



# Puertos, transporte y logística

**Actividad clave en las islas.** El puerto de la capital grancanaria se ha consolidado como lugar de paso en el Atlántico, con servicios de primera categoría y pulmón económico regional

# Beatriz Calzada

## «El Puerto va bien por el Mar Rojo pero no podemos tirar voladores»

Presidenta de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

SILVIA FERNÁNDEZ



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.

– **Hace ya cuatro meses que entró en vigor la tasa por los derechos de emisiones. ¿Les han comunicado las navieras qué impacto les ha supuesto?**

– El tema es que la crisis en el Mar Rojo está afectando en positivo al impacto que va a tener los derechos de emisiones (ETS). Las navieras han tenido que cambiar sus rutas por la crisis del Mar Rojo y la afección real por las ETS no se va a ver claramente. Algunas navieras que tenían previsto, con la entrada en vigor de la normativa europea, modificar algunas rutas con el Mar Rojo no lo han hecho. Lo que estamos intentado es tratar de obtener el dato y separar la afección de ETS de las modificaciones de rutas del Mar Rojo para tener el impacto real. Esto lo vemos con preocupación porque, cuando vayamos a Europa a hablar de la afección de las ETS, va a estar camuflado.

– **¿Hay aún opciones para lograr la exención a Canarias?**

– Las navieras aún no han tenido que pagar y hay margen para tratar de modificar la tasa. Hay opciones pero es complicado. Además ahora hay elecciones al Parlamento Europeo y no sabemos cómo quedará finalmente la composición pero seguiremos reivindicando que dejen fuera a Canarias por ser RUP.

– **En cuanto a la crisis del Mar Rojo ha aumentado el tráfico de MSC pero no ha habido más navieras que opten por La Luz, ¿no?**

– Ha llegado algún buque de Cosco en fondeo, pero lo que sí ha ocurrido es que otras navieras están conociendo este puerto. El mayor impacto es el alza de un 40% en fondeo y de un 30% en suministro de combustible.

– **Efectivamente, el 'bunkering' es la actividad más beneficiada por la crisis del Mar Rojo, sin embargo, no se dispensa más porque no hay gabarras. ¿Cuándo se va a solucionar esto?**

– Es una cuestión que depende de Capitanía Marítima. Nosotros hemos apoyado solicitudes de las empresas pero al final la que da el permiso es Capitanía.

– **¿Se han dirigido a Capitanía a**

**reclamar más permisos?**

– Sí, de forma continua y constante porque entendemos que ese suministro de combustible en fondeo se puede hacer sin problema. Se hace en otros puertos en las mismas condiciones y defendemos que aquí también se puede hacer. Ellos no lo ven por un tema de seguridad y nosotros entendemos que no hay ninguna condición que lo impida.

– **Cuando llegó y a consecuencia de los ETS todo apuntaba a que el puerto iba a entrar en fase descendente pero la crisis del Mar Rojo le ha hecho dirigirlo en la parte alta de la ola.**

– Sí, eso parece. Los datos del primer trimestre es de aumento y subida de los servicios e indica que se mueve y hay buena perspectiva de futuro. En cualquier caso, hay que estar preparados para cuando los números aflojen. No podemos tirar voladores. Ahora tenemos que aprovechar para posicionar el puerto de Las Palmas aprovechando la llegada de navieras que no lo habían hecho antes.

– **A nivel de obras, ¿en qué se está trabajando?**

– En cuestión de obras estamos cerrando el Plan de Empresa, que presentaremos a Puertos del Estado para que nos lo autorice. Ahora han empezado las obras de La Esfinge que va a suponer 250 metros de ampliación y generará una explanada de trabajo, de dimensión importante, más de 18 metros y esto permitirá ser más competitivos en el 'bunkering'. Estimamos que esté en julio de 2025. Seguimos trabajando en la urbanización de la península del Nido para el 'bunkering' que irá a la par de La Esfinge. Esto va dirigido a introducción de nuevos combustibles más limpios y que requieren de nuevos tanques.

– **Todo apunta a que el 'bunkering' va a ser la actividad que más va a crecer en el corto plazo.**

– Eso parece aunque estamos en un momento de mucha incertidumbre. No se sabe hacia dónde se va pero está claro que, si queremos seguir siendo líderes en el Atlántico Medio en combustible, tenemos que ser capaces de dar todos los que los barcos vayan a necesitar y esto es complejo.

– **Por lo que veo metro que crece, metro que se coloca.**

– Sí. En este puerto metro cuadrado que se gana en línea de atraque

se ocupa de forma inmediata. Todo lo que ganemos se ocupa desde el minuto uno.

– **También planean el alargue del Reina Sofía.**

– Sí, es terminar el proyecto que se aprobó en su día en unos 200 metros. También en el puerto de Arinaga estamos trabajando en su ampliación aunque no irá a este Plan de Empresa. Necesitamos tener más plataforma de muelle, de maniobra, y generar línea de atraque. Ahí ganaríamos también algo de calado. La idea es crecer en el ancho en unos 200 metros para tener más superficie de trabajo.

– **La eólica 'offshore' sigue atascada, cómo van las negociaciones con CCB-Zamakona para que libere la parcela que haría más atractivo el concurso?**

– Nosotros no desistimos. Somos optimistas de que en esa zona se pueda generar una gran superficie para la eólica y participen todas las empresas con interés. Cuando se llegue a acuerdo sobre ese suelo se iría al concurso.

– **El desarrollo del muelle deportivo también ha encallado. Resulta curioso que quedara fuera la empresa que tiene más puertos deportivos de España.**

– Tenemos que reflexionar el modelo para que cuando salga a concurso sea atractivo. En esta ocasión no pudimos darlo en adjudicación directa porque no se podía beneficiar respecto a lo que había salido antes a concurso. Solo podíamos desistir.

– **¿Qué ocurre con el centro comercial El Muelle? Que no acaba de arrancar la reforma.**

– El anterior equipo le concedió una prórroga hasta 2044. Yo siempre he pensado que se debería haber aprovechado para quitarlo de ahí y utilizar ese espacio para otra cosa que encaje más en la necesidad de servicios de cruceros y residentes pero soy respetuosa con las decisiones que se tomaron.

– **En la etapa de Luis Ibarra se desató la conflictividad laboral y en su etapa ha ido en aumento.**

– En un ente tan vivo como es el Puerto, con tanta cantidad de trabajadores, es inevitable la confrontación y la discrepancia con decisiones que se toman. Yo lo situo ahí. No son tampoco todos los sindicatos. Es verdad que ha coincidido una etapa en la que hay gestionar plazas que van a salir y esto genera cierta incertidumbre y ner-

viosismo. Es algo normal entre la parte de la empresa y la parte social.

– **Son UGT, CC OO y Csiif y todos apuntan a irregularidades en los procesos selectivos.**

– No voy a entrar a valorarlo, solo puedo decir que los procedimientos se siguen estricta y escrupulosamente y en la última convocatoria la estamos publicitando incluso en redes sociales porque tenemos que captar a los mejores.

– **Una de las preseleccionadas en primer lugar fue candidata por CC al ayuntamiento, lo que ha sido muy criticado.**

– Creo que es inconstitucional votar a una persona para un proceso de selección porque milita en un partido político. Este proceso se hizo con el SEPE y habrá más porque entendemos que una entidad como el Puerto debe dar oportunidades a todo el mundo. El procesamiento es del SEPE para toda España y la capacidad de actuación del Puerto en estos procesos es cero.

– **El Puerto puede participar poniendo los criterios de selección y en este caso, la preseleccionada tiene un máster muy concreto que justo es el que se pedía.**

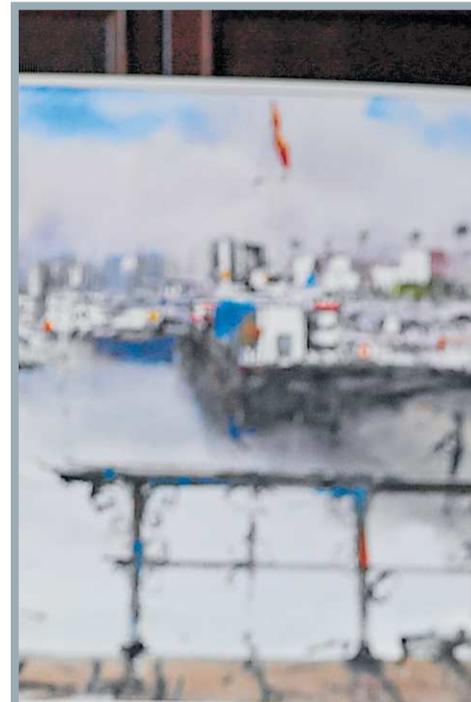
– Pero eso depende de lo que el Puerto quiere cubrir con esas plazas y elevar el nivel de exigencia. En otros procesos se elige otros máster. A esta plaza se presentaron seis personas.

– **¿Va a llevar al próximo consejo la contratación de los abogados para la defensa de Luis Ibarra?**

– Sí. Es un requisito que sea el consejo el que decida si se lleva o no. Nosotros hemos motivado por qué cabe que el Puerto asuma su defensa y será el consejo el que lo decida. Fue la Abogacía del Estado el que recomendó ir a un despacho penalista. Al próximo consejo se llevará todo muy motivado y que cada consejero decida libremente. Se hará lo que diga el consejo.

– **Hay voces que consideran que se es injusto con la querellante puesto que no se sabe quién es aquí la víctima.**

– El primer elemento que hay que poner sobre la mesa es que el Puerto no ha recibido solicitud de esta persona para que se le cubra la defensa. Si esto hubiera ocurrido se habrían tenido que ver las dos propuestas pero esto no ha sucedido. Solo ha habido una solicitud y es la que se ha tenido en cuenta.



▼ **Interés general.** La presidenta de la Autoridad Portuaria, que lleva algo más de ocho meses en el cargo, reconoce que una de las cosas que más le gusta es que es un puesto en el que hay «aprendizaje constante» y asume que sus decisiones no gusten a todos. **COBER**



**CRECIMIENTO DEL PUERTO**  
«En este puerto metro cuadrado que se gana en línea de atraque se ocupa de forma inmediata. Todo lo que ganemos se ocupa desde el minuto uno»

**EÓLICA MARINA**  
«No desistimos. Somos optimistas de que en esa zona se pueda generar una gran superficie para la eólica y participen todas las empresas con interés»

**DERECHOS DE EMISIONES**  
«Las navieras aún no han tenido que pagar y hay margen para tratar de modificar la tasa. Hay opciones pero es complicado»

**'BUNKERING'**  
«De forma continua y constante hablamos con Capitanía porque entendemos que hay que dar permiso a más gabarras»

**C.C EL MUELLE**  
«Siempre he pensado que se debería haber aprovechado para quitarlo de ahí y utilizar ese espacio para otra cosas»

**DEFENSA DE IBARRA**  
«Hemos motivado por qué cabe que el Puerto asuma su defensa y será el consejo el que lo decida»

EN SU CONTEXTO



**«El Museo Marítimo tiene que tener su sede y estar en el puerto»**

«En la gestión política hay que tomar decisiones complicadas que, a veces, no gustan a todos pero trato de tomarlas siempre pensando en el interés general», indica la presidenta de la Autoridad Portuaria, que considera que el puesto es «apasionante». Como apunta, tras algo más de ocho meses en el

cargo, uno de sus principales objetivos es el plan estratégico, que diseñará el futuro del Puerto para los próximos 20 y 30 años. La Autoridad Portuaria ya lo ha adjudicado y en mayo se empezará a trabajar con toda la comunidad portuaria, administraciones y entes interesados. «Una apuesta fundamental son las energías renovables y el desarrollo de combustibles alternativos, al igual que la formación», indica

Calzada, que asegura que el puerto es una oportunidad para que los jóvenes se formen, para que tengan una cualificación en profesiones que tienen una salida casi inmediata. El puerto-ciudad también es clave al igual que el Museo Marítimo, cuyo proyecto defiende frente a su antecesor Luis Ibarra, que nunca le dio cabida. «El Museo Marítimo tiene que tener su propio edificio y tiene que estar en el puer-

to porque es nuestra memoria», indica. Como señala, la Autoridad Portuaria va a esperar a quitar las naves de ayuda alimentaria y tener ese espacio diáfano para buscarle ubicación. Finalmente, apunta al crecimiento del puerto de Arinaga, si bien descarta que se ubique allí la gran plataforma para la eólica marina. «A las empresas les resulta más atractivo estar en el puerto de Las Palmas», indica.



Vista del puerto de Agaete. ARCADIO SUÁREZ

# Puertos Canarios apuesta por darle una identidad propia y homogénea a sus muelles

**El director del ente regional anuncia un plan más centrado en atender las demandas de usuarios que en grandes inversiones**

**G. FLORIDO**

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. ¿Hay algo que distinga al Puerto de Agaete o el de Arguineguín (Mogán) del de La Luz, en la capital? A ojos de un profano, nada. Incluyen instalaciones portuarias, atraques, muelles y naves, según el caso. En principio y a simple vista, nada invita a pensar siquiera que los gestionan administraciones diferentes. Pues este es uno de los objetivos que se marca Puertos Canarios, el organismo dependiente del Gobierno regional. Quiere darle a sus puertos una identidad propia, diferenciada y, hasta dónde se pueda, homogénea. «Buscamos que cuando alguien acceda a nuestras instalaciones las sienta como propias, como de aquí», explica el gerente de Puertos Canarios, José Gilberto Moreno, que asumió el cargo en noviembre de 2023.

«Se trata de mejorar la integración de nuestros puertos y refugios en la ciudad o en el territorio en el que están, de tal manera que los ciudadanos los perciban como un espacio público más de su entorno, del que podrán hacer uso y disfrutarlos», añade Moreno. En esa línea, se marca como prioridad hacer las instalaciones más abiertas y accesibles. Y como prueba de esa voluntad, por ejemplo, pone el inicio de los trámites



JUAN CARLOS ALONSO

para reabrir las cafeterías de puertos como el de Agaete en Gran Canaria, y Morro Jable, Gran Tarajal y Corralejo, en Fuerteventura. Además, en la medida de lo posible, Puertos Canarios tratará de introducir algún tipo de oferta comercial con la idea de incrementar la actividad económica y social y también la rentabilidad de estos complejos portuarios.

Moreno recuerda que entre sus

puertos los hay con un intenso tráfico de pasajeros, sobre todo en las islas orientales, por lo que se convierten en lugar de tránsito de millones de personas a lo largo de cada año que, como señala, merecen unas instalaciones que les garanticen un servicio de calidad. Según las estadísticas registradas en 2023, por las instalaciones de Puertos Canarios embarcaron y desembarcaron 5,2

millones de pasajeros, la mayor parte de los cuales transitaban por los muelles de Agaete (1,14 millones), Corralejo (1,092), Playa Blanca (1,092) y Órzola (545.820 pasajeros).

Precisamente ha sido en el puerto de Playa Blanca, en Lanzarote, donde se ha ejecutado la inversión más ambiciosa en los últimos años en instalaciones dependientes de Puertos Canarios,

una ampliación que ha superado los 45 millones de euros. En esencia, se construyó un nuevo dique al sur para separar los buques de pasajeros de las embarcaciones deportivas y de pesca.

Sin embargo, Moreno anuncia que en este mandato se pondrá más acento en atender las demandas y necesidades de los usuarios y visitantes de las instalaciones que en impulsar grandes inversiones. «Queremos mejorar la gestión y el mantenimiento, y dar respuesta a todas esas pequeñas obras que a lo mejor llevaban años pendientes».

Y es que Puertos Canarios tampoco es ajeno a la vuelta de las limitaciones de gasto que impone la normativa económica estatal. Estos ajustes se dejan ver en el propio presupuesto, que de los 16,6 millones de euros para inversiones en 2023 pasará en 2024 a 1,7 millones, según figura en las previsiones de sus cuentas.

Entre esas inversiones destinadas a la mejora del uso diario de las instalaciones figuran, por ejemplo, los trabajos de dragado de puertos como el de Castillo del Romeral y La Aldea, cuya licitación, según Moreno, está ya muy próxima.

Otra apuesta para este mandato es la que tiene que ver con la sostenibilidad, en la línea de reducir el impacto ambiental y el consumo energético de los puertos.



# ASTICAN

Avda. de las Petrolíferas S/N  
35008 Las Palmas de Gran Canaria (Spain)  
Tel.: 928 479 800 - Fax: 928 479 820  
E.mail: comercial@astican.es



[www.astican.es](http://www.astican.es)

La internacionalización de la economía es la bandera que enarbola Juan Jesús Rodríguez Marichal, presidente de la Cámara de Comercio de Fuerteventura, en la defensa de la reanudación de la conexión marítima entre los puertos de Tarfaya, en Marruecos, y Puerto del Rosario, que se interrumpió hace 16 años. En frente, Esteban Alberto, director general del grupo Ganaderos de Fuerteventura, invoca directamente al riesgo de entrada de enfermedades a los que se expondría la cabaña ganadera mayorera para expresar su rechazo.

Cuando en diciembre de 2007 se puso en marcha por primera vez la línea con Tarfaya desde la capital mayorera, no levantó ni la mitad de ampollas que en la actualidad. En aquel entonces, la naviera Armas se adjudicó el enlace marítimo, destinando el buque Assalama. El 30 de abril de 2008, en el trayecto número 43 y cinco meses escasos después de su inicio, el Assalama naufragó frente las costas marroquíes

#### JUAN JESÚS RODRÍGUEZ

INTERNACIONALIZACIÓN

**La línea facilitaría que empresas canarias trabajen en el mercado africano**

CESTA DE LA COMPRA

**Bajaría el precio de la cesta de la compra porque costarían menos los productos**

con 215 pasajeros y 65 vehículos a bordo.

A pesar de la experiencia de aquella línea fallida que apenas llegó al medio año de vida, la Cámara de Comercio sostiene que su reactivación permitiría «con más facilidad que las empresas canarias puedan trabajar en el mercado africano». Rodríguez Marichal enumera a empresas de servicio de consultoría, de ingeniería o del sector turístico como agencias de viajes y operadores turísticos «que podrán ofrecer los paquetes turísticos con la experiencia de noche en el desierto».

Desde la Cámara de Comercio mayorera también se apunta a la diversificación de nuevas actividades económicas asociadas a la línea marítima con el puerto marroquí, la dinamización de las actividades portuarias y los nuevos mercados para prestar servicios sanitarios de calidad. Para Juan Jesús Rodríguez, la reanudación del enlace marítimo permitiría



Juan Jesús Rodríguez Marichal, en el muelle comercial. JAVIER MELIÁN / ACFI



Esteban Alberto, en la granja Caprino Tesjuate. JAVIER MELIÁN / ACFI PRESS

## Tarfaya: pros y contras de la reanudación de la línea

**La Cámara de Comercio de Fuerteventura es el principal adalid del enlace con el puerto marroquí. En frente, el sector ganadero muestra su preocupación**

CATALINA GARCÍA



además «bajar los precios de la cesta de la compra al comprar productos a menor coste».

La línea marítima desde Puerto del Rosario sería «respetuosa medio ambientalmente» en el sentido de que reduciría la huella de carbono. «Muchos de los transportes que hoy se hacen por carretera se podrían realizar por vía marítima con Tarfaya, lo que

conlleva de una huella de carbono más baja».

La mejora de la conectividad con el país vecino es otra de las ventajas que destaca la Cámara de Comercio mayorera. «No hay que olvidar que el puerto de Tarfaya se encuentra más cerca que nuestras islas capitalinas».

Finalmente, la reanudación de los trayectos entre Fuerteventu-

ra y Marruecos «sin duda» supondría la generación de empleo y «la mejora de la logística de la isla, lo que resulta fundamental para el desarrollo económico», zanja Juan Jesús Rodríguez.

#### Las desventajas

No duda Esteban Alberto Pérez, director general del grupo Ganaderos de Fuerteventura, en seña-

lar el riesgo de contagios como el principal argumento para rechazar la línea marítima con el puerto marroquí de Tarfaya. «Nos expondríamos a que la cabaña ganadera contrayera enfermedades que podría poner en riesgo la raza canaria, arrasando por la cabra mayorera».

Sobre este riesgo sanitario, añade que «un solo caso de contagio, supondría el sacrificio de toda la cabaña ganadera de Fuerteventura, que está compuesta por unas 75.000 cabras». La normativa europea referente a la sanidad animal es «muy estricta y obligaría al sacrificio de todos los animales que estuvieran a 50 kilómetros de distancia de la ganadería afectada por el contagio».

Alberto no sólo mira para la ganadería sino que extiende las consecuencias a la agricultura. «Ya existe en Europa una competencia desleal con respecto a los productos del campo que proceden de Marruecos, pero si encima le facilitan una entrada tan corta desde la propia Canarias, significará que los productores de

#### ESTEBAN ALBERTO

SANIDAD GANADERA

**Un solo contagio supondría el sacrificio de toda la cabaña ganadera**

COMPETENCIA DESLEAL

**Los agricultores canarios no podrían competir con los precios marroquíes**

nuestras islas no podrán competir, acabando con la poca agricultura que ahora se da en Fuerteventura y en el resto del archipiélago».

Un enlace marítimo entre Tarfaya y Puerto del Rosario resultaría, adelanta el director general de Ganaderos de Fuerteventura, «totalmente incontrolable por mucho que afirmen que ya vienen otras embarcaciones a Canarias. La gran diferencia radicaría en que el buque de Fuerteventura sería con tráfico rodado, el mayor transmisor de enfermedades y patógenos para el sector primario, sea la ganadería, sea nuestro campo».

Alberto Pérez asegura, para concluir, que no ve «ningún beneficio» en la línea marítima Fuerteventura-Marruecos para todo el archipiélago. «Si miras los pros y los contras, generaría más desventajas que ventajas a la sociedad en su conjunto y en particular a la mayorera».

# Amamos el mar

## Naviera Armas Trasmediterránea comprometidos con nuestro entorno

En **Naviera Armas Trasmediterránea** estamos cada día más comprometidos con nuestros clientes y con el entorno en el que desarrollamos nuestra actividad.

Prueba de nuestro compromiso es la reciente certificación por **Lloyd's Register**, respaldada por el **Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico**, de los proyectos y esfuerzos que hace **Naviera Armas Trasmediterránea** para contribuir a compensar y absorber la huella de carbono, alineándose con los objetivos de descarbonización de la **Unión Europea y el Gobierno de España**.

PLASTICFREE



Síguenos en:



navieraarmas.com  
(+34) 902 456 500  
(+34) 91 010 98 82

trasmediterranea.com  
(+34) 902 45 46 45  
(+34) 91 010 98 89



# El Gobierno trabaja en reforzar la protección y la continuidad de los clubes náuticos

EFE

MADRID. El Gobierno está trabajando «a todos los niveles posibles para modernizar y mejorar la competitividad del sector de la náutica de recreo y reforzar la protección y la continuidad de los clubes náuticos y de otras entidades relacionadas con deportes y actividad recreativa y social de ámbito marítimo».

Así lo señaló a principios de este mes en el Senado el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, al ser preguntado por si el Gobierno considera la posibilidad de modificar la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para garantizar la debida protección y continuidad de los clubs náuticos y otras entidades deportivas y de ámbito social.

Puente ha dicho que un grupo de trabajo creado con el sector está encargado de desarrollar una propuesta de reglamento general de la navegación deportiva y de recreo que posteriormente se entregará al ministerio para su tramitación administrativa.



El ministro ha recordado además que en el anteproyecto de ley que quedó pendiente de aprobación en la anterior legislatura y que el Gobierno pretende retomar en ésta, se ponía especialmente el foco en la modernización de la regulación de la náutica de recreo, dada su relevancia para el sector marítimo español y para el turismo.

Puente ha destacado el interés del Gobierno por fomentar una actividad náutico-deportiva en

los puertos de interés general abierta a la ciudadanía que promueva valores sociales en nuestras ciudades del litoral.

Por ello, «no nos oponemos a una posible modificación del régimen concesional de este tipo de instalaciones de los puertos que actualmente están dedicadas a los clubes náuticos y a otras entidades deportivas de ámbito social relacionadas con el sector marítimo», ha explicado.

No obstante, en el caso de que

se pretenda avanzar en un contexto más favorable a los clubes náuticos, «como no puede ser de otra forma, desde el ministerio tendremos que respetar el acervo comunitario en lo que se refiere a los principios de publicidad y transparencia», ha agregado.

Por ello, según el ministro, es preciso tener en cuenta la necesidad de salvaguardar la utilidad social y la labor de promoción de las actividades náuticas deportivas que se llevan a cabo por es-

tas organizaciones.

Por este motivo, es importante definir los requisitos de estos concursos para garantizar de forma efectiva el carácter social y no lucrativo de esas actividades que se desarrollen en esas instalaciones.

En estas circunstancias, cabe seguir aplicando el procedimiento de competencia para los clubes náuticos y, en el caso de que se proceda vía celebración de concurso con finalidad de destinar drácnas a un uso náutico deportivo con fines sociales, «estamos ya trabajando para elaborar pliegos que primen estos fines sociales de manera sustancial», ha añadido.

Puente ha reconocido que se trata de una cuestión relevante para el Gobierno y ha resaltado que, de hecho, ya se han realizado algunas mejoras legislativas.

En 2023, se introdujo una modificación para que las concesiones anteriores al año 1992 tuvieran el mismo régimen de prórrogas que las concesiones posteriores a ese año y pudieran solicitar prórrogas ordinarias y extraordinarias, ha detallado.



**LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Canarias7.** Con el foco puesto en contribuir al posicionamiento internacional de Canarias como pla-

taforma logística, la Zona Franca de Gran Canaria pretende impulsar la atracción de nuevas inversiones, así como amplificar la visi-

## La Zona Franca de Gran Canaria despierta interés en América Latina

La Zona Franca de Gran Canaria centra su atención en las empresas que exportan hacia Europa y África

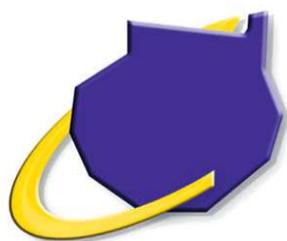
bilidad de los incentivos aduaneros y fiscales con los que cuenta el archipiélago.

En la línea estratégica de fomento de la promoción de la Zona Franca de Gran Canaria como plataforma logística para las empresas latinoamericanas que exportan hacia Europa y África, el Consorcio de la ZFGC ha puesto en funcionamiento un plan de trabajo con América Latina, a través de una asistencia técnica con presencia permanente en México, Colombia, Chile, Perú y Panamá.

La intensa agenda llevada a cabo en las últimas semanas en «The Logistics World», en Ciudad de México, ha propiciado que se esté trabajando en una misión inversa y en la coordinación de un webinar para la presentación a asociaciones que aglutinan a de más de 15.000 empresas sobre las ventajas que ofrece Canarias y la Zona Franca de Gran Canaria. «El interés del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior e Inversión (COMCE) por conocer las ventajas del archipiélago ya ha fructificado en un seminario

sobre las ventajas de Canarias como plataforma logística, la experiencia nos ha llevado a plantear la necesidad de intensificar el conocimiento de nuestros incentivos y nuestras capacidades» explica Gabriel Corujo, delegado de la entidad.

Acciones como las anteriores forman parte de una batería de acciones a desarrollar a lo largo de 2024 para la prospección y búsqueda de inversores, la coordinación de misiones comerciales y la detección de oportunidades comerciales en los diferentes países objetivo.



CONSORCIO DE LA  
ZONA FRANCA  
DE GRAN CANARIA



GOBIERNO DE ESPAÑA  
MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCION PÚBLICA



Gobierno de Canarias



Cabildo de Gran Canaria



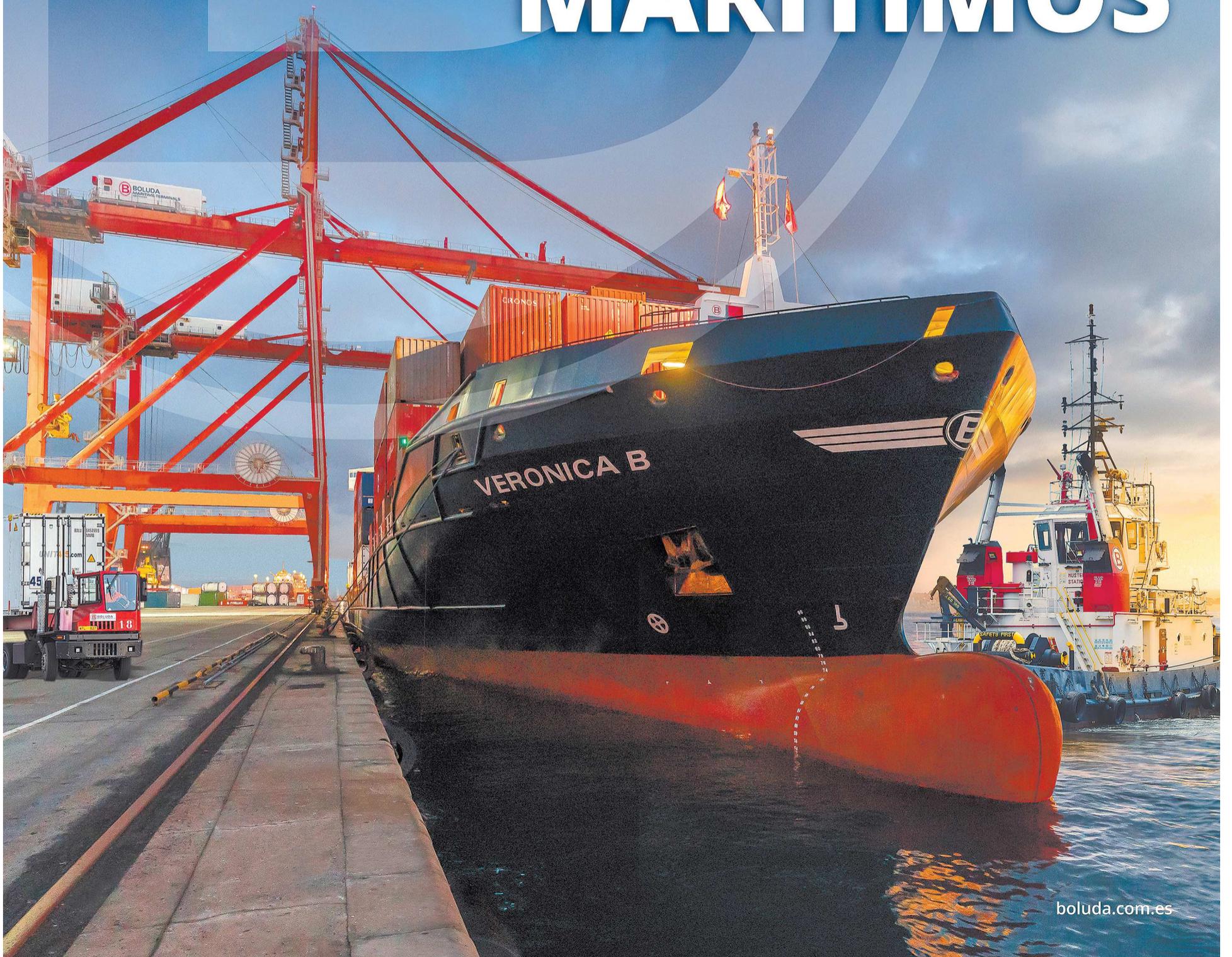
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

C/ Andrés Perdomo s/n · Edif. Zona Franca · 35008 Las Palmas de Gran Canaria  
Tlf: 0034 928 327 316 · Fax: 0034 928 327 317  
e-mail: info@zonafranca.org · www.zonafranca.org



 **BOLUDA**  
CORPORACIÓN MARÍTIMA

# LÍDERES EN SERVICIOS MARÍTIMOS



EFE

MADRID. La presidenta de la Fundación Ecomar y exregatista oro olímpico, Theresa Zabell, valora acciones como la reforestación, si bien enfatiza que «el 70 % del oxígeno que respiramos viene del mar y el 70 % del CO2 que se absorbe, se absorbe en el mar», por lo que o se cuidan los océanos «o se está actuando solo sobre un 30 % del planeta».

En una entrevista con EFE en el 25 aniversario de Ecomar, la única mujer española con dos oros olímpicos (Barcelona 1992 y Atlanta 1996), tricampeona europea y mundial de la clase 470, se muestra «muy orgullosa de la labor realizada por la fundación», en cuyas actividades formando, concienciando y actuando han participado en este cuarto de siglo 2,4 millones de personas, sobre todo niños y jóvenes.

En su opinión, para que la sociedad sea consciente de la importancia de las medidas para proteger el océano y de los serios problemas a los que se enfrenta, es necesario que se conozca de primera mano la situación, motivo por el que se incide en la formación y las acciones con niños, que son «más receptivos» que los adultos en muchas ocasiones, para que sean conscientes del actual escenario.

Esta formación también se realiza en centros deportivos y clubes náuticos con programas, por los que «cada verano pasan unos 15.000 niños», que primero «entienden» el entorno y el espacio en el que están, y después «a qué se enfrenta» y «cómo se le puede ayudar».

Dentro de estas acciones formativas se encuentran las de «limpieza de costas» (con más de 3.200 participantes al año), que ha pasado de «ir con los niños a la playa», ver las especies de la zona y recoger los elementos «que no pertenecían a la playa, como trozos de



Presidenta de la Fundación Ecomar

## Theresa Zabell

### «Si no se cuida el mar, se desprotege el 70 % del oxígeno que se respira»

plástico, botellas, residuos...» a hacer limpiezas de costas «específicas» incluyendo también a voluntariado corporativo, explica.

#### Proyectos científicos

Además, desde hace unos siete años Ecomar participa en proyectos científicos. «Nosotros no hacemos proyectos científicos porque no es nuestro perfil, pero si estamos involucrados en diferentes proyectos», recalca.

«Hace 4 años estuvimos en un proyecto con la Fundación del príncipe Alberto de Mónaco, con una

asociación francesa que se llama OceanoScientific, y se recorrió todo el Mediterráneo occidental cogiendo muestras de la columna de agua en diferentes zonas. En Algunas buscábamos la desembocadura de ríos y en otras, puntos intermedios», agrega.

«Todo se analizó en un laboratorio en Francia y los resultados se dieron en abierto a toda la comunidad científica. Fue increíble -subraya- ver cómo los ríos nos están trayendo muchísima contaminación química, de la que nadie habla todavía porque solo estamos

hablando de la contaminación de residuos».

Ahora se trabaja en «buscar de dónde viene esta contaminación para intentar frenarla en origen».

Además, Ecomar se enmarcó los últimos años es «un proyecto de replantación de posidonia. La posidonia es la planta del Mediterráneo. Una planta marina que tiene un alto valor ecológico porque un metro cuadrado de posidonia absorbe 17 veces más CO2 que un metro cuadrado de árboles del bosque del Amazonas».

El concepto de que «hay que

plantar árboles para tener un clima saludable y un aire saludable, está bien», pero «el 70 % del oxígeno que respiramos viene del mar y el 70 % del CO2 que se absorbe se absorbe en el mar. Con lo cual, o cuidamos el mar o estamos actuando solo sobre un 30% del área del planeta en el que vivimos».

En opinión de Zabell, que también ha sido consultora para la Unesco, diputada del Parlamento Europeo y vicepresidenta primera del Comité Olímpico Español, «el agua es la próxima gran crisis a la que nos enfrentaremos», al tiempo que pone como ejemplo la sequía que afronta España, a pesar de la mejora de las últimas semanas, y considera que «no se está gestionando el agua como si fuera un bien escaso».

Esta mala gestión se produce «en el mundo y en España especialmente», ya que además no está entre los países con más agua per cápita, y «no somos Canadá», dice, por lo que «abrir el grifo y pegarse una ducha de no sé cuántos litros, es un lujo que hay que pensar si nos lo podemos permitir» en la actualidad.

Es necesario «actualizar las infraestructuras. Al final incidimos mucho en el consumo humano del agua, pero creo que es un 8 % del total del consumo» y «cerca del 80 % es agricultura», por lo que conviene recordar que «el poder crecer en tantas cosas a lo mejor no es razonable en según qué sitios».

La falta de conocimiento sobre las profundidades de los mares o sobre el alcance real de los efectos de la contaminación y la carencia de infraestructuras para la observación y la predicción del comportamiento de las aguas son algunos de los retos pendientes del Decenio del Océano. Este decenio, que comenzó en 2021 y acaba en el 2030, ha sido fruto de análisis por parte de 1.500 expertos reunidos desde este miércoles y hasta hoy en el Centro de Convenciones Internacional de Barcelona (CCIB).

## REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES



- Mecánica Naval Industrial
- Inyección
- Alineación de equipos
- Mecanizado, corte y conformado
- Mantenimiento hidráulico y neumático
- Carpintería naval e industrial
- Calderería y tubería

VOLVO  
PENTAREINTJES  
POWER TRAIN SOLUTIONS

MOTEURS Baudouin YANMAR



C/ Pinillos Izquierdo s/n (Dársena exterior) ■ 928 46 26 83 ■ feroher@feroher.com ■ www.talleresferoher.com

# La falta de conocimiento de los mares, uno de los retos pendientes del Decenio del Océano



Se han desplegado 52 programas para afrontar las 10 metas del Decenio, con la implicación de 62 países

EFE

BARCELONA. La falta de conocimiento sobre las profundidades de los mares o sobre el alcance real de los efectos de la contaminación, así como la carencia de infraestructuras para la observación y la predicción del comportamiento de las aguas, son algunos de los retos pendientes del Decenio del Océano.

El Decenio del Océano, promovido por la Unesco, trabaja para la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible número 14 de la Agenda 2030, que contempla la conservación y utilización de forma sostenible de los océanos, mares y los recursos marinos, así como el establecimiento de prioridades para su futuro.

Para ello, se han marcado 10 metas: vencer la contaminación marina; proteger y restaurar los ecosistemas; alimentar de forma sostenible a la población mundial; desarrollar una economía oceánica sostenible; desbloquear soluciones al cambio climático y aumentar la resistencia a los peligros oceánicos.

El secretario de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la Unesco, Vidar Helgesen, ha hecho un balance de los primeros años del Decenio, en los que considera que se ha logrado ya algunos éxitos.

Entre ellos, se ha impulsado un movimiento global que ha unido a gobiernos, científicos, industrias y filántropos, al tiempo que ha aumentado la consciencia sobre el papel de la ciencia oceánica en un desarrollo sostenible.

También se ha avanzado en el reconocimiento del conocimiento tradicional de las poblaciones indígenas que viven del mar, es-

pecialmente en islas de Oceanía, para incorporarla en la literatura científica.

En total, se han desplegado 52 programas para afrontar las 10 metas del Decenio, con la implicación de 62 países, al tiempo que se ha avanzado en una red de coordinación regional y nacional con 12 centros colaboradores de la Unesco.

Pese a los avances, «también hay retos pendientes» hasta 2030, ha advertido Helgesen, que ha citado por ejemplo las carencias en el conocimiento del fondo del mar -donde por ejemplo aún quedan numerosas especies por descubrir- y la afectación de la contaminación en el propio mar, en la salud humana y en la regulación climática.

También faltan acciones políticas más concretas a nivel global, nacional y regional basadas en la evidencia científica, y una mayor inversión en infraestructuras que permiten observar, registrar y pre-

decir el comportamiento del mar. «Tenemos que observar el océano tal como es, teniendo en cuenta que va cambiando, así que también debemos ir mirando cómo cambia», subrayó Helgesen.

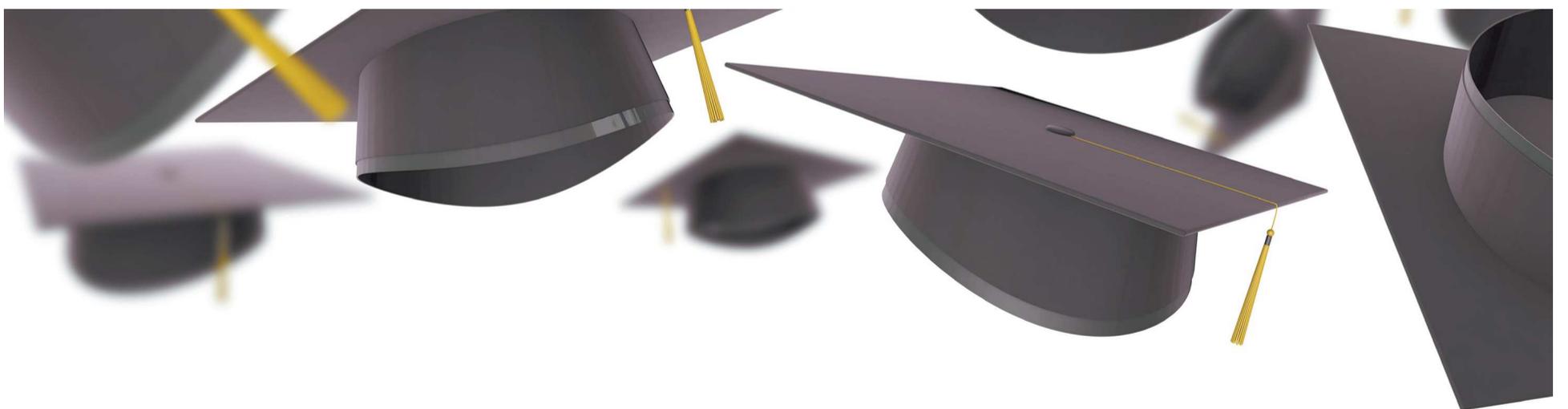
El diplomático noruego ha resaltado que los gobernantes y la industria deben colaborar para «identificar las ideas transformadoras de la ciencia en las que hay que fijarse para tomar las mejores decisiones» en la protección de los mares. Algo que ha confiado que quede plasmado en la «declaración de Barcelona», que se espera que salga de la reunión de tres días y que sirva para guiar la colaboración entre gobernantes, ciencia, ONG y sector privado en retos como la contaminación, el estudio del océano, la economía azul, la crisis climática y la biodiversidad.

Por su parte, el enviado especial para los Océanos de Naciones Unidas, Peter Thomson, ha destacado que el conocimiento sobre

los mares de hoy en día «no basta» y ha reconocido que resulta «imposible» tomar decisiones sobre políticas de futuro bien informadas, precisamente por la falta de datos, pese a la urgencia de la crisis climática.

«Esta realidad es pésima para el futuro y crea una inquietud enorme; debemos plantarle cara a la realidad para evitar que la temperatura del agua de los océanos suba en los próximos años hasta 3 grados, lo que sería inhabitable y traería consigo multitud de consecuencias negativas para todos», aseveró este diplomático, oriundo de la isla de Fiyi.

En la primera jornada de la Conferencia, han participado diferentes representantes de comunidades indígenas, como los maories, que han reivindicado la necesidad de reconocer su conocimiento popular del océano y de la navegación tradicional, y de preservar los ecosistemas marinos de los que depende su subsistencia.



# “ TAMBIÉN SOMOS LA SOSTENIBILIDAD ”



AGENDA CANARIA 2030  
CONÓCELA Y PARTICIPA EN  
[CANARIAS2030.ORG](https://canarias2030.org)



Gobierno de Canarias