

En la imagen, cerca de 400 camiones seguían ayer estacionados en el Espigón Central a la espera de poder acceder a la terminal de contenedores del Puerto de Bilbao. Foto Jaime Pinedo.



PUERTO DE BILBAO - 21º DÍA DE HUELGA  
En busca de un acuerdo  
de mínimos para aliviar  
la tensión

Página 7

Grupo Diario cumple hoy 27 años

Página 6

**OJO AVIZOR**

Por  
**Fernando Vitoria**

fernandovitoria@grupodiario.com  
@fervitoriabriz

**Compromiso**

Muy posiblemente a la hora de leer estas líneas estén a punto de asistir al Desayuno Informativo organizado por Diario del Puerto en torno a los puertos y su nuevo futuro, una convocatoria en forma de webinar que tiene un espectacular cartel formado por Gerardo Landaluce, Mercè Conesa, Ricardo Barkala y Aurelio Martínez, presidentes de las autoridades portuarias de Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, respectivamente.

Me atrevo a aventurar, y si están leyendo estas líneas después del evento lo podrán confirmar, que uno de los asuntos estrella va a ser cómo compaginar el progreso y la eficiencia en los puertos con un permanente conflicto social que, precisamente, ha afectado notablemente a Bilbao y que apunta maneras en Valencia para la segunda semana del mes que viene.

**Sabemos que es un tema viejo, demasiado quizás, que más allá de los localismos apunta a un problema global que afecta de forma desigual según los barrios... o la evolución de los tráfico, vaya.**

La oportunidad de Diario del Puerto a la hora de programar este desayuno trasciende del ámbito puramente informativo. Efectivamente, el momento es el exactamente preciso para que más de 400 profesionales del sector compartan una hora de reflexión en torno a los puertos y su futuro, pero quizás es bastante más relevante que la comunidad logística se sienta atraída por participar en este tipo de foros en los que no sólo se ofrece la oportunidad de escuchar, sino que además propicia una participación activa y directa.

No es casualidad que precisamente hoy celebremos el 27º aniversario de Diario del Puerto. Una trayectoria tan contundente y dilatada en el tiempo sólo se explica con el mantenimiento de una línea editorial que, por encima de cualquier interés, ha priorizado la comunicación directa y pura entre las personas que forman parte de la comunidad logística y el periodismo como única forma válida para hacer cada día un medio de comunicación y generar una oferta editorial contundente y ajustada a las necesidades de una audiencia cada vez más exigente.

**Nos encontramos ahora en pleno y duro ascenso, por lo que es necesario mantener la concentración en lo que realmente importa. En seguir adelante con la mirada fija en el objetivo, cargando únicamente con lo necesario y con el firme propósito de seguir con fuerzas cuando el camino se haga más amable**

Son muchas las voces que proclaman que no corren buenos tiempos para nada, o para casi nada, sin embargo, creo que la situación actual plantea al sector una buena oportunidad para revisar si seguimos en la línea que nos fijamos o si nos estamos desviando más de la cuenta.

**Es un buen momento para renovar compromisos y para despojarnos de cargas inútiles que metimos en la mochila cuando íbamos cuesta abajo.** Los que amamos la montaña sabemos que lo importante no es llegar a la cima, sino tener la posibilidad de regresar a casa. La mayor parte de los accidentes graves en la montaña se producen en los descensos, cuando las fuerzas se están agotando y la tensión se ha reducido casi al máximo después de haber alcanzado el objetivo cenital.

Nos encontramos ahora en pleno y duro ascenso, por lo que es necesario mantener la concentración en lo que realmente importa: en seguir adelante con la mirada fija en el objetivo, cargando únicamente con lo necesario y con el firme propósito de seguir con fuerzas cuando el camino se haga más amable.

Los puertos españoles de interés general tienen por delante la complicada tarea de seguir siendo competitivos en un entorno que nos va sacando distancia en muchos aspectos, como es el caso de la digitalización o la automatización. Podemos seguir mirándonos al ombligo contemplando el camino recorrido, o podemos alzar la vista para comprobar que el trecho que nos queda por recorrer es largo, duro y complejo.



La certificación OEA es el resultado del trabajo realizado en los últimos meses por la división de Aduanas de Grupo Moldtrains.

**LOGÍSTICA** • El operador ha optimizado sus servicios logísticos

**Grupo Moldtrains se certifica como OEA**

**DP BARCELONA**

El Grupo Moldtrains se ha certificado como OEA (Operador Económico Autorizado) con lo que "podrá agilizar la tramitación de los envíos de exportación e importación de los clientes del Grupo con países terceros", explica la firma. La certificación OEA es el resultado del trabajo realizado en los últimos meses por la división de Aduanas del Grupo Moldtrains, con el apoyo de Juma Consulting - OEA Consultores, que ha ofrecido el asesoramiento y acompañamiento en un proceso que se inició el pasado febrero y que culminó este mes con la concesión del certificado.

El proceso ha requerido la optimización de diversos aspectos de los servicios logísticos integrales que ofrece el Grupo Moldtrains, como la seguridad y la vigilancia de la mercancía, los sistemas de información en tiempo real del estado y la ubicación de las expediciones, etc. "El resultado es una mejor gestión y reducción de los riesgos deri-

vados de la cadena de suministro, que también se traduce en mayor agilidad en las operaciones de comercio internacional entre empresas de los países de la Unión Europea, como consecuencia del reconocimiento mutuo del Certificado OEA", añade el operador.

"La obtención del OEA supone un aval a las credenciales de nuestro Grupo como especialistas en transporte internacional, así como una garantía ante los clientes como socios logísticos cualificados para la gestión de sus expediciones destinadas a la exportación y la importación. Esto nos ayudará a seguir impulsando las actividades vinculadas al comercio exterior, que tienen un peso creciente en nuestra cifra de negocio", explica Carlos Moldes, presidente del Grupo Moldtrains.

**Servicios**

En la actualidad, el Grupo Moldtrains ofrece una amplia variedad de servicios de apoyo a la exportación e importación de mercancías, con servicios directos de transporte terrestre internacional con Europa, norte de África y Turquía; servicios de transporte marítimo y aéreo a todo el mundo mediante una red de corresponsales y agentes en los principales destinos; así como servicios de aduanas que incluyen las autorizaciones como Almacén de Depósito Temporal (ADT), y el OEA.

**"La obtención del OEA supone un aval a las credenciales de nuestro Grupo como especialistas en transporte internacional, así como una garantía como socios logísticos cualificados"**

**HMM** **SERVICIO SEMANAL ASIA:**  
FAR EAST - MIDDLE EAST - IPBC

Desde Barcelona,  
Valencia y  
Algeciras

Tel. 96 367 92 66  
www.hmm21.com

**Interglobo**  
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

Interglobo Forwarders Spain  
Av. del Puerto, 302 - Of. 3.3  
46024 Valencia - España  
Teléfono +34 960 660 268

interglobospain@interglobo.com  
www.interglobo.com

**A human technology world in forwarding**

SEC  
diseño, actualización  
y mantenimiento de páginas  
**WEB**  
Redes sociales

info@raferdeideas.org  
www.raferdeideas.org

MARÍTIMO • La terminal recuerda que “las automatizaciones no tienen por qué ser necesariamente totales”

# APMT pone en valor el “avance tecnológico” en la ampliación concesional de Barcelona

ALBA TEJERA  
BARCELONA

APM Terminals Barcelona mantiene su apuesta por la automatización de la terminal en la nueva propuesta de inversión que la compañía ha presentado a la Autoridad Portuaria de Barcelona en el proceso de demanda de ampliación del plazo de concesión.

Tras la amplia información publicada ayer por Diario del Puerto sobre la nueva propuesta de compromiso inversor con respecto a la solicitud inicial, fuentes de APMT señalaron ayer a este medio que “el avance tecnológico de la terminal en cualquier caso es exigible para poder alcanzar la extensión de plazo dentro del marco legal aplicable”, si bien “las automatizaciones no tienen por qué ser necesariamente totales”.

La solicitud de ampliación del plazo concesional se enmarca en la disposición transitoria décima con la que se reformó la Ley de Puertos en materia de amplia-



La concesión gestionada por APM Terminals en el Puerto de Barcelona desde 1992 es de una superficie total de 80 hectáreas.

ción de plazos concesionales. En su día y de acuerdo con los plazos fijados por la legislación, la por entonces Terminal de Contenedores de BCN (TBC) solicitó una ampliación del plazo concesional de un total de 12 años con un compromiso de inversión de 256,31 millones de euros para el

“proyecto de automatización integral de la terminal”, según informó en su día Puertos del Estado.

Cinco años después, tras los cambios en el mercado y la adquisición de la terminal por parte de APM Terminals, se ha variado la solicitud y el destino de la in-

versión se concentrará en nueva maquinaria, obra civil e IT. La nueva solicitud de APM Terminals Barcelona es ahora de 9 años y cuenta con una inversión prevista de 170,39 millones de euros entre 2015 y 2037: 139,71 millones en maquinaria, 16,53 en obra civil y medio millón en IT.

Según APMT, “efectivamente la propuesta inicial respondía al escenario propio de 2015, pero cinco años más tarde ha tenido que acomodarse a las necesidades de explotación actuales requeridas tanto por el Port de Barcelona como por APMT, sin que ello suponga una renuncia a la implementación del avance tecnológico de la terminal”

Según fuentes de APMT, “efectivamente la propuesta inicial respondía al escenario propio del 2015. Cinco años más tarde, ha tenido que acomodarse a las necesidades de explotación actuales requeridas tanto por el Port de Barcelona como por APMT, sin que ello suponga una renuncia a la implementación del avance tecnológico de la terminal”, concluyen desde la compañía.



## LOS PUERTOS ANTE SU NUEVO FUTURO

Jueves 29 de octubre - 09:00 h.

Desayuno Informativo  
**Diario del Puerto**  
XXVII ANIVERSARIO

WEBINAR



PONENTES

**Gerardo Landaluce**

Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

**Mercè Conesa**

Presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona

**Ricardo Barkala**

Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao

**Aurelio Martínez**

Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

MODERADOR

**Miguel Juan Jiménez Rollán.** Director de Diario del Puerto

Evento exclusivo para Socios Suscriptores de Diario del Puerto.

Si es Socio Suscriptor y no ha recibido su invitación antes del día ocho de octubre, por favor contacte con [desayunosinformativos@grupodiario.com](mailto:desayunosinformativos@grupodiario.com)

PATROCINADORES



COLABORADORES



LOGÍSTICA • Yolanda Pozo, coordinating manager de la División de Aduanas de MPG Group

# “No se puede concebir una óptima cadena logística sin un excelente servicio aduanero”

MIGUEL JIMÉNEZ  
MADRID

Diario del Puerto participó ayer telemáticamente en una de las reuniones periódicas de la División de Aduanas de MPG Group para conocer en primera persona la apuesta reforzada de esta compañía en la prestación de un servicio esencial para la cadena logística.

Con la presencia de la práctica totalidad del equipo de aduanas de MPG desde sus delegaciones, Diario del Puerto constató la estrategia de la compañía para seguir elevando el valor añadido de un servicio que exige una actualización permanente.

Según puso de manifiesto Yolanda Pozo, coordinating manager de la División de Aduanas de MPG Group, “más allá de todo lo que tiene que ver con nuestros servicios y la atención a nuestros clientes, una parte fundamental de nuestro trabajo es la revisión permanente de todos los aspectos normativos y operativos en materia de aduanas. Nuestra labor requiere de una constante formación continua y más aún si cabe en estos tiempos de pandemia donde los cambios son drásticos y exigen una permanente actualización”.

“Por eso estas reuniones periódicas son fundamentales para poder transmitir a todo nuestro personal de aduanas todos los conocimientos, avances y actualizaciones en materia aduanera”, asegura Yolanda Pozo.

En la actualidad, la División de Aduanas de MPG Group está in-



En el imagen, parte del equipo de la División de Aduanas de MPG Group.

tegrada por un total de trece profesionales que operan a través de las delegaciones de MPG en Valencia, Madrid y Barcelona “a la vanguardia en la prestación de servicios aduaneros”, aseguran fuentes de la compañía.

## OEA

En este sentido, un valor muy importante es “ser OEA, de tal forma que los procesos de trabajo se rigen por las formalidades contempladas en este régimen, ofreciendo la seguridad y confianza que esta certificación exige, junto a procedimientos internos de calidad, compliance y satisfacción del cliente”, se asegura desde MPG, añadiéndose que “el objetivo final es la eficiencia del proceso aduanero en cada expediente”.

Esta eficiencia es clave, subraya en declaraciones a Diario del Puerto Yolanda Pozo, para quien

**“Ahora tenemos en frente la realidad del Brexit, para la cual estamos preparados ante los posibles escenarios prácticos que pueden acontecer”, afirma Yolanda Pozo**

“no se puede concebir una óptima cadena logística sin un excelente servicio aduanero”, fundamental pues cobra protagonismo “desde el asesoramiento mucho antes de que se inicie cualquier operación de comercio exterior, hasta mucho después de su finalización ante la posibilidad de inspecciones, pasando por todo el proceso de tránsito de la mercancía”.

“Tenemos por protocolo adaptar nuestros servicios aduaneros a cada necesidad de nuestros variados clientes. Desde los agentes internacionales de net-

works, al pequeño importador, hasta las grandes cargas de proyectos de ingeniería. Tratamos de ofrecer el servicio apropiado para cada cliente, para cada carga” afirma Pozo, quien añade que “cooperamos con agentes aduaneros de todo el globo para ofrecer el servicio door-to-door que cada vez nos demanda más el mercado. Para ello estamos presentes en congresos, cursos y seminarios relacionados, dado que la legislación es dinámica. Por ejemplo, ahora tenemos en frente la realidad del Brexit, para la cual estamos preparados ante los posibles escenarios prácticos que pueden acontecer”, concluye Pozo.

En el contexto actual, según Francisco Ferrer, senior manager, “dado el auge de las exportaciones españolas de perecederos, en esta pandemia actual hemos multiplicado los proce-

sos de certificaciones sanitarias, SOIVRE e inspecciones de cargas. Especialmente hemos notado un incremento considerable de consultas sobre partidas arancelarias y procedimientos aduaneros específicos en la exportación de alimentación, bebidas e ISO-Tanks, tanto químico como food-grade”.

## Crecimiento

Hay que destacar que la División de Aduanas de MPG está en constante crecimiento. Según Jordi Lara, responsable de aduanas de MPG Barcelona, “desde el año pasado hemos reforzado el equipo en Barcelona para atender las necesidades de nuestros clientes de Aragón, Cataluña y sur de Francia, así como las de las empresas del grupo con las que trabajamos. En nuestro equipo nos gusta estar cercanos al cliente y por ese motivo interactuamos con la fuerza de ventas, así como con los compañeros operativos. La aproximación comercial desde nuestra posición de aduanas ayuda en muchos casos a prevenir incidencias y ofrece una rápida respuesta a las problemáticas que puedan surgir”.

En este sentido, la pandemia está comportando importantes retos aduaneros, como los vuelos charter fletados por MPG con material sanitario, recuerda José Bou, responsable de aduanas de MPG Madrid, quien subraya la importancia de la “agilidad” en este tipo de circunstancias.

## Aduanas, posición destacada

Según Carmen Amador, directora General de MPG Group, en declaraciones para Diario del Puerto, “la división de aduanas ostenta una posición destacada en nuestra visión de negocio”.

“Estratégicamente venimos reforzando el equipo y el know-how necesario para ofrecer nuestra experiencia y asesoramiento a cualquier cuestión, duda o gestión que nos requiere un cliente y que sirva como elemento diferenciador” en el mercado, afirma la

máxima responsable de MPG Group. “Esto es - según afirma Carmen Amador - un claro valor añadido para nuestro abanico de servicios. En logística pueden acontecer situaciones de complicada resolución si no se gestionan en tiempo, forma y con la relevancia que merece, por ello, en MPG seguimos apostando y fortaleciendo la división de Aduanas tal y como el mercado nos va exigiendo”, concluye la directora general de MPG Group.

**MARÍTIMO** · Estibadores y empresas del Centro Portuario de Empleo de Valencia volverán a reunirse esta tarde

# La estiba valenciana exprime sus opciones para salvar un conflicto en los muelles

**LOLI DOLZ**  
VALENCIA

Hoy puede ser un día clave para el futuro inmediato de la estiba en el puerto de Valencia. Las diferencias surgidas entre empresas y trabajadores en torno a la formación que requiere la implementación del sistema NAVIS N4, podrían transformarse en un conflicto real si no se alcanza un acuerdo en el encuentro que esta tarde mantendrán los estibadores con las empresas. No hay que descartar ninguna posibilidad, ni siquiera que el desencuentro provoque un preaviso de huelga por parte de los trabajadores para el próximo mes de noviembre, una opción que suena cada vez con más fuerza.

El conflicto entre la parte social y empresarial en el Centro Portuario de Empleo de Valencia (CPEV) surge tras la decisión de las empresas de activar un nuevo sistema de gestión en



La reunión de esta tarde entre la parte social y empresarial del CPEV determinará los siguientes pasos a seguir. Foto L.D.

las terminales de contenedores del puerto de Valencia gestionadas por CSP Iberian Valencia Terminal y APM Terminals Valencia: el NAVIS N4. Ante esta nueva realidad, el Comité de

Empresa solicitó iniciar un diálogo en el que se definieran claramente cuáles eran las funciones que debían cumplir los integrantes de ambos colectivos, para formar posteriormente a los profesionales que fueran a realizar las mencionadas funciones y tareas.

Para los estibadores, no se puede formar a todo el personal sin antes definir qué funciones va a realizar el personal portuario. Desde el principio, explican fuentes del Comité de Empre-

sa, se propuso que antes de iniciar el proceso formativo "deberían pactarse esas tareas y funciones", algo a lo que "se comprometió el Consejo de Administración del CPEV". Por ello, su propuesta pasaba por establecer un calendario de negociación para resolver la cuestión de las tareas y funciones a realizar y, luego, abordar el proceso formativo.

Mientras tanto, por su parte, desde el CPEV se asegura que los sindicatos están "instru-

mentalizando el bloqueo de la formación NAVIS N4 con el fin de conseguir la realización de unas tareas que no vienen recogidas en la Ley de Puertos y que, por tanto, las empresas pueden continuar realizando con su plantilla". Además, el CPEV reitera que la negativa de los sindicatos a iniciar el proceso formativo "vulnera la legalidad".

El proceso de formación que en estos momentos se mantiene bloqueado afectaría a los 1.500 estibadores que componen la plantilla del Centro Portuario de Empleo de Valencia.

## A los tribunales

Además, como se recordará, el acto de conciliación entre el CPEV y el Comité de Empresa, que tuvo lugar el pasado 15 de octubre en el Tribunal de Arbitraje Laboral de la Comunitat Valenciana, finalizó sin acuerdo, lo que derivó el conflicto, sí o sí, a la vía judicial.

Desde el Centro Portuario de Empleo confían en que sea un juez quien aclare "cualquier discrepancia o interpretación de la ley" para que pueda iniciarse la formación una vez que el Comité de Empresa acate la resolución judicial, siempre que ésta fuera favorable a los intereses empresariales.

## Un año de desencuentro

El 31 de octubre de 2019, el CPEV presentó el sistema NAVIS N4 al Comité de Empresa y anunció la intención de CSP Iberian Valencia Terminal y APM Terminals Valencia de implantarlo e iniciar el Plan de Formación.

En diciembre, el CPE Valencia daba la voz de alarma al Comité de Empresa ante el incumplimiento de los plazos para la formación de monitores. Unos días más tarde, la Comisión Paritaria anunciaba que la formación comenzaría el 13 de enero de 2020. Sin embargo, ese mismo día, y siempre según la versión de las empresas, el presidente del Comité de Empresa solicitó que se suspendiera la formación.

Un mes después, el órgano sindical solicitó el mantenimiento de los puestos de trabajo, algo a lo que las empresas se comprometen a cumplir. Este es uno de los pocos puntos en los que, por el momento, coinciden ambas partes.

Llegó marzo y con él, el Covid-19 que dejó en suspenso el conflicto, ya que el 11 de marzo se cancelaron todas las acciones formativas ante los planes de contingencia para paliar los efectos de la pandemia en la operativa portuaria.

Tres meses después, el 19 de junio, las empresas presentaron un nuevo proyecto de formación e-learning, fijando la fecha del 27 de julio para el inicio de la formación. Ese mismo día, el Comité de Empresa paralizó la formación, lo que desembocó en una reunión el 5 de agosto de la Comisión Paritaria Local para abordar el conflicto.

Al no haber acuerdo, y con las vacaciones de verano de por medio, el conflicto quedó en suspenso hasta el 1 de septiembre, momento en el que la Comisión Paritaria Sectorial analizó la situación y confirmó que, tras no haber avances, se iba a interponer una demanda de conflicto colectivo por parte del CPE ante el Tribunal de Arbitraje Laboral. La solicitud del trámite de mediación y conciliación previo se ejecutó y el 15 de octubre se produjo el acto de conciliación entre el CPEV y el Comité de Empresa en el Tribunal de Arbitraje Laboral de la Comunitat Valenciana, acto que finalizó sin acuerdo, lo que ha derivado el conflicto a la vía judicial.

El siguiente paso se dará hoy con la reunión entre las partes.





Servicio de Importación / Exportación desde:  
**Barcelona, Castellón, Valencia, Algeciras, Marín, Bilbao**

Hasta:  
**Turquía, Grecia, Egipto, Líbano, Mar Negro, Nigeria, Gana, Costa de Marfil, Argelia, Marruecos, Israel**

**VALENCIA** Paseo Alameda, 34-6ª planta, Edificio Mozart - 46023 VALENCIA  
Tel. (0034) 96 044 00 60 - Fax (0034) 96 044 00 61 - arkas-spain@arkas-spain.com

**BARCELONA** World Trade Center Barcelona - Moll de Barcelona s/n - Edificio Nord 7º mod 709-710  
08039 BARCELONA - Tel. (0034) 93 144 00 50

**CASTELLÓN** Avda. del Mar, 44 1-A1 - 12003 CASTELLÓN  
Tel. (0034) 96 435 08 56 - Fax (0034) 96 435 08 56



LOGÍSTICA • Como líder y referente en información logística

# Diario del Puerto - Grupo Diario cumple hoy 27 años

DP VALENCIA

El 29 de octubre de 1993 se editó el primer número de Diario del Puerto. Desde entonces, la constante evolución de este medio de comunicación dio paso a otros complementarios para redondear nuestra oferta informativa, líder en el sector logístico en España en papel e internet.

Desde los comienzos, Grupo Diario Editorial ha contado con Grupo Diario Imprenta como apoyo a sus publicaciones. Con esta empresa y con la agencia de comunicación Taller de Ideas, entre otras firmas, se completa el grupo empresarial de comunicación Grupo Diario.

Hoy cumplimos 27 años. La diferencia rotunda sigue siendo el experimentado equipo de más de treinta profesionales de la comunicación logística que forma Grupo Diario.

## Editorial

Aquel primer número de Diario del Puerto salió a la calle con una importante exclusiva en su portada. Con información de valor añadido en sus páginas y con una visión del periodismo logístico totalmente nueva.

Desde entonces, todas aquellas características se han ido manteniendo en cada una de nuestras ediciones, siempre bajo nuestra apuesta por la mejor y más honesta información periodística.

La creación de hasta 50 cabeceras distintas ha buscado profundizar en sectores y temáticas concretas, cuajando productos únicos y novedosos en permanente evolución.

Desde sus albores hemos aprovechado al máximo la llegada de internet, poniendo todas sus posibilidades al servicio del sector. Más allá de la actualiza-

**La creación de hasta 50 cabeceras distintas ha buscado profundizar en sectores y temáticas concretas, cuajando productos únicos y novedosos en permanente evolución**

ción constante de nuestra web diariodelpuerto.com, 24 horas al día, siete días a la semana, hemos complementado la oferta de información on line con guías visuales, estadísticas, análisis, nuevas webs especializadas, alertas, etc.

## Singulares

La singularidad de nuestro Diario se mantiene intacta, como único medio de comunicación en papel de distribución nacional. A esa singularidad se han sumado productos como nuestros Quién es Quién en Logística en España, con hasta 10 ediciones dedicadas a otras tantas zonas logísticas, el Anuario Empresarial, las alertas informativas en tiempo real, la creación de paginas web de información y datos específicos, como la dedicada a Puertos y Terminales, los exitosos libros de análisis de nuestros equipo de periodistas especializados, a los que se suman distintos técnicos y profesionales, o nuestros más que multitudinarios eventos.

## Eventos

Desde los comienzos, Taller de Ideas se ha encargado de organizar para Diario del Puerto distintos tipos de eventos, como las Fiestas de la Logística, los Desayunos Informativos o nuestros Aniversarios y entrega de los Premios Diario del Puerto.

Con el objetivo de contribuir a la imprescindible vertebración de nuestro sector, Grupo Diario

ha hecho un gran esfuerzo para mantener estas iniciativas, las de mayor participación de profesionales del sector de cuantas se celebran en el mundo logístico, con hasta 10.000 profesionales presentes en nuestras convocatorias. En estos tiempos de pandemia se han mantenido algunos de esos eventos en formato webinar, esperando que pronto podamos realizarlos de nuevo de modo presencial.

## Grupo Diario

La oferta de comunicación logística de Grupo Diario se completa con nuestra agencia de comunicación, Taller de Ideas y Comunicación.

Esta firma ofrece el diseño, fotocomposición e impresión de planes estratégicos, memorias, libros conmemorativos, catálogos, impresos, etc, además de organizar todo tipo de eventos, siempre bajo una especialización total en nuestro sector.

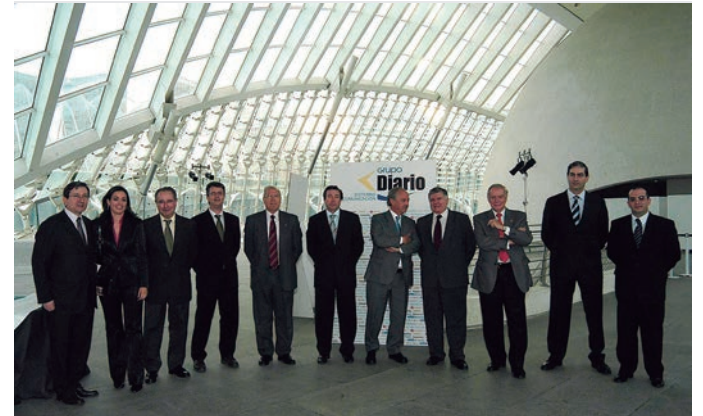
Más de 1.200 metros cuadrados de instalaciones de artes gráficas, con toda la más moderna maquinaria, incluyendo ocho cuerpos impresores, posibilitan un servicio inmediato y de especial calidad.

## Planes

Lo más importante de los 27 años de Grupo Diario sigue siendo el futuro. En breve se empezará a concretar una renovación total de productos, que incluirá ofertas de comunicación logística totalmente nuevas.



Celebración del V Aniversario de Grupo Diario.



Acto de celebración del X Aniversario.



XX Aniversario de Grupo Diario.



Celebración del 25º Aniversario de Grupo Diario.



**TOROYBETOLAZA**

shipping agents | stevedoring | warehousing | customs

Avilés | Bilbao | Gijón | Pasajes

Port of Bilbao  
Espigón 3 - Vizcaya Norte s/n. 48980 Santurce - Spain  
Tel. +34 94 425 26 00 - e-mail: [consignaciones@torobe.com](mailto:consignaciones@torobe.com)  
[www.torobe.com](http://www.torobe.com)



**Recogida y tratamiento de MARPOL anexos I, IV, V y VI**



Tradebe Puerto de Bilbao  
Punta Sollana, 12 Zárbenas 48506  
T. 94 463 67 26  
[marpol@tradebe.com](mailto:marpol@tradebe.com)  
[www.tradebemarpol.com](http://www.tradebemarpol.com)



MARÍTIMO · Sindicatos y empresas buscan conciliar el derecho a la huelga con servicios mínimos efectivos y sin coacciones

# La huelga en Bilbao cumple tres semanas con ambas partes necesitadas de aliviar la tensión

JAIME PINEDO  
BILBAO

El conflicto de la estiba en el Puerto de Bilbao alcanza hoy 21 días, convertido ya, al igual que las grandes rondas ciclistas de tres semanas, en una "vuelta" de tuerca, en un "tour" de force sin podio ni medallas, sin vuelta triunfal ni ganador, con los contendientes al borde del agotamiento en una carrera cuya meta aún se adivina lejana, por mucho que las empresas usuarias y clientes del puerto, y sus trabajadores, espectadores y víctimas involuntarias de este conflicto, sigan reclamando insistentemente su final.

Con una actividad portuaria fuertemente condicionada por los paros del 50% de la jornada laboral en cada turno, que en la práctica conllevan una reducción mucho mayor, los efectos de la huelga continúan minando la paciencia del tejido empresarial y laboral que depende del enclave vizcaíno, mientras los sindicatos se aferran a su derecho a la huelga como medio de presión ante las empresas, sin considerar de momento ni la tregua ni la desconvocatoria, como si hicieron el pasado agosto.

## Pacto de "no agresión"

Mientras van consumiéndose las jornadas que conducen al 9 de noviembre, fecha en la que caduca el actual calendario de paros, sindicatos y empresas han dado al menos un paso adelante con la creación de una mesa de negociación que ayer mantuvo su segunda cita en dos días.

Tanto en la primera, en la tarde del martes, como en la de ayer por la mañana, según pudo saber Diario del Puerto las cuestiones tratadas por las partes se referían a las condiciones nece-



Imagen del Puerto de Bilbao en el día de ayer, en el que se cumplían 20 días desde que el pasado 9 de octubre comenzara la huelga de la estiba. Foto J.P.

sarias para favorecer un clima de huelga "normalizado", en el que los sindicatos pudieran ejercer su derecho a la huelga, según las condiciones estipuladas en el preaviso, y las empresas, por su parte, obtuvieran de éstos la garantía del cumplimiento de los servicios mínimos fijados por la Delegación del Gobierno y de las operativas correspondientes a cada turno, sin el "sabotaje premeditado" de las mismas o la interferencia de los piquetes con sus "amenazas y coacciones al resto de trabajadores", según denunciaron días atrás las empresas.

En ese marco de negociación, y a petición de los sindicatos, las empresas habrían mostrado su disposición a volver a contratar al centenar de estibadores eventuales de Randstad, de los que se prescindió por entender que sabotearon los servicios mínimos, y como contrapartida habrían solicitado también abrir las tareas complementarias a los trabajadores de Adecco, si bien el de las tareas complementarias es uno de los puntos

de mayor desencuentro entre las partes y se trata de una actividad de difícil cesión por parte de los sindicatos de estibadores.

## Sin resolver el fondo

Mientras el comité de empresa y Bilboestiba CPE continúan avanzando en la definición de un entorno lo más libre de tensión que se puede esperar en un conflicto como la huelga de la estiba en el Puerto de Bilbao, los

**Las empresas habrían mostrado su disposición a volver a contratar al centenar de estibadores eventuales de Randstad, de los que se prescindió por entender que sabotearon los servicios mínimos**

asuntos de que han llevado a los sindicatos a movilizarse continúan sin resolverse: garantía de empleo, incremento de plantilla,

conversión de temporales en fijos, descansos y jornadas, etc.

Con el V Acuerdo Marco a la espera del informe que la CNMC emitirá en breve, estas reivindicaciones siguen sin respuesta, con empresas y sindicatos muy alejados en sus posiciones fundamentales y con urgencias bien distintas. En todo caso, cualquier acuerdo alcanzado deberá ser acorde a ley, en la que las empresas fundamentan su estrategia.

## LAB denuncia el "boicot a la huelga"

El sindicato LAB, que cuenta con 1 de los 13 delegados del comité de empresas de Bilboestiba CPE, ha denunciado que tanto la Autoridad Portuaria de Bilbao y la Guardia Civil como la Ertzaintza realizaron el pasado domingo "un perímetro de control para el acceso de trabajadores que no son del Puerto de Bilbao ni de la estiba, con el objetivo de sustituir a los trabajadores en huelga para sacar mercancías del puerto, participando de forma activa en colaboración con las empresas estibadoras usurpando un derecho fundamental como es el derecho a la huelga". LAB considera que estos hechos "son

intolerables" y hace directamente responsable de los mismos a Ricardo Barkala, a CE-BEK y a las empresas estibadoras.

El sindicato denuncia también "los servicios mínimos abusivos que condenan a los trabajadores a garantizar un 100% en la mayoría de los casos, haciendo muy difícil el normal desarrollo de una legítima herramienta obrera, como es la huelga". Asimismo, señala como parte de la resolución de este conflicto "la inmediata readmisión de los 100 trabajadores despedidos (en referencia a los eventuales de Randstad) y su incorporación a la plantilla indefinida".

**Diario del Puerto**

**ALERTAS**  
SERVICIO GRATUITO PARA SUBSCRIBIRSE

Reciba al momento las noticias más importantes

Enviamos un Whatsapp con la palabra "ALTA" al 600 559 449 con tu nombre y apellidos junto el nombre de tu empresa

**Port de BAYONNE**

ISO 9001  
DMSAS 18001  
ISO 14001

**VRAC Bulk**

**Plateforme multimodale Multimodal platform**

**Nouvelles grues New cranes**

CCI BAYONNE PAYS BASQUE  
Établissement  
ACCÉLÉRATEUR DES ENTREPRISES

Tél. +33 (0) 559 465 808 / 881  
e-mail: port@bayonne.cci.fr  
[www.bayonne.port.fr](http://www.bayonne.port.fr)

**AÉREO** • El Consejo de Administración de Aena aprueba un nuevo incentivo extraordinario de recuperación de operaciones

## Los ingresos de Aena se reducen a la mitad hasta septiembre por el impacto del Covid-19

DP MADRID

De enero a septiembre, Aena ha registrado una caída del 49,7% de sus ingresos que ha provocado una bajada en su resultado neto hasta los -107,6 millones de euros, arrastrado por la pandemia del Covid-19.

Ante las negativas cifras, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado un nuevo incentivo extraordinario de recuperación de operaciones para las aerolíneas en la temporada de invierno.

Durante el periodo anteriormente mencionado, los ingresos totales consolidados de la compañía han sido de 1.733,4 millones de euros, lo que supone un descenso del 49,7% respecto a los primeros nueve meses de 2019. La reducción del tráfico se ha traducido en una

reducción de los ingresos aeroportuarios, que con 811,6 millones de euros se ha situado en un -63,6% respecto a 2019.

Asimismo, el beneficio bruto de explotación (Ebitda) en este periodo ha sido de 516 millones de euros, lo que supone un descenso del 75,9% respecto a 2019,

A comienzo de la crisis, Aena adoptó una batería de medidas para asegurar la correcta operatividad de sus servicios y la disponibilidad de liquidez.

Con la reanudación de las operaciones, Aena volvió a reorganizar la operativa de los aeropuertos, abriendo las instalaciones y servicios necesarios para ello.

No obstante, a pesar de esta reactivación, señala la compañía, Aena continúa con su política de ahorro de costes, que le



El Ebitda de Aena se ha situado en 516 millones hasta septiembre.

ha permitido ahorrar 127,3 millones de euros en el tercer trimestre del año.

Aena, en su firme compromiso de contribuir a la recuperación del sector del transporte aéreo, ha actualizado su política de incentivos comerciales diseñados para potenciar la progra-

mación de operaciones por parte de las compañías aéreas en su red de aeropuertos.

Así, con fecha 27 de octubre de 2020, el Consejo de Administración ha revisado el incentivo planificado para la temporada de invierno y ha aprobado un nuevo incentivo extraordina-

rio de recuperación de operaciones que adapta a las actuales circunstancias del mercado la política puesta en marcha en verano.

Esta medida, que se aplicará entre el 1 de noviembre y el 31 de marzo, supone que las compañías recibirán un reembolso en la tarifa media mensual de aterrizaje equivalente al porcentaje de recuperación de las operaciones realizadas en la red de Aena, independientemente del número de pasajeros que transporten.

De este modo, Aena se hace partícipe de las dificultades que incluye la programación de vuelos actualmente, con el objetivo de estimular la actividad de una manera continua y progresiva, para animar a las aerolíneas a aumentar su operativa diaria, semanal o mensual.

valenciaport

Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaport.com