



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/93

19/09/2023

1796

**AUTOR/A:** IBÁÑEZ MEZQUITA, Alberto (GSumar)

#### RESPUESTA:

El Marco Estratégico del Sistema Portuario de interés general estima aconsejable crear un foro de gobernanza portuaria, constituido en el seno del propio sistema portuario, del que pueda emanar una propuesta ampliamente consensuada de reforma portuaria, si con ello se aprecian más fácilmente alcanzables las metas fijadas. En dicho documento se exhorta a apoyar la gobernanza de los puertos en dos pilares claves.

Por un lado, el refuerzo de las Autoridades Portuarias como agentes públicos garantes del interés general y líderes de la oferta integral del puerto. Se trataría de Autoridades Portuarias co-empendedoras y co-creadoras, en las dimensiones económica, ambiental y social, en coordinación con el resto del sector público, y en alianza con el sector privado, tanto el que está a cargo de los servicios portuarios y comerciales como el que abarca sus clientes intermedios y finales.

Por otro lado, bajo un contexto de competencia entre puertos, o más concretamente entre terminales, avanzar hacia un marco de concertación interportuario, mediante esquemas de cooperación y colaboración, que permita acumular potencia y economía de escala suficientes como para asegurar las metas marcadas en un mercado altamente globalizado donde concurren empresas multinacionales muy concentradas.

De acuerdo con el marco constitucional establecido, (artículo 149.1.20ª de la Constitución Española), el Estado tiene competencia exclusiva sobre los puertos de interés general en atención a la relevancia de su función para la economía de la Nación.

No debemos olvidar que, además, casi todas las Autoridades Portuarias cuentan, al menos, con un puerto considerado como infraestructura crítica del Estado. Ningún puerto autonómico presenta las características para ser considerado como tal.



No obstante, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante dota a las Autoridades Portuarias de autonomía en la gestión de los puertos que dependen de ellas, la cual se encuentra reforzada con la amplia participación de Comunidades Autónomas y Ayuntamientos en sus órganos de gobierno, como es el caso del Consejo de Administración, hasta el punto de que los vocales de la Administración General del Estado no son mayoría.

Además, la presidencia de cada Autoridad Portuaria es designada por la Comunidad Autónoma, siendo el único alto cargo de la Administración General del Estado que se elige así.

En resumen, las Autoridades Portuarias gozan ya de una amplia autonomía funcional y de gestión en gran cantidad de aspectos relacionados con la operativa portuaria, según prescriben los artículos 24.3, 25 (competencias de las Autoridades Portuarias), 26 (funciones de las Autoridades Portuarias), 30.5 (funciones del Consejo de Administración) y 31.2 (funciones del Presidente) del Texto Refundido.

Todo lo anterior da lugar a un modelo singular de gobernanza, que otros países europeos están estudiando implantar, cuya principal característica es el necesario y constante diálogo interadministrativo. La experiencia de las últimas décadas demuestra que este diálogo fructifica en acuerdos acerca del desarrollo y funcionamiento de los puertos que son beneficiosos para todos los niveles de la Administración.

Respecto a la integración puerto-ciudad que se está llevando a cabo en los puertos de interés general, se indica que puede considerarse una estrategia de éxito, conforme al modelo de gestión actualmente vigente, cuyo desarrollo legal en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) se considera adecuado.

El reto que se ha planteado desde hace años ha sido el de compatibilizar dos intereses en los puertos: los relativos al necesario mantenimiento de la operativa portuaria comercial con los relativos a un desarrollo urbano equilibrado a su alrededor.

No en vano, el nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario incluye la Línea Estratégica 12. Puertos comprometidos con su ciudad:

Los puertos españoles han realizado en los últimos años un esfuerzo importantísimo para la mejora de su convivencia con las ciudades, motivado por la transformación de la actividad de las ciudades hacia el sector servicios, por la demanda social de mayores espacios “abiertos al mar” y, también, en ocasiones, por la necesidad de dar respuesta a eventos que han exigido la transformación del frente portuario (como las distintas ediciones de la Copa América).





Esta compatibilidad se ha visto favorecida por un marco legal:

- a) que ha clarificado las relaciones entre la ordenación portuaria y el planeamiento urbanístico, y
- b) que ha permitido usos complementarios y de interacción con la ciudad en el ámbito de los puertos de interés general.

En España tenemos muchos ejemplos de mejora de las condiciones de interacción entre puertos y ciudades, basados en diferentes fórmulas de gestión, cada una de ellas adaptada a las características específicas del caso a resolver, y que podemos decir que, a pesar de sus diferencias, han resultado fructíferas en la gran mayoría de los casos.

De las primeras cesiones de espacios públicos, se ha llegado a complejas actuaciones de regeneración urbana y de reordenación de actividades portuarias para la integración de usos ciudadanos en el espacio portuario.

Por esa experiencia acumulada, no resulta recomendable modificar el vigente marco legal, alterando principios básicos de su funcionamiento, sino hacer valer las posibilidades de nuestro actual marco normativo, contando con una voluntad real de las Administraciones Públicas que se sientan implicadas en este tipo de proyectos. Y es que, sin duda, la evolución de los planteamientos requiere, para su desarrollo, de un amplio acuerdo entre las Administraciones Públicas y, en su caso, los recursos financieros precisos.

Visto lo anterior, es posible alcanzar, y son muchos los ejemplos de ello, el objetivo de favorecer la dinamización de la actividad en las áreas objeto de actuación y la generación de espacios modernos y abiertos a la ciudadanía y a la empresa, de forma compatible con la potenciación de las zonas portuarias. Es reseñable, a este respecto, las importantes inversiones de las Autoridades Portuarias en las zonas de servicio de los puertos españoles dirigidas a proyectos de mejora de la interrelación entre el puerto y las ciudades (Barcelona, Santander, Bilbao, Valencia, Alicante, Málaga, Las Palmas, Vigo, etc.).

Para finalizar, se indica que en estos momentos no existe ninguna solicitud de concesión de macrodepósitos tal y como se indica en la pregunta.

Madrid, 10 de octubre de 2023