



# El nuevo marco estratégico portuario definitivo verá la luz después del verano

La versión definitiva del nuevo marco estratégico del sistema portuario verá la luz después del verano. Tras la reunión de debate celebrada en Santander de las 28 autoridades portuarias y Puertos del Estado, el texto final «se redactará en las próximas semanas» con el objetivo de que se haga público en septiembre. El encuentro portuario en Santander se inició con un documento base o borrador que será modificado en virtud de los matices y propuestas planteadas en las reuniones de estos días, según Puertos del Estado. Una vez se cuente con el texto definitivo del marco estratégico portuario, que sustituye al anterior fechado en 1998, «se remitirá al ministerio y las partes que representen o supongan un cambio legislativo iniciarán su propio camino», han añadido desde el organismo público.

Las dos jornadas celebradas en Santander han transcurrido con «mucho debate»,

pero se han cerrado con «unanimidad», han explicado fuentes de Puertos del Estado. De hecho, «no ha habido voces discordantes sobre nada sustancial», han añadido estas mismas fuentes. Entre otras cuestiones, el marco estratégico aboga por liderar la protección medioambiental en los puertos como clave de su sostenibilidad para favorecer el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo con el horizonte de 2030.

El documento ‘Propuesta de contenidos básicos del Marco Estratégico del sistema portuario de interés general’, que ha servido de base para el cierre del debate y alcanzar las conclusiones finales, consta de 16 líneas estratégicas y 56 objetivos generales de gestión. El organismo público ha resaltado que cada uno de estos objetivos tiene indicadores para seguir su evolución, porque «lo que no se evalúa, se devalúa», ha señalado el presidente Francisco Toledo. Dichos objetivos responden a siete criterios de actuación: eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia. Puertos del Estado ha indicado que el modelo de desarrollo estratégico debe ser sostenible en su triple dimensión: medioambiental, económica y social, todo ello ligado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Puertos del Estado ha subrayado que apuesta por enclaves competitivos, seguros, implicados con la sociedad, que apuesten por la digitalización y la innovación y que sean referentes en sostenibilidad medioambiental. El organismo ha destacado la necesidad de que el sistema portuario de interés general se ponga a la vanguardia mundial de la protección medioambiental. El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, ha afirmado en este sentido que quieren «que los puertos españoles sean de los más verdes del mundo». En este sentido, se impulsarán las conexiones ferroviarias, la electrificación de los muelles, la autosuficiencia energética con energías renovables, la mejora en la eficiencia energética y la disminución de la huella de carbono, ha apuntado la institución portuaria española.

## **GOBERNANZA Y TASAS PORTUARIAS, ASUNTOS CLAVE**

Entre las demandas de los puertos españoles para este nuevo marco estratégico, han destacado las relativas a la gobernanza. En este sentido, la presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, ha recordado que desde esta institución «se ha trasladado nuestra apuesta por una mayor autonomía de gestión y una agilización y simplificación de los procesos administrativos». Por su parte, el presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona, Josep Maria Cruset, ha incidido en la cuestión de la burocracia y ha destacado que quedan retos por delante, «como trasladar la necesidad de ser competitivos a otros organismos públicos que, por su lentitud en la resolución administrativa de trámites estratégicos, nos reduce la capacidad inversora y de consolidación de nuevos proyectos». En este mismo sentido se ha pronunciado la Autoridad Portuaria de Cartagena, que ha reclamado una mayor autonomía en la gestión para modificar tasas, reducir los mínimos exigibles de tráfico y actividad y conceder aplazamientos.

Otro de los asuntos relevantes para la definición de la estrategia de los puertos españoles ha sido el de las tasas portuarias. En este sentido, el secretario general de la Asociación de Empresas Portuarias y Centros Portuarios de Empleo (Anesco), José Luis Romero, ha incidido en la necesidad de «una bajada de las tasas de ocupación y actividad y una mayor participación de los operadores privados en la toma de decisión de las inversiones públicas portuarias». La Autoridad Portuaria de Cartagena ha subrayado que el actual régimen de aplicación de las tasas «no es lo suficientemente flexible como para permitir aligerar la presión impositiva sobre los clientes portuarios de manera selectiva, sin alterar equilibrios en el seno del sistema portuario ni descapitalizar a las autoridades portuarias».