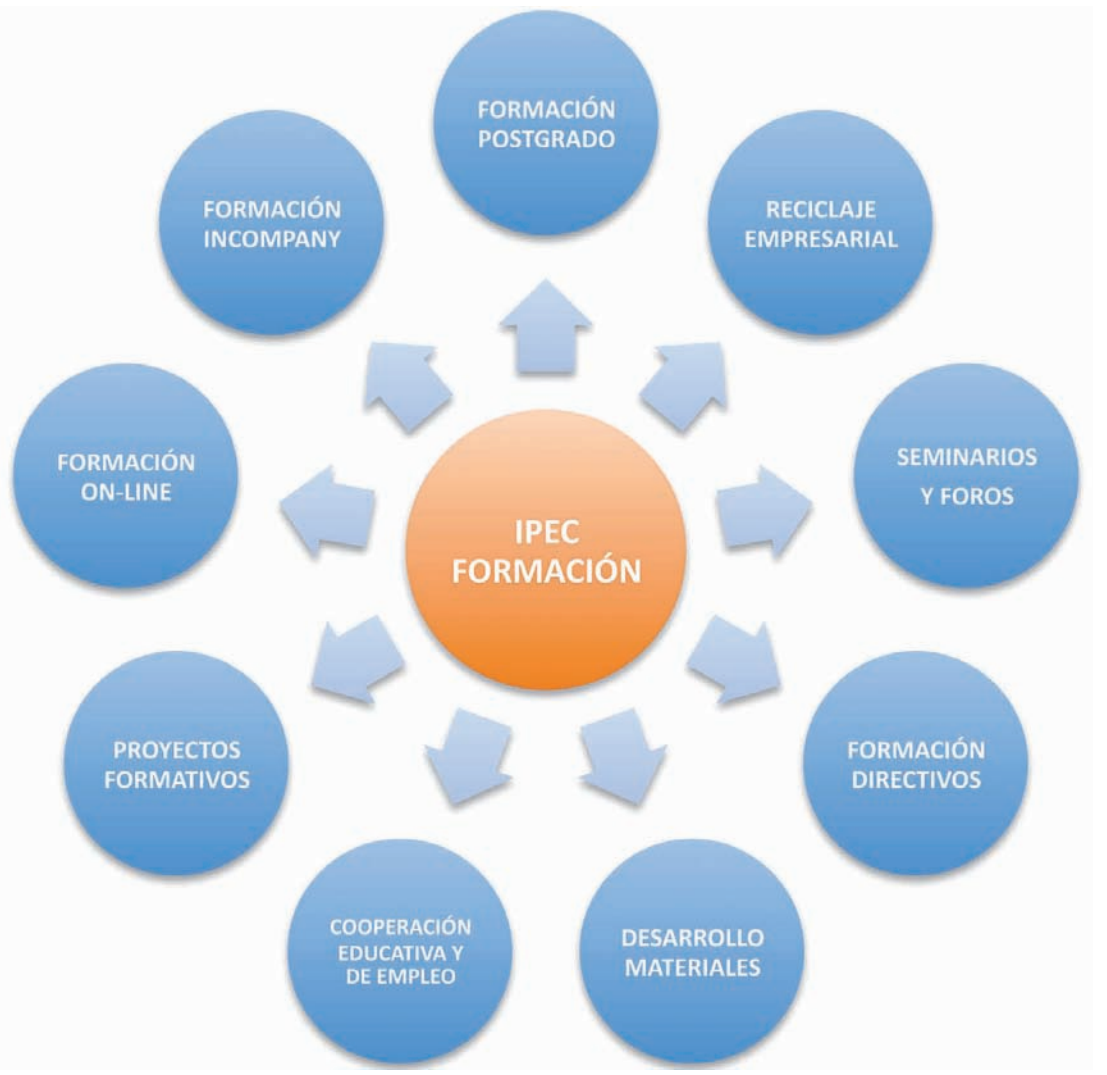
En este contexto, La Autoridad Portuaria de Valencia creó, en 1992, el **Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal (MGPT), los Cursos de Especialista en Transporte Marítimo, Terrestre, Intermodal y Gestión de Puertos, y los Cursos de perfeccionamiento directivo.** Se trata de programa formativo 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.

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, comercio exterior, logística y transporte, constituyendo sus principales líneas de actuación:



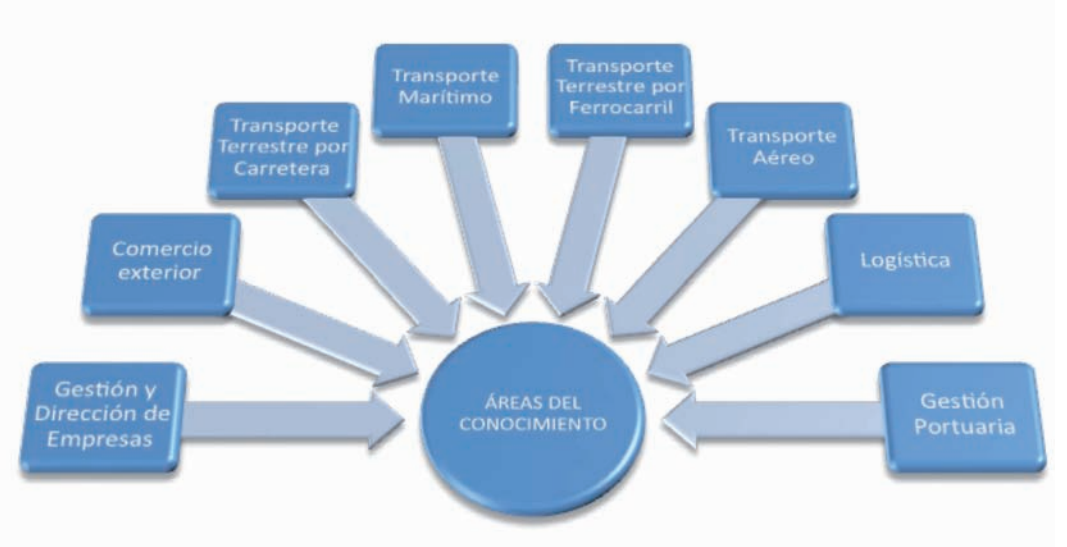
Los hitos a destacar del periodo 2009-2010 por su novedad y estímulo de la innovación, por el esfuerzo de internacionalización que supone para la imagen de marca de Valenciaport y su prestigio, o por su repercusión académica y alcance en la sociedad, tanto en el ámbito nacional e internacional, son:

- 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 materias logístico-portuarias.
- La puesta en marcha de la **Certificación de nuestros programas en Calidad** bajo el modelo de Gestión por Procesos que culminará en 2011, asegurando el buen desarrollo de los procesos y la actividad formativa, basándose en la mejora continua evidenciada a través de indicadores.
- El desarrollo de un plan de actividades para la **Red de Expertos Iberoamericanos en Gestión Portuaria,** como un espacio virtual de contenido y experiencias entre los antiguos alumnos de los programas online y profesores.
- Una mayor implicación y participación de la Comunidad Portuaria con la Fundación Valenciaport 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 potenciación de la **formación Online a nivel nacional e internacional,** a través de la preparación y diseño de una plataforma Online propia y el lanzamiento de nuevos cursos Online 2011 para el público de habla hispana.
- La **homologación, según Orden FOM 2296/2002,** del curso básico "Medidas de Prevención y Lucha contra la Contaminación en las Operaciones de Carga, Descarga y manipulación de Hidrocarburos en el ámbito Marítimo y Portuario".

Evolución 2006 - 2010:

Formación

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.



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 al público español y latinoamericano.
- **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.

Y en la modalidad **On-Line,** donde hemos crecido considerablemente en los últimos años y se prevé lanzar en breve una plataforma que permita la versatilidad de diseño que hoy por hoy tenemos en nuestra 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 nos dirigimos:

- Directivos
- Mandos intermedios
- Puestos operativos

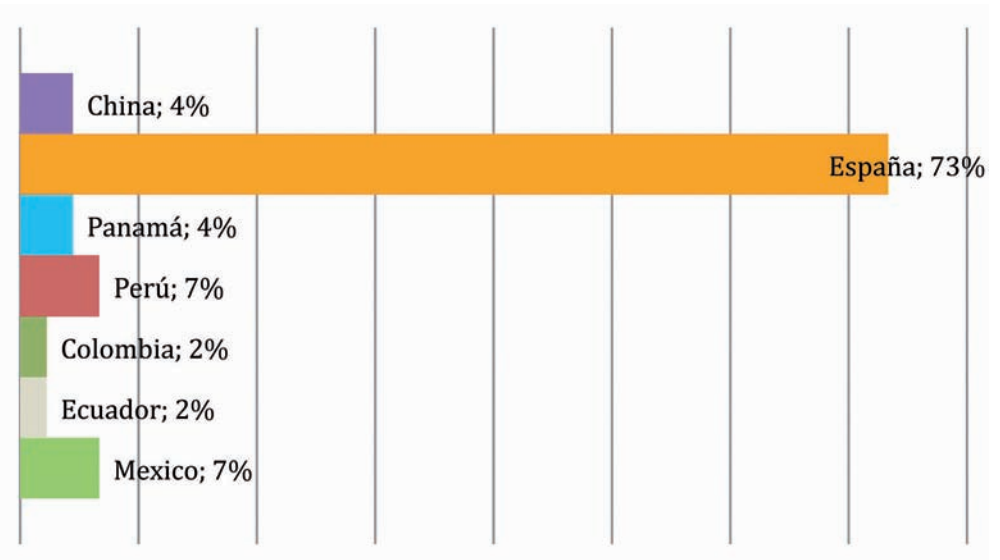
El alumnado está compuesto por:

- **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 cocimientos propios con otros profesionales
  - Forjarse una amplitud de miras
  - Facilitar nueva visión del negocio, ayudando al cambio cultural

- **Jóvenes postgraduados y desempleados** provenientes de carreras 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 19 años de trayectoria, pone de manifiesto la diversidad e integración de todos los perfiles profesionales y académicos de un sector en continua evolución. Nuestro alumnado nacional procede en su mayoría de carreras técnicas, si bien tienen representación todas las titulaciones universitarias (Ingenierías, Derecho, Económicas, Filología, ADE, etc.). Provienen mayoritariamente de las Comunidades de Valencia, Madrid, Asturias, Cataluña, Andalucía y País Vasco, ya que nuestra formación alcanza todo el territorio nacional. Nuestro alumnado extranjero procede principalmente de Panamá, Perú y México gracias a los cursos Online y a la formación presencial de Posgrado que realizamos tanto en Valencia, como en los respectivos países de América Latina donde hemos impartido formación. Sólo en las últimas dos promociones del Programa Máster y Cursos de Especialista, el 27% del alumnado era extranjero.

Procedencia Geográfica alumnos MGPT y Cursos de Especialista 2009 y 2010



Para aquellos que forman parte d**el 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 vinculada tanto a la Comunidad Portuaria como a otros sectores, de la Administración, Instituciones, Fundaciones, y Autoridades Portuarias.

La media obtenida en estos últimos dos años de la valoración que realiza el alumnado sobre el claustro de **profesores es de 4.4 en una escala del 0 al 5.** La valoración media sobre la **gestión y atención al alumnado** por parte de IPEC-Formación, ha sido de **4.5**. Este alto nivel de satisfacción nos da indicadores de la calidad y servicio recibidos.

7.3.1. Formación Universitaria de Postgrado

En colaboración con Icade Business School, 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** (18ª y 19ª edición)
- **Cursos de Especialista** en: (17ª y 18ª 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 2009-2010 se ha realizado:
    - Curso Especialista Universitario en Dirección de Proyectos (8ª edición) en colaboración con la Fundación Universidad-Empresa (ADEIT), Valencia.
- **Programas de Perfeccionamiento Directivo:**
    - Curso "Estrategia en los Procesos de Concesión y Explotación de las Nuevas Terminales de Contenedores" en colaboración con ICADE BUSINESS SCHOOL. Lima, (Perú).

Alumnos de la 18ª edición del Máster MGPT junto al Presidente de la APV, Rafael Aznar Garrigues

Inauguración del Curso "Estrategia en los Procesos de Concesión y Explotación de las Nuevas Terminales de Contenedores" impartido en Perú

Tras las 19 ediciones del Máster, la 1ª Edición de la Maestría Internacional en Panamá y los Cursos de Especialista y Perfeccionamiento Directivo, son ya **831 alumnos de Postgrado** los que han pasado por las aulas de IPEC-Formación, provenientes tanto de Autoridades Portuarias (28%) como de empresas privadas del sector (41%), despachos profesionales (1%), jóvenes postgraduados (20%) y otras entidades y organismos de la administración nacionales e internacionales (9%).

7.3.2. Formación 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, han 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 el reciclaje profesional y el acceso al empleo del personal que trabaja en ellas, así como potenciar la creación de una cantera de nuevos profesionales que puedan cubrir las necesidades futuras del sector.

Formación

Con este objetivo se han realizado en los pasados 2009-2010 un total de 2.964 hrs. de Formación de Reciclaje Empresarial estructuradas en:

Línea Cursos gratuitos SERVEF

- **Cursos de Documentación para Agentes Portuarios:**
  - Curso de documentación del Transitario (2ª edición)
  - Curso de documentación del Agente de Aduanas (2ª edición)
- **Protocolo, negociación y comunicación en la empresa (2ª edición)**
- **Curso de Transporte Aéreo: Gestión y Operativa (2ª edición)**
- **Curso sobre las TIC en el Negocio Marítimo Moderno**
- **Curso de Práctica Arbitral**
- **Curso de Modelo de Gestión Portuaria: Explotación y Servicios**
- **Curso de Gestión ambiental para empresas logístico-portuarias.**
- **Curso Taller de Negociación del Operador Logístico**
- **Curso de Explotación y Servicios Portuarios**
- **Curso Taller práctico de Incoterms**
- **Curso de Seguridad Portuaria**
- **Curso de RSC en la Comunidad Portuaria**
- **Curso de Transporte Marítimo de Mercancías**

Otros Cursos

- **Cursos de idiomas para la comunidad portuaria: inglés y francés (diferentes niveles).**
- **Curso de Inglés preparación al First Certificate in English (FCE)**
- **Cursos Temáticos de Ofimática (Word, Excel, Access, Power Point, Outlook)**
- **Curso de Logística Aduanera**
- **Curso de Logística Portuaria**
- **Curso de Optimismo Inteligente como actitud vital**
- **Curso de Preparación de la empesa a la certificación OEA**
- **Curso sobre Novedades en Puertos, Aduanas y Comercio Exterior**

Curso del SERVEF sobre Logística Aduanera

Curso del SERVEF sobre Logística Portuaria

La Fórmula: el Grupo Aula Portuaria

El **Grupo Aula Portuaria** es un grupo estable de trabajo compuesto por profesionales y asociaciones del sector, cuyo 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 (ANV)
- Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados de Valencia (ATEIA Valencia)
- Montepío del Colectivo Portuario de Valencia
- Marca de Garantía del Puerto de Valencia
- Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Valencia (COACAV)
- Asociación Española de Depósitos Reparadores de Contenedores (ARCE)
- Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Valencia, (SEVASA)
- Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores (ELTC)
- Amarradores del Puerto de Valencia
- Autoridad Portuaria de Valencia (APV)
- 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, desarrollados por Internet, que ya han alcanzado su 7ª y 3ª edición respectivamente y que 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 se crea 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 de los programas On-Line y profesores. Esta plataforma se conforma como un espacio dinámico que se ha ido dotando de diferentes actividades: foros de debate sobre temas de actualidad, cursos cortos de actualización, una Revista Digital semestral, un Boletín de Novedades, y que garantiza una actitud hacia la colaboración y el intercambio de experiencias y opiniones entre profesionales del sector logístico-portuario.

Durante el periodo 2009-2010, destacaríamos las siguientes actividades:

Cursos On-line

- "Planificación y Gestión Portuaria" (6ª y 7ª edición)
- "Gestión Portuaria en el Comercio Internacional" (2ª y 3ª edición)

RED DE EXPERTOS IBEROAMERICANOS (REI)

- 11 Foros temáticos coordinados por expertos españoles y de América Latina.
  - " Costes del Sector Portuario"
  - " Desarrollo del Transporte Marítimo y la Gestión Portuaria"
  - " El efecto de la crisis económica sobre el empleo en los puertos"
  - " Resolución de controversias en el comercio internacional"
  - " La Responsabilidad Social: herramienta de difusión"
  - " Gestión de almacenes y logística"
  - " Competitividad Portuaria. Costos de recalada"
  - " Estrategias para la capacitación portuaria"
  - " La cadena de valor"
  - " Ventanilla Única"
  - " Depósito de Contenedores"
- Curso corto "Cálculo y Gestión de Costes Portuarios" (2ª y 3ª edición)
- Revista Digital REI de carácter semestral con artículos de opinión, conclusiones de los foros, publicaciones y convocatorias de seminarios.

- Boletín Electrónico de Novedades de carácter periódico.

Portada Revista nº 4 REI

7.3.4. Formación In Company

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

Los ejemplos más recientes:

- **Curso de Inglés para capataces** (Sesasa)
- **Curso de Ofimática** (MSC Valencia)
- **Calidad. Gestión por Competencias** para la Autoridad Portuaria de Valencia

7.3.5. Cooperación Internacional Educativa

La dimensión internacional de la Fundación Valenciaport ha centrado en América Latina la mayor parte del esfuerzo y dedicación a lo largo de los años transcurridos desde su creación, en abril de 2004, como instrumento al servicio del Puerto de Valencia y de la internacionalización de la comunidad logístico portuaria española, articulados en esquemas de cooperación y actuando como referente institucional de apoyo a los mismos.

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, 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

Ejemplo más reciente:

- Organización del **"Seminario de Innovación Tecnológica Portuaria"** para técnicos iberoamericanos de los cursos On-Line, impartido en Valencia en junio de 2010.

El objetivo específico de estos seminarios es promover la transferencia del Know How del Puerto de Valencia, en materia portuaria. 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:

Formación

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 **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, Colombia, México, Honduras, República Dominicana, El Salvador, Panamá y Argentina, cumpliéndose así un doble propósito: por un lado, 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, propiciar un mayor acercamiento y colaboración entre las instituciones implicadas.
- **Becas para técnicos portuarios iberoamericanos** de dos meses de estancia en Valencia, con el objeto de facilitarles el conocimiento de las realizaciones y experiencias españolas en materia portuaria, en este caso del Puerto de Valencia, que les permita contrastar con la actividad que estos técnicos desarrollan en sus respectivos países. Estas becas son convocadas por el Organismo Público Puertos del Estado y es la Autoridad Portuaria de Valencia quién acoge todos los años a dos candidatos. Para el 2009-2010 se convocaron un total de 5 becas en materia de "Gestión del Programa de Calidad" y "Marco Jurídico Operativo Portuario".
- **Becas Cursos On-line para Técnicos Iberoamericanos:** La Fundación Valenciaport junto con la Fundación Centro de Educación a Distancia para el Desarrollo Económico y Tecnológico (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 y aquellos alumnos destacados de cada programa reciben una beca para asistir a un Seminario Portuario en Valencia.

Alumnos de la 18ª edición del Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal, procedentes de México y Perú, que disfrutan las Becas OEA 2009-2010.

7.3.6. Seminarios y foros

También IPEC-Formación tiene 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 en temática logístico-portuaria contando con los mejores profesionales.

Algunos ejemplos se muestran en el apartado de seminarios y jornadas de esta memoria (Ver pág. 114).

7.3.7. Materiales pedagógicos

Desarrollo de 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 logístico-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.

7.4. AAAIPEC

La Asociación de Antiguos Alumnos se fundó en 1998 con el ánimo de que sus asociados, antiguos alumnos del Máster y Cursos de Especialista, pudieran seguir en contacto con el resto de compañeros de promoción, con sus profesores y con 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.

Entre los objetivos de la asociación se encuentran:

- 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.

Formación

Algunas de las actividades desarrolladas en estos dos años 2009-2010, han sido la organización de seminarios, actividades ocio culturales (salidas a la montaña, participación en eventos populares deportivos), sorteo de entradas a la Fórmula 1, descuentos en programas de formación, etc.

Si quiere conocer de cerca la actividad de la Asociación, VISITE NUESTRA WEB: http://www.ipec.es/

Asamblea AAAIPEC 2009

7.5. ¿Qué aporta IPEC-FORMACIÓN al sector?

- El aval de la **experiencia** y el **know how** de 19 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 Aula Portuaria, 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 2009 y 2010 ha sido para el Área de Documentación un periodo caracterizado por una intensa actividad que ha permitido materializar iniciativas que se fraguaron o plantearon a finales del periodo anterior.

Las líneas de trabajo que han centrado el mayor porcentaje de actividad han sido:

- Implantación de un Sistema de Gestión Documental integral
- Actividad editorial
- Centro de documentación para el clúster portuario

Si bien los primeros pasos para la implantación del Sistema de Gestión Documental se dieron a finales del 2008, ha sido **el periodo 2009 - 2010 el que ha permitido el desarrollar la primera y segunda fases del proyecto.**

Durante la **primera fase** se procedió a realizar un análisis global de las actividades, procedimientos e instrucciones de trabajo de la organización con el fin de que esto permitiera diseñar su Sistema de Gestión Documental e identificar requisitos, puntos débiles y fuertes dentro de la Fundación al igual que poder plantear propuestas y recomendaciones para el resto de elementos del sistema. Ello permitió plantear las bases para el tratamiento y gestión de documentos, definir requisitos para la herramienta de gestión documental y establecer las directrices de la política de gestión de documentos.

En la **segunda fase** del proyecto se procedió con la normalización de procesos, definición de flujos de tareas y flujos documentales; el control de los puntos críticos detectados en los procesos y flujos; la elaboración de un Manual de Gestión de Documentos; y la identificación de políticas y asignación de responsabilidades dentro del nuevo sistema, quedando para una **tercera fase** la gestión del cambio del sistema que se venía utilizando al propuesto en el proyecto de Gestión Documental, así como la Parametrización e implementación del sistema y la definición de políticas de metadatos, de conservación y de migración a formatos de larga duración

La **actividad editorial de la Fundación Valenciaport** durante el 2009-2010 alcanzó su punto importante con el lanzamiento de los primeros títulos de la nueva línea editorial institucional **Biblioteca Técnica de la Fundación Valenciaport** cuyo objetivo es ampliar la oferta bibliográfica, en castellano, de temática marítimo portuaria y temas afines mediante la publicación de rigurosos estudios avalados por profesionales del sector.

Esta colección está estructurada en las siguientes **series:**

- Planificación y gestión portuaria
- Economía del transporte
- Comunidad logístico portuaria
- Logística e intermodalidad

Documentación

A día de hoy la colección la componen los siguientes títulos:

- **Cálculo y gestión estratégica de costes portuarios.** (2009)
- **Metodología para el análisis del impacto portuario: aplicación a los puertos de Gandía, Sagunto y Valencia.** (2009)
- **El Agente de Aduanas en España: figura clave en el comercio internacional.** (2009)
- **Transporte terrestre de mercancías.** (2010)
- **Patrón modal y comercio con Europa: tendencias en el transporte de mercancías.** (2010)

Por su parte la colección de Informes logístico portuarios también ha ampliado el catálogo de sus títulos con la publicación en 2010 del libro:

- **India. Informe logístico portuario**

Con el incremento de la producción editorial y dado que parte de la misma se ha realizado en colaboración con profesionales del sector externos a la institución, se vio necesario el sentar las bases de la política editorial de la Fundación Valenciaport.

La actividad editorial cerró el 2010 con el establecimiento de las bases de una nueva línea editorial. Se trata de los llamados **Documentos de Trabajo.**

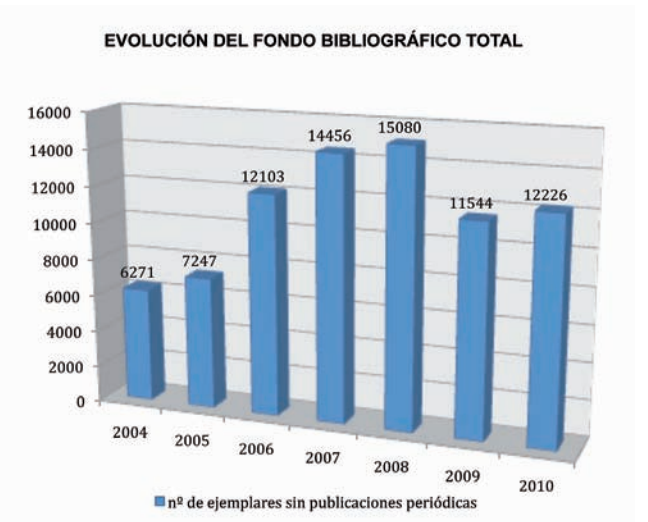
Esta colección tiene previsto su lanzamiento en 2011, se hará en formato totalmente electrónico y será totalmente gratuita. Publicará investigaciones destacadas, recientes y/o originales realizadas por profesionales de la institución así como académicos y/o profesionales del sector.

Con esta iniciativa, la Fundación Valenciaport apoya la promoción y difusión de la investigación en temáticas vinculadas al ámbito marítimo-portuario, la logística y la intermodalidad.

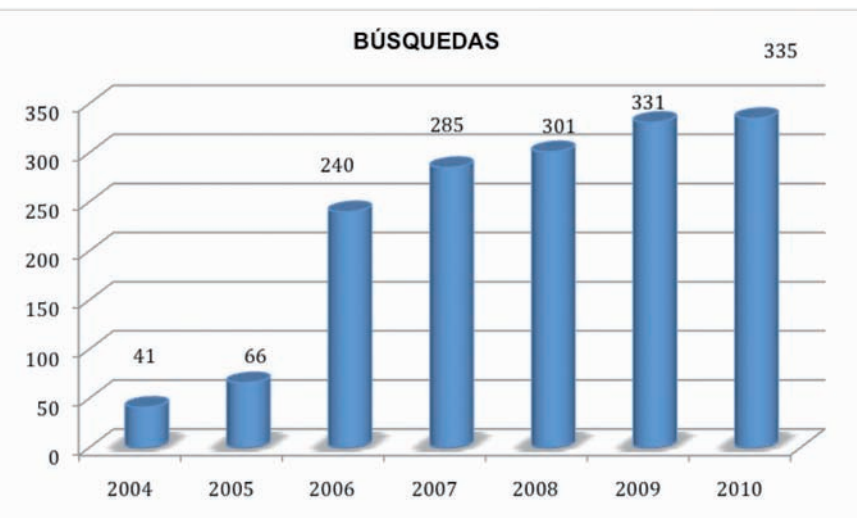
La tercera línea de actividad del Área de Documentación de la Fundación Valenciaport es aquella que la vincula al centro de documentación CEDIPORT que la Fundación ha compartido hasta 2010 con la Autoridad Portuaria de Valencia y FEPORTS.

Concluido el periodo 2009-2010 el **fondo documental disponible entre las tres entidades** es de más de **12.000 documentos,** entre monografías, informes, estudios sectoriales, etc. Esta cifra llegaría a alrededor de 18.000 si tuviéramos en cuenta el **fondo de publicaciones**

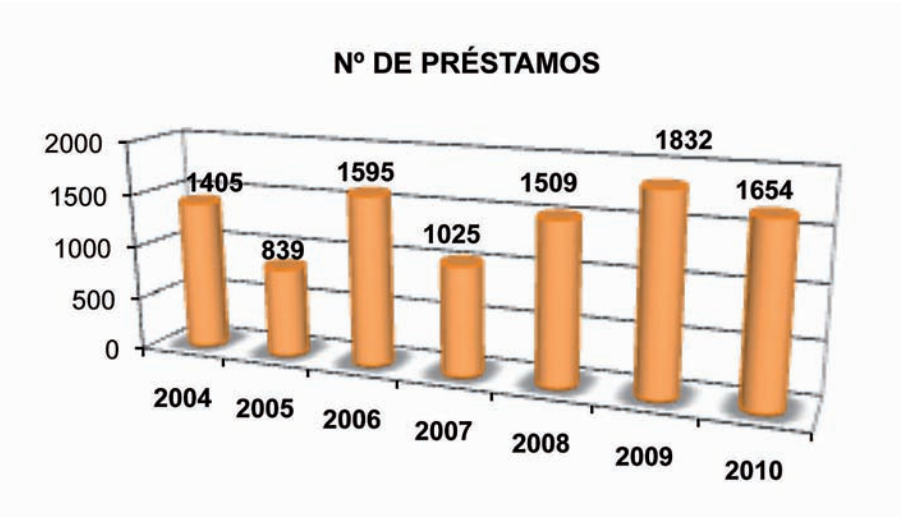
periódicas que constituye la hemeroteca, articulada en torno a más de 60 títulos, de ámbito nacional e internacional, que pone a disposición de los usuarios el conocimiento más actualizado frente al conocimiento consolidado que ofrecen las monografías.



Esta disponibilidad de recursos tiene su reflejo también en incremento de la actividad relacionada con los servicios prestados a los usuarios. Los seis años de existencia de CEDIPORT han consolidado la tendencia ascendente en el uso de dichos servicios y así lo demuestran las estadísticas:



Documentación



Otros servicios y ámbitos de actuación del centro de documentación son el de Difusión Selectiva de Información, Plataforma Virtual, Clipping de boletines oficiales, Fototeca, etc.

Por último destacar la actividad del centro de documentación vinculada a la edición, venta y distribución de las publicaciones editadas por las instituciones que lo participan. Se ha gestionado el mantenimiento y ampliación de **relaciones de cooperación con librerías técnicas especializadas.** Como resultado de ello, se ha llegado al 2010 con una **ampliación del número de librerías depositarias** que ha supuesto el pasar de estar presentes en 4 a estarlo en un **total de 11** que son las siguientes: Cal Matias (Tarragona), CICCP (Madrid), Producciones Gráficas (A Coruña), Robinson (Madrid), Cartamar (A Coruña), Central Librera (Ferrol – A Coruña), Denáutica.com (Barcelona), Dilitec (Vigo – Pontevedra), Bosch (Barcelona) , Náutica (Barcelona) y Tirant lo Blanch (Valencia).

Esto junto con la **colaboración con otras librerías y distribuidores** como son Díaz de Santos y ICG Marge ha contribuido a la venta y difusión de las publicaciones de la Fundación siendo el **total de ventas para el periodo 2009 - 2010 de 729 ejemplares vendidos** frente a los **74 ejemplares vendidos en el periodo 2007 – 2008.**

El objetivo principal de lograr un incremento en el índice de ventas se ha logrado por lo que se apuesta en seguir trabajando en las líneas establecidas como estratégicas para ello:

- 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.
- Ampliar el número de **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.

Para finalizar indicar que, si bien las tres líneas de actividad anteriormente señaladas son las que concentran el máximo porcentaje de dedicación en el Área de Documentación, durante este tiempo también se han desarrollado otro tipo de actividades como son:

- **Vigilancia Tecnológica:** asistiendo a foros profesionales y dando a conocer a profesionales del mundo de la documentación su trabajo siendo los eventos a los que se ha asistido los siguientes:
  - **Calsi 2009.** VIII Workshop Calsi "La sociedad del conocimiento: Innovación y nuevos retos globales". Valencia 9-10 de marzo. Universidad Politécnica de Valencia
  - **Jornadas Interuniversitarias de la Comunitat Valenciana sobre el acceso abierto al conocimiento.** Valencia 24 de marzo de 2009. Universitat de Valencia
  - **Fesabid 2009** – Zaragoza 20-22 de mayo
  - 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 MGPT.

09 Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y cooperación

La Fundación Valenciaport ha consolidado en este periodo su compromiso con el impulso de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) en el sector, de acuerdo con los principios de máxima colaboración para el incremento de la innovación y la competitividad en la comunidad portuaria, su acercamiento a la sociedad y la mejora de su entorno.

Mantenemos el enfoque de la RSC entendida como herramienta estratégica facilitadora de la integración, en el conjunto de la gestión, de las actuaciones que voluntariamente se promueven en beneficio del área de influencia de la Fundación, en especial de carácter laboral, social y ambiental.

Para ello, la Fundación dedica de manera constante medios y recursos para fomentar el avance y progreso en el sector, a través del asesoramiento, la orientación, la formación, el intercambio de experiencias y la extensión del conocimiento en diferentes países, de modo particular en Iberoamérica y Europa.

Muchas de las actuaciones relativas a este capítulo se desarrollan conjuntamente y/o complementando las acciones de los Patronos de la Fundación destinadas a grupos de interés externos y comunes a los mismos, así como a los barrios más próximos, en colaboración con asociaciones y entidades vinculadas a los poblados marítimos y al sector logístico portuario.

En 2009 y 2010 ha habido líneas de trabajo singularmente significativas. Entre las emprendidas específicamente desde este área son destacables las siguientes:

- La constitución y el impulso del **Grupo de trabajo sobre RSC,** concebido como un equipo de trabajo instrumental, al servicio de la mejora de la organización en las materias relacionadas con la responsabilidad social. En este grupo están representadas las dimensiones clave de la RSC y los perfiles mayoritarios de la Fundación. Este colectivo tiene como objetivo último potenciar y coordinar las propuestas que de manera voluntaria emprende la Fundación en favor de su entorno y destinadas a sus principales grupos de interés.

Reunión Grupo de Trabajo RSC

Responsabilidad social

- El desarrollo de una planificación que de manera progresiva, coherente y dinámica, permita ordenar y articular tanto las iniciativas como su implantación. Como punto de arranque se elaboró un **Diagnóstico** a partir del análisis de la Fundación, así como de diferentes encuestas de percepción y entrevistas que permitieron identificar los asuntos prioritarios. En una primera fase la formalización de la mencionada planificación se ha centrado en aspectos transversales, vinculados a la dimensión interna de la responsabilidad social.
- La **implicación de toda la organización** para el desarrollo de las actuaciones. Se han realizado varios sondeos y reuniones para conocer la opinión y el grado de satisfacción de la plantilla con las acciones relativas a RSC y las condiciones laborales. Todo ello con vistas a ajustar las medidas a las necesidades generales, e implantar el modelo de Empresa Familiarmente Responsable – efr- desarrollado por la Fundación Másfamilia.
- La obtención del **Certificado en conciliación e igualdad,** de acuerdo con el modelo de gestión **"Empresa Familiarmente Responsable",** según el referencial EFR 1000-2, en el marco del *"Proyecto efr en la Comunidad Valenciana 2009"* subvencionado por la Conselleria de Bienestar Social de la Generalitat Valenciana. Este certificado supone el reconocimiento del compromiso activo y de la existencia de medidas en las categorías siguientes:
    - Medidas de apoyo a la familia
    - Medidas de flexibilidad
    - Servicios de apoyo a la plantilla
    - Medidas de estabilidad y calidad en el empleo.

A raíz del proceso de implantación del modelo efr se ha articulado el **Programa General de Conciliación.** En el marco de este Programa, y con los objetivos de poner en valor el compromiso de la Fundación con su personal, potenciar la comunicación y asegurar el conocimiento generalizado, se revisaron y evaluaron las condiciones de trabajo existentes y se elaboró como resultado un *Documento de difusión de medidas existentes para la conciliación y beneficios sociales*. Relacionado con lo anterior, y de manera paralela, el Grupo de Trabajo sobre RSC ha comenzado un proceso de *Dinamización de las políticas generales de la Fundación* más vinculadas a la responsabilidad social y trabaja en un *Plan de Mejora EFR* para adecuar las medidas a las necesidades del personal y a la capacidad de la Fundación.

Si bien por la dimensión de la Fundación no se requería sistematizar procesos para el buen desarrollo del modelo efr, se han normalizado una serie de "itinerarios" para simplificar la gestión del modelo, estimular tanto la comunicación como la coordinación entre el personal, así como para facilitar la recepción y atención de consultas o sugerencias en los temas relevantes en RSC. Finalmente se han documentado los siguientes **procedimientos:**

- Planificación y seguimiento de objetivos
- Seguimiento y medición
- Procedimiento de comunicación con el personal
- Auditoría interna
- Autoevaluación.

- La puesta en marcha de **nuevas iniciativas en beneficio del personal y sus familias,** destinadas a favorecer unas óptimas condiciones laborales y otros beneficios sociales para el conjunto de la organización. Junto a la donación mediante sorteo entre la plantilla de parte de los ordenadores reemplazados en las oficinas, merece especial mención la contratación durante un año de los servicios del *Programa ALARES® de asistencia familiar para la conciliación de la vida laboral, familiar y personal* para el uso por parte de empleados/as de la Fundación, sus parejas, ascendientes y descendientes hasta 23 años.
- La **promoción de la formación continua y el aprendizaje** permanente de nuestro capital humano. Además de la formación básica obligatoria referida a la prevención de riesgos laborales, ofimática y la requerida por los puestos de trabajo, se respalda la asistencia a cursos, jornadas y otros encuentros de interés formativo. Con el mismo objetivo de reforzar el conocimiento y mejor desarrollo profesional del personal, se fomenta la realización y participación en seminarios internos organizados periódicamente en la Fundación sobre los diferentes proyectos y materias en que se trabaja.

Como propuesta formativa específica en RSC, se contrató con una empresa especializada la realización de dos Jornadas de formación in company para facilitar la asistencia de la mayor parte de la plantilla al *Curso de Gestión del Tiempo y de las Prioridades,* con el fin potenciar la optimización del tiempo empleado en el trabajo y favorecer una mejor conciliación de la vida laboral y no laboral.

- El desarrollo de propuestas **in/formativas específicas centradas en la extensión del conocimiento acerca de la responsabilidad social,** que han contado con un elevado porcentaje de participación y alto nivel de satisfacción y persiguen igualmente mover a la implicación.
  - *Introducción a la responsabilidad social.* Seminario interno.
  - *Presentación del modelo efr de empresa familiarmente responsable y su implantación en la Fundación Valenciaport.* Seminario abierto.
  - *La responsabilidad social: herramienta de innovación:* Foro temático promovido en el marco de la Red de Expertos Iberoamericanos.
  - *La responsabilidad social corporativa en la comunidad portuaria.* Curso organizado para la formación profesional continua y ocupacional.

Seminario interno RSC

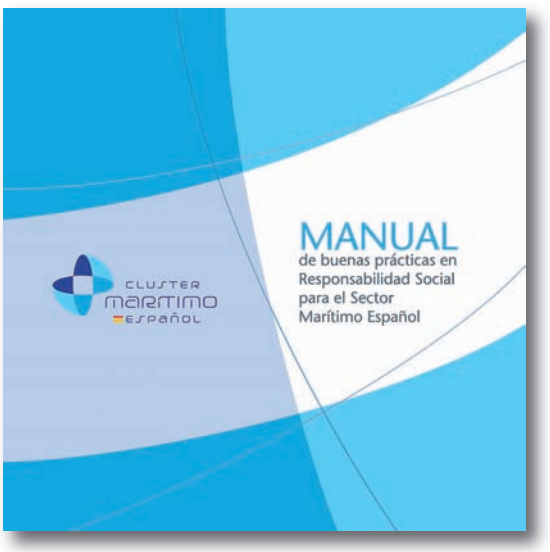
- La **orientación y el asesoramiento a otras organizaciones para el diseño, la implantación general y la integración** de los planes e iniciativas de RSC con el resto de estrategias de gestión. La Fundación presta su apoyo para la realización de análisis y diagnósticos, *benchmarking,* definición de planes y acciones relacionadas, con el fin de reforzar la competitividad de la comunidad portuaria, mejorando el conocimiento y la incorporación de la responsabilidad social a la gestión cotidiana.

En esta línea, la colaboración más significativa, dada la proximidad, se lleva a cabo con la **Autoridad Portuaria de Valencia,** a la que se apoya para la implantación de la responsabilidad social corporativa desde su arranque, en especial en las iniciativas que refuerzan la

integración del Puerto de Valencia y su entorno y otras relacionadas con su personal. Así sucede con el impulso de medidas relacionadas con materias como la igualdad, la diversidad o el voluntariado corporativo, para cuyo impulso la APV se sumó en 2009 al **"Programa Internacional ENGAGE"** para la promoción del Voluntariado Corporativo, coordinado en Valencia por la Fundación de la Solidaridad y el Voluntariado de la Comunidad Valenciana - FUNDAR.

- El **compromiso con la promoción de buenas prácticas entre la comunidad portuaria,** que se manifiesta en la implicación en proyectos compartidos con los grupos de interés del entorno portuario. Uno de los proyectos de colaboración más significativos llevado cabo con otras organizaciones del sector marítimo se desarrolló en el seno del Grupo de Trabajo 5.3 sobre Responsabilidad Social Marítima (RSM), constituido en el **Cluster Marítimo Español,** con el objetivo de contribuir a la promoción de la responsabilidad social entre los socios del Clúster.

Algunos miembros de este grupo - la Fundación Valenciaport entre ellos - desarrollaron el ***Proyecto MARES,*** financiado por el Ministerio de Trabajo e Inmigración. Este equipo multidisciplinar realizó un estudio sobre el grado de conocimiento e implantación de la responsabilidad social en el sector en España. Para ello recabó información a partir de una detallada encuesta remitida a los miembros del Cluster, lo que le permitió detectar las necesidades y carencias en materia de RSC. Simultáneamente elaboró diverso material divulgativo acerca de la responsabilidad social, para fomentar su difusión entre los socios del Clúster y resto del sector marítimo. El trabajo realizado durante el año de duración del proyecto culminó en la elaboración y edición del **"Manual de Buenas Prácticas en responsabilidad social para el sector marítimo español".** Los resultados del proyecto fueron presentados en una Jornada en Madrid, durante la que se dio a conocer igualmente la página web sobre Responsabilidad social desarrollada a raíz del proyecto.

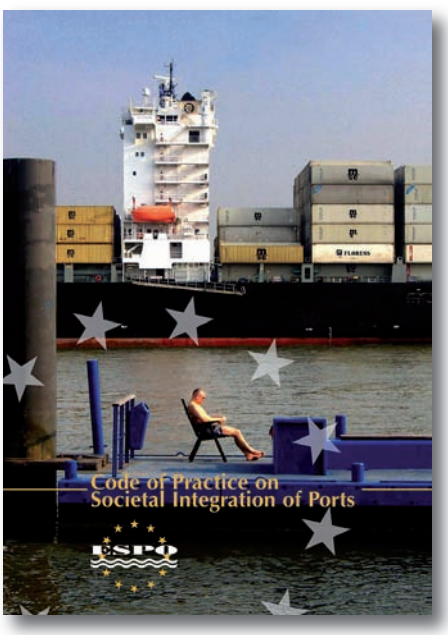


Portada del Manual de buenas prácticas en responsabilidad social para el sector marítimo español

Responsabilidad social

En este periodo, y en otro orden de cosas, cabe señalar el especial interés de la participación técnica de la Fundación, en representación de la Autoridad Portuaria de Valencia, en el Proyecto ***"People Around Ports".*** Este proyecto, impulsado por el Puerto de Rotterdam y respaldado por la ***European Sea Ports Organisation*** **- ESPO,** contó con la colaboración de quince puertos europeos que se ofrecieron al intercambio de experiencias acerca de cómo inducir el acercamiento entre los puertos y sus entornos y potenciar aquéllos como espacios de trabajo atractivos. Las experiencias recopiladas sirvieron de base como casos de éxito para ilustrar y elaborar el **"Código de Buenas Prácticas en Integración Social de los Puertos"** de la Organización Europea de Puertos Marítimos ("ESPO Code of Practice on Societal Integration of Ports").

Reunión proyecto "People Around Ports" – Rotterdam



Portada "Código de buenas prácticas en integración social de los puertos"

- **La organización de la IV y V 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 IV edición, celebrada el 19 de noviembre de 2009, los premios recayeron sobre:

Premio a la Calidad:

Agente de aduanas Gabriel Ravello de la Quintana.

Premio a la Formación en la empresa:

Roca Monzó, S.A.

Premio a la Mejor Gestión Medioambiental:

* En esta edición quedó desierto.

Premio a la Innovación Tecnológica:

Grupo Alonso Salcedo.

Premio a la Mejor Investigación en Transporte y Logística:

El estudio "Competencia e integración horizontal en el transporte marítimo de mercancías de corta distancia", realizado por el equipo formado por D. Pedro Cantos, Óscar Álvarez, Rafael Moner y José Jorge Sempere (Universitat de València).

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

Premio Especial a la Iniciativa Empresarial:

Otorgado a Grimaldi Lines, que fue recogido por el director comercial de Short Sea Line de Grimaldi, Güido Grimaldi.

Responsabilidad social

Premio Especial a la Trayectoria Profesional:

Otorgado a Rafael Milla (presidente del Grupo Raminatrans).

En la V edición, celebrada el 15 de octubre de 2010, los premios recayeron sobre:

Premio a la Calidad:

A la terminal de Carport, al centro de distribución logística de vehículos Toyota y al operador logístico Sintax.

Premio a la Formación en la empresa:

Planta de Regasificación de Sagunto, S.A.

Premio a la Mejor Gestión Medioambiental:

Terminales Portuarias (TEPSA).

Premio a la Innovación Tecnológica:

Subdirección General de Gestión Aduanera del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y a la Dependencia Provincial de Aduanas e Impuestos especiales de Valencia.

Premio a la Mejor Investigación en Transporte y Logística:

El estudio "Análisis de la eficiencia del sistema portuario español: estructura, evolución y perspectivas", realizado por el equipo formado por Mª Amparo Medal Bartual y Ramón Sala Garrido (Universitat de València).

Por otra parte los premios Especiales del Jurado recayeron sobre:

Premio Especial a la Trayectoria Profesional:

Otorgado a María Serrano (Jefa de la Dependencia Regional de Aduana e II.EE. de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria).

Por último, en la V edición, con carácter extraordinario y a título póstumo, el jurado decidió otorgar un Premio Especial a Nicola Mastro, ex-Jefe de Operaciones de Mediterranean Shipping Company (MSC), reconociendo su eficiente labor en la defensa de los intereses de MSC alineados con los intereses del Puerto de Valencia.

- *Benchmarking* y el **seguimiento de tendencias y políticas** locales, nacionales, europeas e internacionales. Para ello, se aprovechan las posibilidades de diálogo e intercambio de experiencias que ofrecen los principales **foros de debate** nacionales e internacionales relacionados y se participa en las redes más destacadas. Así, la Fundación es miembro de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos – **AIVP** y de la Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades – **RETE,** las dos principales redes en materia de relaciones puerto ciudad. En lo tocante a la responsabilidad social, la Fundación se ha incorporado al Foro para la Evaluación de la Gestión Ética - **FORETICA,** pionera en España, líder en Europa y referencia internacional en RSC.
- La **colaboración en causas solidarias** que permiten sensibilizar y dar a conocer diferentes proyectos sociales, a partir del apoyo a organizaciones sin ánimo de lucro que los desarrollan. Esta práctica se materializa habitualmente en un regalo con motivo de las fiestas navideñas, que supone la adquisición de productos de comercio justo y ecológico, en el caso de los últimos periodos, distribuidos por la *ONG Intermón Oxfam* y por la *Fundación Novaterra*. Los beneficios revierten positiva y directamente en la promoción de condiciones laborales y comerciales dignas, la inserción de personas en riesgo o exclusión social a partir del empleo, el desarrollo de comunidades más desfavorecidas y en la preservación del medio ambiente.

Por otra parte, la donación conjuntamente con la Autoridad Portuaria de Valencia de una serie de equipos informáticos a la Asociación "Arca de Noé" ha permitido poner en marcha un aula informática en el Centro de Día que se utiliza también como recurso para orientación laboral. Esta Asociación se dedica a la intervención socioeducativa y comunitaria en el vecino barrio de Nazaret.

- La **potenciación de la acción social corporativa** que invita y anima a la contribución personal a iniciativas sociales. Así sucede en el caso de propuestas concretas, que se organizan en coordinación con entidades del entorno y con fines sociales, referidas a la recogida de móviles, juguetes, material escolar o ropa para colectivos menos favorecidos. Una muestra de esta colaboración es el apoyo a la Campaña organizada anualmente por la Asociación de Voluntarios "Cooperación Social Universitaria", cuyo objetivo es conseguir que los niños y niñas de familias sin recursos acogidos en un Centro del barrio del Cabañal puedan recibir un juguete como regalo en su último día de colegio previo a las fiestas navideñas.

Campaña recogida de juguetes, Navidad 2009

Estas actuaciones, al igual que muchas de las desarrolladas desde otras áreas, se fundamentan en la voluntad de contribuir con nuestra labor a la mejora de las condiciones sociales y económicas en los diferentes ámbitos en que la Fundación desarrolla su actividad, en cooperación con sus Patronos, así como con entidades nacionales e internacionales que comparten este planteamiento.

10 Información económica

FUNDACIÓN valenciaport

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

CUENTA DE RESULTADOS	SALDO A 31/12/10	SALDO A 31/12/09
A) OPERACIONES CONTINUADAS		
1 Ingresos de la entidad por la actividad propia	1.153.867,52 €	3.074.967,21 €
2 Ayudas monetarias y otros	(127.115,59) €	(161.163,18) €
3 Venta y otros ingresos ordinarios de la actividad mercantil	1.779.991,06 €	2.654.486,49 €
6 Aprovisionamientos	(781.251,40) €	(1.574.438,26) €
7 Otros ingresos de explotación	2.356.225,36 €	414.962,00 €
8 Gastos de personal	(2.574.216,15) €	(2.664.434,85) €
9 Otros gastos de explotación	(1.669.783,00) €	(1.603.494,86) €
10 Amortización del inmovilizado	(103.621,52) €	(90.195,60) €
13 Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	0,00 €	(220,81) €
14 Otros resultados (excepcionales)	600,00 €	1.590,85 €
A1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	**34.696,28 €**	**52.058,99 €**
14 Ingresos financieros	1.659,93 €	6.686,63 €
15 Gastos financieros	(24.299,65) €	(22.333,04) €
17 Diferencias de cambio	(4.839,86) €	(26.122,58) €
A2) RESULTADO FINANCIERO	**(27.479,58) €**	**(41.768,99) €**
A3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**7.216,70 €**	**10.290,00 €**
18 Impuesto sobre beneficios	0,00 €	(7.482,42) €
A4) EXCEDENTE DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	**7.216,70 €**	**2.807,58 €**
A5) EXCEDENTE DEL EJERCICIO	**7.216,70 €**	**2.807,58 €**

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

ACTIVO	SALDO A 31/12/10	SALDO A 31/12/09
B) INMOVILIZADO	**362.096,87**	**410.247,23**
I) Inmovilizado intangible	52.749,02	42.600,61
III) Inmovilizado material	242.547,70	298.216,27
V) Invesiones a l/p en empresas del grupo y asociadas	34.200,15	34.200,15
VI) Inversiones financieras a l/p	32.600,00	35.230,20
C) ACTIVO CIRCULANTE	**2.132.741,25**	**2.950.289,59**
II) Existencias	71.575,22	28.084,89
III) Usuarios y Otros deudores de la actividad propia	1.076.869,38	1.545.979,34
IV) Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	942.360,01	741.340,45
VIII) Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	41.936,64	634.884,91
TOTAL ACTIVO	**2.494.838,12**	**3.360.536,82**
PASIVO		
A) PATRIMONIO NETO	**1.541.181,52**	**2.136.538,44**
A-1) FONDOS PROPIOS	**978.382,24**	**971.165,54**
I) Dotación fundacional	601.012,10	601.012,10
II) Reservas	370.153,44	367.345,86
IV) Excedente del ejercicio	7.216,70	2.807,58
A-3) SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	**562.799,28**	**1.165.372,90**
B) PASIVO NO CORRIENTE	**62.533,25**	**129.485,87**
C) PASIVO CORRIENTE	**891.123,35**	**1.094.512,51**
II) Provisiones a corto plazo	0,00	130.000,00
III) Deudas a corto plazo	213.842,16	496.155,82
V) Beneficiarios-Acreedores	3.155,00	4.353,12
VI) Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	674.126,19	464.003,57
TOTAL PASIVO	**2.494.838,12**	**3.360.536,82**

11 Cronología en imágenes

Participación de FV en TOC Asia, marzo 2009

Participación de la FV en el Grupo de Responsabilidad Social Marítima del Cluster Marítimo Español, junio 2009

Curso Cátedra en China (Pekín), julio 2009

Premio Especial FV a la Mejor Iniciativa Empresarial 2009 a Grimaldi Lines

Presentación del Proyecto PCGC al Clúster de Valenciaport, octubre 2009

El Grupo Editorial "El Vigía" premia a la FV por su "innovación logística", noviembre 2009

Memoria 2009-2010

Reunión de arranque del proyecto Enable, octubre 2009

Curso del Servef sobre Seguridad Portuaria, noviembre 2009

Participación del IVEX en el Máster MGPT (18ª ed.)

Firma Convenio FV - La Maquinista Valenciana, enero 2010

Visita del Máster MGPT (18ª ed.) al Centro de Control de Emergencias

Actividad AAAIPEC, Senderismo en La Murta, 2010

Cronología

Clausura del Programa de Perfeccionamiento directivo sobre Concesión y Explotación de Terminales organizado por la APN y la FV en Perú, febrero 2010

Participación de la FV en la 4ª Conferencia del VII Programa Marco en España, abril 2010

Reunión proyecto Hinterport, Nápoles, mayo 2010

Participación de la FV en el Foro de Cooperación en Transporte y Logística en España, mayo 2010

Visita a Algeciras – Proyecto Eficont, junio 2010

Reunión Proyecto Lázaro Cárdenas, julio 2010

Curso UNCTAD, Guatemala, marzo 2010

Clausura IV Jornadas de Innovación, octubre 2010

Ceremonia de entrega de los Premios FV 2010

Reunión de arranque del proyecto Ventanilla Única en Brasil, noviembre 2010

Presencia en la Feria IMEX 2010

Patronato FV, diciembre 2010

Fundación Valenciaport
Nuevo Edificio Autoridad Portuaria de Valencia
Sede APV - Fase III - 46024 Valencia

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

Depósito Legal: V-3073-2009

FUNDACIÓN
valenciaport