

MANUAL DE MARCA

Agosto 2023



Este manual recoge los enunciados y las pautas de aplicación de nuestras principales identidades de marca: social, actitudinal, verbal y visual.

Ha sido creado para que la aplicación de las mismas sea coherente y sólida y afiance una estrategia de marca reconocible y duradera. Por eso, lo ponemos a disposición de todos aquellos profesionales que trabajen con Puertos del Estado, para facilitar su labor de interpretación y articulación según unos mismos criterios.

Este es un trabajo de equipo. Todos en Puertos del Estado hemos participado en su elaboración y tenemos la responsabilidad de velar por su correcta aplicación.



01 ESTRATEGIA DE MARCA

Brand Matrix

02 IDENTIDAD SOCIAL

Propósito corporativo

03 IDENTIDAD ACTITUDINAL

Personalidad

04 IDENTIDAD VERBAL

Voz, tono y mensajes

Conceptualización de la narrativa

Tagline

04

06

07

09

10

12

14

15

19

20

05 IDENTIDAD VISUAL

05.1 Claves de la identidad visual

05.2 Logotipo

05.3 Isotipo

05.4 Presencia internacional

05.5 Color

05.6 Tipografías

05.7 Sistema modular

05.8 Estilo fotográfico

05.9 Estilo ilustración

05.10 Estilo iconográfico

05.11 Aplicaciones

21

22

27

48

58

64

67

74

78

82

84

86



01



Nuestra estrategia de marca parte de la definición de lo que somos, lo que hacemos y por qué lo hacemos; de nuestra contribución social, de nuestros valores y de aquellos atributos y formas de expresarnos que nos diferencian.

Esta conceptualización se recoge en la herramienta Brand Matrix. A partir de nuestro Propósito corporativo, definimos el resto de las declaraciones esenciales de nuestra marca. Todas ellas, aplicadas de forma sostenida en el tiempo, nos guían hacia el afianzamiento de una marca coherente, sólida y socialmente comprometida.



Brand Matrix

PROPUESTA DE VALOR “Puertos del Estado es el organismo que lidera, representa, coordina y da servicio al sistema portuario de titularidad estatal para impulsar su transformación y la del país”.	RELACIONES — Colaborativas — Comprometidas — Proactivas	POSICIONAMIENTO “Ser percibidos como el organismo de vanguardia en materia portuaria y garante de la transformación de los puertos españoles”.
VOZ / EXPRESIÓN — Objetiva — Abierta — Divulgativa	PROPÓSITO “Liderar la transformación del sistema portuario español y hacerlo más competitivo, seguro, interconectado y sostenible para que contribuya al desarrollo y transformación de España”.	PERSONALIDAD — Imparcial — Cercana — Integradora
MISIÓN Y VISIÓN ¿QUÉ? “Impulsamos, representamos, cohesionamos y ayudamos a transformar el sistema portuario de titularidad estatal”. ¿CÓMO? “Poniendo nuestra vocación de servicio, especialización y solvencia en favor de la sociedad, las personas y el planeta”.	VALORES / CULTURA CORPORATIVA — Servicio — Transparencia — Experiencia — Responsabilidad	ATRIBUTOS DIFERENCIALES — Su especialización — Su capacidad como representantes y equilibradores del sistema — La influencia y relevancia de sus funciones

02



En Puertos del Estado somos conscientes de la dimensión social de las organizaciones del siglo XXI. En particular de aquellas que, como nosotros, son organismos públicos: no podemos ignorar que, para existir, hemos de contribuir a que la sociedad mejore.

Por ello, nuestra estrategia de marca y todos los elementos que la componen parten de nuestro Propósito corporativo o identidad social. Una declaración de intenciones que es ‘nuestra razón de ser’ y que permea nuestra actividad, nuestra cultura corporativa y la comunicación con nuestros públicos internos y externos, y que nos llevará al posicionamiento de marca deseado.



“Liderar la transformación del sistema portuario español y hacerlo más competitivo, seguro, interconectado y sostenible para que contribuya al desarrollo y transformación de España”.



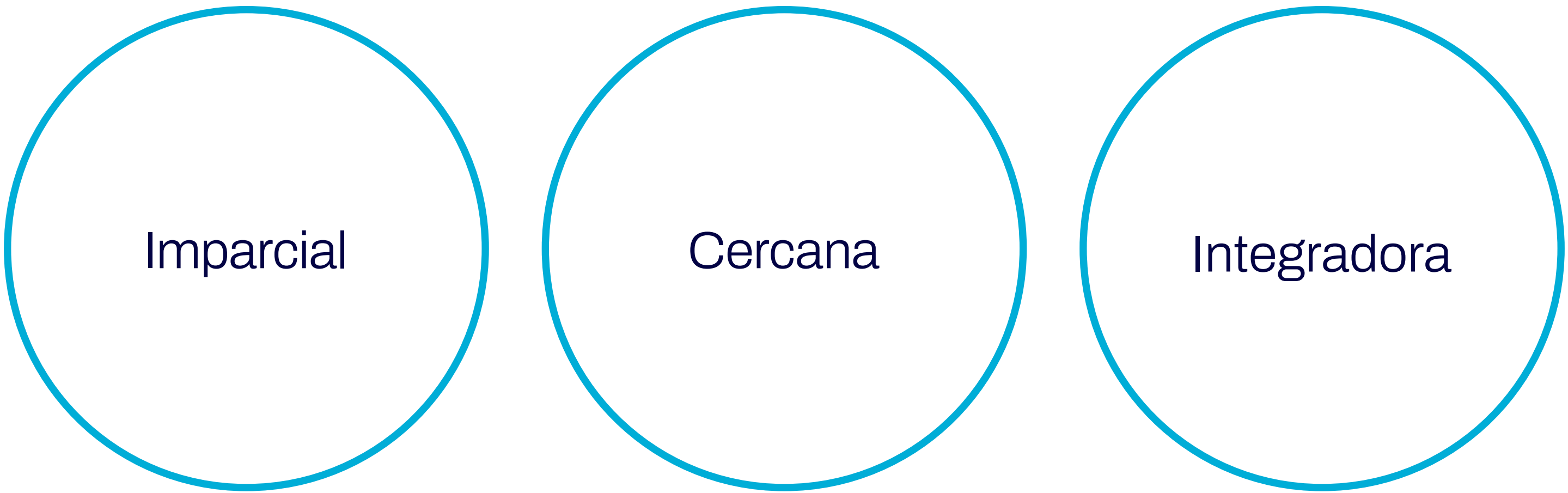
03



La multiplicación de canales, puntos de contacto y destrezas del público para relacionarse directamente con las organizaciones también han multiplicado la necesidad de construir marcas con identidades sólidas, que proyecten comportamientos, expectativas, emociones... Nuestra personalidad nace de nuestros valores y, a partir de ella, nos relacionamos como marca. Esta personalidad se corresponde con la identidad actitudinal de Puertos del Estado.



La personalidad de Puertos del Estado es





Un entrenador comprometido

A la hora de relacionarnos, de actuar, de hablar o de escribir, lo hacemos como lo haría la persona que nos representa: un entrenador comprometido.

Si Puertos del Estado fuera una persona:

PERSONALIDAD

- Imparcial
- Cercana
- Integradora

ARQUETIPO DOMINANTE

Sabio - Creador
(aspectos en transición de uno a otro)

ESTILO

Casual, cómodo

COMPORTAMIENTOS

- Serviciales/Colaborativos
- Transparentes
- Expertos
- Responsables

INTERESES

- Mediar
- Impulsar
- Ser apreciado, respetado

EDAD

En torno a 45-55

RIESGOS

Pecar de ser prudentes y no lograr la cercanía

04



Voz, tono y mensajes

Las marcas
se expresan
mediante su voz
o identidad verbal

Esta voz enfatiza nuestros rasgos de personalidad.

Voz de Puertos del Estado:

OBJETIVA

Es imparcial, se basa en los datos y el conocimiento. Huye de las valoraciones personales y las generalidades y se centra en la concreción.

DIVULGATIVA

Es pedagógica, capta el interés con argumentos, describe y, llegado el caso, interpreta la información para hacerla comprensible a sus audiencias.

ABIERTA

Es curiosa, sociable, adaptable, no es rígida. Respetuosa con las diferencias, receptiva a distintos puntos de vista y cercana, natural, coloquial con las audiencias.



Voz, tono y mensajes

Objetiva
Abierta
Divulgativa

Actitud al hablar:

Neutra, segura, tranquila.

Antítesis de esa actitud:

Valorativa, emocional, metafórica.

Matices:

Sonar equilibrados, pero no fríos.

Principal tono que permite:

- Informativo
- Técnico/Experto

CÓMO HABLA PUERTOS DEL ESTADO

- Nuestro objetivo principal será exponer solvencia, rigor y neutralidad.
- Buscamos generar credibilidad y, por tanto, sentimientos de seguridad.
- Damos datos, evidencias, consejos, información y recursos, no entretenimiento.
- Aclaremos situaciones confusas.
- Escribimos haciendo sonar cada frase sencilla, clara y limpia.
- Al hablar somos tranquilos, sosegados y mostramos cierta autoridad (no arrogancia). Transmitimos aplomo, seguridad, convicción y confianza.

CÓMO NO HABLA PUERTOS DEL ESTADO

- Evita sonar o recurrir al tono comercial.
- No abusa de la subordinación ni de la adjetivación.
- No introduce digresiones (irse por las ramas).
- No abusa del modo subjuntivo (“si hubiera pasado esto...”), mejor “cuando ocurre esto...”.
- No vacila ni transmite dudas o inseguridad.
- No habla con prepotencia.
- No abusa de los elementos enfáticos (signos de exclamación, etc.).



Voz, tono y mensajes

Objetiva
Abierta
Divulgativa

Actitud al hablar:

Natural, flexible,
respetuosa, inclusiva.

**Antítesis de
esa actitud:**

Rigidez, sequedad,
autoridad.

Matices:

Sonar cercanos pero
no irreverentes ni
condescendientes.

**Principal tono
que permite:**

- Conversacional
- Ameno

CÓMO HABLA PUERTOS DEL ESTADO

- Nuestro objetivo principal es transmitir cercanía, sentido de comunidad.
- Buscamos que las personas perciban que deseamos ser de utilidad.
- Recurrimos a la naturalidad.
- Escribimos haciendo sonar cada frase comprensible y familiar.
- Al hablar, no generamos distancia, sino cercanía y vocación de servicio.

CÓMO NO HABLA PUERTOS DEL ESTADO

- No abusar de los imperativos.
- No usar frases tajantes o taxativas.
- No utilizar verbos de mandato (“tener que”, “deber”, “es obligatorio”, “está prohibido”).



Voz, tono y mensajes

Objetiva
Abierta
Divulgativa

Actitud al hablar:

Consejera, guía,
instructiva, servicial.

**Antítesis de
esa actitud:**

Condescendiente,
arrogante, pomposa.

Matices:

Sonar expertos pero
no académicos.

**Principal tono
que permite:**

- Narrativo
- Explicativo

CÓMO HABLA PUERTOS DEL ESTADO

- Nuestro objetivo principal será mostrar especialización, experiencia, profesionalidad.
- Buscamos compartir conocimiento.
- Escribimos haciendo sonar cada frase evidente, accesible.
- Al hablar somos explicativos, aclaratorios.
- Procuramos generar curiosidad e interés.
- Aclaremos la información las veces que haga falta, la contamos con otras palabras.

CÓMO NO HABLA PUERTOS DEL ESTADO

- Evitamos tecnicismos o los contamos para, a continuación, "traducirlos" a un lenguaje comprensible.
- Evitamos expresiones incorrectas como el infinitivo introductor ("Comenzar diciendo que...").
- Huimos de abreviaturas o las desarrollamos.



Conceptualización de la narrativa

Conceptualizamos nuestra narrativa a partir de las relaciones que las celdas de la Brand Matrix tienen entre sí:

Los puertos son esenciales para el desarrollo y prosperidad de un país. Nexos, puertas de entrada y salida, refugio y lugar de operaciones. Eslabones indispensables del desafío de poner el futuro al servicio de la sociedad, las personas y el planeta.

También son el acceso a un mundo en transformación que requiere estrategia y visión conjunta: Puertos del Estado impulsa, apoya, representa y une a los puertos.

Lidera su transformación a través de políticas públicas para que sean más competitivos, seguros, interconectados y sostenibles. Para que, con su transformación, contribuyan al progreso y la transformación de España.

Ofrece especialización, experiencia y conocimiento. También equilibrio y cohesión.

Porque para navegar hacia el futuro de un país, es necesario compartir rumbo.



Tagline

Puertos del Estado, rumbo compartido

Rumbo: comunica
dirección futura.

Compartido: alude al conjunto, a lo común.
Proporcionar ese rumbo compartido de transformación
sintetiza el espíritu de la organización.



05



05.1

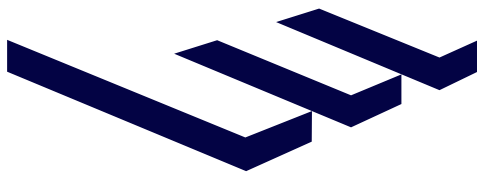


Logotipo, isotipo y marca internacional

Versión principal	Versión secundaria	Isotipo	Presencia internacional

CLAVES DE LA IDENTIDAD VISUAL

Convivencia



CLAVES DE LA IDENTIDAD VISUAL

Convivencia monocolor



Positivo



Negativo





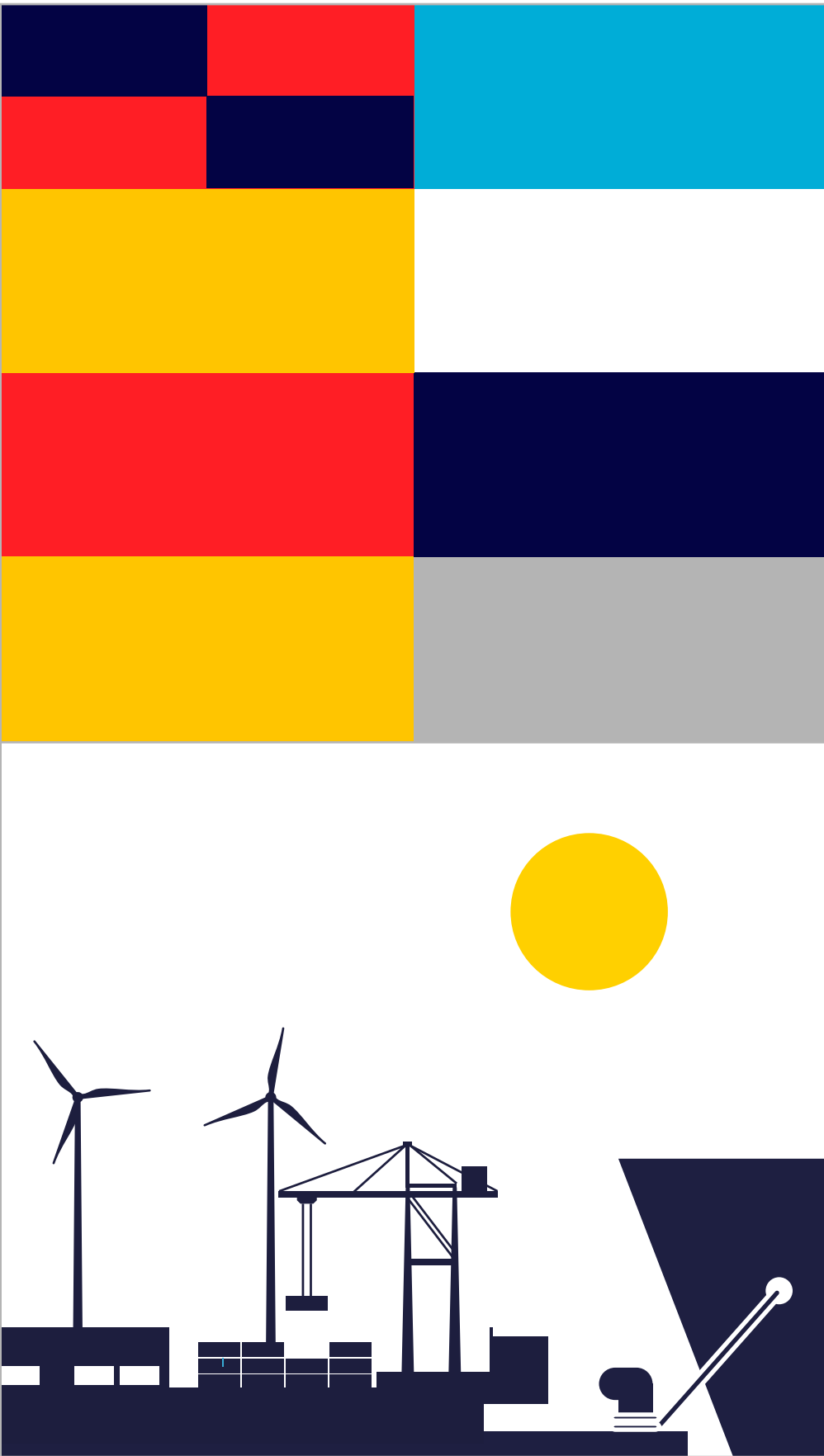
Paleta de color



Tipografía



Sistema modular e ilustración



Estilo fotográfico



Logotipo



05.2



Versión principal

La versión principal del logotipo es la opción que aplicamos de manera preferente.





Versión principal. Monocolor

Como alternativa, podemos usar la versión principal monocolor.

Damos preferencia a esta opción siempre que se aplique sobre los siguientes colores corporativos: amarillo, azul claro, verde y grises.





Versión principal. Negativo

Sobre colores oscuros (azul oscuro y rojo), aplicaremos la versión principal en negativo.



LOGOTIPO

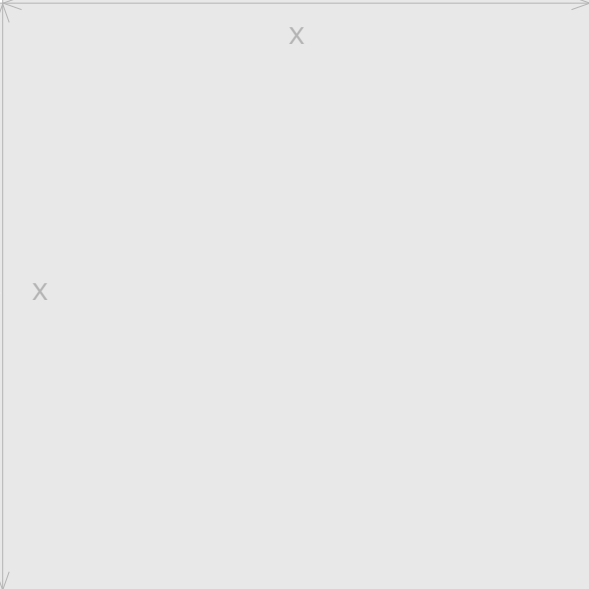
Margen de seguridad



El ancho del isotipo (x), nos proporciona un espacio mínimo de seguridad alrededor del logotipo.

Este espacio no debe ser invadido por ningún elemento.

Puertos del Estado



LOGOTIPO



Tamaño mínimo de reproducción

El tamaño mínimo de reproducción de nuestro logotipo es de 8 mm de alto para soportes impresos y de 50 px de alto para soportes digitales.



LOGOTIPO

Convivencia



Cuando la versión principal conviva con el logotipo del Ministerio, esta será su aplicación.



LOGOTIPO

Convivencia. Monocolor

Cuando la versión principal monocolor conviva con el logotipo del Ministerio, esta será su aplicación.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



LOGOTIPO

Convivencia. Negativo

Cuando la versión principal en negativo conviva con el logotipo del Ministerio, esta será su aplicación.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

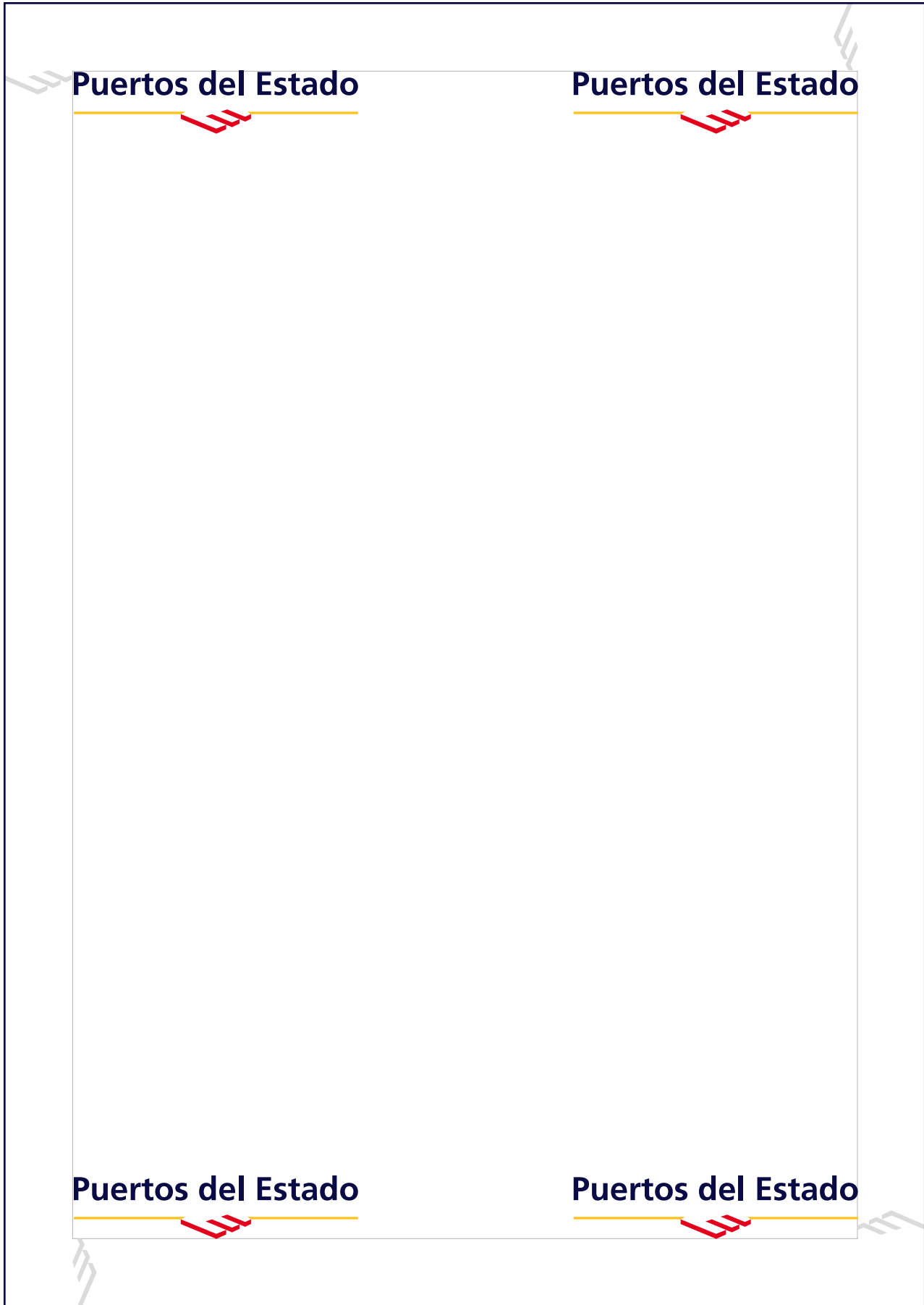
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





Aplicación del logotipo

Daremos prioridad a la alineación del logotipo en las esquinas de los materiales.

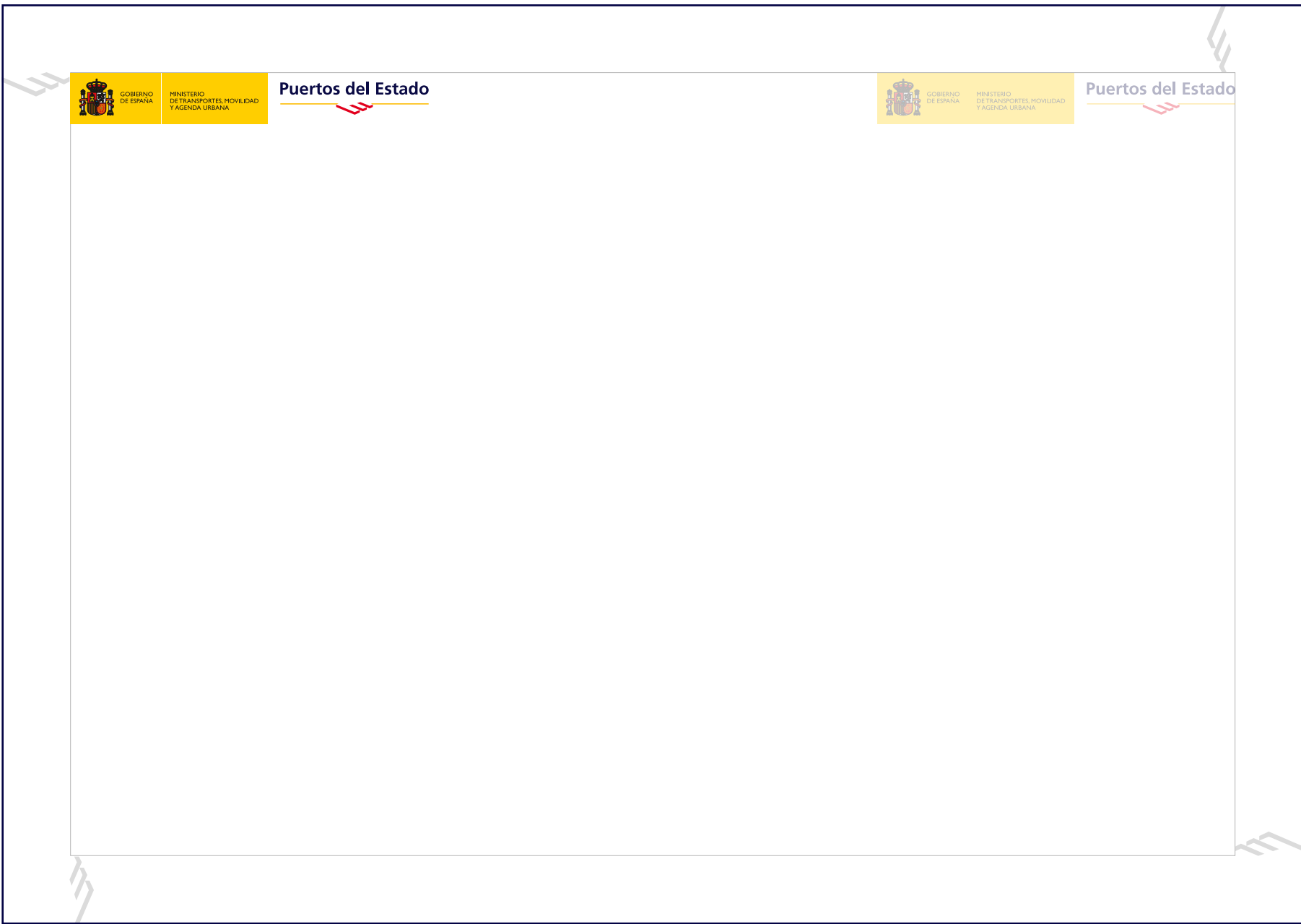
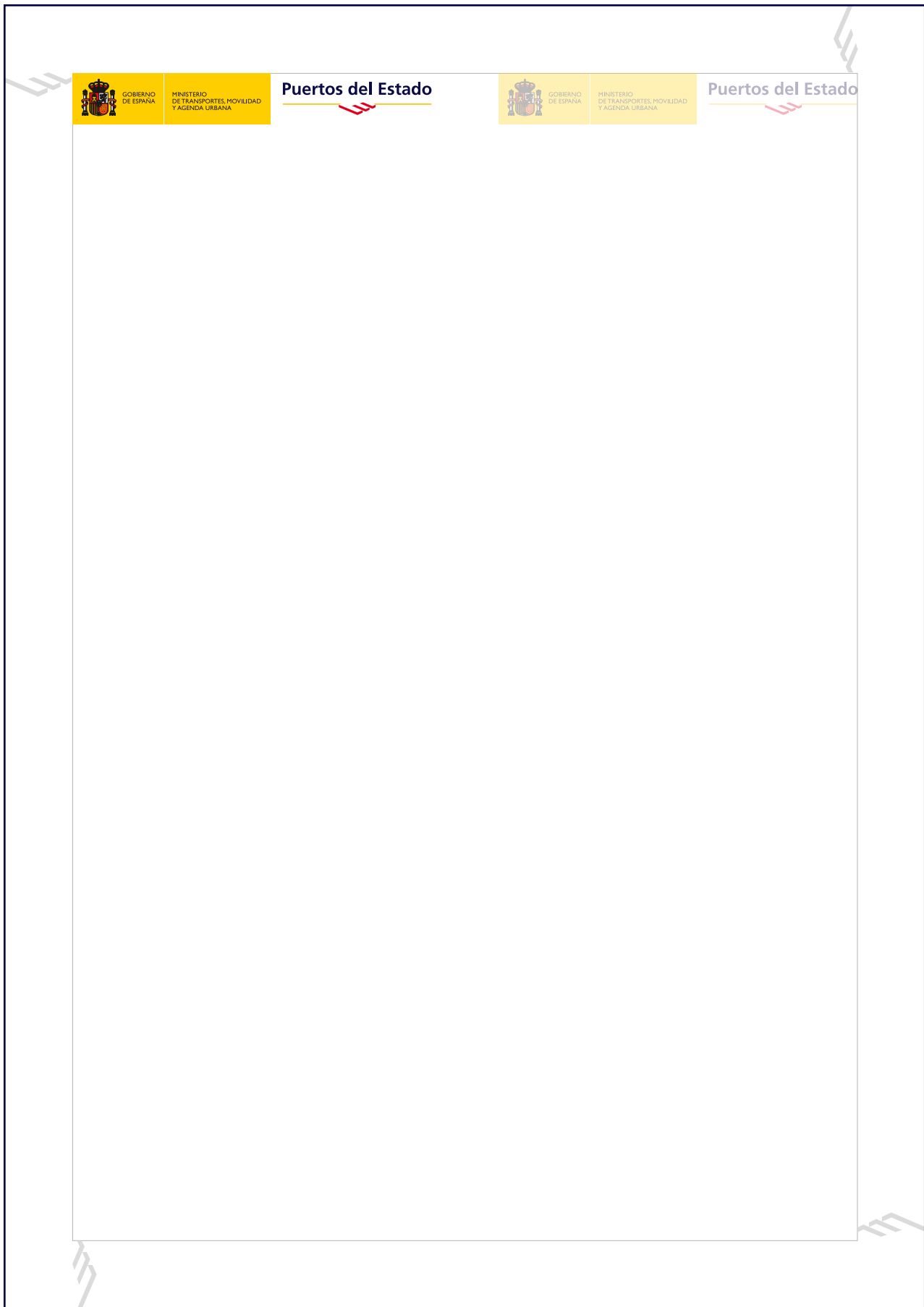


Din A4

Aplicación del logotipo



En el caso de la convivencia, procuraremos situarla en el margen superior de los materiales. Alineada a la izquierda preferiblemente.



Din A4



Versión secundaria

La versión secundaria del logotipo se aplicará cuando necesitemos más altura para su correcta visualización. En aquellas ocasiones en las que la versión principal no funcione correctamente.





Versión secundaria. Monocolor

Como alternativa, podemos usar la versión secundaria monocolor.

Damos preferencia a esta opción siempre que se aplique sobre los siguientes colores corporativos: amarillo, azul claro, verde y grises.





Versión secundaria. Negativo

Sobre colores oscuros (azul oscuro y rojo), aplicaremos la versión secundaria en negativo.





Margen de seguridad

El ancho del isotipo (x),
nos proporciona un espacio
mínimo de seguridad alrededor
del logotipo.

Este espacio no debe ser
invadido por ningún elemento.

Puertos
del Estado



x

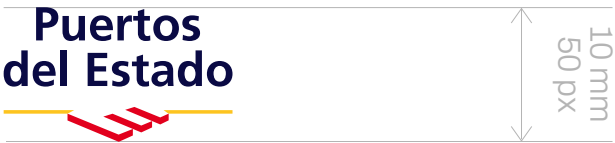
x

LOGOTIPO



Tamaño mínimo de reproducción

El tamaño mínimo de reproducción de nuestro logotipo es de 10 mm de alto para soportes impresos y de 50 px de alto para soportes digitales.



LOGOTIPO

Convivencia



Cuando la versión secundaria conviva con el logotipo del Ministerio, esta será su aplicación.



LOGOTIPO

Convivencial. Monocolor



Cuando la versión secundaria monocolor conviva con el logotipo del Ministerio, esta será su aplicación.



LOGOTIPO

Convivencia. Negativo



Cuando la versión secundaria en negativo conviva con el logotipo del Ministerio, esta será su aplicación.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

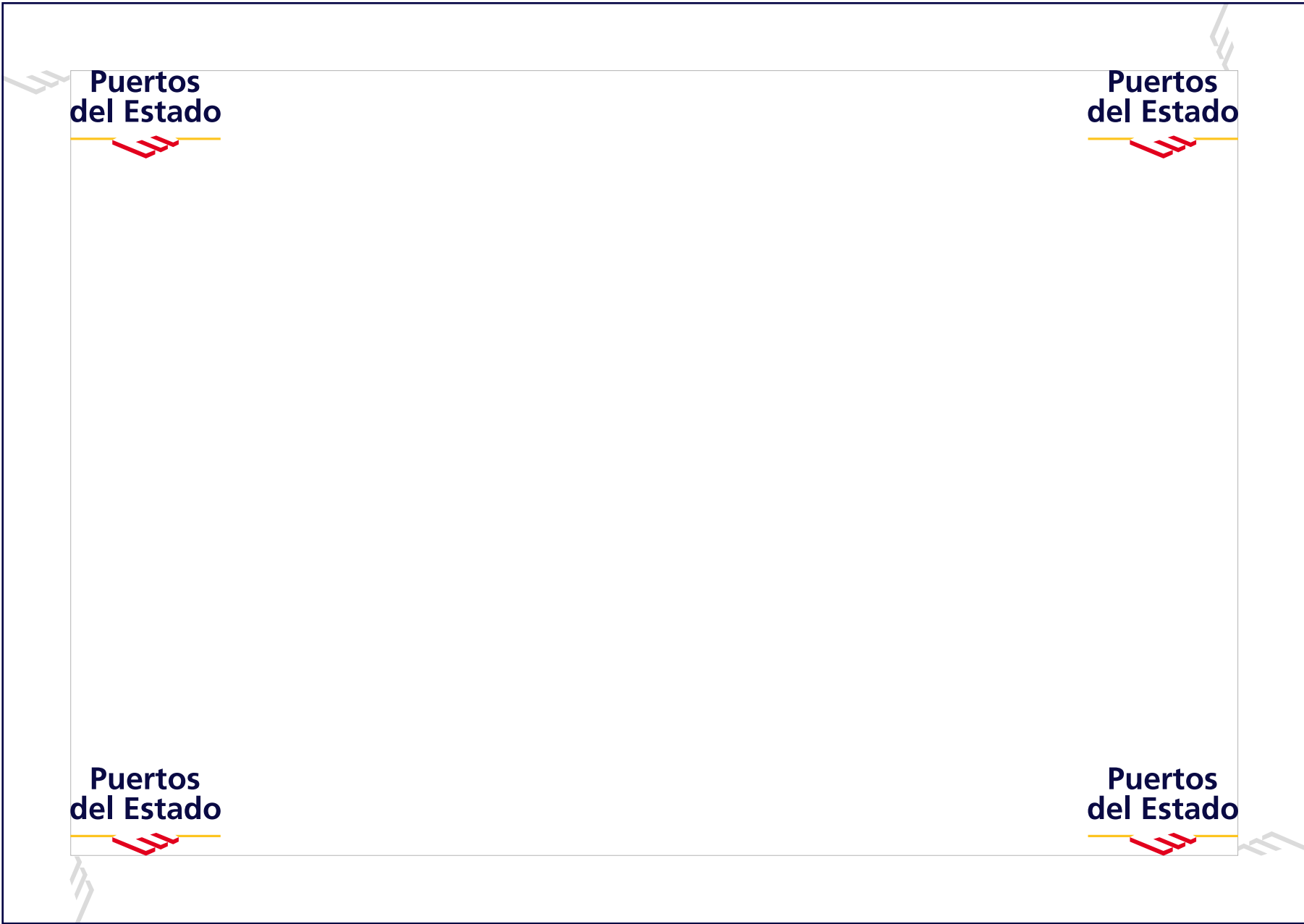
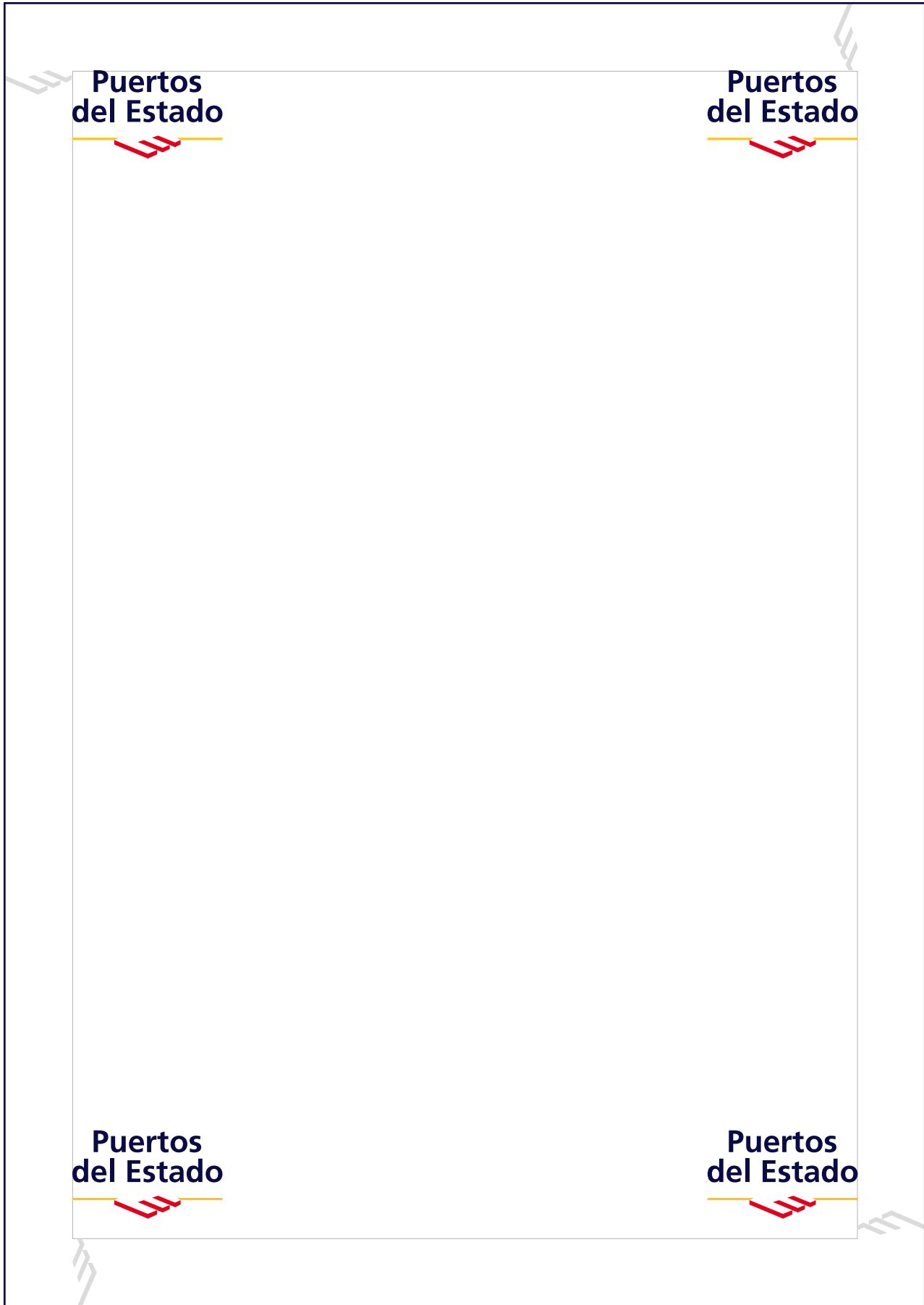
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





Aplicación del logotipo

Daremos prioridad a la alineación del logotipo en las esquinas de los materiales.



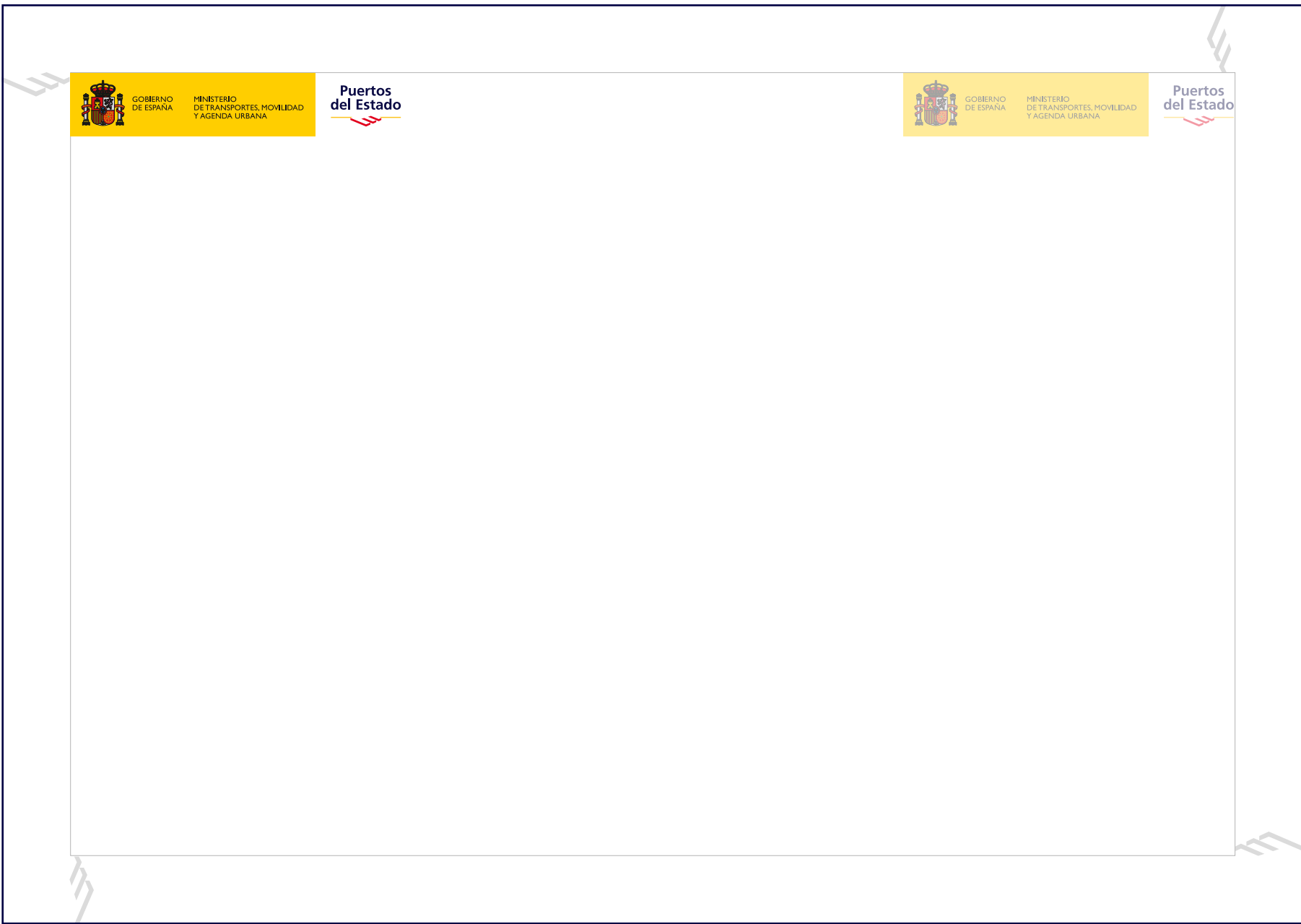
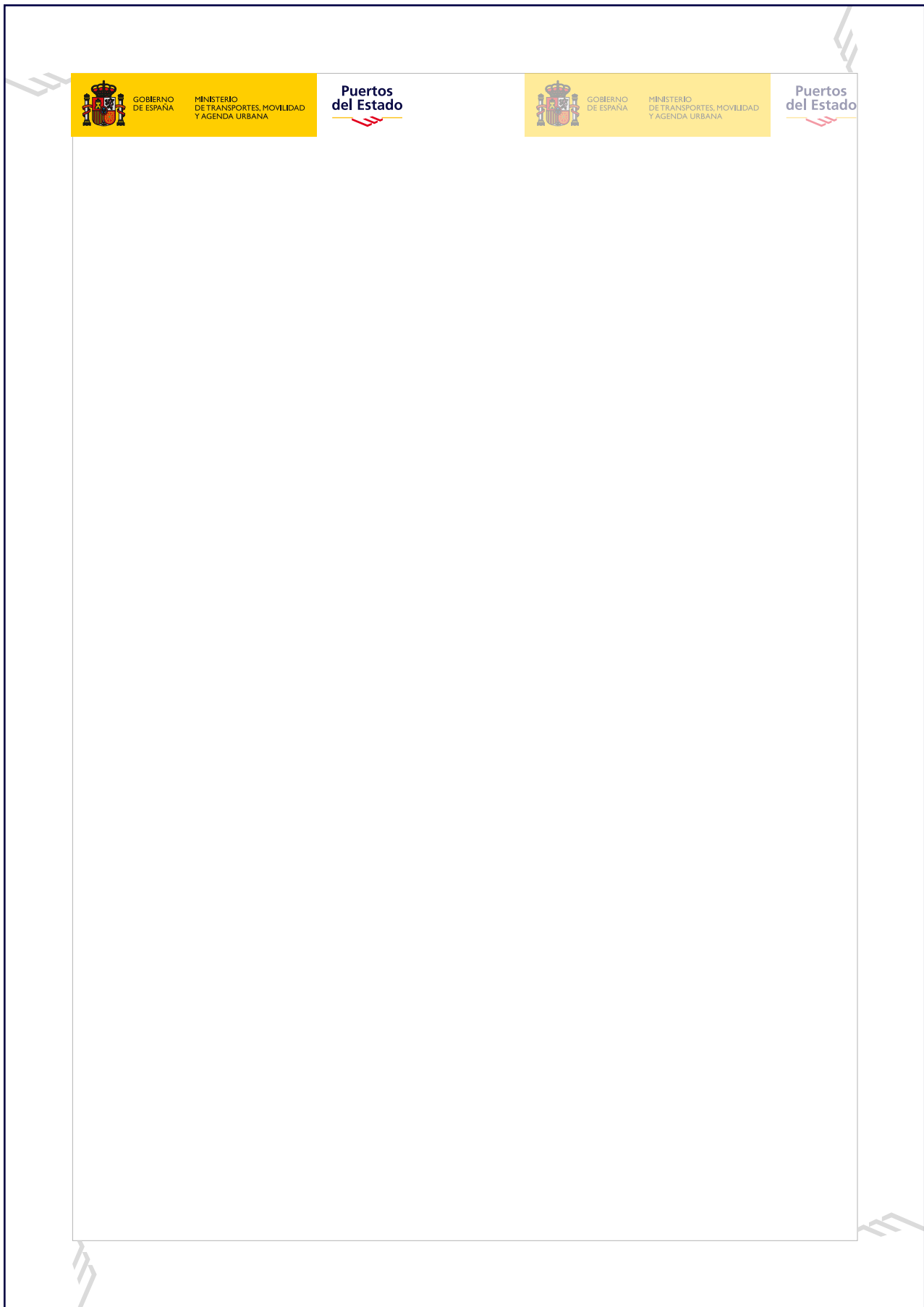
Din A4

LOGOTIPO

Aplicación del logotipo



En el caso de la convivencia, procuraremos situarla en el margen superior de los materiales. Alineada a la izquierda preferiblemente.



Isotipo



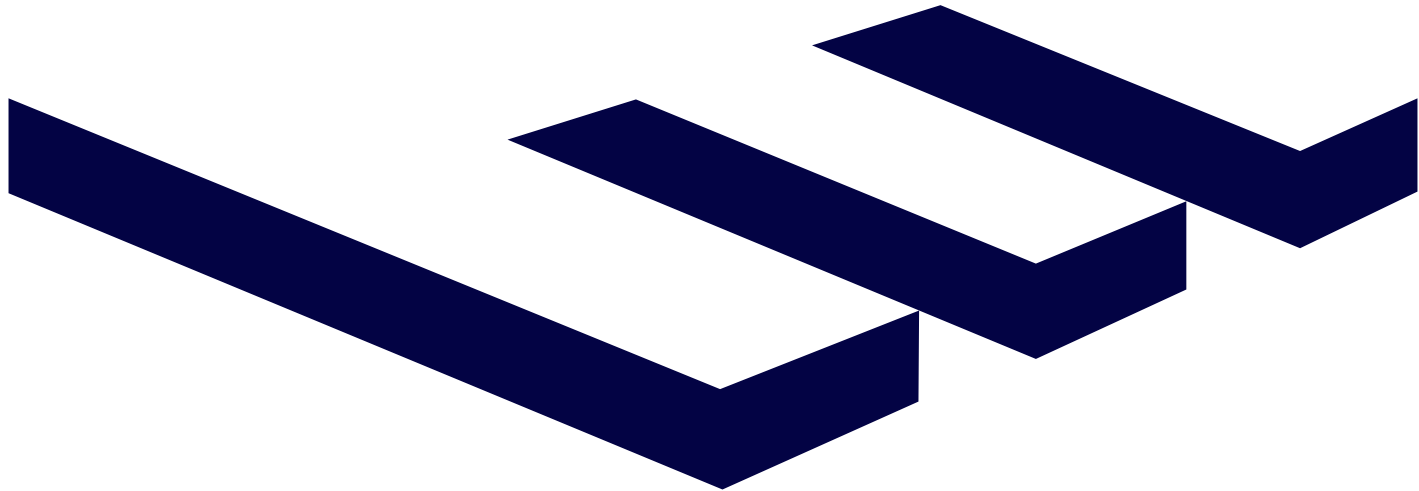
05.3

ISOTIPO

Positivo



El isotipo se aplicará en aquellos materiales que permitan o requieran una visualización sintética de la marca.

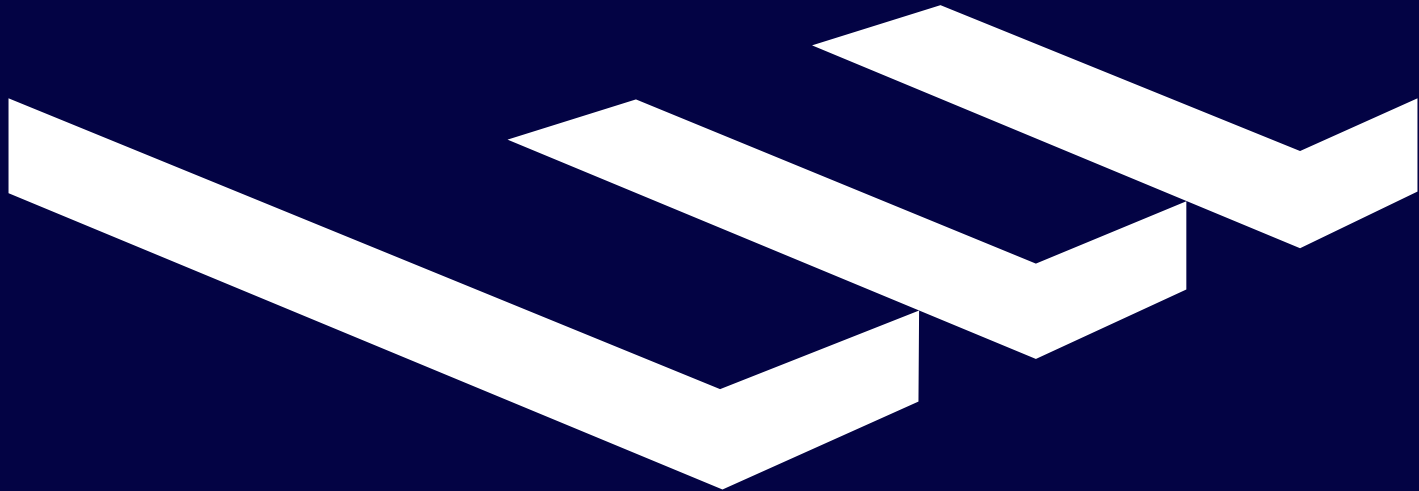


ISOTIPO

Negativo



Sobre colores oscuros (azul oscuro y rojo), aplicaremos la versión principal en negativo.



ISOTIPO

Margen de seguridad



Tomando como referencia el 50% del ancho del isotipo (x), generamos el espacio mínimo de seguridad.

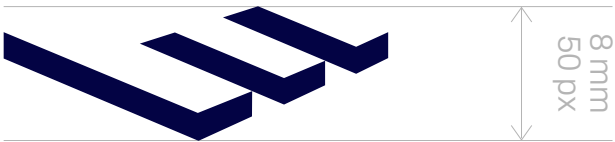
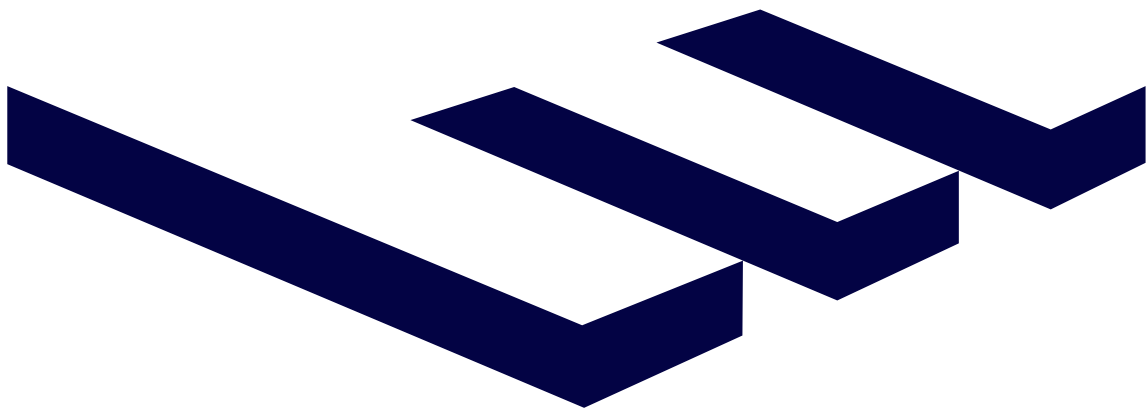
Este espacio no debe ser invadido por ningún elemento.





Tamaño mínimo de reproducción

El tamaño mínimo de reproducción de nuestro logotipo es de 8 mm de alto para soportes impresos y de 50 px de alto para soportes digitales.

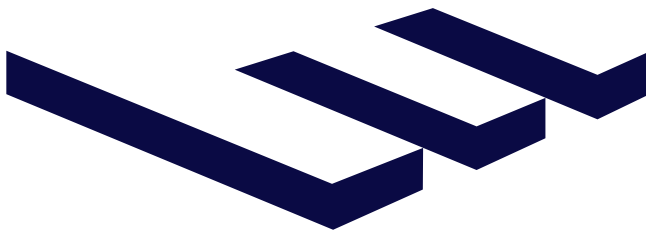


ISOTIPO

Convivencia



Cuando el isotipo conviva con el logotipo del Ministerio, esta será su aplicación.



ISOTIPO

Convivencia. Monocolor positivo

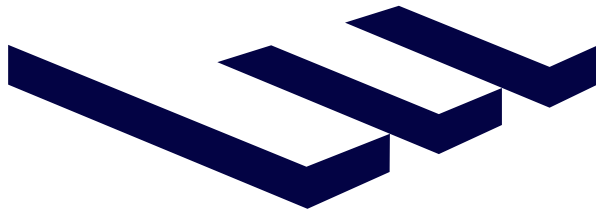


Como alternativa de convivencia, podemos usar la versión monocolor del logotipo del Ministerio.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



ISOTIPO

Convivencia. Negativo

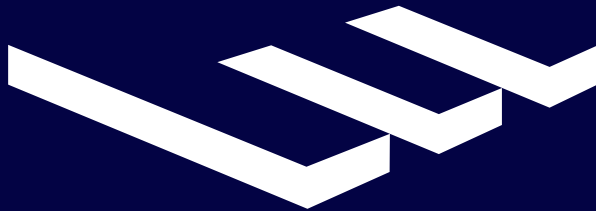


Cuando el istipo en negativo conviva con el logotipo del Ministerio, esta será su aplicación.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

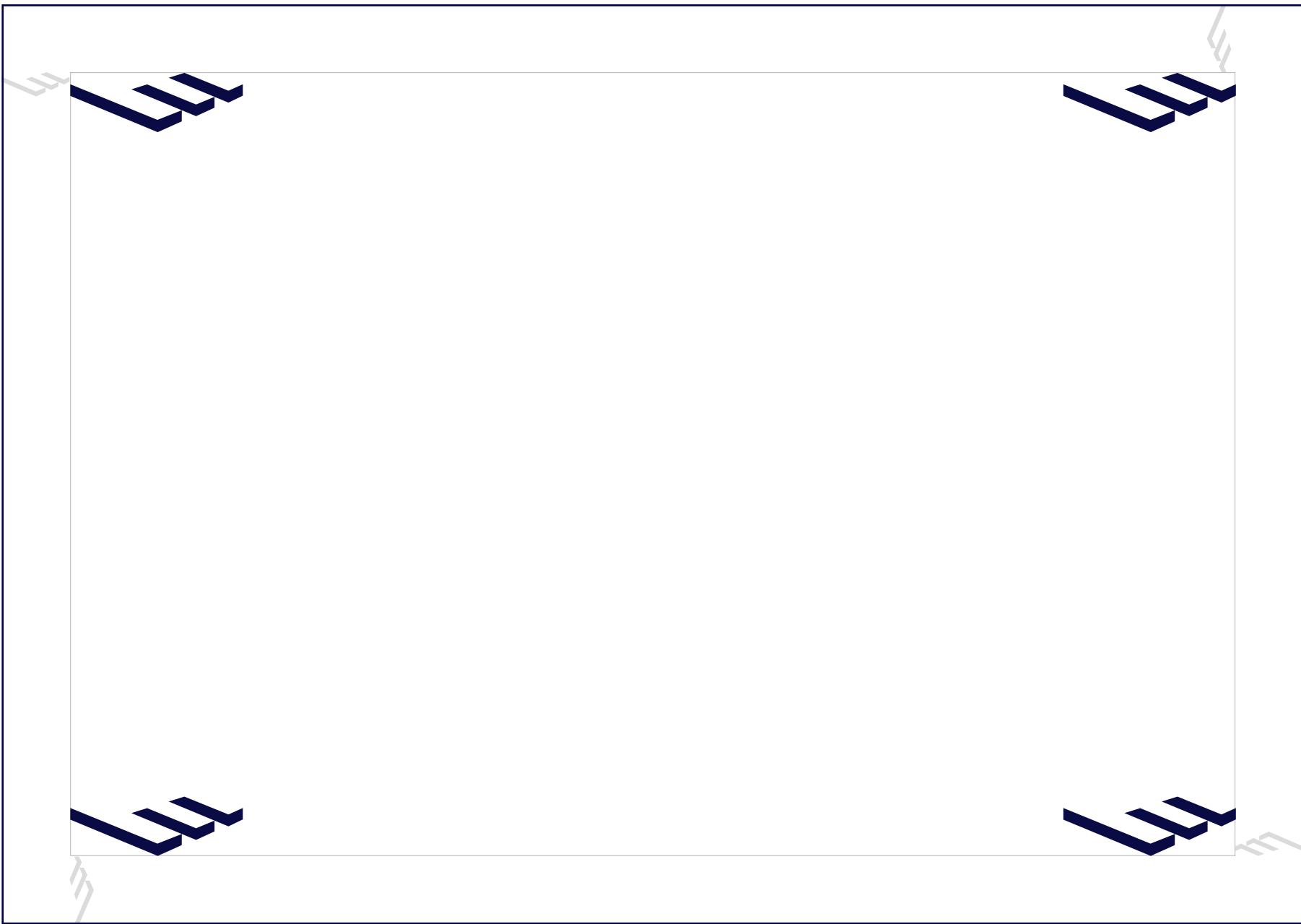
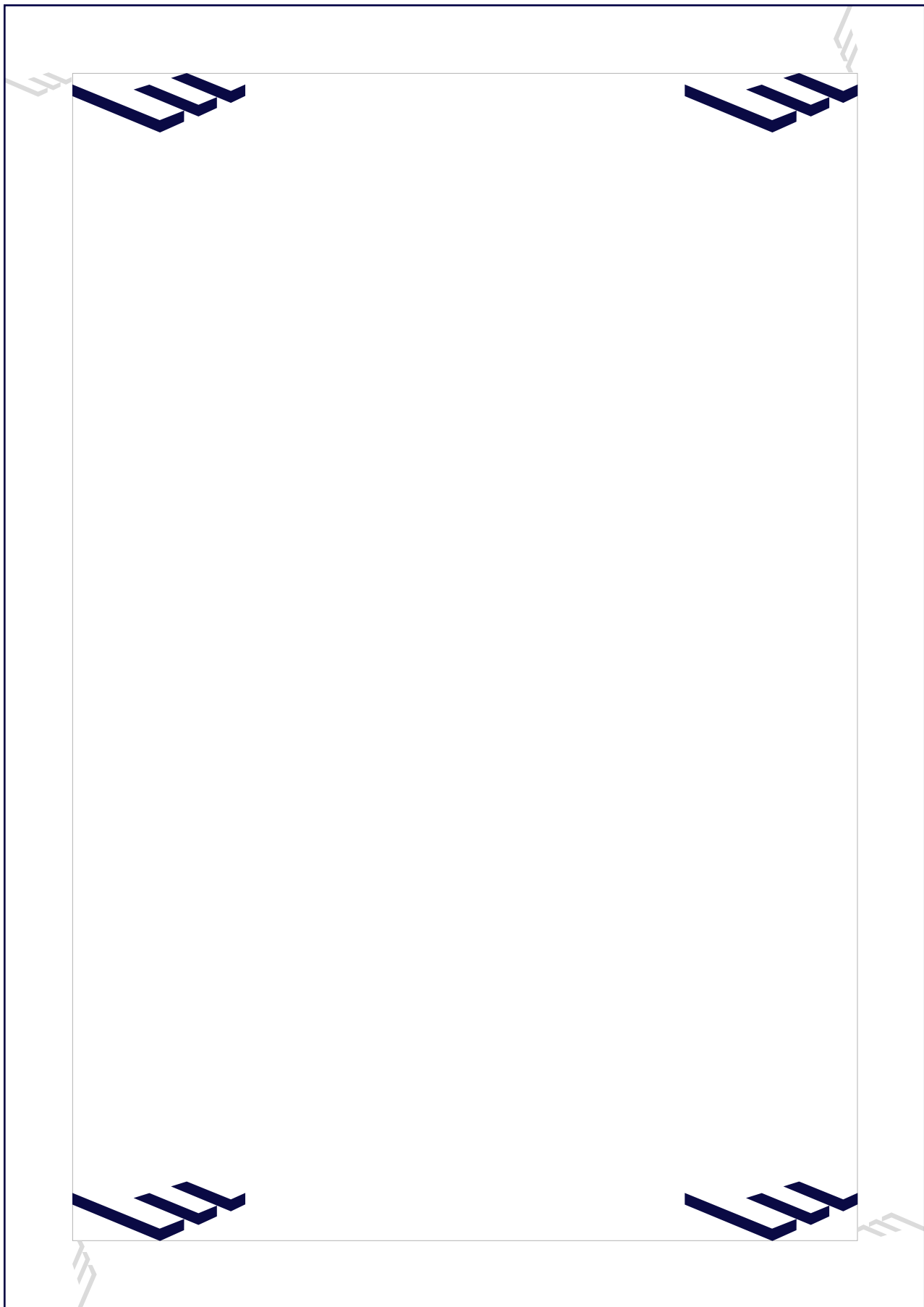
MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





Aplicación del isotipo

Daremos prioridad a la alineación del isotipo en las esquinas de los materiales.

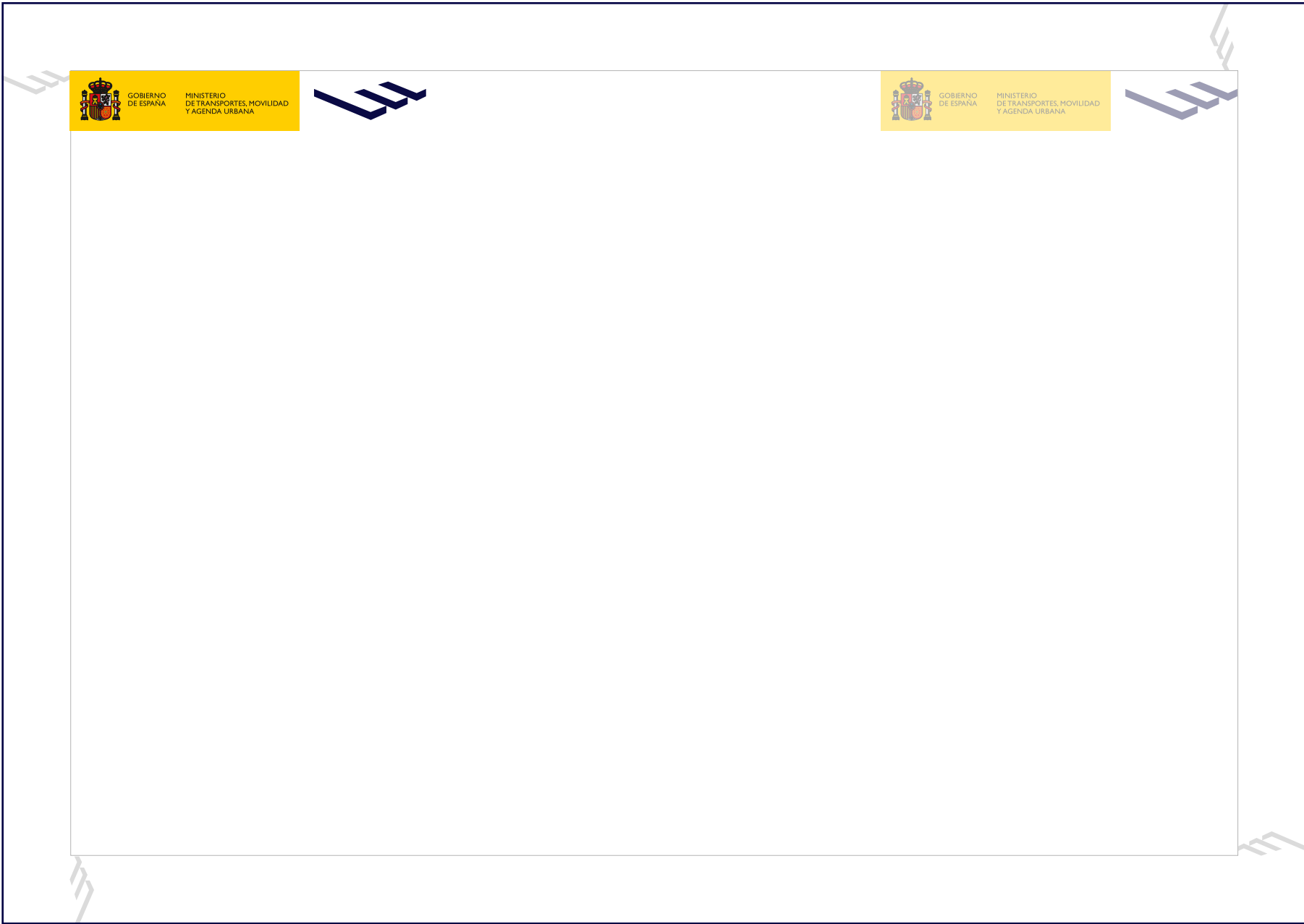
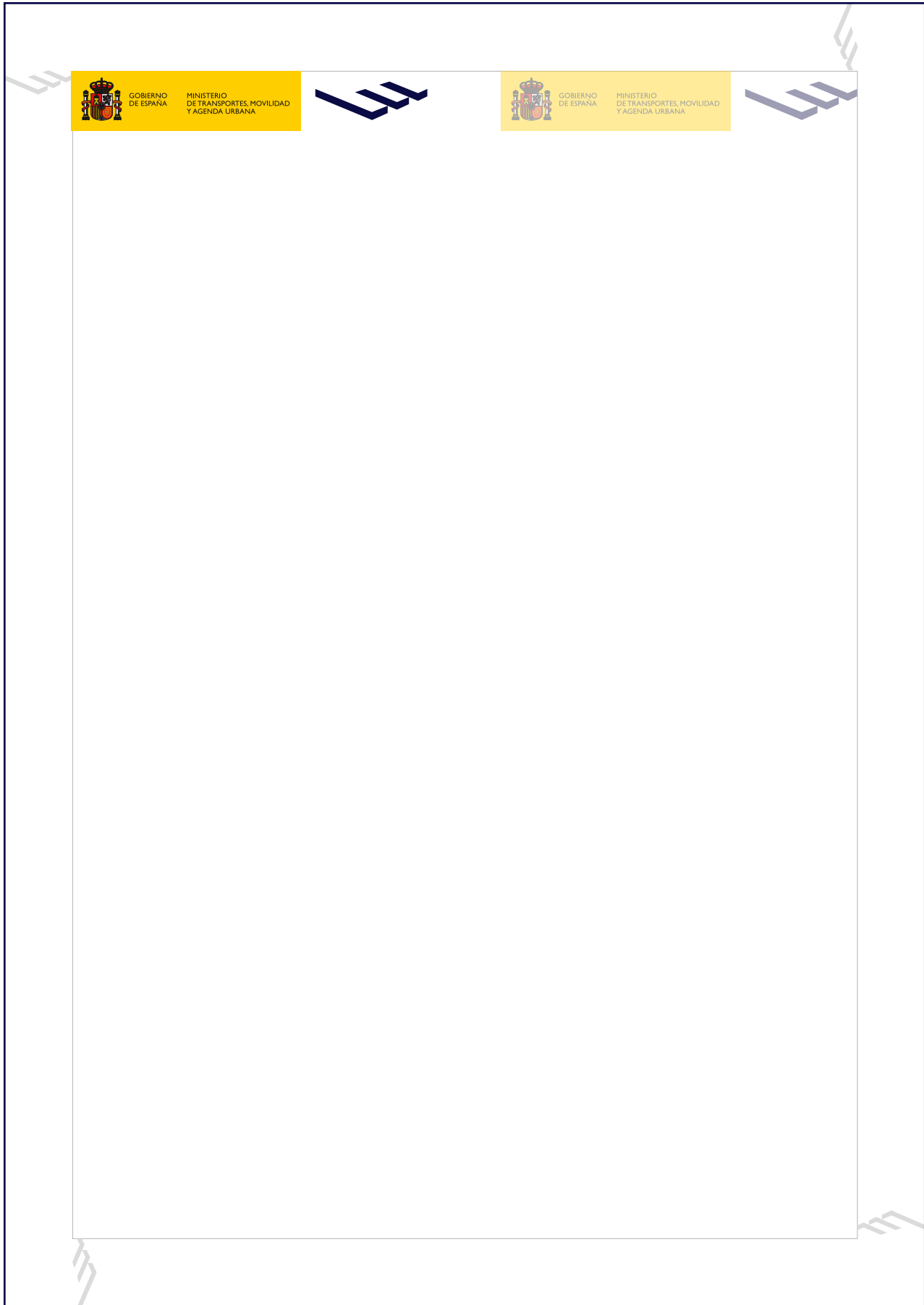


Din A4

Aplicación del isotipo



En el caso de la convivencia, procuraremos situarla en el margen superior de los materiales. Alineada a la izquierda preferiblemente.



Din A4

Presencia internacional



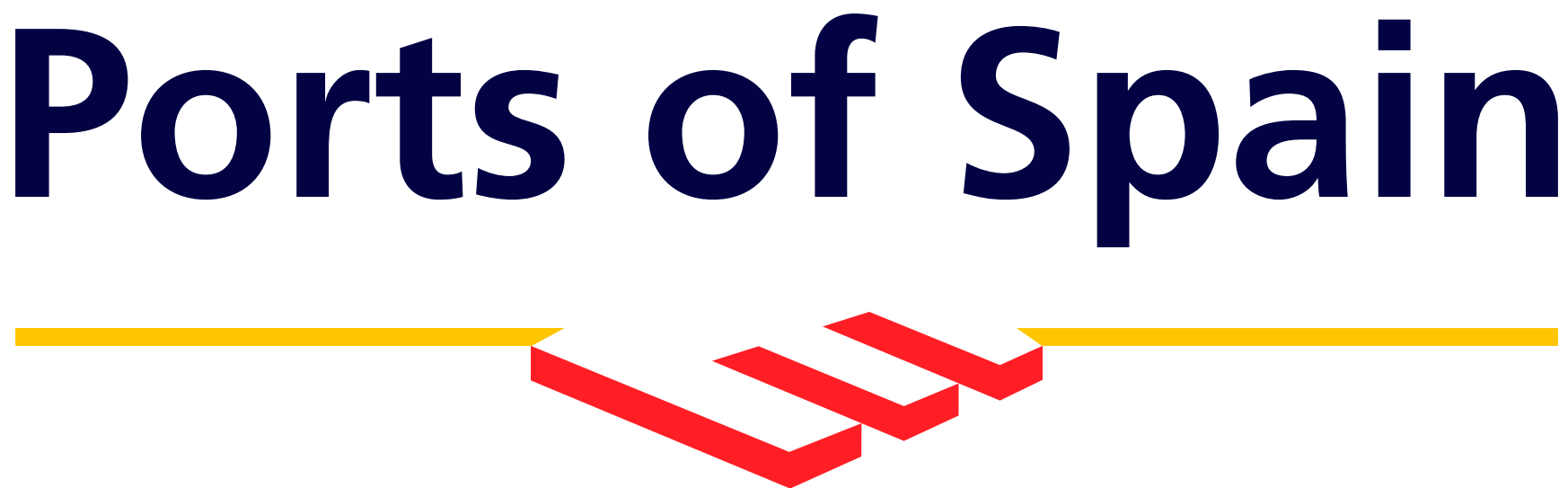
05.4



Versión principal

El logotipo de 'Ports of Spain' no es la traducción de 'Puertos del Estado'. Es una marca que se utilizará en ferias y eventos internacionales como paraguas de todos los puertos.

Esta es la versión principal del logotipo y la aplicamos de manera preferente.





Versión principal. Monocolor

Como alternativa, podemos usar la versión monocolor.

Damos preferencia a esta opción siempre que se aplique sobre los siguientes colores corporativos: amarillo, azul claro, verde y grises.





Versión principal. Negativo

Sobre colores oscuros (azul oscuro y rojo), aplicaremos la versión secundaria en negativo.



PRESENCIA INTERNACIONAL

Margen de seguridad



El ancho del isotipo (x), nos proporciona un espacio mínimo de seguridad alrededor de la marca.

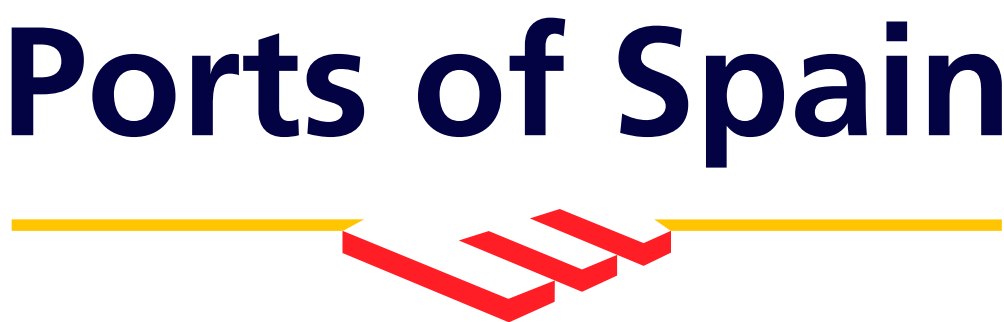
Este espacio no debe ser invadido por ningún elemento.





Tamaño mínimo de reproducción

El tamaño mínimo de reproducción de la presencia internacional es de 8 mm de alto para soportes impresos y de 50 px de alto para soportes digitales.



Color



05.5

COLOR

Colores corporativos



Para soportes impresos,
utilizaremos los valores
RGB, CMYK y PANTONE
(consultar con imprenta).

Para soportes digitales,
utilizaremos los valores
RGB y Hexadecimal.

COLORES PRINCIPALES

AZUL OSCURO

R: 10
G: 10
B: 68

Hex: #0A0A44

C: 100%
M: 95%
Y: 41%
K: 50%

PANTONE
2766 C

BLANCO

R: 255
G: 255
B: 255

Hex: #FFFFFF

C: 0%
M: 0%
Y: 0%
K: 0%

COLORES SECUNDARIOS

ROJO

R: 228
G: 35
B: 40

Hex: #E52329

C: 0%
M: 95%
Y: 85%
K: 0%

PANTONE
032 C

AMARILLO

R: 253
G: 196
B: 31

Hex: #FDC41F

C: 0%
M: 25%
Y: 90%
K: 0%

PANTONE
109 C

AZUL CLARO

R: 56
G: 171
B: 212

Hex: #38ABD4

C: 70%
M: 13%
Y: 10%
K: 0%

PANTONE
298 C

VERDE

R: 60
G: 204
B: 122

Hex: #3CCC7A

C: 66%
M: 0%
Y: 67%
K: 0%

PANTONE
7479 C

COLORES TERCIARIOS

GRIS CLARO

R: 218
G: 218
B: 218

Hex: #DADADA

C: 0%
M: 0%
Y: 0%
K: 20%

PANTONE
427 C

GRIS OSCURO

R: 178
G: 178
B: 178

Hex: #B2B2B2

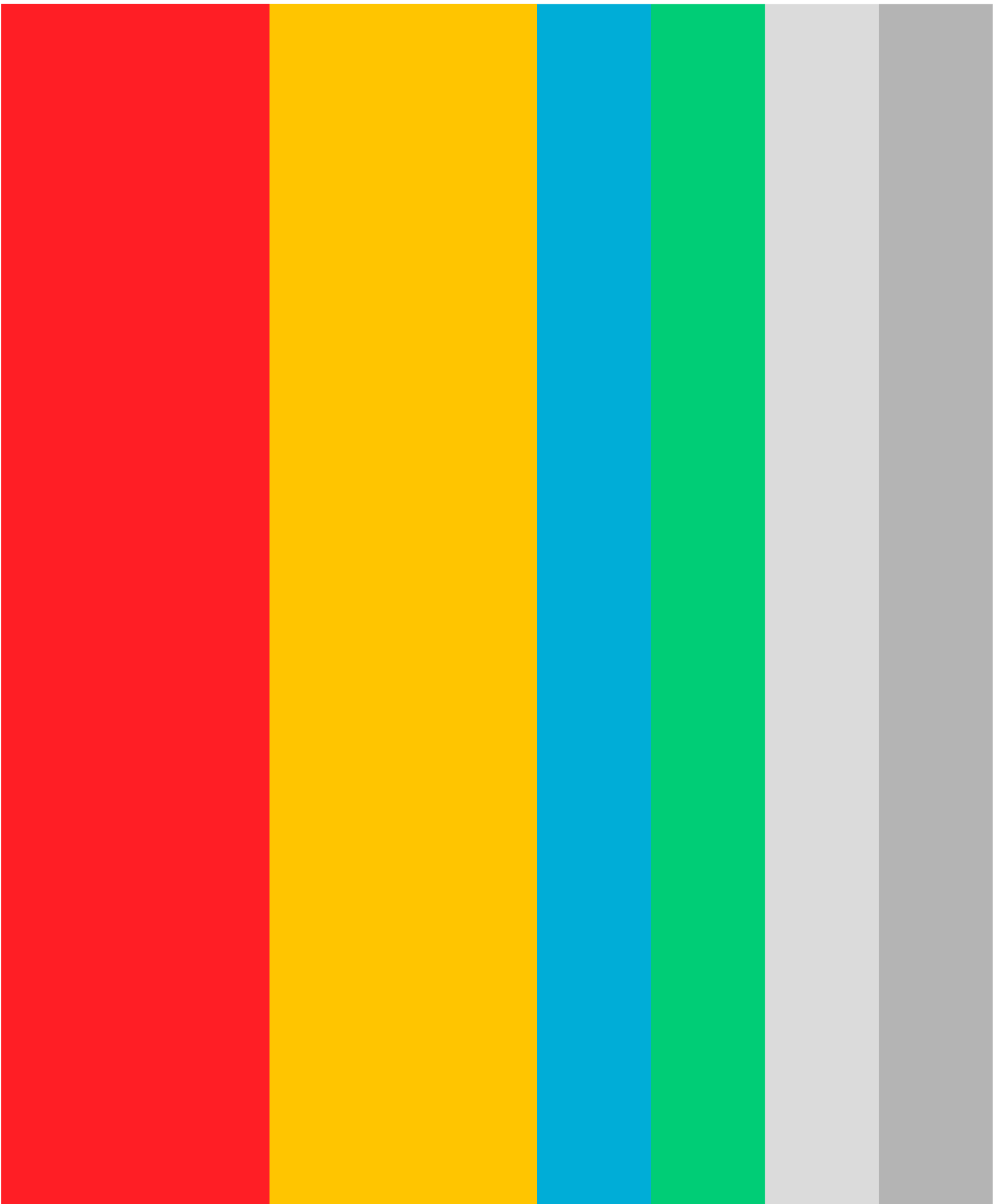
C: 0%
M: 0%
Y: 0%
K: 40%

PANTONE
429 C



Porcentajes del uso de color

Este esquema representa visualmente el porcentaje de uso de cada uno de los colores la marca.



05.6



Tipografía principal

La tipografía Archivo se utilizará en mayor proporción en los materiales corporativos (90%). Para cuerpos de texto y titulares. Estos últimos preferiblemente en mayúscula.

Archivo Regular





Tipografía principal

Nuestra tipografía tiene una gran familia y muchos pesos, esto nos facilita el trabajo a la hora de emplearla.

Daremos preferencia a los pesos finos, más elegantes y sutiles: Regular, Light y Extralight.

Archivo Semibold

AaBbCcDdEeFfGgHhIiJjKkLlMmNnOo
1234567890;:,.@"\$€\$&\$¥£/()=?!+-

Archivo Regular

AaBbCcDdEeFfGgHhIiJjKkLlMmNnOo
1234567890;:,.@"\$€\$&\$¥£/()=?!+-

Archivo Light

AaBbCcDdEeFfGgHhIiJjKkLlMmNnOo
1234567890;:,.@"\$€\$&\$¥£/()=?!+-

Archivo Extralight

AaBbCcDdEeFfGgHhIiJjKkLlMmNnOo
1234567890;:,.@"\$€\$&\$¥£/()=?!+-



Tipografía secundaria

La tipografía Gambetta se utilizará en menor proporción en los materiales corporativos (10%). Para destacados, datos o subtítulos. Nunca en cuerpo de texto.

Gambetta Light





Tipografía secundaria

Daremos preferencia a los pesos finos: Regular y Light.

Gambetta Regular

AaBbCcDdEeFfGgHhIiJjKkLlMmNnOo
1234567890;:,.@ "€\$ & \$ ¥ £ / () = ? ! + -

Gambetta Light

AaBbCcDdEeFfGgHhIiJjKkLlMmNnOo
1234567890;:,.@ "€\$ & \$ ¥ £ / () = ? ! + -



Arial

Aa

Times New Roman

Aa



Los titulares deben ir

 siempre en mayúsculas

La tipografía Archivo debe

 utilizarse en un 90% con respecto

 a la tipografía secundaria

La tipografía Gambetta debe

 utilizarse solo en un 10% de

 los contenidos, por ejemplo en

 destacados, citas y/o datos

01 OBJETIVO

El objetivo principal del presente Marco Estratégico es **definir qué tipo de puertos de interés general se desean para un futuro próximo** en un contexto de transformación profunda con signos de ser disruptiva. Ello, en principio, con independencia del modelo legal o político-institucional de organización que les rija. Se entra así en la esencia propia del puerto. Se entiende que cualquiera que sea el tipo de gobernanza portuaria – en el panorama portuario internacional existe una gran variedad, incluso dentro de cada país -, el dinamismo con que se suceden los acontecimientos a escala global, suscita una serie de aspiraciones inexcusables para los puertos, que son común denominador en casi todo el mundo, y que tienen que ver con su naturaleza misma. El Marco que aquí se expone entra a describir tales aspiraciones con la máxima objetividad posible, desde un punto de vista técnico.

La legalidad vigente para los puertos posee justamente esta visión, pues al fijar las bases del Marco Estratégico establece lo siguiente: *“de acuerdo con la política económica y de transportes del Gobierno, el Ministerio de Fomento aprobará el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal. A tal fin, Puertos del Estado en colaboración con las Autoridades Portuarias elaborará el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que será ratificado por el Consejo Rector y remitido al Ministro de Fomento para su aprobación”* (artículo 52.1. del Texto Refundido de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, TRLPEMM). Se vuelcan así en el texto legal los términos ‘modelo de desarrollo estratégico’, ‘criterios de actuación’ y ‘objetivos generales de gestión’, los cuáles pasan a componer la arquitectura conceptual del Marco Estratégico. Son términos que se corresponden con distintos niveles de abstracción, a los que se añaden los de ‘líneas estratégicas’ y ‘metas’, para terminar de construir el armazón metodológico, conforme a la secuencia que se muestra en la figura. De esta manera, el Marco Estratégico que aquí se presenta pasa a contener dos grandes bloques encadenados, referidos a la estrategia por un lado y las medidas para actuaciones más concretas, por otro.

El horizonte del presente Marco Estratégico se sitúa en el **año 2030**. Se considera que el curso de las transformaciones a escala mundial, y en particular a nivel nacional, avanza lo suficientemente rápido como para aconsejar no extender en el tiempo ni la estrategia ni las medidas a aplicar en el sistema portuario. El anterior Marco Estratégico se mantuvo en vigor durante más de 20 años, y si bien sus bases fueron de gran utilidad, hace tiempo que han sido superadas. Se hace necesario reformular el rumbo de los

puertos españoles para abordar cuestiones no solo trascendentes sino urgentes, como la emergencia climática, la transformación digital o la irrupción de la economía 4.0, siendo conscientes de la necesidad de mantener en todo momento una elevada capacidad de adaptación ante los cambios inesperados a que nos abocará justamente tales procesos u otros todavía desconocidos.

No obstante, buena parte de las metas que se establecen en el presente Marco Estratégico para el año 2030, encajan en procesos de mejora recogidos en políticas sectoriales que tienen un horizonte de más largo plazo. Así, por ejemplo, en lo referente a la sostenibilidad ambiental, la contribución de los puertos a la reducción de la huella de carbono se alinea con el Pacto Verde europeo, según el cual se pretende hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro en 2050, meta que se recoge, a su vez, en el artículo 16 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y de transición energética.

Se aclara que el alcance y los contenidos del Marco Estratégico se diseñan en coherencia con la “Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030” promovida por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

“El presente Marco

 Estratégico tiene como

 ámbito de aplicación

 el actual sistema

 portuario de interés

 general, configurado

 por 29 organismos

 portuarios, 28

 Autoridades Portuarias

 y Puertos del Estado,

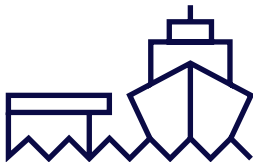
 que administran y

 gestionan 46 puertos

 de interés general”.

01 OBJETIVO

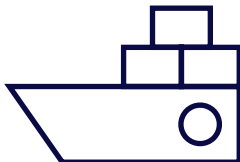
También responden a los preceptos recogidos en el marco legal portuario en vigor en el momento de su redacción, y en particular, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y a las normas de alcance sectorial-portuario enmarcadas en el acervo comunitario, entre las que figuran las referentes a la Red Transeuropea de Transporte, las que atañen a las ayudas de Estado y a la protección portuaria, así como las relativas a la prestación de los servicios y régimen económico recogidas en el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.



29

Organismos

 portuarios

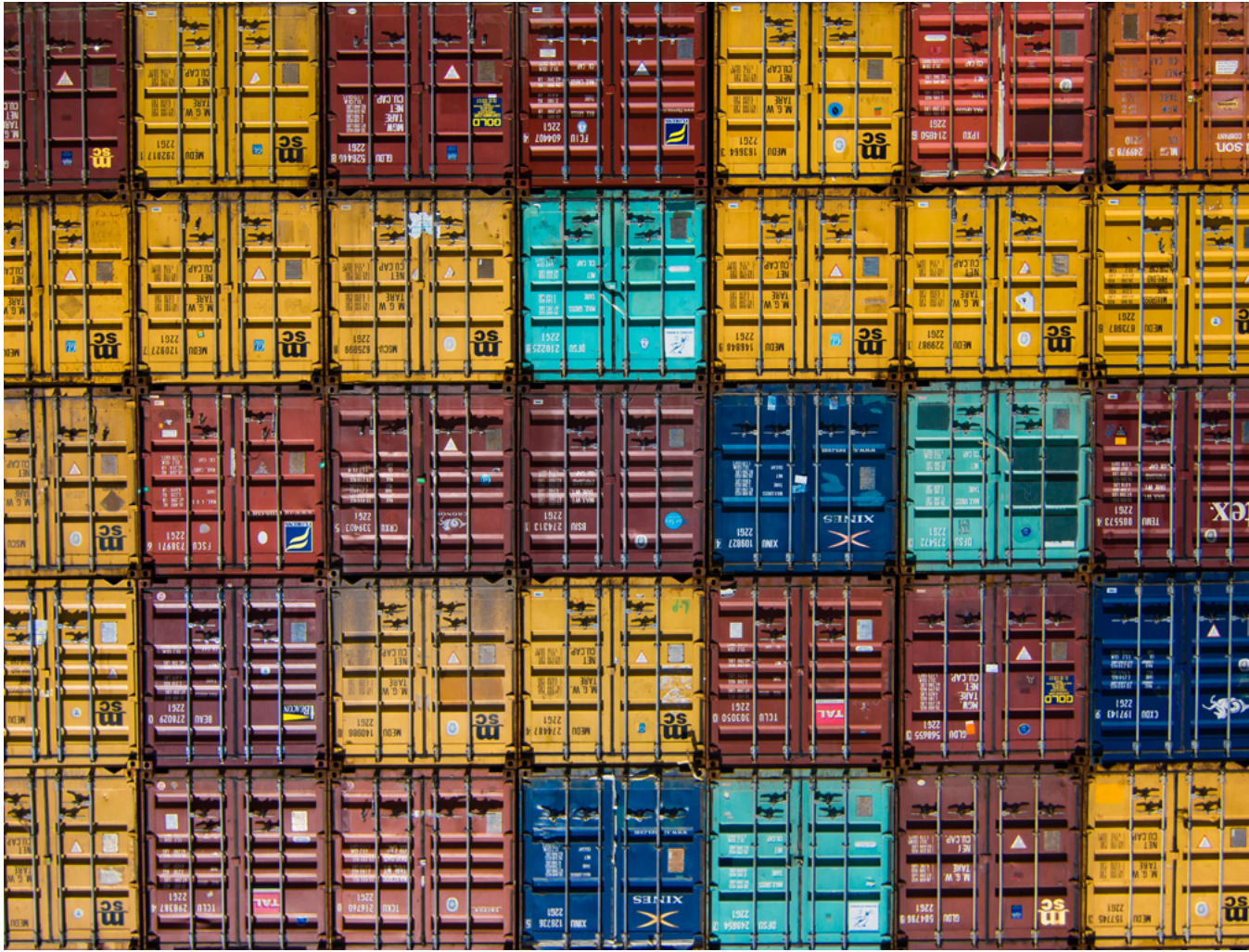


46

Puertos

 de interés

 general



Sistema modular



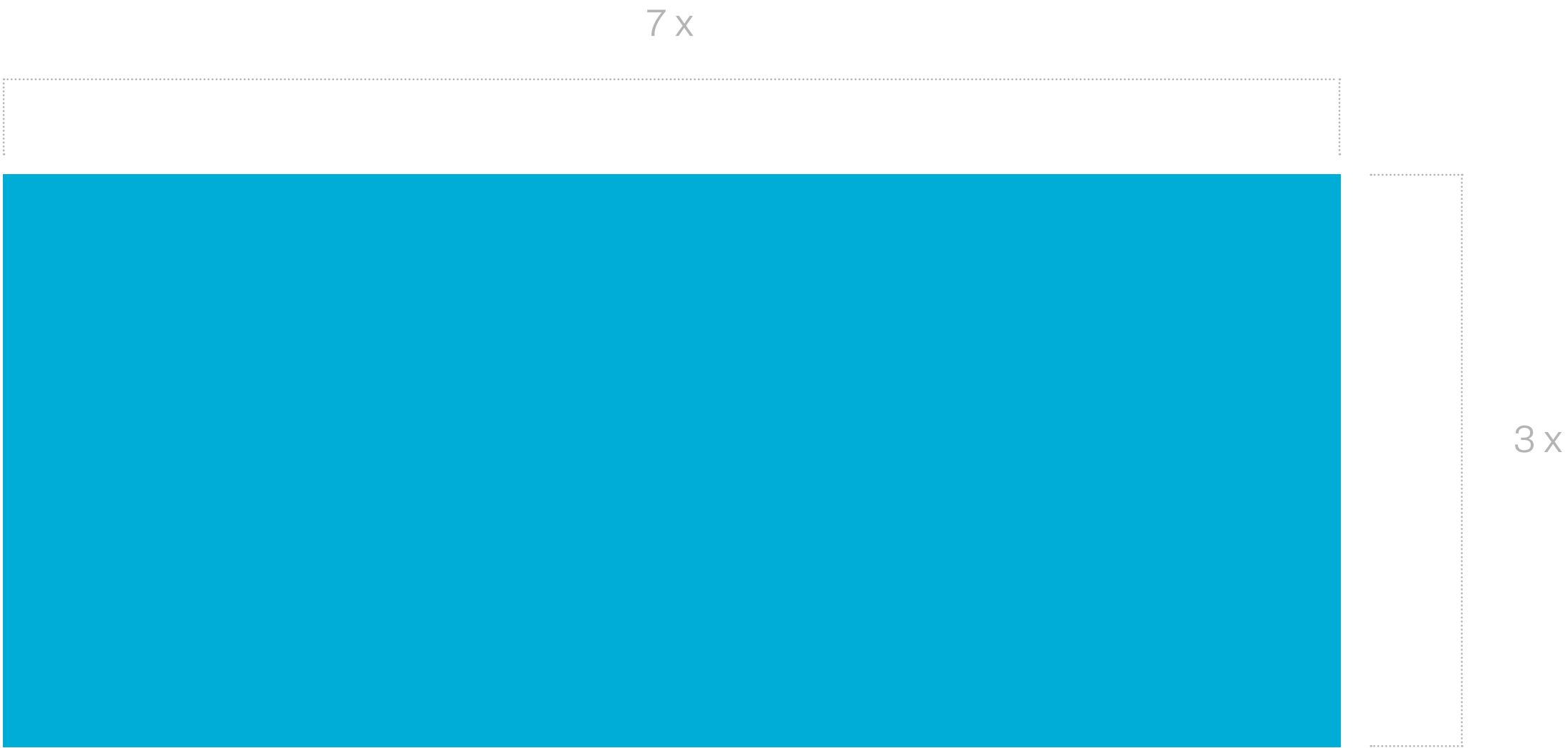
05.7

SISTEMA MODULAR

Modulo base



Nuestro sistema modular se construye a partir de rectángulos con la proporción 7:3.



SISTEMA MODULAR

Recomendaciones



- Para generar módulos de mayor tamaño, podemos sumar (vertical u horizontalmente) módulos del mismo color.
- No es necesario usar toda la gama cromática en este tipo de aplicaciones. Dependiendo de la pieza podrá predominar uno de nuestros colores secundarios además de los principales (azul oscuro y blanco).



INTERMODAL SOUTH AMERICA

Feria de logística y transporte



✗

Evitar componer un módulo azul claro al lado de un módulo verde.

✗

Evitar modificar la proporción de los módulos.

✗

Evitar escalar los módulos dentro de una misma pieza.

05.8

ESTILO FOTOGRÁFICO

Sobre fondo de color

Utilizamos fotografías en blanco y negro, silueteadas y sobre fondos planos de color o, excepcionalmente, sobre el sistema modular.



ESTILO FOTOGRÁFICO

Sobre fondo de color

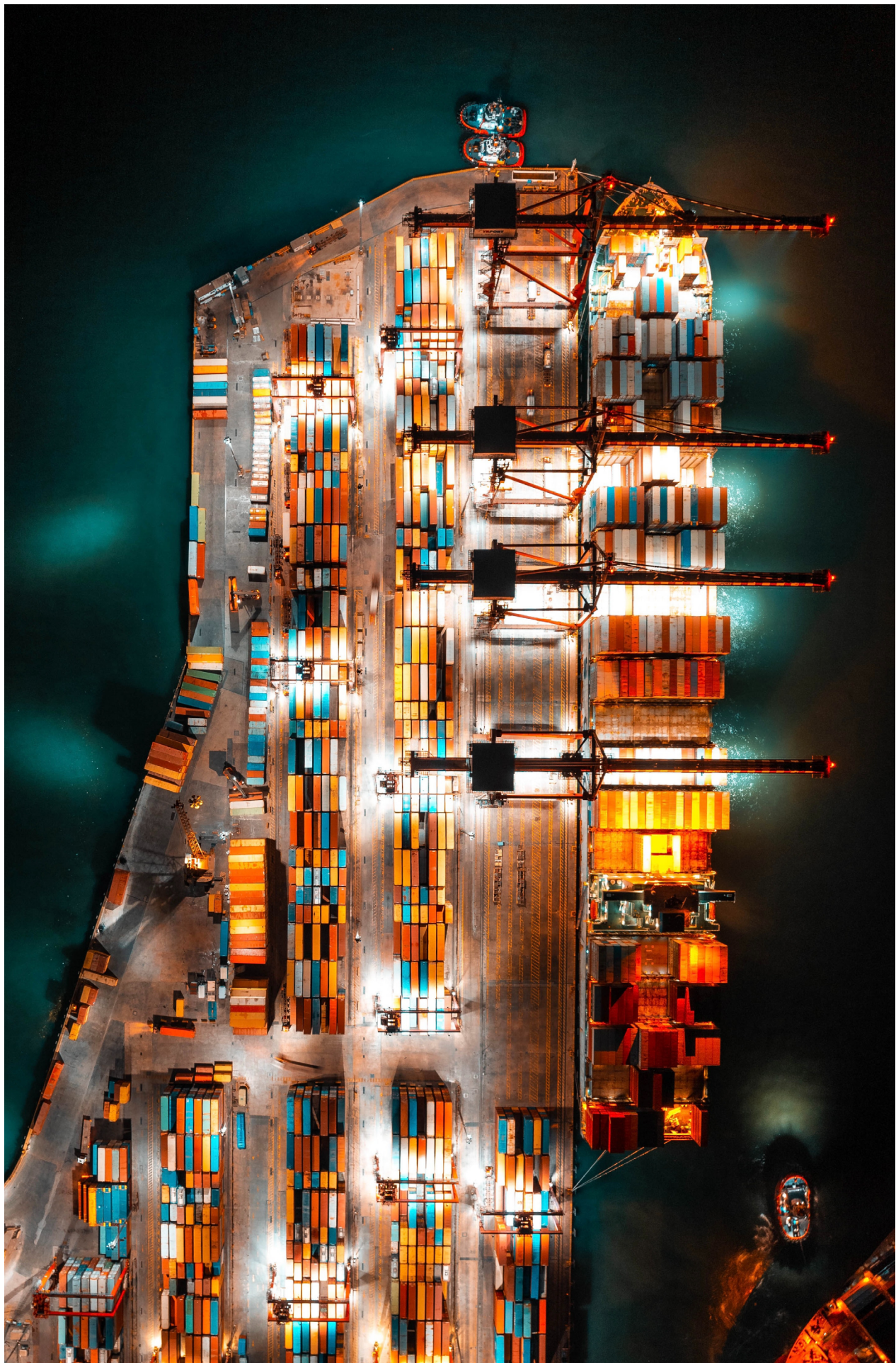


ESTILO FOTOGRÁFICO

Fotografía a color



Además, podemos usar fotografías a color, relacionadas con la actividad de Puertos del Estado. Intentaremos, siempre que sea posible, que la gama cromática sea similar a la nuestra. paleta corporativa.

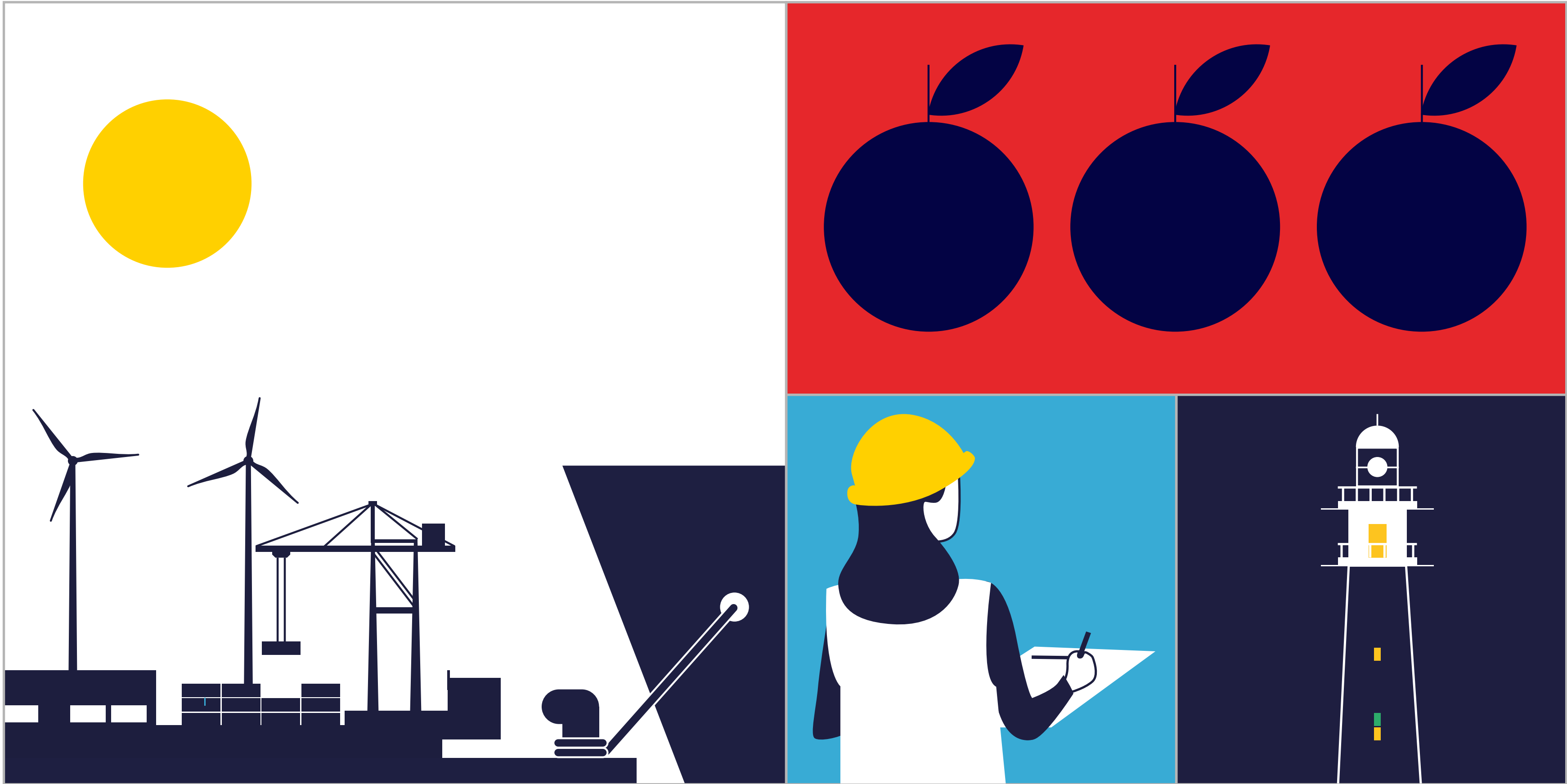


05.9



El estilo de ilustración debe seguir una estética geométrica y minimalista.

Se aplicarán los colores corporativos combinando masa y línea.



Estilo iconográfico



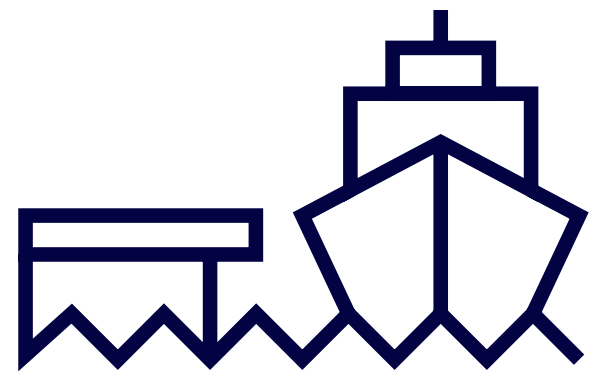
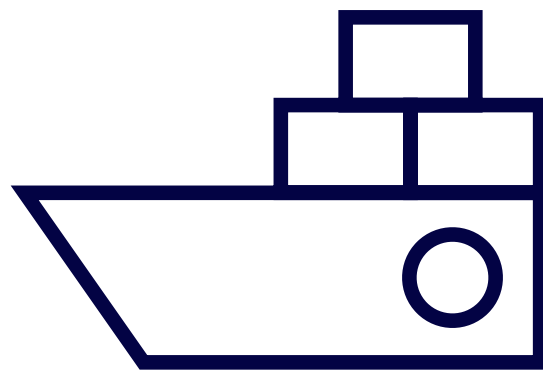
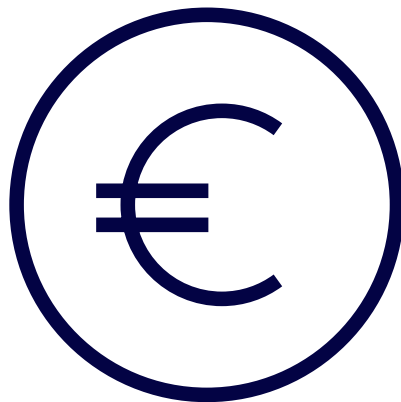
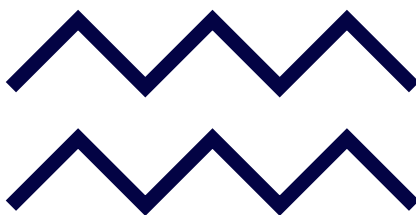
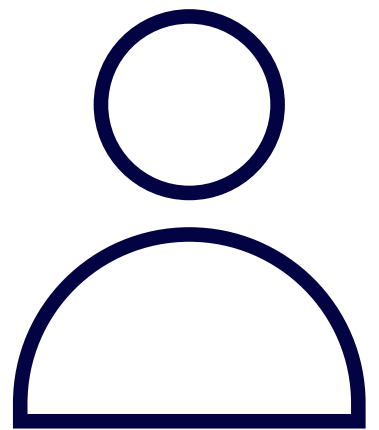
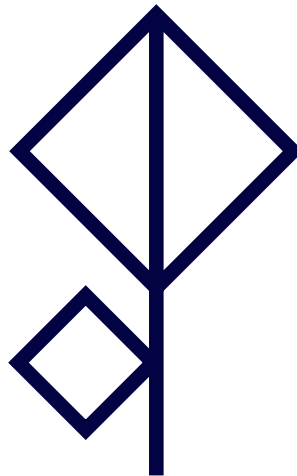
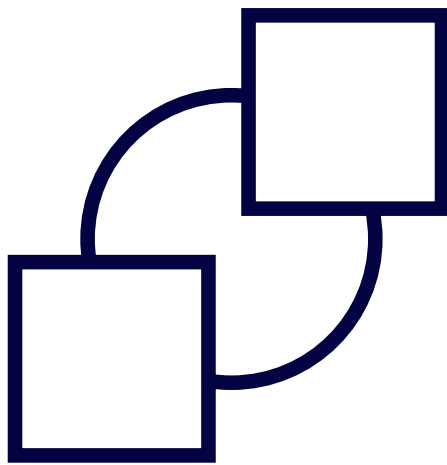
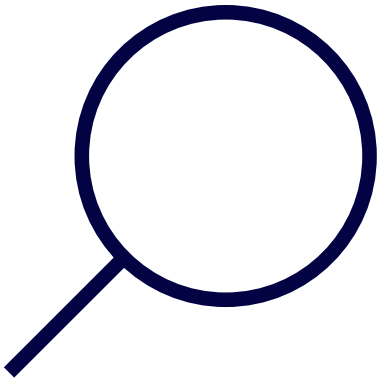
05.10



Nuestro estilo iconográfico se caracteriza, al igual que nuestras ilustraciones, por ser geométrico, limpio y minimalista.

Para la creación de iconos tendremos en cuenta las siguientes pautas:

- Partir siempre de formas geométricas.
- Mantener un mismo grosor de trazo.
- Evitar el uso de masas.
- Evitar colores más allá del azul corporativo.
- Evitar detalles excesivos.



05.11

APLICACIONES
Papelería



Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es

Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es

Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es

Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es

Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es

Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es

Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es

Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es

Puertos del Estado

NOMBRE APELLIDOS
Cargo en la empresa
(+34) 600 600 600
nombreapellidos@puertos.es

Avenida del Partenón 10, 28042 Madrid
900 900 900
www.puertos.es







MEMORIA MARCO ESTRATÉGICO

JULIO 2021

Sistema portuario de interés general

Puertos del Estado



01 OBJETIVO

El objetivo principal del presente Marco Estratégico es **definir qué tipo de puertos de interés general se desean para un futuro próximo** en un contexto de transformación profunda con signos de ser disruptiva. Ello, en principio, con independencia del modelo legal o político-institucional de organización que les rijan. Se entra así en la esencia propia del puerto. Se entiende que cualquiera que sea el tipo de gobernanza portuaria – en el panorama portuario internacional existe una gran variedad, incluso dentro de cada país –, el dinamismo con que se suceden los acontecimientos a escala global, suscita una serie de aspiraciones inexcusables para los puertos, que son común denominador en casi todo el mundo, y que tienen que ver con su naturaleza misma. El Marco que aquí se expone entra a describir tales aspiraciones con la máxima objetividad posible, desde un punto de vista técnico.

La legalidad vigente para los puertos posee justamente esta visión, pues al fijar las bases del Marco Estratégico establece lo siguiente: *“de acuerdo con la política económica y de transportes del Gobierno, el Ministerio de Fomento aprobará el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal. A tal fin, Puertos del Estado en colaboración con las Autoridades Portuarias elaborará el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que será ratificado por el Consejo Rector y remitido al Ministro de Fomento para su aprobación”* (artículo 52.1. del Texto Refundido de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, TRLPEDM). Se vuelcan así en el texto legal los términos ‘modelo de desarrollo estratégico’, ‘criterios de actuación’ y ‘objetivos generales de gestión’, los cuáles pasan a componer la arquitectura conceptual del Marco Estratégico. Son términos que se corresponden con distintos niveles de abstracción, a los que se añaden los de ‘líneas estratégicas’ y ‘metas’, para terminar de construir el armazón metodológico, conforme a la secuencia que se muestra en la figura. De esta manera, el Marco Estratégico que aquí se presenta pasa a contener dos grandes bloques encadenados, referidos a la estrategia por un lado y las medidas para actuaciones más concretas, por otro.

El horizonte del presente Marco Estratégico se sitúa en el **año 2030**. Se considera que el curso de las transformaciones a escala mundial, y en particular a nivel nacional, avanza

lo suficientemente rápido como para aconsejar no extender en el tiempo ni la estrategia ni las medidas a aplicar en el sistema portuario. El anterior Marco Estratégico se mantuvo en vigor durante más de 20 años, y si bien sus bases fueron de gran utilidad, hace tiempo que han sido superadas. Se hace necesario reformular el rumbo de los puertos españoles para abordar cuestiones no solo trascendentes sino urgentes, como la emergencia climática, la transformación digital o la irrupción de la economía 4.0, siendo conscientes de la necesidad de mantener en todo momento una elevada capacidad de adaptación ante los cambios inesperados a que nos abocará justamente tales procesos u otros todavía desconocidos.

No obstante, buena parte de las metas que se establecen en el presente Marco Estratégico para el año 2030, encajan en procesos de mejora recogidos en políticas sectoriales que tienen un horizonte de más largo plazo. Así, por ejemplo, en lo referente a la sostenibilidad ambiental, la contribución de los puertos a la reducción de la huella de carbono se alinea con el Pacto Verde europeo, según el cual se pretende hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro en 2050, meta que se recoge, a su vez, en el artículo 16 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y de transición energética.

01 OBJETIVO

Se aclara que el alcance y los contenidos del Marco Estratégico se diseñan en coherencia con la “Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030” promovida por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. También responden a los preceptos recogidos en el marco legal portuario en vigor en el momento de su redacción, y en particular, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y a las normas de alcance sectorial-portuario enmarcadas en el acervo comunitario, entre las que figuran las referentes a la Red Transeuropea de Transporte, las que atañen a las ayudas de Estado y a la protección portuaria, así como las relativas a la prestación de los servicios y régimen económico recogidas en el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

Con todo, se plantea igualmente en el presente Marco Estratégico abrir un espacio al análisis del modelo estructural y de gobernanza que rige en los puertos españoles, a fin de encontrar una propuesta consensuada capaz de ser elevada en el momento en que resulte más oportuno en un proyecto de reforma legal en España, bajo un estricto respeto al acervo comunitario. Se configura ese espacio de análisis

“El presente Marco Estratégico tiene como ámbito de aplicación el actual sistema portuario de interés general, configurado por 29 organismos portuarios, 28 Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, que administran y gestionan 46 puertos de interés general”.









BREAK BULK

Lorem ipsum dolor sit amet, elitmood
consectetuer adipiscing elit, sed diam
nonummy nibh euismod tinci dolor
sit amet, consectetur adipiscing.

17-19 mayo 2022
Rotterdam (Alemania)



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Puertos del Estado











TÍTULO A DOS LÍNEAS

Subtítulo de la presentación

Nombre ponente

Cargo

Fecha

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Puertos del Estado

01. Sección o capítulo

TÍTULO DEL CAPÍTULO A TRES LÍNEAS

Curabitur dictum magna magna, sed luctus odio ornare nec. Nullam cursus accumsan est nec finibus. Classapten aptent taciti sociosqu ad litora torquent per conubili shera nostra, per inceptos hime aeos **magna sapien faucibus**.

Curabitur sit **amet urna id urnama ximus faucibuse**. Gac habitas seti plateadoris dictumst. Sed sit amet ut nibh felis, portmagnanu quisornar muse mollis serus.

900

Vestibulum vel metus nulla **duis in leo hendrerit**, bis dum neque et, semper leo. Ut nibh felis. Etiam id quam ornare, placerat leo at.

679

Vestibulum vel metus nulla **duis in leo hendrerit**, bis dum neque et, semper leo. Ut nibh felis. Etiam id quam ornare, placerat leo at.

Título del capítulo a dos líneas

01. Sección o capítulo

TÍTULO A UNA LÍNEA

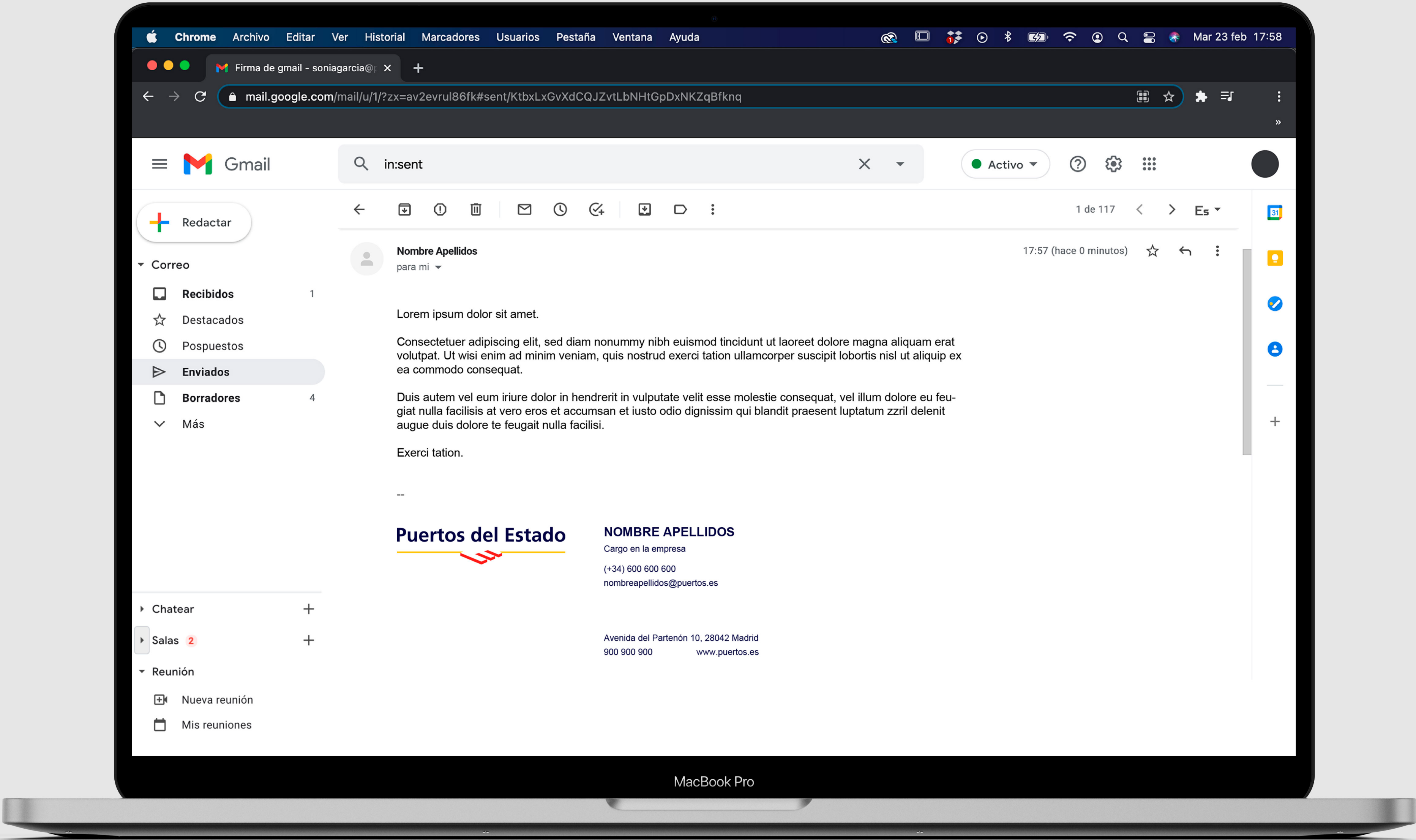
120%

Donec pulvinar, est nec accums dignissim, leo mi dictum tellusnec viverra urna mauris eget tellus.

Vestibulum ante ipsum primis in **faucibus orci luctus et ultrices** posuere cubilia curae.

APLICACIONES

Firma de correo







Wikipuertos

NORAY

Def.
Mástil, pértiga o palo que usan los marineros para amarrar cualquier tipo de embarcación.

ESPAÑA

El primer país de la Unión Europea en conectividad marítima por contenedor.

FARO PUNTA DEL MOSCARTER

Autoridad portuaria
Baleares

Localización
Ibiza

Activo desde
1977

Alcance
18 millas





INTERMODAL SOUTH AMERICA

PUERTOS DEL ESTADO



15–17

MARZO 2022

São Paulo (Brasil)

Adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod
tinci dolor sit amet, consectetuer adipiscing elit,
sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut.

