

COMUNIDAD VALENCIANA

Los 'peros' de los operadores a la nueva macroterminal

PUERTO/ Al menos tres interesados piden aclaraciones de la concesión de entre 400 millones y 800 millones de inversión. El plazo para pujar finaliza el miércoles.

A.C.A. Valencia

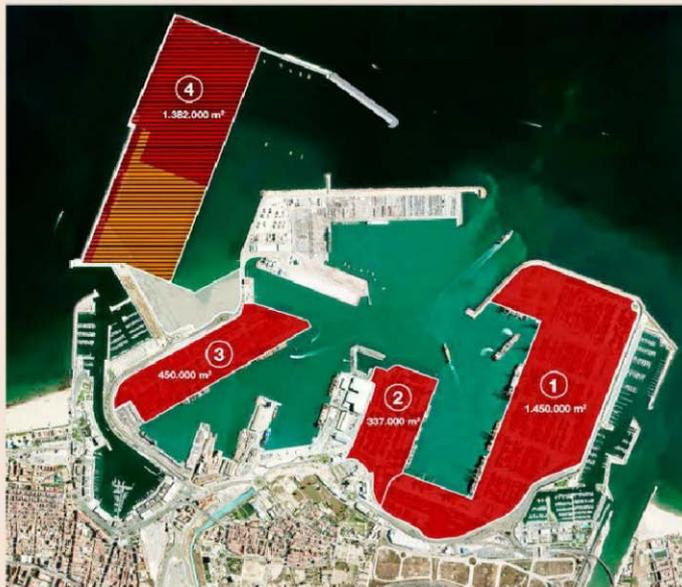
Una de las mayores inversiones a realizar en Valencia, y que marcará el futuro del Puerto de Valencia, llega a su momento decisivo esta semana. El próximo miércoles, en principio, finaliza el plazo para que se presenten las ofertas para la concesión de la nueva terminal de contenedores de la ampliación norte del puerto de la capital.

Una infraestructura para la que se estima una inversión mínima de 400 millones si se ocupan solo 800 metros de muelle, aunque la Autoridad Portuaria (APV) considera que el futuro adjudicatario será el primer interesado en hacerse con los casi dos kilómetros de muelle máximo previsto y llegar a los 800 millones de inversión en las próximas dos décadas.

En los casi seis meses desde que se inició la licitación ya ha quedado claro que los operadores portuarios globales han mostrado interés por posicionarse. Al menos tres posibles inversores han pedido aclaraciones sobre las bases y los pliegos del concurso a la Autoridad Portuaria de Valencia. En su momento el propio presidente de la Autoridad Portuaria, Aurelio Martínez, apuntó que esperaban que se presentasen no más de 3 o 4 grandes grupos.

Pistas de los candidatos

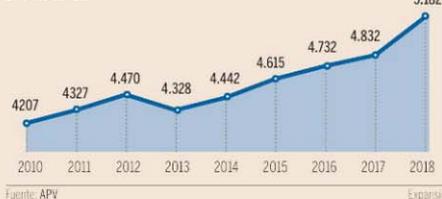
Las más de 60 cuestiones planteadas reflejan cuáles son las principales dudas que genera la futura instalación a los propios interesados. Y aunque no se desvela quién las presenta, muestran que la mayoría de los interesados ya están presentes en los muelles valencianos, al centrarse en las condiciones que se establecen para que los concesionarios actuales puedan optar a ella. Como es sabido, el grupo chino Cosco controla la mayor terminal de Valencia, rebautizada como CSP Iberian Valencia Terminal. Por su parte MSC gestiona una terminal privada y el líder mundial en contenedores, Maersk, está presente en la tercera, TCV-APM Valencia. De hecho, una de las cuestiones planteadas directamente es si dos de los actuales



① Terminal de CSP Iberian Valencia Terminal (Cosco). ② Terminal de MSC. ③ Terminal de TCV (Maersk). ④ Futura terminal en concurso.

LA EVOLUCIÓN DE LOS CONTENEDORES

En miles de TEU.



Fuente: APV

Expansión

operadores pueden presentarse de forma conjunta a la nueva terminal y cuáles serían las condiciones, cómo se aplicarían y en qué plazos para extinguir alguna de las concesiones ya existentes. Según la APV eso sería posible y se aplicarían los mismos criterios de "forma conjunta".

Los pliegos fijan que los actuales operadores podrán extinguir la antigua de mutuo acuerdo con la APV si con la nueva concesión aumentan en un 150% su capacidad actual, pero no se aclara el plazo para ese umbral, ya que las previsiones de tráfico contemplan de 35 a 50 años, en función de la inversión.

También las condiciones de extinción crean incerti-

Se plantea que dos de las terminales actuales de Maersk, MSC y Cosco pujen conjuntamente

Las condiciones de extinción de las concesiones actuales generan varias dudas

La APV no revela el tráfico de las tres navieras socias de sus terminales por ser "confidencial"

dumbres a la hora de formular las ofertas y se plantea si el traslado de maquinaria de la terminal ya existente se puede sumar como inversión.

Otra de las cuestiones que se repite es sobre las garantías que ofrece la APV para los plazos de entrega de las obras que le corresponde, que están fijados para enero de 2022. Según los pliegos, la APV asume el grueso de la obra marítima: el relleno de la explanada y el muelle, además de los dragados y la demolición del contradique y del muelle de cruceros. Aunque en la licitación no se da una cifra cerrada, esta inversión, que como la de la terminal dependerá en parte de los planes y plazos del concesionario hasta 2036, la APV ha valorado en otros 400 millones estas actuaciones.

Cuotas "confidenciales"
Algunas de las preguntas también intentan obtener información sobre el peso y la cuota de las tres grandes navieras que participan en las terminales en el tráfico del Puerto de Valencia. Sin embargo, la APV asegura que esa información es "de carácter comercial" y "confidencial" para no desvelarla.



A VUELTAS CON LA LEY

Francisco Fuentes

El Registro de la Jornada de Trabajo

El próximo 12 de mayo entrará en vigor el Real Decreto-ley 8/2019, de 8 de marzo, de medidas urgentes de protección social y de lucha contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo.

De entre las medidas que contiene el Real Decreto-ley llama especialmente la atención la inclusión del deber, por parte de la empresa, de establecer un sistema de registro de la jornada laboral.

Esta nueva obligación completa la normativa sobre el registro de la jornada laboral de los trabajadores y que, hasta la actualidad, solo regulaba dos supuestos específicos: el registro de la jornada laboral de los trabajadores a tiempo parcial y el de las horas extraordinarias.

A su vez, el establecimiento de un sistema de registro de la jornada laboral da respuesta a las observaciones realizadas por los tribunales españoles, que consideraban necesaria la existencia de la obligación de registro, siendo que incluso la Sala de lo Social del Tribunal Supremo expuso, en su Sentencia de fecha 23 de marzo de 2017, la conveniencia de una reforma legislativa en la que se clarificara la obligación de llevar un registro horario que pudiera facilitar la prueba del cumplimiento de la jornada laboral del trabajador y, en consecuencia, la realización de horas extraordinarias.

El registro, que deberá ser diario e incluir el horario concreto de inicio y finalización de la jornada de trabajo de cada trabajador, se constituye como una obligación independiente y separada de las obligaciones de registro de jornada preexistentes, y promete ser de un lado, un remedio contra la precariedad laboral, de otro una medida que asegure la conciliación familiar y personal.

Será necesario que la empresa conserve los registros de jornada efectuados durante los últimos cuatro años, poniéndolos en todo caso a disposición de los trabajadores, sus representantes legales y de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. De lo contrario, se expondrá al régimen sancionador correspondiente y que puede llegar a superar los 6.000 euros.

En definitiva, y ante la inminente entrada en vigor de las medidas contenidas en el Real Decreto-ley 8/2019, conviene que las empresas instauren un sistema de registro de jornada laboral con las suficientes garantías que permitan asegurar el cumplimiento de la nueva normativa más allá del contenido del propio texto legal.

Sue Abogados

Licitan el geriátrico de Manises en 11 millones

Expansión. Valencia

La Generalitat continúa el proceso de renovar la gestión privada en las residencias de mayores. Acaba de anunciar la licitación de la residencia que posee en Manises, que tenía el contrato vencido desde agosto del año pasado. El centro cuenta con 96 plazas residenciales, más otras 25 plazas de centro de día.

El plazo de ejecución para el que se presenta el contrato es de cuatro años, que se po-

drán prorrogar por seis meses más.

Según el pliego de condiciones, el presupuesto de esta licitación es de 11,4 millones de euros, incluyendo impuestos.

Las especificaciones técnicas señalan que el centro deberá contar con una plantilla de al menos 67 personas.

La tramitación se presenta con carácter de urgencia y la fecha para la presentación de las ofertas se ha señalado como límite para el próximo 17 de mayo.