LIBERACIÓN CANARIA

CANARIAS DEBE DECIDIR SOBRE SUS PUERTOS Y SU FUTURO ATLÁNTICO

INFORME POLÍTICO, ECONÓMICO, JURÍDICO Y ESTRATÉGICO

POLÍTICA NACIONAL CANARIA DE SOBERANÍA PORTUARIA

La entrada de Marruecos en las terminales de Boluda, los riesgos para Canarias y la necesidad de un nuevo marco de autogobierno

1 de noviembre de 2026

OPERACIÓN ANUNCIADA · PENDIENTE DE AUTORIZACIÓN ESPAÑOLA SEGÚN LA INFORMACIÓN CONTRASTADA

45 %	80 M€	5
Participación de Marsa Maroc en BMT	Precio anunciado del paquete accionarial	Puertos canarios con terminales de BMT

CONTENIDO

Guía de los trece capítulos, sus cuadros técnicos y los enlaces a las fuentes documentales utilizadas.

1 Resumen ejecutivo

2 Introducción: los puertos como infraestructuras vitales del país canario

3 La operación Marsa Maroc–Boluda: hechos y alcance real

4 Análisis de riesgos para Canarias

5 Marruecos, el Sáhara Occidental y la nueva geopolítica portuaria atlántica

6 Soberanía portuaria canaria: nuestra propuesta de transformación institucional

7 Qué marco jurídico debemos cambiar y cómo negociarlo

8 El cambio RUP–PTU y el nuevo modelo de comercio exterior

9 Política nacional canaria de desarrollo portuario y economía atlántica

10 Plan de acción política ante la operación Marsa Maroc–Boluda

11 Criterios de decisión sobre la autorización empresarial

12 Conclusiones y posición política de Liberación Canaria

13 Fuentes documentales y jurídicas

CLAVES DE LECTURA

HECHOS · Datos anunciados, situación de autorización y marco jurídico comprobado.

RIESGOS · Escenarios posibles que requieren contrastación, no impactos demostrados.

PROPUESTAS · Posicionamientos y actuaciones que Liberación Canaria plantea negociar o desarrollar.

ACCESOS DE VERIFICACIÓN

- Comunicado original Marsa Maroc (15/12/2025)
- Boluda: anuncio del acuerdo y estructura de gestión (16/12/2025)
- Informe PORMAR–ULPGC (presentación 15/10/2026)
- Estado del expediente comunicado el 23/10/2026
- Estatuto de Autonomía de Canarias (art. 160 y 161)
- Ley 19/2003 de inversiones exteriores (art. 7 bis)
- Legislación portuaria estatal (RDL 2/2011)
- Anuario 2025 y estadísticas de Puertos del Estado
- ONU: estatuto internacional del Sáhara Occidental

1. RESUMEN EJECUTIVO

La anunciada adquisición por Marsa Maroc, operador portuario marroquí con participación pública significativa, del 45 % del capital y de los derechos de voto de Boluda Maritime Terminals por 80 millones de euros abre un debate estratégico de primer orden para Canarias.

La operación afecta a una sociedad que desarrolla actividad en nueve puertos españoles, cinco de ellos situados en nuestro Archipiélago: Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Arrecife, Puerto del Rosario y Santa Cruz de La Palma.

Según la información pública contrastada el 23 de octubre de 2026, la operación seguía sometida al procedimiento español de control de inversiones extranjeras, sin autorización definitiva comunicada a esa fecha.

Desde Liberación Canaria consideramos imprescindible evaluar las consecuencias que esta operación puede tener sobre la seguridad del abastecimiento, la conectividad, la competitividad de nuestros puertos, la actividad empresarial, el empleo y la capacidad de Canarias para decidir sobre sus infraestructuras estratégicas.

La participación minoritaria de una empresa vinculada al Estado marroquí no supone automáticamente el control de los puertos canarios ni demuestra por sí misma una amenaza para nuestra seguridad económica. Sin embargo, el acceso a información comercial sensible, la influencia sobre determinadas decisiones empresariales y los posibles conflictos de intereses derivados de la competencia portuaria atlántica justifican una investigación exhaustiva.

La cuestión adquiere mayor importancia ante el desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias en Marruecos y en la costa del Sáhara Occidental, particularmente Dajla Atlántico, con capacidad potencial para competir por tráficos marítimos, inversiones, servicios logísticos y actividad industrial.

Para Liberación Canaria, este acontecimiento pone de manifiesto la necesidad de avanzar hacia un modelo de soberanía portuaria y logística que permita al país canario ejercer competencias efectivas de planificación, gestión, regulación y desarrollo de sus infraestructuras estratégicas.

Nuestra respuesta se fundamenta en tres líneas complementarias:

Primera. Protección inmediata: exigir al Gobierno español una evaluación integral de los riesgos de la operación y garantías verificables antes de adoptar cualquier autorización.

Segunda. Transformación institucional: negociar un nuevo marco jurídico Canarias–Estado que permita transferir o delegar las competencias necesarias para alcanzar la gestión portuaria canaria efectiva, sin limitar la propuesta a una cogestión consultiva.

Tercera. Desarrollo de país: impulsar una Política Nacional Canaria de Puertos, Comercio Exterior y Logística Atlántica, vinculada a la diversificación económica, el empleo de calidad, la seguridad del abastecimiento y el retorno social de la actividad portuaria.

2. INTRODUCCIÓN: LOS PUERTOS COMO INFRAESTRUCTURAS VITALES DEL PAÍS CANARIO

Canarias constituye una realidad territorial archipielágica cuya continuidad económica y social depende directamente del transporte marítimo y aéreo.

En nuestro caso, los puertos son elementos esenciales de funcionamiento del territorio. Por ellos circulan alimentos, medicamentos, combustibles, materias primas, mercancías industriales,

productos agrícolas, suministros tecnológicos y gran parte de los bienes necesarios para la vida cotidiana.

También sustentan el comercio exterior, la conectividad entre las islas y la actividad de numerosos sectores empresariales.

De su organización, eficiencia y competitividad dependen aspectos tan importantes como el coste de la cesta de la compra, la continuidad del abastecimiento, la capacidad exportadora de las empresas canarias y la creación de empleo productivo.

Sin embargo, las principales decisiones sobre las competencias, el régimen jurídico, las concesiones y la planificación general de los puertos de interés general permanecen sujetas al marco estatal.

Aunque Canarias participa en sus órganos de gobierno y designa determinados cargos, esa participación se desarrolla dentro de competencias y reglas establecidas fundamentalmente por el Estado.

Liberación Canaria plantea superar progresivamente este modelo mediante una negociación institucional que permita disponer de capacidad decisoria efectiva sobre el conjunto del sistema portuario.

El objetivo es que la política portuaria responda a una planificación nacional canaria, integrada con las necesidades económicas, sociales, territoriales y ambientales del Archipiélago.

3. LA OPERACIÓN MARSA MAROC–BOLUDA: HECHOS Y ALCANCE REAL

El 15 de diciembre de 2025, Marsa Maroc y Boluda Corporación Marítima anunciaron un acuerdo para que Marsa Maroc International Logistics adquiriera el 45 % de Boluda Maritime Terminals por 80 millones de euros.

Boluda conservaría, de acuerdo con la estructura anunciada, el 55 % del capital y, según su comunicado empresarial, el liderazgo de la gestión y la toma de decisiones.

La empresa participada explota terminales en Las Palmas, Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, Sevilla, Vilagarcía, Cádiz y Santander.

Sus terminales movieron conjuntamente más de un millón de TEU durante 2024. Esta cifra corresponde al conjunto de sus instalaciones españolas.

LECTURA DE LA OPERACIÓN

Datos empresariales declarados; no equivalen a la cesión de la propiedad pública del puerto.

Participación anunciada	Permanencia anunciada	Qué no cambia por la compraventa
Marsa Maroc: 45 % de capital y voto en BMT	Boluda: 55 % y liderazgo de gestión anunciado	El dominio público portuario no se transmite.
80 millones de euros: precio del paquete accionarial	Terminales empresariales en nueve puertos españoles	La competencia pública sigue regida por las leyes portuarias.

En primer lugar, afecta a la propiedad de una empresa privada que opera terminales mediante los correspondientes títulos habilitantes. Los terrenos y las infraestructuras que integran el dominio público portuario estatal no se venden mediante esta transacción.

En segundo lugar, el 45 % representa una participación minoritaria relevante, pero los derechos de decisión que pudiera ejercer Marsa Maroc dependerán de los estatutos, pactos de accionistas y condiciones de la operación.

En tercer lugar, los 80 millones de euros constituyen el precio anunciado de adquisición de participaciones empresariales. No representan necesariamente una inversión productiva adicional destinada a Canarias.

En cuarto lugar, la presencia de Boluda en las conexiones marítimas comerciales exige diferenciar las actividades de explotación de terminales de las correspondientes a las navieras que operan rutas marítimas.

El riesgo estratégico debe examinarse atendiendo al poder efectivo de decisión, al acceso a información, a la concentración empresarial y a las consecuencias que la operación pudiera producir sobre los intereses canarios.

4. ANÁLISIS DE RIESGOS PARA CANARIAS

4.1. Riesgo de competencia y desplazamiento de tráficos marítimos

Marruecos viene desarrollando una política de expansión de sus infraestructuras portuarias, logísticas e industriales.

En este proceso destacan Tánger Med, Nador West Med y el proyecto Dajla Atlántico, situado en el Sáhara Occidental.

Este último presenta especial interés para Canarias por su localización atlántica y por las oportunidades de captar tráfico procedente de rutas internacionales y de África Occidental.

La competencia entre plataformas portuarias depende de numerosos factores: precios, costes operativos, conexiones marítimas, tiempos de escala, productividad, servicios auxiliares, disponibilidad de suelo industrial, condiciones regulatorias y decisiones de las compañías navieras.

La entrada de Marsa Maroc en una empresa que opera terminales canarias podría generar potenciales conflictos de interés si las estrategias de inversión, comerciales o de captación de tráficos favorecieran instalaciones competidoras en detrimento de las necesidades del Archipiélago.

No disponemos de pruebas públicas suficientes para afirmar que esta situación se haya producido.

Consideramos necesario analizar preventivamente ese riesgo, incluyendo la evolución de los tráficos, las decisiones de inversión y los acuerdos comerciales entre empresas vinculadas.

Consecuencia potencial: pérdida de oportunidades de crecimiento, reducción de actividad logística, menor inversión productiva y debilitamiento del posicionamiento atlántico de Canarias.

4.2. Riesgo de acceso a información comercial estratégica

La actividad portuaria genera información de alto valor económico.

Entre estos datos se encuentran los movimientos de mercancías, clientes comerciales, previsiones de tráfico, políticas de inversión, tarifas contractuales, capacidades operativas y estrategias de captación de líneas marítimas.

Una participación empresarial significativa puede otorgar derechos de información, presencia en órganos de administración y determinadas facultades de supervisión societaria.

Esta circunstancia exige delimitar las condiciones de acceso, tratamiento y utilización de información sensible.

El riesgo se incrementaría si existieran intereses comerciales contrapuestos entre terminales participantes en redes empresariales conectadas.

Por ello, Liberación Canaria propone exigir protocolos específicos de confidencialidad, segregación de información comercial, protección de sistemas informáticos y auditorías independientes.

Consecuencia potencial: utilización competitiva indebida de información estratégica, siempre que la estructura societaria y los mecanismos de protección permitieran ese acceso.

4.3. Riesgo para la continuidad del abastecimiento

La insularidad introduce una dependencia estructural de las conexiones marítimas.

Una incidencia grave en determinadas terminales, una reducción de frecuencias o una concentración excesiva de operadores puede afectar a la regularidad del suministro.

La operación societaria examinada no supone por sí misma la interrupción de ningún servicio.

Sin embargo, consideramos necesario evaluar las condiciones de continuidad y la capacidad de respuesta ante situaciones de crisis, especialmente en las islas con menor diversificación de instalaciones y conexiones.

Proponemos disponer de planes de contingencia insulares coordinados y de indicadores de vulnerabilidad logística.

La seguridad de abastecimiento debe constituir una obligación prioritaria de la política portuaria canaria.

4.4. Riesgo de incremento de costes y pérdida de competitividad

Los costes portuarios forman parte de las cadenas de distribución que abastecen a Canarias.

La productividad de las terminales, las condiciones de competencia, las frecuencias marítimas y las tarifas de los distintos servicios influyen en el coste total del transporte.

Un eventual debilitamiento de la competencia o una reducción de servicios podría repercutir sobre las empresas importadoras, los productores locales y los consumidores.

No debe suponerse que una modificación accionarial provocará necesariamente un encarecimiento.

La evaluación tiene que identificar las condiciones que podrían producir ese resultado y establecer mecanismos para prevenirlo.

4.5. Riesgo laboral, empresarial y de pérdida de valor añadido

La actividad portuaria sostiene empleo directo e indirecto en estiba, transporte terrestre, consignación, logística, mantenimiento, reparación naval, almacenamiento, avituallamiento y actividades comerciales.

Una evolución desfavorable del tráfico o de la inversión podría afectar al conjunto de este ecosistema productivo.

Los efectos deberán estudiarse de forma diferenciada por puerto, empresa y modalidad de actividad.

Defendemos que cualquier autorización empresarial de relevancia estratégica incorpore un examen de sus consecuencias laborales, los compromisos de inversión y los efectos sobre las empresas auxiliares.

La protección del empleo deberá acompañarse de formación profesional, innovación y mejora de la productividad.

4.6. Riesgo de dependencia estratégica y concentración de decisiones

El riesgo estructural más importante no procede exclusivamente de la nacionalidad de un inversor.

Procede de la posibilidad de que una infraestructura esencial para Canarias quede condicionada por decisiones empresariales sobre las que nuestras instituciones tengan escasa capacidad efectiva de intervención.

Esta situación puede presentarse con capital de cualquier procedencia.

La operación Marsa Maroc–Boluda adquiere relevancia adicional por la existencia de una estrategia portuaria competidora en nuestro entorno geográfico y por la vinculación pública del inversor.

Liberación Canaria defiende un sistema que permita inversiones privadas nacionales e internacionales bajo reglas transparentes, competencia efectiva, garantías de seguridad y subordinación de las concesiones al interés público.

MATRIZ CUALITATIVA DE RIESGOS Y CONTROL

Exposiciones a verificar. No se asignan probabilidades, impactos económicos ni pérdidas de empleo sin datos por terminal.

Ámbito	Riesgo potencial	Indicador / salvaguarda
Tráficos y competencia	Desviación futura de cargas o inversión	Contrastar rutas, cuotas de tráfico y compromisos de inversión por puerto.
Información comercial	Acceso o uso indebido de datos estratégicos	Auditar derechos societarios, confidencialidad y segregación de datos.
Abastecimiento	Interrupciones o dependencia de pocos operadores	Planes insulares de contingencia y continuidad operativa.
Costes	Subidas ligadas a menor competencia o frecuencia	Seguir tarifas efectivas, frecuencias y costes logísticos.
Empleo	Menor actividad de empresas y trabajadores	Comparar inversión, ocupación y empleo por instalación.
Decisiones estratégicas	Conflictos de interés entre redes competidoras	Revisar pactos de voto, vetos y decisiones en el consejo.

5. MARRUECOS, EL SÁHARA OCCIDENTAL Y LA NUEVA GEOPOLÍTICA PORTUARIA ATLÁNTICA

Marruecos ha identificado el desarrollo portuario como una pieza importante de su estrategia económica e industrial.

Nuestro Archipiélago se encuentra en un espacio atlántico que conecta Europa, África y América y ofrece condiciones para desarrollar plataformas de servicios marítimos, comercio exterior, transformación industrial y economía azul.

Dajla está situada en el Sáhara Occidental, territorio que Naciones Unidas continúa considerando pendiente de descolonización. Cualquier análisis económico debe tener presente esta situación jurídica internacional y las obligaciones aplicables.

Liberación Canaria defiende relaciones de buena vecindad y cooperación con los países africanos, incluido Marruecos, basadas en el respeto mutuo, la reciprocidad económica y la defensa de los intereses de Canarias.

No confundimos las relaciones entre pueblos con los intereses estratégicos de los Estados ni con las decisiones de grandes operadores empresariales.

Consideramos necesario avanzar hacia una política canaria de relaciones económicas atlánticas que permita cooperar desde una posición institucional más sólida.

La competencia portuaria y la cooperación comercial pueden coexistir cuando existen reglas claras y capacidad propia de negociación.

6. SOBERANÍA PORTUARIA CANARIA: NUESTRA PROPUESTA DE TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL

Liberación Canaria sitúa la soberanía logística entre los pilares de su proyecto de construcción nacional canaria.

Desde esta perspectiva, proponemos desarrollar una **Autoridad Canaria de Gestión Estratégica de Puertos y Aeropuertos**, con estructuras especializadas para la gestión portuaria, la planificación económica y la conectividad.

6.1. Objetivos de la Autoridad Canaria

La nueva arquitectura institucional debe permitir:

- Planificar conjuntamente el sistema portuario canario conforme a las necesidades de todas las islas.
- Ejercer las competencias que se negocien sobre infraestructuras, dominio público portuario, autorizaciones, concesiones y planificación económica.
- Participar decisivamente en las políticas de conectividad internacional e interinsular y en la garantía del abastecimiento.
- Diseñar estrategias de inversión y desarrollo de actividades portuarias de alto valor añadido.
- Establecer instrumentos económicos y financieros propios dentro del marco jurídico que se acuerde.
- Proteger los intereses comerciales estratégicos y la seguridad de las cadenas logísticas.
- Coordinar las políticas portuarias con el territorio, la industria, la energía, la movilidad y el comercio exterior.
- Garantizar participación institucional, empresarial, laboral y social con transparencia y rendición de cuentas.

La propuesta debe respetar la singularidad de cada puerto, su especialización económica y sus necesidades operativas.

No planteamos una centralización administrativa que sustituya la realidad insular por nuevas rigideces.

Defendemos una dirección estratégica común, acompañada de autonomía operativa y de participación efectiva de cabildos, municipios, operadores y trabajadores.

6.2. Régimen económico y retorno social

Para ello proponemos negociar un régimen económico portuario que permita orientar una parte de los recursos disponibles, dentro de las obligaciones financieras y de inversión, hacia prioridades identificadas por Canarias.

Entre ellas se encuentran la modernización logística, la innovación tecnológica, la formación, la actividad industrial, la seguridad del abastecimiento y la transición energética.

La generación de ingresos no puede analizarse de manera aislada de los costes operativos, las inversiones necesarias y la competitividad internacional.

Proponemos que toda nueva arquitectura financiera esté acompañada de estudios de sostenibilidad económica y mecanismos públicos de control.

6.3. Titularidad, concesiones y operadores

La soberanía de gestión requiere distinguir las competencias públicas sobre el sistema portuario de la explotación empresarial de terminales y servicios.

Liberación Canaria defiende que las infraestructuras portuarias esenciales mantengan protección de dominio público, bajo las administraciones que resulten competentes conforme al nuevo marco acordado.

Las concesiones privadas deberán estar sujetas a condiciones claras de continuidad, inversión, seguridad, transparencia y competencia.

La finalidad consiste en que las decisiones sobre infraestructuras estratégicas respondan al interés público canario, con independencia de la identidad de los operadores autorizados.

ARQUITECTURA PROPUESTA DE GESTIÓN

Diferencia entre potestades públicas y explotación comercial.

Nivel	Funciones y objetivo
Capacidad pública canaria	Planificación, regulación, concesiones y coordinación, dentro de las competencias negociadas.
Operación empresarial	Explotación de terminales y servicios conforme a títulos habilitantes y normas de competencia.
Garantía pública	Transparencia, continuidad logística, control, inversión y retorno social.

7. QUÉ MARCO JURÍDICO DEBEMOS CAMBIAR Y CÓMO NEGOCIARLO

7.1. Marco constitucional y estatutario actual

El artículo 149.1.20.ª de la Constitución española atribuye al Estado competencia exclusiva sobre los puertos de interés general.

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante regula su organización, administración, dominio público y sistema de concesiones.

El artículo 161 del Estatuto de Autonomía de Canarias reconoce competencias autonómicas sobre los puertos que no sean de interés general y competencias de ejecución sobre los de interés general

cuando el Estado no se reserve su gestión directa, en los términos del propio precepto y de la legislación aplicable.

Este marco permite intervención canaria, pero mantiene límites para una política portuaria integral bajo capacidad decisoria propia.

7.2. Primera vía: transferencia o delegación de facultades

El artículo 150.2 de la Constitución contempla la transferencia o delegación, mediante ley orgánica, de facultades estatales que por su naturaleza sean susceptibles de ello.

Liberación Canaria propone negociar esta vía para alcanzar el mayor grado jurídicamente viable de gestión portuaria canaria.

La negociación deberá identificar las funciones transferibles, los medios humanos y materiales, la financiación, la responsabilidad administrativa y los controles que correspondan.

7.3. Segunda vía: reforma de la legislación portuaria y del Estatuto

Proponemos negociar modificaciones de la legislación estatal y, cuando resulte necesario, del Estatuto de Autonomía para establecer un régimen canario diferenciado de gestión y coordinación de las infraestructuras estratégicas.

Este régimen deberá precisar las competencias y las relaciones institucionales con el Estado.

7.4. Tercera vía: reforma constitucional para un nuevo modelo de país

La propuesta de Liberación Canaria incluye un Marco Jurídico Diferencial Canarias–Estado capaz de reconocer una capacidad de autogobierno más amplia en materias estratégicas.

Si las competencias exigidas excedieran las posibilidades de transferencia o delegación del ordenamiento vigente, habría que abordar las reformas constitucionales necesarias.

La negociación debe partir de la naturaleza archipielágica de Canarias, su dependencia logística y las necesidades de desarrollo del país.

RUTAS JURÍDICAS DE LA PROPUESTA

Las vías tienen requisitos y efectos distintos; ninguna implica automáticamente competencias ajenas.

Instrumento	Alcance	Paso necesario
Marco vigente	Puertos de interés general bajo competencia estatal (art. 149.1.20.ª CE).	Participación y ejecución condicionada del art. 161 EAC.
Delegación / transferencia	Ley orgánica conforme al art. 150.2 CE, en las facultades susceptibles.	Negociación estatal, delimitación de funciones y financiación.
Reforma legislativa	Cambios en la legislación portuaria y, si procede, Estatuto.	Acuerdo institucional y desarrollo normativo.
Reforma constitucional	Si se pretenden facultades incompatibles con el marco actual.	Procedimiento constitucional específico.
RUP → PTU	Transformación diferenciada del encaje europeo; no transfiere puertos por sí sola.	Acuerdo con España y reforma de los Tratados correspondiente.

8. EL CAMBIO RUP–PTU Y EL NUEVO MODELO DE COMERCIO EXTERIOR

Liberación Canaria propone negociar el paso de Canarias desde su actual condición de Región Ultraperiférica plenamente integrada en la Unión Europea hacia un acuerdo especial de asociación como País y Territorio de Ultramar.

Esta transformación forma parte de nuestra estrategia de ampliación del autogobierno, recuperación de capacidad comercial y desarrollo económico diferenciado.

8.1. Nuevas posibilidades económicas

El modelo que defendemos debe permitir negociar un régimen comercial y aduanero adaptado a Canarias, con mayor margen de decisión sobre las relaciones comerciales exteriores.

Proponemos recuperar y modernizar la tradición canaria de Puertos Francos, incorporando instrumentos de comercio internacional, industria de transformación, logística avanzada y servicios portuarios.

Nuestro objetivo es facilitar la creación de empresas, el desarrollo exportador, la captación de inversión productiva y la diversificación económica.

8.2. Procedimiento jurídico necesario

El régimen PTU se encuentra regulado por los artículos 198 a 204 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y por la Decisión 2021/1764.

Canarias está incluida actualmente en el artículo 355.1 del TFUE.

La modificación de su situación exigiría una negociación con el Estado español y las instituciones europeas, incluida la reforma correspondiente de los Tratados y de sus disposiciones territoriales.

El mecanismo especial del artículo 355.6 se refiere a determinados territorios daneses, franceses y neerlandeses, por lo que no proporciona por sí solo una vía directa de modificación del estatuto de Canarias.

La negociación deberá abordar, entre otras materias, la situación aduanera, el acceso al mercado europeo, las ayudas públicas, la financiación, la ciudadanía y los derechos de movilidad, así como la continuidad de las conexiones comerciales.

El cambio hacia PTU constituye una propuesta de transformación negociada. No atribuye automáticamente a Canarias competencias estatales sobre puertos, derechos marítimos o comercio exterior.

Por tanto, planteamos una negociación integral que articule las reformas europeas con el nuevo marco constitucional, competencial y económico Canarias–Estado.

9. POLÍTICA NACIONAL CANARIA DE DESARROLLO PORTUARIO Y ECONOMÍA ATLÁNTICA

Logística y distribución internacional. Fortalecer las conexiones entre Europa, África Occidental y América mediante servicios de almacenamiento, distribución, consolidación de mercancías y plataformas comerciales.

Industria y transformación productiva. Desarrollar actividades de fabricación, ensamblaje, mantenimiento, reparación y transformación vinculadas al comercio exterior.

Economía azul. Impulsar la investigación marina, la biotecnología, los servicios oceanográficos, la ingeniería marítima, la acuicultura sostenible y otras actividades productivas compatibles con la protección del medio marino.

Reparación naval y servicios marítimos. Consolidar y ampliar la oferta de mantenimiento, reparación de buques, servicios técnicos, avituallamiento e innovación industrial.

Seguridad alimentaria y exportaciones. Mejorar la conectividad de los productores canarios y las condiciones logísticas de las importaciones esenciales, reduciendo vulnerabilidades de abastecimiento.

Transición energética portuaria. Promover electrificación de muelles, eficiencia energética, suministro de nuevos combustibles marítimos cuando sean técnica y ambientalmente viables, y reducción de emisiones.

Capacitación profesional. Crear programas específicos de formación portuaria, ingeniería, comercio internacional, tecnología logística y actividades marítimas.

Cooperación atlántica. Desarrollar acuerdos comerciales e institucionales con países y puertos africanos dentro del marco de competencias negociado y de las obligaciones internacionales aplicables.

La estrategia deberá incorporar objetivos cuantificables de inversión, empleo, productividad, innovación, conectividad y retorno económico.

10. PLAN DE ACCIÓN POLÍTICA ANTE LA OPERACIÓN MARSA MAROC–BOLUDA

Fase inmediata: 0–90 días

HOJA DE RUTA OPERATIVA

Hitos e instituciones propuestas; su puesta en marcha exige los acuerdos competentes.

Horizonte	Medidas	Resultado verificable	Responsabilidad propuesta
0–90 días	1 a 6	Informe de riesgos, evaluación societaria y concesional, garantías de continuidad	Gobierno español; autoridades portuarias; Gobierno de Canarias (participación solicitada)
3–12 meses	7 a 9	Mesa técnica, propuesta competencial y plan portuario canario	Gobierno de Canarias, cabildos, sector portuario e instituciones estatales
1–3 años y negociación posterior	10 a 12	Autoridad de gestión planteada, negociación jurídica y sistema de indicadores	Instituciones canarias, Estado e instituciones europeas según materia

1. Solicitar que no se autorice definitivamente la operación sin haber concluido una evaluación suficiente y documentada de los riesgos estratégicos.

La decisión administrativa deberá fundamentarse en la legislación aplicable y en pruebas documentadas.

2. Reclamar un informe integral de seguridad económica y logística de Canarias.

Deberá analizar el abastecimiento, las infraestructuras sensibles, la concentración empresarial, los derechos societarios, los datos comerciales y la eventual competencia con instalaciones africanas.

3. Exigir la participación de las instituciones canarias en la evaluación.

Solicitamos que el Gobierno español recabe formalmente la posición del Gobierno de Canarias, los cabildos afectados y las autoridades portuarias.

4. Investigar la estructura accionarial y los derechos efectivos de decisión.

Deberán examinarse los pactos societarios, los posibles derechos de veto, el acceso a información y los mecanismos de protección frente a conflictos de interés.

5. Revisar las consecuencias sobre concesiones y obligaciones de explotación.

Las autoridades portuarias deberán comprobar qué efectos jurídicos tendría el cambio accionarial, si se requieren autorizaciones adicionales y cómo garantizar el cumplimiento de las condiciones concesionales.

6. Establecer garantías de continuidad operativa y protección de información sensible.

Cuando legalmente corresponda, deberán exigirse controles de acceso a información, auditorías, compromisos de servicio e instrumentos de supervisión.

Fase institucional: 3–12 meses

7. Impulsar una mesa canaria de seguridad y estrategia portuaria.

Con participación de las instituciones públicas, trabajadores, sectores empresariales, universidades y especialistas en transporte marítimo y seguridad logística.

8. Presentar una propuesta articulada de transferencia y ampliación de competencias portuarias.

La iniciativa deberá incluir un proyecto de modelo de gestión, una memoria económica y las modificaciones legales necesarias.

9. Diseñar el Plan Nacional Canario de Puertos y Logística Atlántica.

Con horizonte plurianual, diagnóstico por islas, prioridades de inversión, conectividad, competitividad y sostenibilidad.

Fase estructural: 1–3 años y horizonte de negociación posterior

10. Negociar la implantación de la Autoridad Canaria de Gestión Estratégica.

Su puesta en funcionamiento deberá realizarse conforme al calendario y a las competencias que se acuerden con el Estado.

11. Impulsar el nuevo marco jurídico Canarias–Estado y el acuerdo europeo diferenciado.

Las negociaciones deberán contemplar la política portuaria, el comercio exterior, la fiscalidad, la capacidad de decisión económica y las relaciones internacionales en el alcance que jurídicamente se establezca.

12. Crear un sistema público de evaluación permanente.

Con indicadores sobre costes logísticos, calidad de servicio, dependencia de operadores, inversiones, empleo, conectividad y continuidad del abastecimiento.

11. CRITERIOS DE DECISIÓN SOBRE LA AUTORIZACIÓN EMPRESARIAL

Liberación Canaria considera necesario que la autorización de la operación Marsa Maroc–Boluda responda a una evaluación verificable, basada en el interés público y la seguridad económica.

El procedimiento deberá atender al artículo 7 bis de la Ley 19/2003 y al Real Decreto 571/2023, entre otras disposiciones aplicables.

La evaluación debe determinar si existen riesgos suficientemente acreditados y si pueden corregirse mediante condiciones proporcionadas y supervisables.

Entre las condiciones que podrían examinarse figuran compromisos de confidencialidad, limitaciones justificadas de acceso a información sensible, mecanismos de prevención de conflictos de interés, garantías de inversión, continuidad de servicios y auditorías de cumplimiento.

Si los riesgos relevantes resultaran incompatibles con una autorización segura y no pudieran mitigarse mediante condiciones legales y eficaces, defendemos una denegación debidamente motivada.

La evaluación no puede sustituirse por sospechas generales fundadas exclusivamente en la procedencia nacional del inversor.

Nuestra exigencia es que el interés estratégico de Canarias tenga presencia efectiva en el procedimiento y en sus resultados.

12. CONCLUSIONES Y POSICIÓN POLÍTICA DE LIBERACIÓN CANARIA

La dependencia logística del Archipiélago, la competencia portuaria en África Occidental, los cambios del comercio internacional y las necesidades de diversificación económica exigen una estrategia de país.

Reconocemos el papel que desempeña la iniciativa empresarial en el desarrollo de los puertos y defendemos un marco atractivo para las inversiones que aporten empleo, innovación, competencia y valor añadido.

Al mismo tiempo, reclamamos competencias públicas suficientes para garantizar que las infraestructuras estratégicas se gestionen conforme a las necesidades de Canarias y con mecanismos de control democrático.

Nuestra propuesta de soberanía portuaria se integra en un proyecto más amplio de Autonomía Plena Interna, soberanía de gestión económica del mar canario, Hacienda Canaria Plena, nuevo modelo de relación con el Estado y acuerdo diferenciado con la Unión Europea.

El desarrollo de un sistema portuario canario más competitivo y seguro deberá incorporar igualmente la cooperación económica con África, el respeto al Derecho internacional, la protección ambiental y el fortalecimiento de nuestro tejido productivo.

Liberación Canaria sostiene que Canarias necesita disponer de los instrumentos políticos, económicos y jurídicos para decidir sobre sus puertos, garantizar el abastecimiento de su población y aprovechar su posición atlántica para generar riqueza, empleo y bienestar.

Los puertos son infraestructuras esenciales para la vida y el futuro del país canario. Su planificación, su seguridad y su desarrollo deben formar parte de una estrategia nacional canaria con capacidad real de decisión.

Canarias, nuestra prioridad.

13. FUENTES DOCUMENTALES Y JURÍDICAS

Documentación empresarial y portuaria

Marsa Maroc y Boluda Corporación Marítima. Comunicado oficial del acuerdo de adquisición de participación en Boluda Maritime Terminals. 15 de diciembre de 2025.

Cátedra Marítimo-Portuaria PORMAR, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. *Retos del Puerto de Las Palmas ante las nuevas tendencias de las redes logísticas en regiones de África Occidental*. Presentación pública, 15 de octubre de 2026.

Puertos del Estado. Anuario Estadístico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal 2025. Publicado el 1 de octubre de 2026.

Atlántico Hoy. *El Gobierno mantiene sin autorizar la entrada de Marruecos en cinco terminales portuarias de Canarias*. 23 de octubre de 2026.

El Día. La entrada de Marruecos en los puertos canarios enciende las alarmas del Estado. 1 de noviembre de 2026. Artículo de referencia; el contenido íntegro no ha podido verificarse para esta edición.

Nota de verificación: la situación del expediente está acreditada públicamente a 23 de octubre de 2026; no se infiere una resolución posterior sin documentación adicional. El artículo de El Día del 1 de noviembre se utiliza como referencia temática, sin atribuirle contenidos específicos no consultados.

Legislación española y europea

Constitución española de 1978: artículos 149.1.20.ª y 150.2.

Ley Orgánica 1/2018, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias: artículos 160 y 161.

Real Decreto Legislativo 2/2011, Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ley 19/2003, de movimientos de capitales y transacciones económicas con el exterior: artículo 7 bis.

Real Decreto 571/2023, sobre inversiones exteriores.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea: artículos 198–204, 349 y 355.

Tratado de la Unión Europea: artículo 48.

Decisión (UE) 2021/1764, relativa a la asociación de los países y territorios de ultramar con la Unión Europea.

Naciones Unidas: documentación sobre el estatuto internacional del Sáhara Occidental.

Documentación política de Liberación Canaria

Ponencia de Acción Política e Ideológica: Construcción y conciencia de País. I Congreso Nacional, enero de 2026.

Puertos y aeropuertos, soberanía logística de Canarias. Liberación Canaria.

Carta al Decreto Canarias. Liberación Canaria.

Hacia un nuevo horizonte: de RUP a PTU. Liberación Canaria.

Soberanía marítima: el control de nuestras aguas. Liberación Canaria.

Web: www.liberacioncanaria.org

Correo: contacto@liberacioncanaria.org

Teléfono: 639 915 072