

La nueva Ley de Puertos expresa claramente su sensibilidad y compromiso de contribuir al sostenimiento económico del sector pesquero



Fernando González Laxe.
Presidente de Puertos del Estado.

¿Qué mejoras han conseguido los puertos españoles a través del Fondo Europeo de la Pesca?

Los Fondos Europeos de la Pesca son gestionados directamente por las Comunidades Autónomas que se los concede a las Autoridades Portuarias, previa presentación de proyectos susceptibles de ser financiados. A través de dichos Fondos, las Autoridades Portuarias han podido mejorar y actualizar sus instalaciones durante los últimos diecisiete años, ya que han dispuesto de un montante global próximo a los 33 millones de euros. Entre las actuaciones más destacadas figuran: las nuevas lonjas de pesca en los puertos de Almería, Avilés, Mahón, Puerto de Santa María, Gandía, Santa Cruz de Tenerife, Vigo, etc.; la mejora de instalaciones en Marín; la construcción o mejora de casetas para armadores y exportadores en Bahía de Cádiz, accesos a instalaciones, mejora de capacidad de numerosos puertos, etc.

Recientemente se ha aprobado la nueva Ley de Puertos. ¿Qué novedades aporta esta ley al sistema portuario español?

Dada la importancia del sector pesquero en nuestro país, era inevitable que a la hora de abordar la modificación de Ley de Puertos, tuviéramos muy en cuenta la problemática del sector y la situación que atraviesa actualmente. Por ello, más allá de perfeccionar y reformular el concepto de tasas de las tarifas portuarias, hemos incrementado la cuantía de alguna de las bonificaciones ya existentes e incorporado otras para fomentar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a la evolución y las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales.

Alguna de las bonificaciones de nuevo cuño son las referidas al sector pesquero. Así, por ejemplo, se reducirán en aproximadamente un 12% los gravámenes de la tasa de la pesca fresca (lo que supondría a día de hoy la bonificación de cerca de 1 millón de euros respecto a las tasas que se aplican), en todos sus supuestos, se incorporan las actividades pesqueras como susceptibles de recibir bonificación del 15% sobre la tasa de actividad por concepto ambiental; y se cambian de clasificación los productos de la pesca refrigerada y congelada (pasan al grupo 3), a fin de que la tasa de la mercancía que se les aplique sea inferior.

Igualmente, los concesionarios de lonjas y otras empresas que se dedican a la prestación de servicios relacionados con la pesca podrán beneficiarse de bonificaciones en función de criterios relacionados con la rentabilidad de las propias Autoridades Portuarias, el cumplimiento

de normativas medioambientales, etc. El objetivo final de estas bonificaciones es incentivar en mayor medida el rendimiento, la productividad y la calidad, así como el menor coste, de todos los servicios portuarios y la sostenibilidad ambiental de la actividad portuaria.

En definitiva, la nueva Ley de Puertos expresa claramente su sensibilidad y compromiso de contribuir al sostenimiento económico del sector pesquero.

Esta Ley marca más autonomía para las autoridades portuarias pero ¿esta independencia no podría acarrear desigualdades entre los puertos españoles?

Hemos sido firmes y decididos defensores de la autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias, creemos que el modelo de gestión del que nos hemos dotado contribuye a que todas las Administraciones trabajemos en pos de un objetivo común: el desarrollo integral de nuestros puertos como motores del desarrollo nacional. Sin embargo, hay dos principios que se han mantenido inmutables desde la creación del sistema portuario de titularidad estatal en 1992: el principio de solidaridad y el de leal competencia.

El principio de solidaridad vela porque todos los puertos considerados de interés general, integrados en un sistema global, tengan asegurado el mantenimiento de un equilibrio económico-financiero, existiendo a tal efecto el Fondo de Compensación Interportuaria que permite hacer frente a situaciones sobrevenidas. Además, gracias a este principio conseguimos que los puertos sirvan como instrumentos de cohesión territorial.

El principio de leal competencia confirma la posibilidad de que los puertos puedan competir entre ellos, respetando las reglas del juego. Aquí es donde realmente los gestores portuarios pueden poner en valor los logros y/o limitaciones de su gestión.

“Puertos del Estado ha venido desarrollando una significativa actividad de I+D+i de utilidad para el conjunto del Sistema Portuario, además de haber mantenido una participación continuada en proyectos de I+D tanto nacionales como europeos”.

No obstante lo anterior, desde Puertos del Estado hemos manifestado que las actuales estrategias de mercado se dirigen más hacia apuestas globales en las que prima la coordinación entre puertos o la participación en cadenas de transporte en las que están presentes más de un puerto y varios medios de transporte. En este sentido, ya existen experiencias exitosas de cooperación interportuaria.

¿Se podría decir que los puertos españoles son innovadores? ¿Existe una política que fomente la I+D+i en los mismos?

El Sistema Portuario Español de titularidad estatal ha experimentado en los últimos veinte años un proceso de modernización y competitividad de gran magnitud, que ha acompañado el importante desarrollo económico y tecnológico mundial en el marco del proceso de globalización de los mercados.

La innovación sistémica y tecnológica impulsada desde la ad-

ministración portuaria de titularidad estatal ha sido uno de los vectores del proceso de modernización alcanzado por el sistema y ha contribuido a consolidar un modelo de gestión portuaria, mediante el cual, el puerto trasciende el papel tradicional de desarrollador y proveedor de infraestructura para embarque o desembarque de mercancías y pasajeros, y se mueve hacia un horizonte de explotación avanzada y sostenible, que hace de los puertos centros en los que también se ubica toda una serie de actividades que generan valor añadido a la mercancía, plenamente integrados en las cadenas logísticas e intermodales. Elementos clave de este pulso innovador de la administración portuaria han sido: la asunción de la cultura de la intermodalidad de la cadena de transporte y el desarrollo logístico, el desarrollo de capacidad infraestructural y equipamiento muy avanzado técnicamente, la gestión medioambiental, las políticas de desarrollo sostenible y responsabilidad corporativa, las iniciativas de interacción puerto-ciudad, la introducción de los sistemas de comunidades portuarias, la implantación de infraestructura para explotación y comunicaciones, los planes de competitividad y calidad, los planes de seguridad y contingencias, la promoción del desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del Mar, el desarrollo de terminales especializadas mediante la colaboración público-privada, etc.

Por parte de PdE y de algunas AAPP se han venido desarrollando también actividades específicas de I+D, tanto mediante desarrollos propios como en colaboración con el entorno científico y tecnológico portuario, y la participación en Proyectos de Innovación en los marcos de subvención Nacional y de la Unión Europea.

Puertos del Estado ha venido desarrollando una significativa actividad de I+D+i de utilidad para el conjunto del Sistema Portuario, además de haber mantenido una participación continuada en proyectos de I+D tanto nacionales como europeos. Los ámbitos de desarrollo han sido los siguientes: caracterización y previsión del Medio Físico en el entorno portuario y costero, Programa ROM de Recomendaciones de Obras Marítimas, desarrollo de metodologías y herramientas para Diseño, Proyecto y Construcción Infraestructuras e Instalaciones portuarias, desarrollo de metodologías para la Gestión de Riesgos (Seguridad Y Protección para personas, entorno medioambiental, buques, mercancías, infraestructuras e instalaciones), Planificación y Coordinación en el ámbito del PEIT, Estudios de prospectiva sobre comercio, transporte y logística marítimo-terrestre y de viabilidad de Autopistas del Mar y Transporte Marítimo de Corta Distancia, Modelos y metodologías para estudios de Impacto Económico, para Análisis y Previsión de Tráfico Portuario, de Demanda de transporte Marítimo-Ferrovionario y de Movilidad, Estudios de vulnerabilidad de obras y dragados, Operaciones de acceso y atraque de buques, carga y descarga de mercancías, Gestión Medioambiental (control de la calidad del aire y agua, ruido), Respuesta a situaciones de Contaminación, Señalización marítima (AIS), Metodologías de cálculo de capacidad y nivel de servicio de terminales, etc.

La innovación se asevera como uno de los elementos clave para reforzar la competitividad del Sistema Portuario y así afrontar un crecimiento sostenible en el marco de los condicionantes y oportunidades que ofrece el mercado global y la situación económica actual. Por ello, el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), en concordancia

con la apuesta que está haciendo España por una economía productiva de carácter innovador y alto valor añadido, se ha planteado el objetivo de reforzar la coordinación y promoción de las actividades de I+D+i de interés común que se llevan a cabo en el Sistema Portuario (SP) de titularidad estatal (OPPE y las Autoridades Portuarias), que fomente un mejor aprovechamiento de la sinergia que tienen las 28 AAPP y de Puertos del Estado, en cuanto a transferencia y consolidación de tecnologías y de procedimientos organizativos innovadores entre las diversas AAPP y los agentes de sus comunidades portuarias, y facilite una gestión coordinada de las áreas de innovación, optimizando con ello los recursos disponibles del Sistema y promoviendo al mismo tiempo la visualización social de sus logros, y la alineación de las políticas de subvención externa con los ámbitos de interés del mismo.

“A través de los Fondos Europeos las Autoridades Portuarias han podido mejorar y actualizar sus instalaciones durante los últimos diecisiete años”.

Como primer paso crear una estructura organizativa transversal de coordinación de actividades con este fin, se ha constituido una Comisión Interportuaria de I+D+i que se encargará de la planificación y seguimiento de los desarrollos en este ámbito que fuesen relevantes para el conjunto del sistema, así como de establecer y coordinar las líneas de una política de interés común de I+D+i. Esta Comisión ya está elaborando con el apoyo de expertos externos un diagnóstico y cuantificación de la situación actual de estas actividades en el

conjunto del Sistema Portuario (SP), referenciada tanto al ámbito español (Sistema Nacional de Innovación) como a los desafíos de competitividad que para el SP implica la actual coyuntura económica y la globalización de los mercados. El diagnóstico permitirá establecer los elementos necesarios para el análisis y debate interno en el seno de la comisión interportuaria de I+D+i y las direcciones del SP, a través de los cuales se configuren los mecanismos idóneos de coordinación y las líneas estratégicas prioritarias más convenientes para la cooperación interportuaria en el ámbito de la I+D+i.

¿Cómo definiría las relaciones internacionales de los Puertos Españoles? ¿Se apuesta por algún mercado en concreto?

La privilegiada situación de la nuestros puertos, insertos en las principales rutas intercontinentales de transporte marítimo, posibilita una estrecha relación con los principales centros de consumo y producción de todos los continentes. China, India, América, África, Oriente Medio, con todos ellos se han establecido estrechas relaciones que se incrementan año tras año.

Desde mi punto de vista, dos son los mercados que en el futuro focalizarán nuestra atención, a parte de China que ya es una realidad: India, el segundo gigante asiático por población y grado de desarrollo, y toda la región que rodea al Canal de Panamá.

¿Hacia dónde debe encaminarse el sector pesquero español?

Deberíamos tener altura de miras y afrontar el futuro pesquero desde una perspectiva Europea, pues nos encontramos en un momento crucial para la política común pesquera. En este sentido, la reforma de la Política Pesquera Comunitaria habrá de

abordar sin tapujos y sin incertidumbres un marco de gestión y ordenación del sector. Ha de estar basado en la sostenibilidad del ecosistema: en mejores prácticas de pesca; en instrumentos más eficaces para la explotación a medio plazo; e implementar mejores medidas de control, y en garantizar la rentabilidad de las unidades de producción. En suma, dotarse de una nueva dimensión para un escenario más competitivo y abierto.

Fernando González Laxe.
Presidente de Puertos del Estado.

Fernando González Laxe (A Coruña, 1952). Doctor en Ciencias Económicas y Catedrático de Economía Aplicada en la Universidad de A Coruña. Comenzó su carrera política como subdirector general de Pesca. En 1979 fue elegido concejal del Ayuntamiento de A Coruña, siendo primer teniente de alcalde y portavoz del grupo Socialista en el Ayuntamiento hasta 1982. En este año, fue nombrado director general de Ordenación Pesquera, siendo responsable de las negociaciones pesqueras de España con la Comunidad Económica Europea.

Designado Senador por la Comunidad Autónoma de Galicia en 1986, al siguiente año, fue elegido presidente de la Xunta de Galicia. En 1989 obtuvo acta de Diputado autonómico. Miembro de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa y del Consello Consultivo de Galicia en 2001 dejó de ser Diputado en el Parlamento de Galicia, para dedicarse a su cátedra de Economía Aplicada. En la actualidad era director del Instituto Universitario de Estudios Marítimos.

Nombrado Presidente del Organismo Público Puertos del Estado el 30 de abril de 2009