

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*



Hoy más que nunca se hace necesaria la colaboración entre administraciones para lograr la mejor integración de los puertos con su entorno

Entrevista con Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, Presidente del Organismo Público Puertos del Estado

Me recibe el Presidente del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), Dr. Álvaro Rodríguez Dapena, con quien me une una buena amistad desde hace muchos años.

En primer lugar, quiero felicitarle muy especialmente por su reciente nombramiento como Presidente del OPPE, a la vez que desearle muchos éxitos en su nuevo cargo.

Para PORTUS y para RETE es un gran honor y una enorme oportunidad poder contar con su autorizada opinión.

El OPPE ha elaborado recientemente el documento: Marco Estratégico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal (ME), que está a punto de ser aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Aunque dicho documento fue elaborado en el transcurso de las últimas presidencias de Puertos del Estado, D. Alvaro Rodriguez estuvo allí desde el primer momento, en su calidad de Director de Planificación y Desarrollo, de modo que su participación en el mismo me atrevería a decir, sin temor a equivocarme, que ha sido total, tanto en la concepción como en la materialización del documento, de forma que nadie puede dudar de que es el auténtico “padre de la criatura”. Por ello, también mi felicitación por la excelencia del documento elaborado.

La elaboración de un Marco Estratégico del Sistema Portuario, es una exigencia de la vigente Ley de Puertos española (*Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*) (TRLPEMM), según se recoge en su artículo 52.

De la lectura del documento queda patente que contiene un amplio y profundo conocimiento

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

de la realidad actual de los puertos españoles y de sus aspiraciones de desarrollo, inmersos en las tendencias generales de la actividad económica, industrial, logística y del transporte a nivel global, así como por la sensibilidad por el desarrollo sostenible y las nuevas tecnologías.

De partida, me gustaría resaltar determinados aspectos del documento que afectan directamente a RETE:

- Por una parte, el hecho de que en el redactado del documento (1), se recoge la presencia explícita de RETE. Se trata de una cita de especial relevancia para nuestra Asociación, dado el elevado rango del documento que nos ocupa, que refuerza, de forma manifiesta, su papel en la sociedad.
- Por otra parte, es de resaltar como dicho ME recoge por primera vez una Línea Estratégica (LE) y cuatro Objetivos Generales de Gestión (OGG), específicamente dedicados a las relaciones puerto-ciudad.

“Línea Estratégica nº 12: Puertos comprometidos con su ciudad”

OGG nº 1: PUERTOS ABIERTOS AL CIUDADANO.

OGG nº 2: SERVICIOS PORTUARIO-MUNICIPALES COORDINADOS.

OGG nº 3: FOMENTO DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL-CORPORATIVA.

OGG nº 4: DAR A CONOCER EL PUERTO”.

Pero, además, el ME plantea un modelo de desarrollo estratégico, según las tres dimensiones: económica, ambiental y social. En el conjunto de Líneas y Objetivos, se plantean algunos con alto grado de transversalidad y que, si bien están pensados para los organismos portuarios, su implementación también redundará en bien de la ciudad, del territorio inmediato y de sus habitantes. Se trata, sobre todo, de objetivos dedicados al medioambiente, la digitalización, la innovación, la lucha contra el cambio climático, etc, entre otros.

Muchas gracias por dedicarnos parte de su valioso tiempo.

José Luis Estrada | Madrid, marzo 2022

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

ENTREVISTADOR | **Dr. José Luis ESTRADA, Director de PORTUS**

ENTREVISTADO | **Dr. Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, Presidente de Puertos del Estado**

El antecedente inmediato de este ME es el de 1998. ¿En qué medida era necesario un nuevo ME? ¿En qué cambia respecto del anterior? ¿Son comparables?

Como usted bien señala, el Marco Estratégico vigente ya ha cumplido 24 años y, objetivamente, las transformaciones socio-económicas e industriales que ha vivido el mundo, y por supuesto España, así como la evolución de la logística y el transporte nos obligaban a una revisión y actualización de las estrategias e iniciativas a aplicar para conseguir en un plazo razonable que nuestros puertos se adapten a la nueva realidad marcada por cuestiones como la emergencia climática, la transformación digital o la economía 4.0.

Más que compararlos yo diría que conviene valorarlos en la medida de los objetivos y los logros que se alcancen. Está claro que el Marco Estratégico de 1998 ha sido, en gran medida, un éxito y ha permitido que nuestros puertos sean hoy día lo que son: eslabones imprescindibles de las cadenas logísticas, liderando la oferta intermodal.

El ME está concebido según las tres dimensiones que caracterizan el desarrollo sostenible: dimensión económica, dimensión ambiental y dimensión social. ¿Podrías ampliarnos un poco más esta orientación y su razón de ser?

Efectivamente, el modelo de desarrollo estratégico que hemos diseñado para nuestros puertos está pensado para ser sostenible en su triple dimensión: medioambiental, económica y social. Son tres dimensiones que ahora ponemos en pie de igualdad. Partimos del hecho asumido de que los puertos han crecido y seguirán creciendo en función de la evolución de la economía y el comercio mundial y de las necesidades/demanda de la población. Pero también de que el desarrollo ha de ser sostenible y ello obliga a hacer de los

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

puertos puntas de lanza para la preserva ambiental y la lucha contra el calentamiento global. Y todo ello se apoya en la idea central de puertos para y por las personas, es decir, con el ciudadano en el centro de nuestros intereses.



El sistema portuario de titularidad estatal en su configuración. (© Organismo Público Puertos del Estado).

Asimismo, el ME dice estar alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas. ¿Existe algún tipo de prevalencia o fijación especial del ME en el seguimiento o cumplimiento de alguno o varios de estos ODS?

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

En términos genéricos se puede decir que la sostenibilidad es nuestro principal objetivo. El Marco Estratégico está plenamente alineado con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU así como la política común de la Unión Europea. Hoy día, los propios mercados reclaman ya no solamente una elevada relación calidad/precio, si no una serie de factores impulsados justamente desde el sector público y apoyados en la preservación del interés general. Estos factores se relacionan con el buen desempeño 'verde', la seguridad y la transparencia, entre otros, los cuales se asientan en una concepción del puerto como elemento irradiador de acciones que hagan frente a la emergencia climática y eleven la calidad de vida de las personas.

En la memoria (estrategia) del propio ME aparece otro elemento de referencia sustancial, que son los criterios de actuación: eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia. ¿En qué medida son tales criterios los auténticos factores clave del ME? ¿Cuál es su papel en la concepción del ME? Sin embargo, se echan en falta otros posibles criterios o factores, tradicionalmente asumidos, por ejemplo: la competitividad o la calidad, ¿Tienen algún significado estas ausencias? ¿O acaso se consideran ya superadas?

Todos los criterios que ha citado (eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia) son los ejes sobre los que girará el desarrollo de los puertos españoles en el futuro inmediato que, en mi opinión, redundarán en el incremento de la calidad de los servicios que se prestan en nuestros puertos, y por extensión en la competitividad de los mismos. Por lo tanto, lo que usted menciona como ausencia no lo es tal, sino muy al contrario, es un criterio de actuación implícito.

El ME plantea la relación entre puertos y entre AA PP, según criterios de competencia a la vez que de colaboración interportuaria ¿Cómo concibes estas dos aparentemente posiciones contradictorias? ¿Podrías ponernos algún ejemplo (s) y/o actividad(es) significativa (s) a desarrollar en este campo?

Como se ha demostrado a lo largo de los años, ambas relaciones son posibles y me atrevo a decir que necesarias. Por citarle algunos ejemplos recientes, el tráfico ro-ro y lo-lo desde puertos peninsulares con puertos extrapeninsulares se constata que se realiza en condiciones de mercado, apostándose por óptimas condiciones de calidad y precio desde ambas radas, siendo sin embargo puertos que por otra parte colaboran y comparten

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

sinergias en otro tipo de tráficos, como el de los cruceros, a través de asociaciones como Suncruise.

Existe pues un espacio para la competencia interportuaria, y a la vez existe la posibilidad de aprovechar sinergias y compartir experiencias de las que se pueden beneficiar varias Autoridades Portuarias. El propio mercado se constituye de esta forma y no son escasas las alianzas emanadas desde las propias empresas.

En Italia, Portugal y Francia, por citar los tres países vecinos con niveles de desarrollo de los puertos más o menos similares a los españoles, se han puesto en marcha, desde unos pocos años, reformas portuarias tendentes a la concentración de puertos y AA PP ¿Por qué no se plantea en España una iniciativa de estas o similares características? ¿Tal vez no es posible o no se considera necesario?

Evidentemente, la organización portuaria de cada país se ajusta a su historia y sus necesidades, pero tengo claro que las fórmulas empleadas en otros países no son necesariamente extrapolables a otros países, y mucho menos aseguran el éxito y los buenos resultados, ni siquiera en países cuya tradición latina podría sugerir ciertas similitudes.

En la España moderna hemos pasado por ese proceso, le recuerdo el caso de Gijón y Avilés, o de Almería y Motril, que en su momento fueron gestionadas por una única Autoridad Portuaria. Fueron experiencias de fusiones que, finalmente, tanto los usuarios, como las entidades locales y autonómicas terminaron por reclamar su finalización. Y sin embargo, la gestión concentrada de otras realidades portuarias, como los enclaves isleños de las Islas Baleares, o los de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife han demostrado que son más prácticas, operativas y eficientes.

Estos ejemplos, además de poner en valor el sentimiento localista existente en las ciudades portuarias españolas, ponen en evidencia la existencia de un régimen de abierta competencia interportuaria en el que la Administración central desempeña un papel coordinador y moderador, potenciando igualmente la colaboración y cooperación entre las Autoridades Portuarias, y quien sabe si fruto de ello se podría pensar en un marco de concertación portuaria, que permita lograr metas más ambiciosas.

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*



Vista aérea del Puerto de Cádiz. (© Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz).

Otro elemento tradicional de mejora de la actividad en los puertos en España (y en otras partes del mundo), ha sido el de la relación interinstitucional. El ME le dedica toda una Línea Estratégica, lo que pone de manifiesto su importancia y su sensibilidad por el problema, sin embargo y aunque se ha avanzado mucho ¿No crees que puede ser un brindis al sol? ¿En qué medida desde los puertos se puede avanzar en este terreno sin disponer de auténticos elementos de poder jerárquico?

En el espacio portuario coinciden otros organismos dependientes de la Administración General del Estado, y en los propios Consejos de Administración participan y están

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

representados desde las Comunidades Autónomas, hasta las Administraciones Locales, y representantes de las principales organizaciones empresariales y sindicales. Con todos ellos tenemos que desarrollar una intensa relación institucional, con el fin de lograr la máxima coordinación, sobre todo en lo referente a actividades y servicios.

En este sentido, sería muy oportuno la creación de foros o grupos de trabajo multidisciplinares de carácter permanente, centrados en áreas técnicas concretas, con la participación directa en ellos tanto de Puertos del Estado como de las Autoridades Portuarias.

En cuanto al capital humano, el ME hace una apuesta total: “ampliación y recualificación ...con carácter de urgencia”, como posiblemente no podía ser de otra manera ¿Crees que será posible conseguir un aumento sustancial de las plantillas en cantidad y cualificación? ¿Hasta qué punto depende el éxito del plan de la consecución de este objetivo?

Creo firmemente que el capital humano es el activo más importante de una organización, y en el caso de los puertos ha quedado patente durante estos últimos años, y máxime durante la pandemia, su esfuerzo y dedicación. Baste recordar que el tráfico de mercancías se ha duplicado en los 30 años de existencia del sistema portuario en su configuración actual, pasando de los algo más de 253 millones de toneladas en 1992 a los más de 544 millones en 2021, mientras que las plantillas han pasado de unos 6.000 trabajadores en 1992 a menos de 5.000 a comienzos de 2022, y todo ello asumiendo nuevas funciones y teniendo que reciclar a la plantilla para asumir esas nuevas funciones, y acometiendo el necesario proceso de digitalización que estamos desarrollando.

Pero siendo sincero, hay que reconocer que la media de edad de los empleados portuarios ha ido creciendo, hasta superar los 50 años, con signos de agotamiento y estrés, y sin garantías de reemplazo con el solape necesario para asegurar el necesario trasvase de experiencia. Hoy sufrimos un déficit de empleados que se puede cifrar en torno a las 1.000 personas, y nuestra intención es poder dotar al sistema portuario del personal necesario, en cuanto sea aprobado el Marco Estratégico que actualmente se está tramitando.

Un aspecto que se asume como esencial en la elaboración de un Plan o Marco Estratégico, suele ser el de la participación, que a su vez viene a estar muy

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

relacionado con su nivel de aceptación y, por tanto, de éxito. ¿En qué medida se ha llevado a cabo esta participación en el presente ME?

La gestación del Marco Estratégico ha sido muy participativa. Hemos tenido en cuenta a todas las Administraciones, agentes económicos y sociales, asociaciones de empresas y usuarios..., y todos han respondido de manera muy proactiva. En ese sentido creo, que hemos sabido recoger la mayor parte de las propuestas y sensibilidades. Mi impresión es que tenemos un Marco Estratégico muy consensuado.

El ME se planteó y gestó esencialmente antes de la pandemia del COVID 19, pero ahora después de haberla casi superado, se empiezan a notar algunos de sus imprevisibles “a priori” grandes efectos, particularmente en el campo de la producción, la logística y el transporte ¿Crees que el ME es suficientemente flexible y robusto a la vez como para poder afrontar ya esta primera prueba sin problemas?

La pandemia, obviamente, ha supuesto una demora para la tramitación del documento, pero a la vez ha puesto de manifiesto la firme voluntad de toda la Comunidad Portuaria de dotarse de un nuevo documento de referencia que nos ayude a encarar los retos del futuro. El ME tiene un enfoque estructural que, aunque alimentado por la coyuntura en que se elabora, trasciende lo inmediato y busca definir qué puertos queremos para el año 2030. Los propios tiempos que vivimos ponen de relieve procesos que se han acelerado, como la digitalización, los cuáles responden en realidad a cambios de orden profundo fruto de la irrupción de una nueva economía 4.0. de la que se hace eco el ME.

La propia pandemia o la invasión rusa en Ucrania han hecho asomar igualmente nuevos comportamientos en los agentes implicados en la cadena logística, que también responden a un nuevo concierto internacional, sobre el cual construir equilibrios renovados entre los sectores público y privado, algo que también se recoge en el ME para el ámbito portuario. Estos procesos no se logran sin innovación, y a este respecto tenemos ejemplos de acción concertada en los puertos, como el “Fondo 4.0”, plenamente alineados con el ME.

La introducción de una Línea y cuatro Objetivos Generales de Gestión, dedicados específicamente al tema de las relaciones puerto-ciudad, es un caso bastante excepcional e innovador en el mundo, a nivel de una norma de elevado rango como es el ME ¿Qué ha cambiado para que se justifique ahora la presencia de esta

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

temática? ¿Cómo se explica este protagonismo?

Ha sucedido algo muy sencillo, hemos colocado a las personas en el centro de la ecuación Puerto-Ciudad. Aunque la desafectación de terrenos portuarios no necesarios para la explotación portuaria se venía haciendo desde hace años en muchos de nuestros puertos, ahora la idea es abrir los puertos al ciudadano, darlos a conocer, y alcanzar una óptima coordinación con las ciudades que los albergan.

Hay que pensar que ciudades y puertos comparten un gran número de instalaciones y redes que contribuyen y dan soporte a la movilidad, y que estamos obligados a compatibilizar. En este sentido puerto y ciudad han de ir de la mano, y para ello la infoestructura jugará un papel determinante, para lo cual la transformación digital de ambas instituciones deberá desarrollarse a través de una senda común.

Pero los objetivos anteriores no son un hecho aislado en el ME, además hay otros que también inciden en la idea anterior, como por ejemplo el de acercar las señales de navegación (los faros) al ciudadano, simplificando la burocracia administrativa y facilitando la inversión privada, para su mejor utilización y disfrute. ¿De qué forma crees que puede contribuir este impulso a hacer que la marca “Faros de España”, sea un auténtico reclamo para acercar los faros la ciudadanía?

Las señales marítimas, y en particular los faros, han sido tradicionalmente elementos aislados, tanto por su ubicación como por las propias funciones que cumplían. Los avances tecnológicos han permitido que el necesario y sacrificado oficio de farero tenga unas condiciones bien diferentes, pudiendo desarrollar sus funciones sin la obligada presencia física que siglos pasados requería.

Dicho lo anterior, y teniendo presente que los faros seguirán cumpliendo la importante misión de ser una referencia para la navegación de proximidad, gran parte de las instalaciones que otrora eran necesarias para albergar a los fareros y sus familias, o las instalaciones anejas como almacenes y otros servicios han perdido el sentido de ser. En ese sentido, el proyecto “Faros de España” supone un auténtico impulso para que esas instalaciones, y el conjunto arquitectónico que representan, puedan ser disfrutados por la población en general. De hecho, ya existen varias iniciativas privadas en marcha, que han tenido muy buena acogida, y que contribuyen a que se mantenga y se ponga en valor un legado digno de ser conocido.

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*



El Faro Isla Pancha, construido en 1857 y situado en la bahía natural de la Ría de Ribadeo (Lugo, Galicia). (© Organismo Público Puertos del Estado).

También merece ser destacada la iniciativa de incorporación al sistema portuario de un “Código ético portuario”, con vocación de ir más allá del cumplimiento de la normativa vigente. ¿En qué medida crees que puede contribuir a la mejora de la responsabilidad social corporativa de las AA PP?

Queríamos que el compromiso de promover una cultura ética corporativa, tanto de Puertos

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

del Estado como de las Autoridades Portuarias, más allá de lo que marca la normativa, quedara plasmado en el Marco Estratégico mediante la aprobación de un Código Ético y de Conducta común para todo el sistema portuario. En él tendrán cabida, entre otras materias, la protección de los derechos humanos, el respeto a las personas, la no discriminación, la integridad..., en definitiva una serie de valores que ayuden a crear una cultura ética corporativa. Por ello, es necesario que sea un Código consensuado, y que se creen una Comisión y una Plataforma para su seguimiento en cada organismo portuario.

El objetivo es que todos los componentes del sistema portuario se comporten de manera responsable, solidaria y respetuosa.

El proceso de descarbonización de la economía y la transición ecológica en marcha, están dando lugar a la desaparición de los combustibles fósiles del mercado. El carbón ya ha prácticamente desaparecido en España y los productos petrolíferos y el gas lo irán haciendo paulatinamente, aunque el gas natural es de prever que se prolongue más en el tiempo, por su condición de energía de transición (y mucho más ahora con los efectos de la guerra de Ucrania). Es sabido como estos productos venían representando una componente sustancial en los volúmenes de tráfico (y en los ingresos) de determinados puertos. ¿Se tiene estudiado como va a afectar este hecho a los puertos españoles? ¿Qué alternativas pueden/podrían compensar estas bajadas de tráfico?

Efectivamente, la emergencia climática ha dado lugar a diferentes acuerdos a nivel mundial, como el Acuerdo de la COP-21 de 2015, la estrategia presentada por la Comisión Europea en 2018 (COM 2018 773) para una economía climáticamente neutra en 2050, o el Pacto Verde Europeo, que se celebró en Madrid en 2019, en el que se incluyeron una serie de medidas para liderar desde Europa la transición hacia una economía limpia y descarbonizada. Hoy día está en marcha un paquete de medidas conocida como 'fit for 55' que acerca al 2030 las metas de descarbonización y que afecta tanto al ámbito marítimo como al portuario. Una parte de dichas medidas hacen referencia a la energía y el transporte, sectores responsables de la mayor parte de emisiones de gases de efecto invernadero, las cuales se trasladan a España a través del proyecto de Ley de cambio climático y transición energética.

Efectivamente, hemos realizado una cuantificación y un análisis de los posibles escenarios futuros de la situación en la que podrían quedar las Autoridades Portuarias que se verán

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

más afectadas, y todas las soluciones pasan por la adopción de estrategias proactivas, es decir, la búsqueda de tráficos alternativos que suplan esas pérdidas. Para ello, las Autoridades Portuarias tendrán que reforzar su política comercial, estar presentes en todo tipo de eventos nacionales e internacionales, e ir de la mano de las Comunidades Portuarias, y tener muy claro que nuestra oferta de servicios e instalaciones tiene que ser coordinada, eficiente y competitiva.



El papel de Puertos del Estado en la promoción y presencia en eventos internacional. (© Organismo Público Puertos del Estado).

La presencia de fondos europeos (FEDER, COHESION, etc.) permitieron un fuerte impulso en el desarrollo de las infraestructuras de los puertos españoles, particularmente en la década de los 2000. Ahora con los fondos Next Generation, ¿Qué orientación se piensa seguir? ¿Qué tipología de inversiones prioritaria se piensa acometer? ¿Cuál se piensa que puede ser su impacto en la modernización y avance de los puertos?

Me permito hacer una mención histórica a los Fondos Comunitarios a modo de recordatorio, que pone en valor la importancia de los mismos en la financiación de las infraestructuras portuarias. Entre 2007 y 2013 el sistema portuario de titularidad estatal recibió ayudas europeas (Fondos Feder, RUP y Cohesión) por un importe superior a los 932 millones de

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

euros, y hasta el año 2023 se recibirán otros 65,5 millones de euros. A esa cantidad se sumarán, previsiblemente, las cuantías solicitadas en el Marco Comunitario para el período 2021-2027 que incluyen proyectos de sostenibilidad, accesos, digitalización y terminales en los puertos Canarios, Ceuta y Melilla.

Por otro lado, están los fondos que provienen del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) que ascienden a un total de 464 millones de euros, que tendrán como objetivo principal la sostenibilidad.

Otro aspecto por el que apuesta el ME es por la internacionalización de los puertos (Puertos con proyección internacional), con la creación (recuperación) de la idea de un foro permanente de puertos iberoamericanos como referencia para el intercambio de experiencias, entre otros aspectos. En la medida que RETE tiene una clara vocación y presencia latinoamericana ¿Piensas que podría jugar algún papel de colaboración y/o apoyo al sistema portuario?

Históricamente, y por razones obvias, España siempre ha tenido una posición privilegiada de cara al continente americano, al igual que ha sabido crearse una destacada posición en las principales asociaciones de carácter internacional como la IAPH, PIANC, IALA o ESPO. Por ello, la posibilidad que usted cita de recuperar el Foro Iberoamericano es una opción que hemos contemplado explícitamente en el Marco Estratégico, y tengo la certeza de que tendría una buena acogida, tanto entre las Autoridades Portuarias como en los países iberoamericanos, como lo demuestra el éxito del Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria, realizado en coordinación con la OEA, y que en 2019 cumplió su XXIV edición, y en el que participaron 25 alumnos de 12 países latinoamericanos.

Sin duda, la labor de RETE podría ser muy destacada, ayudando a compartir y difundir las experiencias y conocimientos que durante 21 años ha recogido. Hoy más que nunca se hace necesaria la colaboración entre administraciones para lograr la mejor integración de los puertos con su entorno, teniendo como objetivo la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Y en general ¿Qué papel crees que puede representar una asociación tipo RETE en la actual situación de los puertos y de las ciudades portuarias a nivel internacional? ¿Y para el caso español? ¿En qué dirección deberían ir sus objetivos?

Today, more than ever, collaboration between administrations it becomes necessary to achieve the best integration of ports with their environment *Interview with Álvaro RODRÍGUEZ DAPENA, President of Organismo Público Puertos del Estado*

En la medida en que RETE tiene como objetivo fundamental promocionar y desarrollar actividades e iniciativas de formación, investigación, y difusión de las relaciones entre el puerto y la ciudad, puede contribuir y favorecer la cooperación entre las Administraciones portuarias y el resto de Administraciones, ya sean locales, regionales o estatales, así como con los agentes públicos y privados interesados. En España esa aportación es ya una realidad.

IMAGEN INICIAL | *Turbinas de viento en el Puerto de Bilbao para la producción de energía eólica. (© Autoridad Portuaria de Bilbao).*

