

el MERCANTIL



ENRIC TICÓ

Sistema portuario, ¿retomamos el debate?

Desearía que el debate ‘interruptus’ respecto la estrategia de nuestro sistema portuario no muera definitivamente, y que con la constitución del nuevo Parlamento y el nombramiento del nuevo equipo ministerial, retomemos el hilo y continuemos dicho debate. La legislatura ha sido corta, y en su día saludamos y agradecemos la iniciativa que desde Puertos del Estado se planteó, y que supuso un interesante debate respecto a que modelo portuario era el adecuado en estos tiempos. Pero, ¡jojo!, corremos el riesgo de que el modelo no avance, y por lo tanto, que en estos tiempos no seamos capaces de impulsar un sistema portuario eficiente.

En su momento, Puertos del Estado solicitó la opinión, entre otras, de las distintas organizaciones de transporte. Desde Feteia-Oltra, aceptamos el reto y, como es nuestra obligación, mandamos al ministerio de Fomento una batería de propuestas, que entiendo siguen plenamente vigentes.

Tenemos un muy buen punto de partida: nuestro sistema portuario, nuestros puertos, se encuentran en pleno centro de los tráficos marítimos internacionales. Somos la rótula perfecta del sistema logístico. Tenemos una creciente red de short sea shipping (¡nunca agradeceremos suficientemente el esfuerzo realizado por la Asociación Española de promoción del SSS!), poseemos una envidiable posición en el ámbito de los cruceros (muy importante en clave turística y urbana, no tanto desde el punto de vista portuario), y nuestros puertos no son una pieza ‘tonta’ de la cadena logística, sino que aportan y generan valor añadido. Como contrapunto, seguimos embarrancados debido a la situación de algunos Puntos de Inspección Fronterizos (PIF), y ello conlleva una desigualdad competitiva interportuaria.



Sigo pensando que deberíamos avanzar hacia un sistema mixto de gestión, en el que la autoridad portuaria se sienta cómoda con la participación de otras entidades públicas (comunidades, ayuntamientos...) y privadas (federaciones empresariales, transitarios, cámaras de comercio...). En cualquier caso, solo las autoridades portuarias serían las que gestionen el suelo portuario. Además, el sistema debe permitir que se mejore la transparencia respecto a las tasas portuarias. Sus bonificaciones se desconocen en la mayoría de los casos por parte de los usuarios. No se les da la suficiente publicidad ni las autoridades portuarias exigen a los agentes recaudadores la transparencia necesaria.

El modelo del nuevo sistema debe fijar que Puertos del Estado tenga por función básica la coordinación con otras administraciones y muy especialmente con la Administración General del Estado, que es la que tiene un mayor número de competencias que afectan a nuestros puertos. Los puertos deberían poder competir más directamente entre sí, y quizás sería interesante realizar un análisis socioeconómico de los puertos claramente deficitarios.

Además, desde Puertos del Estado deben impulsarse acciones respecto a las ventanillas únicas marítimas, con el objetivo de que se coordinen entre sí y a su vez, con las ventanillas únicas aduaneras. Se ordene una gestión adecuada y duradera de la estiba, y se prevean nuevas congestiones en el transporte de contenedores aplicando una gestión adecuada de sus flujos. Todo ello sin olvidar que se debe actuar más decididamente en el ámbito de la sostenibilidad.

¡Nos queda trabajo por delante!