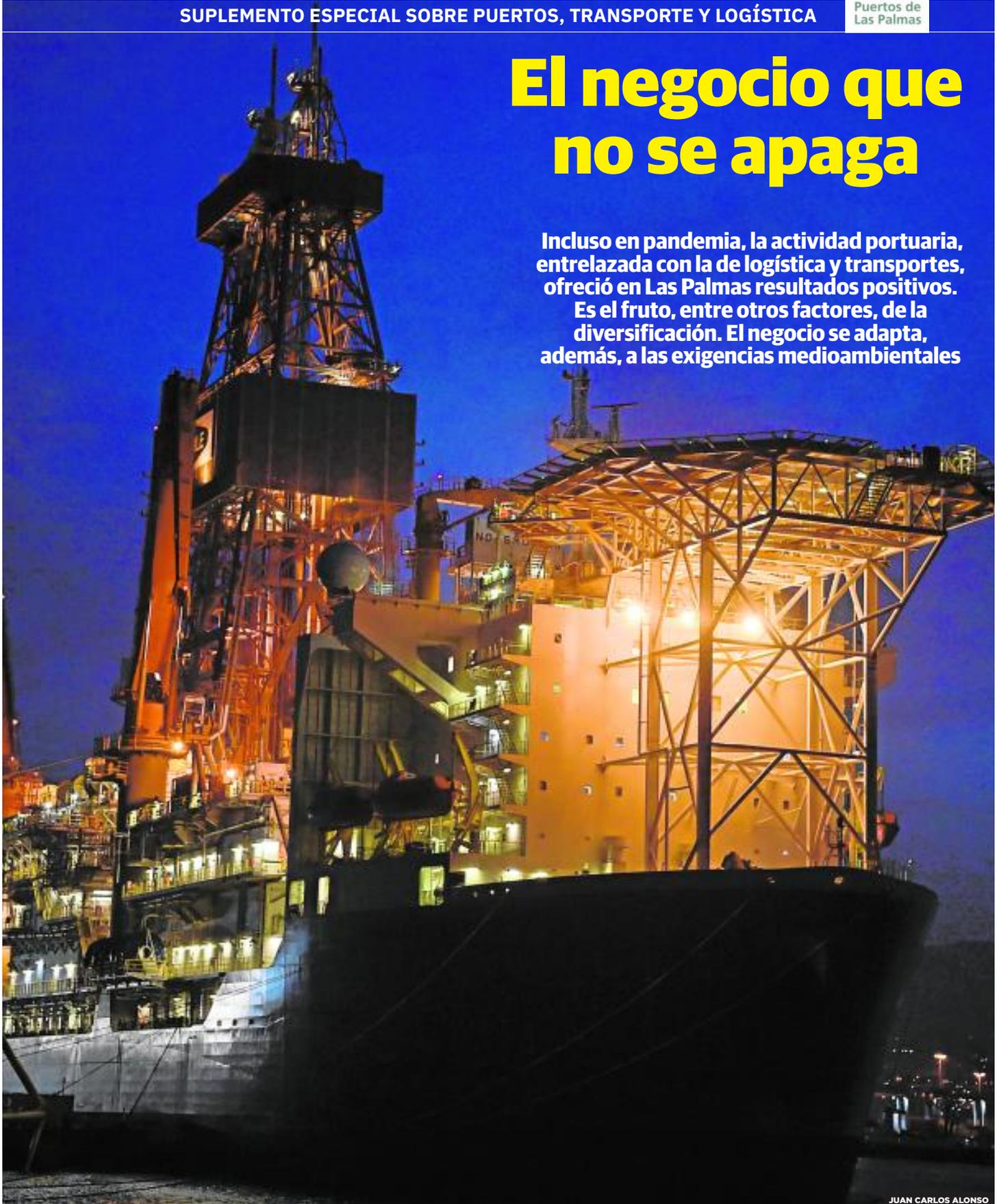


El negocio que no se apaga

Incluso en pandemia, la actividad portuaria, entrelazada con la de logística y transportes, ofreció en Las Palmas resultados positivos. Es el fruto, entre otros factores, de la diversificación. El negocio se adapta, además, a las exigencias medioambientales



PATROCINADO POR:

La Luz busca ser el puerto más barato en 2025

Foro. Los presidentes de la Autoridad Portuaria, Astican y Naviera Armas compartieron reflexiones en un encuentro en CANARIAS7



▲ Antonio Armas y el presidente del Puerto, durante el encuentro en el periódico.

70

millones facturó la Autoridad Portuaria de Las Palmas en el año 2021. La cifra supone un alza del 6% respecto al año antes. Los ingresos siguen por debajo de 2019, cuando fueron 80 millones de euros.

21

millones es la deuda actual del Puerto. En 2011 eran 146 millones. El beneficio a cierre del 2021 fue de 19 millones.

SILVIA FERNÁNDEZ



El presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Luis Ibarra, tiene un objetivo claro al frente de los puertos de la provincia oriental para los próximos tres años: bajar tasas al máximo para lograr que La Luz gane en competitividad y se convierta en uno de los puertos más baratos del sistema portuario español.

Ibarra lleva años trabajando con este fin. En 2021 aplicó la última reducción, bajando los coeficientes

correctores a las tasas de buque, de pasaje y de mercancía. En concreto, las clientes se ahorraron casi cinco millones de euros y, aún con la bajada, los ingresos del Puerto aumentaron respecto al 2020 hasta los 70 millones de euros. «En 2021 hemos logrado reducir tasas sin perder ingresos y seguiremos haciéndolo», indicó Ibarra, quien consideró que al ser «eficientes» y no tener casi deuda el Puerto tiene actualmente «la capacidad» para seguir bajando sus precios.

«Nuestra competencia directa son los puertos africanos y tenemos que seguir bajando tasas para ser cada vez más competitivos», indicó el presidente de la Autoridad Portuaria, Luis Ibarra, en un encuentro organizado por CANARIAS7 en su sede para analizar el presente y el futuro del puerto y en el que además de él participaron el presidente de la Naviera Armas, Antonio Armas y el de Astican, Germán Suárez.

Ibarra destacó que la deuda del

Puerto ha bajado de forma abultada bajo su mandato y ese menor coste financiero permite reducir los costes al cliente. En 2011, cuando llegó al cargo el 'agujero' de la Autoridad Portuaria ascendía a 146 millones de euros, lo que recortaba la capacidad de maniobra de 1 organismo. El año pasado la deuda se quedó en 21 millones de euros y el objetivo de Ibarra es rebajarla en 2025 a tres millones de euros.

El recorte de tasas el año pasa-

do permitió, por ejemplo, que el Puerto cerrase un acuerdo histórico con la naviera MSC, que es el principal cliente de La Luz. Como se recordará, en virtud de este convenio MSC seguirá en Las Palmas 30 años más (hasta 2051) con el compromiso de aumentar el cada año el número de contenedores. En 2021 cerró con un aumento del 43% respecto a 2019, con casi 640.000 teus movidos en su terminal Opcsa.

Ibarra reconoció en el encuentro

► En el Foro de CANARIAS7 sobre el Puerto se analizaron la situación actual de La Luz y las perspectivas de futuro.

◀ Ibarra aseguró que siempre toma sus decisiones primando el interés general. **COVER**

► **canarias7.es:** Acceda con este código a los videos digital del foro en la edición digital del CANARIAS7.





PATROCINADO POR:

Puertos de Las Palmas



de CANARIAS7 que llegar a acuerdos con las grandes navieras, como MSC o Maersk, «nunca es fácil». De igual forma, tampoco ayuda a vincular a estas compañías con La Luz el ser «pequeñas islas» en el Atlántico y con un sector exportador e importador limitado. Los barcos que llegan a La Luz con carga regresan vacíos, no es lo mismo que ocurre con puertos como Valencia y Barcelona. «Esto siempre complica las cosas», manifestó.

En enero bajó el tráfico de tras-

bordo de MSC en Opesa 18% y, según indicó Ibarra, la caída se mantendrá en el primer trimestre de este año debido a que en igual período de 2021 la naviera reorgani-

La Luz afronta una nueva etapa con la entrada de nuevos proyectos, como la granja de pulpos, el silo de coches y la eólica marina

zó tráfico y rutas y se apoyó para ello en La Luz. «En 2021 MSC reordenó sus tráfico y usó el puerto como plataforma. Ahora ha habido caída de contenedores pero no se ha bajado en carga movida. Lo que se movieron fueron contenedores vacíos», explicó Ibarra, que se mostró satisfecho con la «diversificación» que ha hecho La Luz de su negocio y que le permite un nivel de actividad «más que aceptable».

Al 'bunkering', el trasbordo, el

◀ De dcha a izq., el presidente de Astican, Germán Suárez; el de naviera Armas, Antonio Armas; el director de CANARIAS7, Francisco Suárez; el presidente del Puerto, Luis Ibarra, y la periodista Silvia Fernández.



LAS FRASES

Luis Ibarra
Presidente del Puerto
«Ser un puerto eficiente y con poca deuda nos da margen para bajar los precios y lograr ser más competitivos. Vamos a seguir en esta línea»

Germán Suárez
Presidente de Astican
«Pedimos a los futuros presidentes valentía para reordenar el puerto y que entiendan que la primera línea es para actividades que lo requieren»

Antonio Armas
Presidente de Naviera Armas
«Es clave más apoyo a la iniciativa empresarial. Cuando la terminal de pasajeros tardamos más de un año para la medida de los pantalanes»

aprovisionamiento, las reparaciones navales y los distintos servicios que ofrece el puerto, La Luz ahondará en la diversificación productiva en los próximos meses con la entrada de nuevos operadores y proyectos, como el silo de coches del grupo Domingo Alonso; la granja de pulpos de Pescanova; la nueva nave logística de Grupamar y el proyecto previsto por Frisu en el muelle pesquero, que se convertirá en una lonja de venta de pescado fresco y un almacén frigorífico de refrigeración y congelación. Habrá también fábrica de hielo y a medio plazo se prevé crear una zona de restauración. «Esto puede contribuir incluso a bajar el precio del pescado en las islas, que es el más caro de España», afirmó. Ibarra agradeció el apoyo logrado en estos años por los alcaldes capitalinos, Juan José Cardona y Augusto Hidalgo, para reordenar el puerto. «Sin el apoyo de la ciudad el puerto no puede desarrollarse», señaló.

A corto y medio plazo Ibarra destacó la «tremenda oportunidad» que se le abre al puerto con la eólica marina. Tanto él como los empresarios Germán Suárez y An-

t o -
nio Armas se mostraron convencidos de que la primera plataforma que se instale en Canarias para el desarrollo de esta actividad estará en La Luz y no en Granadilla (Tenerife). «Las Palmas tiene una ventaja importante y es que tiene un sector de reparaciones navales ya estable y unas condiciones climáticas muy valoradas para ensamblar las piezas de los aerogeneradores. Además tenemos 180.000 metros cuadrados libres que no se han podido desarrollar por las condiciones de agitación en la dársena pero eso ya se ha solucionado», indicó.

En este punto, el presidente de Astican afirmó rotundo que el primer puerto canario de la eólica marina será La Luz y aclaró que no era cuestión de pleito insular ni de ser mejor o peor. «Es sencillamente porque las primeras solicitudes de parques eólicos e han planteado en el sureste de Gran Canaria. Entonces, tiene todo el sentido económico que el primer punto de ensamblaje y mantenimiento sea el puerto de Las Palmas que además tiene suelo», indicó Suárez, que aseguró que si Canarias «lo hace bien» puede jugar un papel importante a futuro a nivel regional y nacional. Suárez apuntó que las empresas tienen la capacidad técnica de afrontar este reto aunque el problema puede ser encontrar perfiles profesionales suficientes para atender la demanda de servicios, como soldadores o jefes de calderería.

El presidente de Armas, Antonio Armas, también consideró que el primer puerto será La Luz.

Finalmente, Suárez planteó como reclamación a los presidentes que puedan venir a futuro al Puerto «mantener el criterio de valentía» para reordenar los espacios portuarios, de manera que la primera línea se guarde para actividades que lo requieren. «No se puede instalar una cafetería donde se puede estar cargando o descargando mercancía», indicó.

Antonio Armas, por su lado, solicitó apoyo a la iniciativa empresarial y recordó los obstáculos que encontró en Puertos del Estado cuando arrancó su proyecto de terminal de pasajeros de La Luz. «Más de un año estuvimos esperando por la medida de los pantalanes», indicó.

PATROCINADO POR: Puertos de Las Palmas

Un encuentro con el Puerto al fondo

Foro en CANARIAS7. En la edición digital (Canarias7.es) el lector podrá ver la emisión del foro celebrado en las instalaciones del periódico



1. El encuentro se celebró en la terraza de la sede del periódico.
2. Silvia Fernández, Luis Ibarra, Francisco Suárez, Antonio Armas y Germán Carlos Suárez.

3. Germán Carlos Suárez, en un momento de su intervención.
4. Antonio Armas responde a una pregunta del director del periódico, con Luis Ibarra a la

izquierda.
5. Silvia Fernández y el presidente de la Autoridad Portuaria.
6. Vista general del encuentro, que fue grabado en vídeo. **COBER**





El Puerto de La Luz y de Las Palmas, una plataforma de progreso para Gran Canaria

El Puerto de La Luz y de Las Palmas juega un papel central en el impulso de las energías renovables, la innovación y de la creación de empleo, ámbitos clave para el desarrollo económico de la Isla.

Referente internacional, supone una oportunidad para diversificar nuestra economía y hacerla más sostenible e innovadora. El Cabildo de Gran Canaria seguirá impulsando esta alianza estratégica de presente y futuro.



PATROCINADO POR:  Puertos de Las Palmas

El intercambio de opiniones en el encuentro en la sede de CANARIAS7 reflejó la potencia del negocio portuario cuando se combinan las estrategias públicas y las privadas. **COBER**

Las piezas del puzle encajan

El milagro, por tanto, no es haber llegado a donde ya está el negocio portuario, sino mantenerse durante décadas

OPINIÓN

FRANCISCO SUÁREZ ÁLAMO

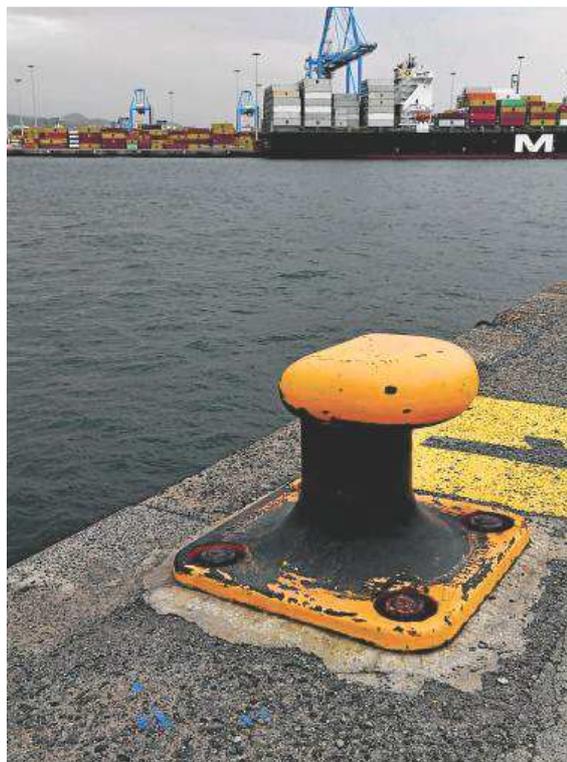
Director de CANARIAS7



El día en que la capital grancanaria tenga a bien tener un museo de la ciudad como mandan los cánones del turismo y la cultura, deberá habilitar al menos un par de salas grandes para la influencia del negocio portuario en el desarrollo de la urbe. De la isla y de Canarias en general. Es más, quizás va siendo hora de que Las Palmas de Gran Canaria se tome en serio el hecho de que, a la espera de ese museo de la ciudad, lo que le corresponde es contar con un museo portuario, centrado precisamente en contar cómo, desde la conquista por los enviados de Castilla, la bahía capitalina fue puerto de entrada del desarrollo y también lugar

de salida de mercancías y personas que contribuyeron a que Canarias, pese a sus reducidas dimensiones, dejase su huella más allá de este apartado rincón del Atlántico.

Mientras eso llega, asistir al encuentro de Luis Ibarra, Antonio Armas y Germán Carlos Suárez sirvió para comprobar cómo, a pesar de lo complejo que es el negocio portuario, se ha obrado el milagro de que las piezas del rompecabezas encajen. Un puzle donde tienen importancia no menor negocios como el de la logística y el transporte, que son clave para que las conexiones marítimas cumplan su cometido. Y todo ello en una ciudad que no para de crecer y que en los últimos



Noray en el recinto portuario. **JUAN CARLOS ALONSO**

años ha sabido derribar el muro que la separaba precisamente del Puerto de La Luz y Las Palmas. Ese hito, en el que

hay que seguir avanzando, es determinante también para que la ciudadanía ponga en valor que el puerto es suyo y que

si le va bien, también le irá bien a la ciudad y, como apuntaba al principio, a la isla y a Canarias en general. Y lo de 'Canarias en general' no es por chauvinismo: la singular formación de las islas hace que no haya puerto de grandes dimensiones en las islas con mejores condiciones en el archipiélago que el de La Luz y con posibilidades, por tanto, de crecimiento. A esto hay que unir el acierto de empezar a rentabilizar el Puerto de Arinaga, también dependiente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, con una especialización en actividad industrial que puede ir a más.

Las posibilidades de mejora y de progreso dependen en gran medida de la habilidad para detectar las oportunidades de negocio y apuntarse a ellas. Es lo que está haciendo el sector en su conjunto con la energía eólica marina, donde nuevamente el puerto de la capital grancanaria está en condiciones de posicionarse de manera preferente.

El milagro, por tanto, no es haber llegado a donde ya está el negocio portuario, sino mantenerse durante décadas. El acierto está en la diversificación y en tener claro que la sinergia entre lo público y lo privado es la mejor garantía de éxito. O igual la única.

Canarias mejor conectada

CON NAVIERA ARMAS TRASMEDITERRÁNEA



MÁS COMPROMETIDOS, MÁS COMPETITIVOS.
Con los barcos más modernos y con los mejores servicios,
haciendo de tu viaje una **EXPERIENCIA ÚNICA.**



PATROCINADO POR:



Los puertos, pendientes de Rusia

Comercio, escalas y reparaciones. El conflicto bélico coincidió con la presencia de cuatro barcos rusos en el puerto grancanario. La decisión de cerrar los puertos corresponde al Gobierno central

CANARIAS7

La guerra desatada por Rusia sobre suelo de Ucrania tiene en vilo a los puertos españoles. No solo por el negocio directo de exportación e importación de mercancía de Rusia y Ucrania por vía marítima, sino por las escalas de buques rusos, que podrían quedar 'congeladas' si así lo decide el Gobierno español.

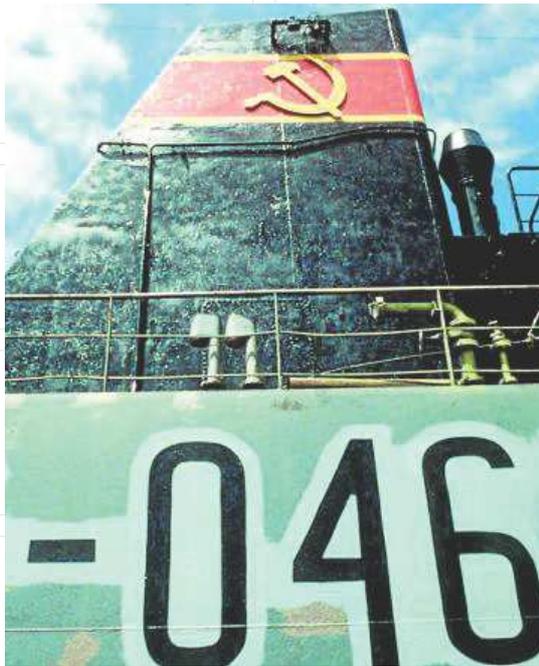
Valencia, el primer puerto español en relaciones comerciales con Rusia, registra 830.000 toneladas anuales de mercancía de exportación y de importación, gran parte con San Petersburgo pero también con otros nueve puertos rusos.

El número de barcos con ban-

dera rusa que entran o salen del puerto de Valencia representa una pequeña parte (15) del total (7.000), según las cifras que maneja la Autoridad Portuaria en relación a la posibilidad de que el Gobierno de España cierre todos los puertos marítimos a embarcaciones con bandera rusa.

Y advierte de que barcos de todos los países tienen negocios en todo el mundo, por lo que un cierre de puertos a barcos rusos no supondría un efecto de tensión inmediato en las relaciones comerciales.

En el caso del Puerto de La Luz, el inicio del conflicto coincidió con la presencia de cuatro barcos rusos atracados.



La flota rusa tuvo una importante presencia en el puerto de la capital grancanaria en tiempos de la URSS. c7

El principal producto de exportación a Rusia por vía marítima es el azulejo y productos cerámicos, y desde aquel país entran por Valencia abonos. Con Ucrania, también el azulejo es la mercancía principal de exportación mientras que desde allí España importa cereales, mayoritariamente maíz.

En ambos casos, los tráficos representan menos del 1% del comercio de exportación del puerto valenciano (un 0,75% Rusia y un 0,22% Ucrania), y en importación Rusia supone el 0,69%

de lo que entra y Ucrania el 2,28%.

El puerto ruso más importante para España es San Petersburgo, que acapara un volumen de

El de Valencia es el puerto español líder en relaciones comerciales con Rusia, con 830.000 toneladas anuales de exportación e importación

608.800 toneladas anuales. Le sigue Novorosiisk, con 146.800 toneladas y, a distancia, en tráfico marítimo con Valencia se sitúan Kaliningrado, Ust-Luga, Temryuk, Vladivostok, Azov, Vostochniy, Moscú y Korsakov.

Con Ucrania el volumen de mercancía, sobre todo con Odesa, asciende a 327.000 toneladas al año, la mayor parte cereales (maíz), que entran por el puerto de Valencia, y de exportación salen 22.000 toneladas de producto cerámico.

Por su parte, Francia está siendo más activa que España en esas represalias a Rusia en lo relativo al transporte marítimo. Así, desde el inicio de la guerra ya se ha incautado de un yate y de un carguero propiedad de personalidades rusas y ha inmovilizado otros tres que también pertenecen a personas o sociedades objeto de las sanciones europeas impuestas en represalia por la invasión de Ucrania.

El yate 'Amore Vero', propiedad de Igor Stechine, dirigente de la compañía petrolera estatal Rosneft, se encuentra en los astilleros de La Ciotat (sureste), y su incautación por parte de los aduaneros franceses se llevó a cabo ante las sospechas de que pretendía hacerse a la mar y salir de las aguas jurisdiccionales francesas, explicó el Ministerio de Finanzas.

La semana anterior, la Marina francesa procedió a la interceptación en el Canal de la Mancha del mercante 'Baltic Leader,' que había salido de Ruán y fue conducido a otro puerto francés, el de Boulogne sur Mer, donde se llevó a cabo su incautación.

Además, hay otros tres cargueros que están inmovilizados en los puertos de Fos sur Mer, Saint Malo y Lorient, por ser propiedad de personas o sociedades de la lista de sanciones de la Unión Europea (UE) pero no han sido requisados.

Fuentes del Ministerio de Finanzas recordaron que las sanciones adoptadas por la UE prevén la congelación de todos los bienes y activos financieros de las 510 personalidades o entidades próximas al régimen de Vladimir Putin que los Veintisiete han decidido sancionar.

Pero los aduaneros franceses tienen competencia para proceder a la incautación cuando consideran que hay riesgo de sustraerse a los controles, como ha ocurrido con el 'Amore Vero' o con el 'Baltic Leader'.

En ese caso, se recopilan todos los elementos posibles para determinar si el caso se lleva a los tribunales franceses.

La lista de sancionados evoluciona constantemente y los Estados miembros de la UE recaban nuevas informaciones sobre otros nombres susceptibles de ser añadidos, por ser de la familia o personas próximas a las que ya figuran o por su implicación más o menos directa en la invasión de Ucrania, añadieron las fuentes.

Reduce la huella de tu logística



**INTEGRAL
MULTIMODAL
SOSTENIBLE**

info@jsvlogistic.com

PATROCINADO POR:  Puertos de Las Palmas

La eólica marina puede generar en España entre 1 y 3GW para 2030

El 'Manifiesto para el Desarrollo de la Energía Eólica en España' recoge el desarrollo de este tipo de energía en los más de 7.000 kilómetros de litoral

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. España puede generar entre 1 y 3 gigavatios (GW) de energía eólica marina para 2030 a través de la construcción de plataformas marinas, sector que podría crear 100.000 puestos de trabajo y permitiría el desarrollo de la cadena de valor y de las regiones donde se implanten, según expertos participantes en un reciente foro de la Asociación Empresarial Eólica (AEE), en el que intervino la federación portuaria Fedeport, de Las Palmas.

Así lo explicaron varios empresarios y participantes de varios sectores que desarrollan la energía eólica marina durante el foro híbrido en el que se ha presentado el 'Manifiesto para el Desarrollo de la Energía Eólica en España', al que se han adherido más de 170 fabricantes, promotores de los proyectos eólicos, la cadena de valor completa del sector de eólica marina, sindicatos, astilleros, puertos y sector naval, colegios profesionales, universidades, centros tecnológicos y de I+D+i, asociaciones, clústeres y profesionales.

Según el presidente de la AEE, Juan Diego Díaz, España es «líder en el desarrollo de energía eólica marina» al haber intervenido en la construcción de 11 de las 13 plataformas marinas que existen actualmente en el mundo, pero, a su juicio, es necesario apostar por el desarrollo del sector porque cuenta con más de 20 años de experiencia, es un sector estratégico y puede ser tractor del desarrollo de otras áreas económicas y toda la cadena de valor que implica un tejido industrial muy variado y del PIB.

Además, el desarrollo de la eó-

lica marina permitiría la generación de 100.000 empleos con profesionales de educación superior, de formación profesional y podría generar «perfiles que no existen» de sectores como el naval, astilleros, industria de la construcción, metal, tecnológico, entre otros, porque representa una «estrategia a futuro».

Según Díaz, el 'Manifiesto para el Desarrollo de la Energía Eólica en España' recoge el desarrollo de este tipo de energía en los más de 7.000 kilómetros de litoral, que podría convertir al país en un «hub» de la tecnología, que incluiría la economía circular para el reciclaje de los componentes de estas infraestructuras.

En la hoja de ruta del manifiesto, según la AEE, las infraestructuras de eólica marina ocuparían el 0,08% de los más de 7.000 kilómetros de las demarcaciones marinas y permitirían la generación de entre 1 y 3 GW para 2030, con la construcción de entre 14 y 15 parques marinos con más de 200 máquinas.

No obstante, debido a la situación geopolítica actual, es necesario fijar «objetivos realistas y conseguibles», y poner la mira en objetivos para 2040-2050, y con la configuración del mix energético español, la generación de energía eólica marina podría llegar a los 15 GW.

Marco legal

Para ello, los participantes han coincidido en la necesidad del desarrollo de un marco legal compatible con todos los sectores que intervienen en la cadena de valor, un desarrollo ordenado y sostenible del sector, que contemple todos los sectores como los pescadores y los impactos por el desarrollo de las plataformas.

Porque España cuenta con todos los recursos, la cadena de valor de las industrias que desarrollan la energía eólica marina, una situación geopolítica importante, recursos como el viento y la costa y capacidad industrial 'offshore' no solo en el territorio nacional, sino también como exportador de tecnología y conocimiento, han coincidido los participantes en el foro, quienes han señalado que «estamos en el inicio del proceso» para la implantación de estas tecnologías, pero «hay que darse prisa» porque otros países ya están en ello.

En las dos mesas de debate sobre los compromisos, propues-



Pie de fotoxxxx. FIRMA

tas, oportunidades y retos de la energía eólica marina han participado: Juan García Domínguez, de Offshore Sales Iberia Vestas; Manuel Fernández García del Campo, de Project director Okena Winds; Alexandra de Marichalar, Head Offshore Wind Spain. To-

talEnergies.

Asimismo, Jon Lezamiz, Global Director de Relaciones Institucionales de Siemens Gamesa; José Francisco Fernández Aparicio, secretario del Consejo de Administración de Pymar; José Juan Ramón Pérez, presidente de

la Federación Canaria de Empresas Portuarias Fedeport y José Santos López Gutiérrez, subdirector de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos Ecorel de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

Las empresas destacan el potencial de España pero piden agilidad administrativa por la competencia existente

ACTIVIDAD PORTUARIA Y ENERGÍAS LÍMPIAS. «Será una solución clave para combatir el cambio climático»

Fedeport ve la eólica marina como «una oportunidad única e irrepetible»

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Canarias7. «La eólica marina constituye una oportunidad única e irrepetible para Canarias, por la creación de empleo y el desarrollo económico y social en las zonas costeras, particularmente en los puertos, y el posicionamiento como región y país en industria e I+D+i». Así de tajante se afirma en el Manifiesto por el Desarrollo de la Eólica Marina en Canarias que firma la Federación Canaria de Empresas Portuarias (Fedeport).

Su presidente, José Juan Ramos, ha participado en Madrid recientemente en la presentación de un manifiesto similar de ámbito nacional.

Según Fedeport, «el auge de la energía eólica marina flotante a nivel mundial durante los próximos años será una solución clave para combatir el cambio climático, además creará puestos de trabajo de alta cualificación y un gran volumen de negocio, lo que supondrá un gran impacto socioeconómico».

Se entiende como energía eólica marina u 'offshore', el desarrollo y construcción de parques eólicos en el mar para la conversión de energía cinética en electricidad y su distribución a tierra. Los estudios realizados avalan que la velocidad y frecuencia del viento es más estable en el mar que en el tierra, por lo que el factor de capacidad, entendiendo como tal el porcentaje de capacidad energética total aprovechable, de los aerogeneradores instalados en el mar es notablemente mayor que en la generación eólica sobre tierra ('on shore').

El manifiesto subraya que las regiones que estén más avanzadas en esta tecnología lograrán mayor ventaja competitiva en el mercado, por lo que Fedeport está convencida de la importancia de «impulsar el desarrollo de la energía eólica marina en Canarias y transmitir la necesidad de agilizar el avance en las disposiciones normativas del sector para que Canarias aproveche el momento de oportunidad y alcance un mayor posicionamiento geoestratégico en el sector de la eólica marina flotante».

Respecto a esa referencia sobre las disposiciones normativas, en el caso de Canarias se entremezclan disposiciones del Gobierno central, el Ejecutivo canario y los cabildos insulares, a lo que se suma el deseo de los ayuntamientos de tener también voz en lo relativo a la ubicación de la eólica marina.

La patronal que preside José Juan Ramos respalda un manifiesto que destaca que «fomentar la energía eólica marina en Canarias ocasionará una oportunidad para impulsar su economía y contribuir a la re-



José Juan Ramos, presidente de la Federación Canaria de Empresas Portuarias. c7

conversión industrial canaria ayudando a su diversificación y consiguiendo que sea más sostenible, innovadora, competitiva y resiliente».

La ventaja de Canarias

Canarias tiene por su ubicación y también su fragmentación un gran potencial para las energías marinas y pueden desempeñar un papel importante en el desarrollo de las energías marinas de la UE. Proporcionan, además, como destaca Fedeport, «un terreno atractivo de ensayo y demostración para las tecnologías marinas innovadoras de generación de electricidad».

La patronal que preside José Juan Ramos pide que se avance en el desarrollo normativo para aprovechar esta nueva oportunidad de negocio

¿Y qué papel juegan las empresas portuarias en esa actividad? La energía eólica marina no se puede entender sin una cadena de suministro y valor que cuenta con los fa-

bricantes de materiales resistentes a la corrosión de turbinas eólicas y oceánicas, así como los proveedores de torres, cimientos, dispositivos flotantes y cableado. Asimismo, los puertos precisarán de infraestructuras de montaje, fabricación y mantenimiento de la energía eólica marina. En el caso de Canarias, los puertos canarios están muy bien posicionados al respecto, al contar con empresas de servicios portuarios con amplia experiencia, así como con disponibilidad de espacio. Además, en la 'Hoja de Ruta para el desarrollo de la Eólica Marina y de las Energías del Mar en España', Canarias aparece señalada

igualmente como campo de pruebas para tecnologías o políticas de transición energética, algo que ya se está poniendo en práctica con resultados muy positivos.

Esta apuesta por energías limpias cobra más importancia, si cabe, en el momento presente, donde el conflicto bélico en Europa del Este ha tensionado todavía más los mercados energéticos por la dependencia del gas, disparando los precios. Es por ello que el aprovechamiento de las energías limpias se hace imprescindible, máxime en sistemas insulares donde la conexión eléctrica entre islas es todavía muy reducida.



José Juan Ramos, a la derecha, en la presentación en Madrid del manifiesto. c7

Más de 200 empresas y unos 8.000 trabajadores

Fedeport agrupa a 245 empresas, con unos 8.300 trabajadores, en actividades económicas que representan a nada menos que 22 sectores de actividad y servicios portuarios. En la misma están integradas grandes compañías, otras de tipo mediano y también pequeñas, que forman un tejido empresarial vinculado a la actividad portuaria que ha demostrado su potencial y también su capacidad de adaptación ante las circunstancias. Las empresas agrupadas en Fedeport son clave para que los puertos canarios hayan conseguido que incluso en pandemia los resultados del sector sean positivos.

PATROCINADO POR:  Puertos de Las Palmas

La granja de pulpos, otro ejemplo de diversificación

El proyecto de Pescanova, con una inversión millonaria, se encuentra a la espera de la respuesta del Gobierno canario

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. La instalación de una infraestructura destinada a la cría de pulpo en cautividad en un espacio de la Autoridad Portuaria de Las Palmas sigue adelante con sus trámites administrativos, al tiempo que genera la crítica de algunas organizaciones animalistas internacionales como PETA o el partido PACMA, que han pedido al Gobierno de Canarias que «no siga adelante» con los planes de apertura de la planta.

El anuncio lo realizó en julio del pasado año la Autoridad Portuaria de Las Palmas y la empresa Nueva Pescanova, que en ese momento cifró en 65 millones de euros su inversión para criar pulpo atlántico en cautiverio, la mayor hasta la fecha en el Puerto de La Luz. Un directivo de la compañía apunta que la planta comenzaría a operar previsiblemente en 2023. Pescanova barajó otras opciones para la ubicación, primero en Galicia y también en la isla de Tenerife.

La cría de pulpo en cautividad es una práctica altamente compleja y que ha tardado más de 25 años en hacerse realidad. Los responsables del éxito: investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO), cuya patente para desarrollar la cría en cautividad fue adquirida por Nueva Pescanova a mediados de 2019.

La compañía, en colaboración con el IEO, ha logrado que el pulpo común, o pulpo de roca, nacido en acuicultura no solo llegue a su edad adulta, lo más lejos que se había llegado hasta 2019 con los pulpos cautivos, sino que también comience a reproducirse en un entorno fuera de su hábitat natural.

La empresa gallega tiene pre-

La cría de pulpo en cautividad es el fruto de 25 años de investigación científica, abanderada por el IEO

visto instalarse en un espacio de 52.000 metros cuadrados en el dique de La Esfinge, si bien se encuentra a la espera de permisos por parte del Gobierno canario, en concreto de la Dirección General de Pesca y de la dirección general de Transición Ecológica y Lucha Contra el Cambio Climático.

A la espera del Gobierno

«En este momento se encuentra pasando el trámite de la validación de impacto ambiental y si cumple con la normativa se le dará permiso para su implantación», señalan fuentes de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca del Ejecutivo autonómico, que valoran el proyecto al tratarse de «un hito» desde el punto de vista científico.

Sobre el proyecto, la Dirección General de Pesca tiene constancia de que se trata de «una granja en tierra, con zona de piscina para cría y el primer lugar del mundo donde se cultiven pulpos que tienen el ciclo ya cerrado».

Además, detallan que está previsto que las larvas del pulpo común sean alimentadas con algas, y que, una vez pasado ese proceso, los cefalópodos se alimenten con pienso y cangrejo.

Fuentes de la Consejería de Transición Ecológica y Lucha contra el Cambio Climático apuntan que el tiempo de tramitación de la declaración de impacto ambiental «lo marcará el volumen de tramitación de expedientes de la Consejería».

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha respondido a las consultas realizadas por grupos animalistas como PACMA, que preguntaban por la situación del proyecto y los planes de puesta en marcha. La institución portuaria ha trasladado a este partido que la infraestructura de Nueva Pescanova no cuenta aún con la correspondiente concesión administrativa para poder desarrollarse en dominio público portuario al encontrarse en fase de tramitación.

«El procedimiento de otorgamiento se encuentra, en estos momentos, en el preceptivo trámite de evaluación de impacto ambiental que se tramita ante el Gobierno de Canarias y, en concreto, en la Dirección General de Pesca (como órgano sustantivo) y la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente (como órgano am-



El proyecto de granjas de cría de pulpos estuvo a punto de decantarse por Tenerife para su ubicación. A la derecha de estas líneas, instalaciones del centro de investigación de Pescanova.

c7

biental)», señala el documento, que añade que una vez se haya realizado esa evaluación está previsto un trámite de información pública, en el que se puede acceder al proyecto.

«Cuando pase esa fase, volverá a la Autoridad Portuaria para su adjudicación», explican desde la entidad.

En su momento, el presidente de Puertos de Las Palmas, Luis Ibarra, declaró que la importancia de esta inversión no es solo

por lo que representa para la acuicultura, «sino un canto a la historia del puerto», por su papel como exportador mundial de pesca.

Mientras tanto, el proyecto ha despertado las quejas de PETA y del propio PACMA, que se muestran contrarios a la cría «intensiva» del pulpo y a lo que definen como su «asesinato para convertir pulpos en comida».

«Se sabe que los pulpos intentan escapar del cautiverio e in-

cluso arrojan agua a sus captores, por lo que solo podemos imaginar el estrés que una granja industrial acuática les causaría a estos seres inteligentes», ha declarado la vicepresidenta de PETA para el Reino Unido, Europa y Australia, Mimi Bekhechi, que agrega que estos animales «fascinantes y altamente inteligentes» deberían ser respetados y dejarles vivir en sus entornos naturales, «no encerrados y asesinados para tapas».



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



En primer término, contenedores en el puerto de la capital grancanaria. JUAN CARLOS ALONSO

El transporte por mar, pieza clave en el atasco logístico mundial

Las navieras no pusieron en marcha toda su capacidad disponible y comenzó el desajuste entre la oferta y la demanda de transporte marítimo

ANÁLISIS

RAFAEL VILLA MARTÍNEZ Y TOMÁS GARCÍA MARTÍN

Rafael Villa Martínez es doctor en Ciencias Económicas y profesor de Ciencias del Transporte y Logística, de la Universidad Camilo José Cela. Tomás García Martín es decano de la Facultad de Tecnología y Ciencia, de la Universidad Camilo José Cela

Abrimos el grifo, elegimos la temperatura y sale el agua justo como la queremos. Algo que nos parece tan natural, sin embargo, conlleva un largo y difícil proceso de transporte, tratamiento y distribución desde la fuente de origen hasta nuestras casas.

Con el comercio electrónico ocurre algo parecido. Nos hemos habituado a elegir entre un inmenso catálogo de artícu-

En la actualidad, cinco compañías copan el 65 % del mercado de contenedores

Hay suficientes contenedores para satisfacer la demanda pero no están en los lugares adecuados

los, hacer clic desde el teléfono móvil y recibir el paquete al día siguiente. Sin reparar en la enorme complejidad de las cadenas de suministro de la mayoría de los artículos que compramos.

Estas cadenas son una red compleja que conecta a fabricantes, exportadores, importadores y proveedores de transporte ferroviario, por carretera y marítimo. Alrededor del 90 % de los productos comercializados en el mundo se mueven

por barco y, de estos, el 60 % se transporta en los ya famosos contenedores de acero.

A lo largo de 2021 se ha sometido a las cadenas de suministro globales a unos grados de tensión que no parece que vayan a rebajarse en los próximos meses. Como si de un drama se tratara, esta historia se presenta en tres actos.

Acto I: Se desajustan la oferta y la demanda del transporte marítimo. Todo empezó a principios de 2020 cuando,

con la irrupción del coronavirus y su rápida expansión por todo el mundo, se produjo el cierre de fábricas a nivel global. En este contexto hubo una menor demanda de bienes no esenciales y, en consecuencia, hubo una reducción de la actividad industrial.

Al reducirse el comercio mundial los puertos mantuvieron solo al personal indispensable y las principales navieras disminuyeron sus rotaciones (viajes de ida y vuelta) para



PATROCINADO POR:



mente espoleada por el comercio electrónico y por la mayor renta disponible de los consumidores tras varios meses de confinamiento.

Sin embargo, las cadenas de suministro no pudieron responder con la misma rapidez con la que se incrementó la demanda. China, la fábrica del mundo, incrementó su producción de forma limitada por la escasez de materias primas y el cierre intermitente de algunas de sus fábricas, lo que restringió la oferta de ciertos productos.

Por otro lado, las navieras no pusieron en marcha toda su capacidad disponible y comenzó el desajuste entre la oferta y la demanda de transporte marítimo. Se produjeron retrasos en los puertos, que no pudieron procesar los mayores volúmenes de envío, lo que provocó largas demoras, con barcos anclados durante semanas fuera de los principales puertos y la consiguiente escasez de contenedores marítimos, que estaban atascados en los barcos en espera y que no podían ni recargarse ni enviarse.

Acto final: La tormenta perfecta. Durante 2021 las compañías de transporte marítimo intentaron adaptarse al incremento de la demanda modificando las rutas marítimas previamente establecidas. Llegaron contenedores a los puertos de América y Europa pero, debido a las restricciones de la pandemia y a los altos costes de envío de los contenedores en vacío, no han podido volver de regreso a Asia. Esto ha provocado la acumulación de contenedores en muchos de los puertos americanos y europeos. Hay suficientes contenedores para satisfacer la demanda pero no están en los lugares adecuados.

A esto se sumó el atasco en los puertos de China (que tiene ocho de los diez más importan-

tes del mundo): ralentizaron sus operaciones en verano por cuestiones meteorológicas y mantienen restricciones operativas debido a la pandemia, agravando aún más los retrasos en las rutas comerciales y provocando cuellos de botella en los puertos de todo el mundo.

Coda: Un crecimiento desbocado.

El desmesurado aumento de la demanda mundial es inasumible y ha sumergido en el caos a los fabricantes y distribuidores de bienes, que no pueden producir o suministrar como antes de la pandemia por una variedad de razones:

-La escasez de trabajadores por la variante delta.

-La falta de componentes clave y materias primas.

-El aumento en el precio de la energía.

-La subida de los fletes marítimos.

-La falta de conductores de camiones, más de 400 000 en Europa y 15 000 en España.

Además, muchas empresas y consumidores han adoptado un comportamiento de sobrecompensación que prolonga el desabastecimiento de componentes clave para la fabricación y puede hacer que los precios de los productos se disparen.

Estas interrupciones en la cadena de suministro han afectado y afectarán en los próximos meses a la disponibilidad, los tiempos de entrega y los precios de muchos productos. Los más perjudicados serán aquellos que tienen cadenas de suministro más largas y globales (electrónicos, textil o automoción), en las que cada eslabón se sitúa en una parte distinta del planeta.

No es fácil predecir un final para esta crisis, pero los distintos actores implicados señalan que la congestión de los puertos y de las rutas de transporte marítimo podría prolongarse

hasta mediados o finales de 2022.

Mejor con las tres A: ágiles, adaptables y alineados. Ninguna de las partes que integran las cadenas de suministro globales estaban preparadas para este súbito incremento de la demanda mundial. Y es que la mayoría de ellas basa su modelo de gestión en principios lean: la cantidad justa para atender la demanda (desde los conductores de camiones hasta el inventario en los almacenes).

Mucho se ha hablado de las ineficiencias del JIT (Just In Time) en este contexto por lo ajustado de sus inventarios. Pero, como señala el profesor del MIT Yossi Sheffi, el JIT tiene como propósito la reducción de defectos y no la reducción de costes.

Por tanto, solo se fabrica la cantidad que necesita la siguiente etapa del proceso. Eso es lo que le da flexibilidad a este sistema y permite ajustar la producción ante las variaciones en la oferta o la demanda.

Tener grandes cantidades de stock se traduce en costes elevados e ineficiencias si la demanda cae. Y la opción de disponer de stocks de seguridad solo permite ayudar a las empresas en las fluctuaciones en el corto plazo, no en un contexto pandémico de escasez global.

Por lo tanto, las empresas con mejores resultados serán no solo aquellas que cuenten con una cadena de suministros centrada en la velocidad y en los costes, sino también con cualidades que las califiquen como cadenas de suministro triple A: agilidad, adaptabilidad y alineación.

Finalmente, están los grandes vencedores de toda esta crisis: las principales navieras, que han presentado beneficios inéditos en el tercer trimestre de 2021.

adaptarse a la nueva demanda.

Tres años atrás la oferta de transporte marítimo internacional había menguado debido a una serie de fusiones y adquisiciones que redujo el número de navieras. En la actualidad, cinco compañías copan el 65 % del mercado de contenedores (la danesa Maersk, la italiana MSC, la francesa CMA CMG, la

china Cosco Group y la alemana Hapag Lloyd), lo que las convierte en las dueñas del comercio mundial.

Acto II: Un incremento inesperado de la demanda. A partir del otoño de 2020, y a medida que se levantaban los bloqueos y avanzaba la vacunación, la demanda de bienes no esenciales aumentó rápida-

REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES



FELIPE DEL ROSARIO HERNÁNDEZ S.L.
FEROTHER
REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES



TICHO211 • S011891
CIVIL 10001



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





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

PATROCINADO POR:  Puertos de Las Palmas

El sector marítimo se adapta a la normativa europea

El Ministerio de Transportes asegura que se busca «mejorar la competitividad» y cubrir «ciertas lagunas de regulación»

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. El Consejo de Ministros aprobó la pasada semana la Ley de Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y la Ley de Navegación para adaptarla a la regulación internacional y europea, y a las nuevas necesidades del transporte marítimo.

Según explica el Ministerio de Transportes, esta ley tiene como objetivo «mejorar la competitividad del sector marítimo y portuario español y cubrir ciertas lagunas de regulación detectadas», así como coordinar ambas legislaciones para «evitar solapamientos».

Dentro de la Ley, se encuen-

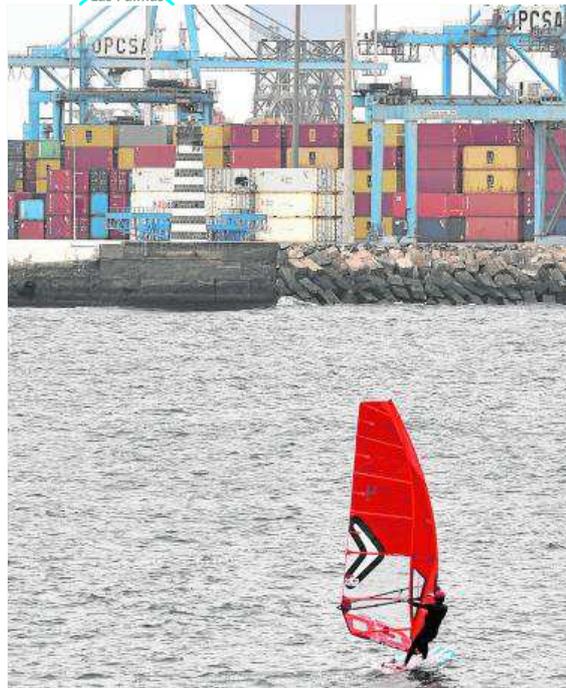
tra una iniciativa pionera, debido a la incorporación de una regulación a los buques autónomos o sin tripulación, que estarán sujetos a las normas generales de navegación.

Además se incluye la reforma del Registro de Buques y Empresas Navieras para mejorar la competitividad y reforzar el papel del coordinador de la gestión.

Náutica de recreo

El nuevo texto normativo incluye cambios que afectan a la náutica de recreo, entre ellos la creación de un nuevo Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo para aquellos que sean objeto de explotación comercial, con oficinas en las Capitanías Marítimas de Ceuta y Melilla para favorecer el pabellón español del sector.

Además, desaparece el régimen obsoleto de importación y exportación de buques y, en su lugar, se da sustantividad propia a la navegación de recreo



Un windsurfista, en plena bahía capitalina. **JUAN CARLOS ALONSO**

para que aquellas embarcaciones que se encuentren en otros estados permanezcan bajo la legislación española.

Además dentro de la ley se prevé simplificar la inscripción

en el Registro de Buques y Empresas Navieras para embarcaciones de recreo y para motos náuticas con el objetivo de acabar con la disparidad de formas de inscripción que ahora exis-

ten.

A raíz de la pandemia se proporcionarán herramientas necesarias para hacer frente a circunstancias excepcionales e incorpora nuevas garantías para evitar potenciales problemas a las empresas navieras españolas ante estas situaciones.

Entre las reformas también se realizarán modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con el objetivo de mejorar la tramitación de diferentes expedientes de las Autoridades Portuarias, así como la incorporación como servicio portuario el servicio de suministro de combustible.

En la Ley de Navegación Marítima también se incluye la regulación del despacho de buques, a la que se añade el término 'habilitación' para conseguir agilizar este trámite, así como la creación de un nuevo Certificado de Registro, que sustituye a los actuales Certificados de Matrícula y la Patente de Navegación, homologando la documentación de los buques españoles.

Con respecto a la certificación pública de los expedientes en materia de abandono de embarcaciones de recreo, se busca solventar el problema económico y medioambiental que suponen los impagos y el abandono de embarcaciones.

Las ventajas «desconocidas» de la Zona Franca



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Canarias7. Gabriel Corujo, Delegado Especial de la Zona Franca de Gran Canaria, lanza un claro ofrecimiento al sector empresarial de las Islas: «Nos ponemos a disposición de los operadores industriales, pequeños y me-

dianos empresarios para asesorarles sobre cómo pueden hacer un mejor uso de las ventajas aduaneras y fiscales y afianzar proyectos que requirieran de una colaboración público-privada».

El Delegado considera un «verdadero desafío» acercar esta herramienta a los pequeños y medianos empresarios para que puedan participar de las oportunidades que se dan en el territorio.

La pregunta lógica que se harán los aludidos es, ¿Cómo podemos posicionar a las pequeñas y medianas empresas canarias para que formen parte de esa transformación, qué oportunidades existen en el horizonte inmediato?

El Delegado lo contesta: «Una oportu-

nidad clave la aporta implicación estatal a través de fondos públicos amparados bajo el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que, entre otras partidas, prevé 466 millones de euros destinados a energías sostenibles, al impulso a la eólica marina y la descarbonización en el archipiélago». Corujo, al respecto, señala que en total, «movilizará inversiones privadas multiplicando los efectos de la inversión pública, llegando a 800 millones en los próximos 4 años, este es un escenario en el que las Pymes canarias deben situarse, no sólo con vistas a esta primera inversión, sino a lo que supondrá para las siguientes décadas».

Las previsiones apuntan a que «el auto-consumo se multiplicará por diez

y se habilitará el 100% del territorio para la movilidad eléctrica».

Bajo estas premisas, el Delegado de la ZFGC señala puntos de interés para el tejido empresarial canario, dentro del sector de las nuevas tecnologías, como «instalar y mantener puntos de recarga, dispositivos de auto-consumo, o instalaciones renovables en tierra y off shore». Implementar estas iniciativas «requerirá de empresas, infraestructuras y conocimiento que después podremos exportar. Esa es la diversificación buscada, ese es el aporte de valor que acompaña nuestra posición geográfica y nuestra seguridad jurídica». En esa propuesta de valor, la capacidad de almacenar y transformar mercancías «sin devengar ningún tipo de aran-

cel ni de impuesto indirecto o arbitrio, es una herramienta de la que disponemos y que no se debe desaprovechar en esta coyuntura».

Gabriel Corujo incide que «no es necesario realizar inversiones millonarias para hacer uso de estas ventajas, basta con apoyarse en operadores ya instalados, que tienen el know how y la infraestructura para apuntalar el crecimiento internacional de proyectos de calado, en este sentido han coincidido los invitados hasta el momento del Podcast oficial de la Zona Franca de Gran Canaria «Conversaciones Francas», señalando que las zonas francas juegan un papel fundamental en la economía de una región. No nos podemos permitir el lujo de desaprovecharlas».

ZONA FRANCA
Gran Canaria

20 años
CONTIGO

www.zonafranca.org

Los cruceros recuperan la actividad

Los puertos de Las Palmas fueron pioneros en la activación de estrictos protocolos por la covid de la mano de las navieras

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. Los puertos de Las Palmas pueden presumir de haber sido de los primeros de España en la reactivación del negocio de cruceros, una actividad que se puso en marcha a finales del pasado año, tras el parón por la pandemia, y que se ha ido consolidando. Para ello fue clave en aquel momento, y lo sigue siendo ahora, la aplicación de estrictos protocolos sanitarios.

La irrupción de la variante ómicron se dejó sentir con una menor ocupación pero las grandes compañías de cruceros mantuvieron sus escalas. Fue el segmento de cruceros más pequeños el que más se resintió, porque al bajarse los aforos no resultaba rentable movilizar el barco.

Las previsiones que maneja la Autoridad Portuaria van evolucionando en función de la situación de la pandemia. Si en esta temporada 2021-2022 se preveía inicialmente un aumento de las escalas de los cruceros de un 20% sobre 2018-2019, tras la aparición de ómicron esa previsión se rebajó al 5%. En total serán 677 escalas.

Un termómetro de la recuperación de la confianza de las navieras en esta actividad está en que zarpan nuevos barcos. Es el caso del 'Wonder of the Seas', que se ha convertido en el barco de cruceros más grande del mundo y que este mes de marzo tuvo su primera salida desde el puerto Everglades, en Fort Lauderdale (Florida, EE UU).

El barco de la compañía Royal Caribbean dio la bienvenida a sus primeros huéspedes en una salida que les llevó por el Caribe en un crucero de siete noches.

Construido en St. Nazare (Francia), el barco mide 64 metros de ancho y 362 metros de eslora. Tiene capacidad para 6.988 pasajeros y una tripulación de 2.300 personas, lo que le permite desbancar al 'Symphony of the Seas', también de Royal Caribbean, como el crucero más grande del mundo.

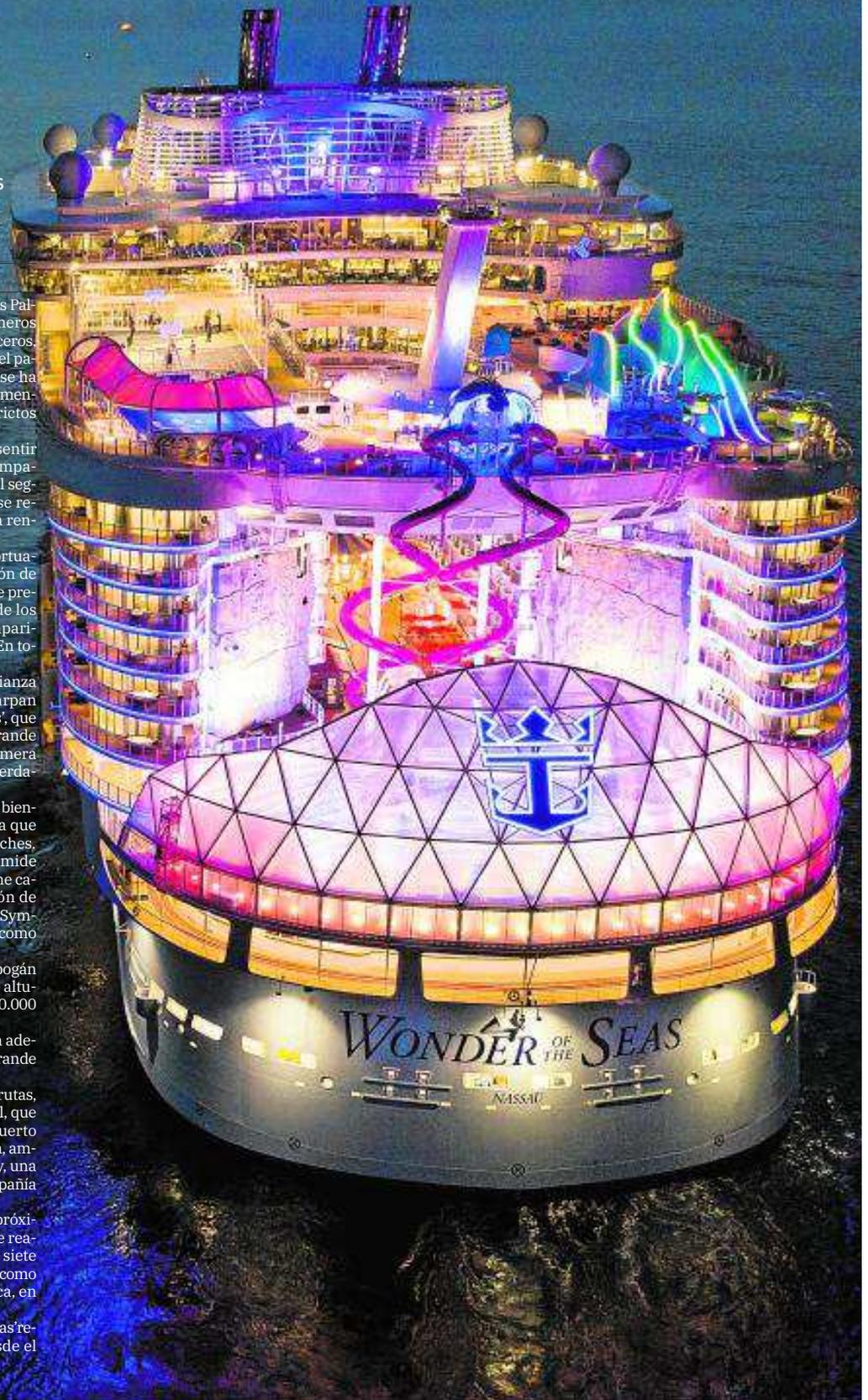
El barco cuenta con The Ultimate Abyss, el tobogán más alto en el mar, una tirolina de 10 metros de altura, un simulador de surf, rocódromos, y más de 20.000 plantas reales en su particular Central Park.

La compañía presume de que el barco cuenta además con más de 20 restaurantes y bares, y tan grande es que tiene hasta ocho 'vecindarios'.

El 'Wonder of the Seas' tendrá dos diferentes rutas, una por el Caribe oriental y otra por el occidental, que incluyen visitas a Labadee (Haiti), San Juan (Puerto Rico), Roatán (Honduras) y Cozumel y Costa Maya, ambas en México, así como una jornada en CocoCay, una isla privada en las Bahamas propiedad de la compañía de cruceros.

Y mantendrá estas rutas hasta que en mayo próximo el barco se dirija a Barcelona y Roma, donde realizará la temporada de verano con cruceros de siete noches por el Mediterráneo occidental a destinos como Nápoles y Florencia, en Italia; Palma de Mallorca, en España, y la región de la Provenza, en Francia.

En noviembre de este año, el 'Wonder of the Seas' regresará a las costas del Caribe y Bahamas desde el que será su puerto base en Fort Lauderdale.



PATROCINADO POR:  Puertos de Las Palmas

Gran Canaria participa en una investigación para compaginar economía azul y biodiversidad

La ULPGC se implica en el proyecto que busca promover buenas prácticas de gestión marina

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. El Instituto Universitario de Investigación en Acuicultura Sostenible y Ecosistemas Marinos (IU-ECOACUA) de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) ha logrado captar más de 400.000 euros para el desarrollo de un nuevo proyecto europeo en el que se analizarán las interacciones de actividades marítimas (crecimiento azul) con la biodiversidad y los servicios ecosistémicos, con el objetivo de promover buenas prácticas de gestión marina con el respaldo social.

Esta iniciativa científica europea denominada Marine SABRES (acrónimo, por sus siglas en inglés, de 'Aproximaciones a los sistemas marinos sobre la resiliencia biológica y la sostenibilidad ecosistémica') cuenta con una financiación global de unos 10 millones de euros provenientes de la convocatoria Horizon-CL6-2021-Biodiv-01 sobre Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos.

La duración de este proyecto, cuyo inicio es inminente, será de 4 años, y reúne, bajo la batuta de la universidad irlandesa de Cork, a un total de 22 equipos interdisciplinarios de diferentes países europeos líderes en el campo de la investigación de la Gestión Ecosistémica y en Sistemas Socio-Ecológicos, que trabajarán en tres regiones costeras europeas.

La ULPGC participa en esta iniciativa con investigadores del IU-Ecoaqu. Ricardo Haroun, director en funciones y miembro del grupo de Biodiversidad y Conservación (Biocon), será el investigador principal del proyecto, mientras que Fernando Tuya, director del grupo Biocon, e Inmaculada González, directora del grupo de

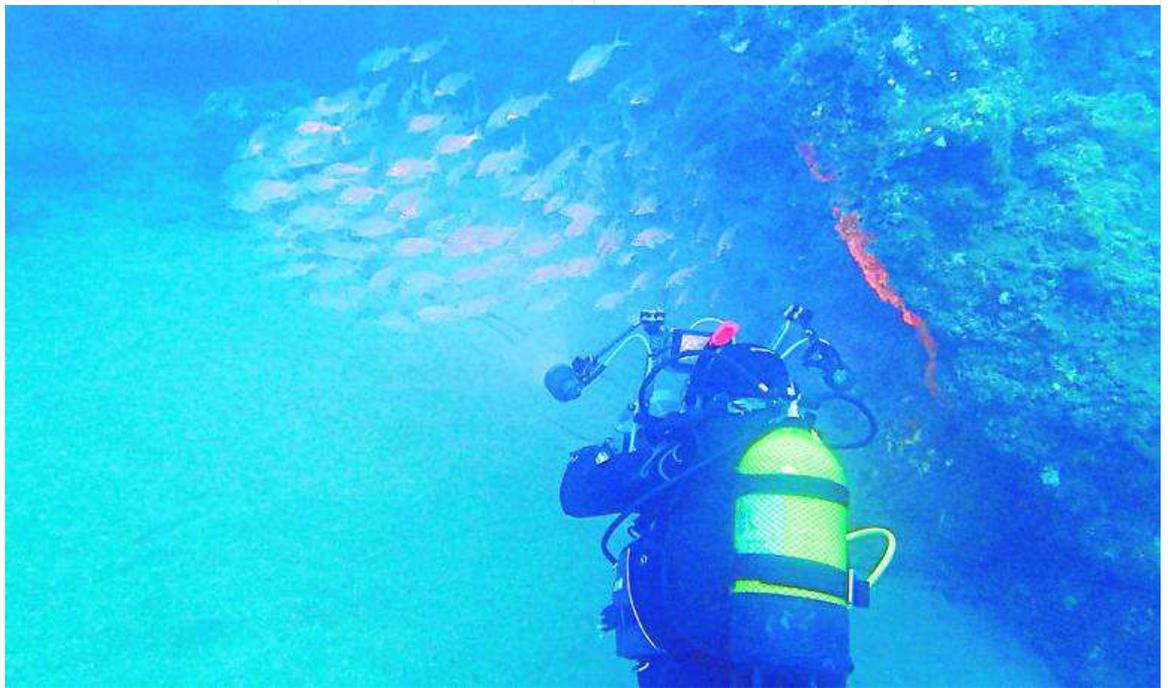


Foto de banco de peces aportada por el catedrático de la ULPGC que participa en la investigación. RICARDO HAROUN

investigación de Turismo, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, completarán el equipo científico directamente implicado en Marine SABRES.

Sus tareas consistirán principalmente en coordinar el caso de estudio que abarca los archipiélagos macaronésicos europeos (Canarias, Azores y Madeira), donde se analizarán las interacciones de sectores ligados al crecimiento azul con la ingente biodiversidad marina y con los servicios ecosistémicos existentes en las aguas circundantes, considerando desde la perspectiva social y de gestión ambiental.

Los investigadores de este consorcio trabajarán, además de en los citados archipiélagos de la Macaronesia, en otros dos casos demostrativos de buenas prácticas

de gestión ecosistémica: Arco del Islas del Mar del Norte, y en el archipiélago de la Toscana, en el Mar Mediterráneo.

Además de la ULPGC, a través del IU-Ecoaqu, 'Marine SABRES' cuenta con la participación de otros dos socios españoles: LifeWatch ERIC, centro europeo ubicado en Sevilla dedicado a la Investigación en Biodiversidad y Ecosistemas, y la Fundación AZTI, en el País Vasco.

Los resultados globales de 'Marine SABRES' serán de enorme utilidad para proporcionar apoyo a la gestión del medio marino del viejo continente desde un enfoque ecosistémico, revirtiendo la pérdida de biodiversidad y promoviendo su conservación al integrar medidas socio-ecológicas, que den lugar a un desarrollo sostenible de

los sectores costeros y marítimos.

La gran meta global que se pretende obtener al finalizar este ambicioso proyecto será la de contribuir con propuestas consensuadas a una protección efectiva de la biodiversidad y de los servicios ecosistémicos marinos, que permitan una economía azul resiliente y favorecedora de las comunidades locales, profundizando y conociendo mejor las interacciones entre diferentes actividades de sectores costeros y marítimos, la resiliencia de la biodiversidad marina, así como de los servicios y productos que los ecosistemas costeros y marinos suministran a estas comunidades.

En este sentido, en el marco de esta investigación, se procederá a la identificación de las principales barreras existentes, sobre todo

en el caso de los productos derivados del patrimonio natural marino, y los impactos en la biodiversidad como las carencias en la aplicación de medidas de conservación del medio marino para lo que se propondrán medidas y mecanismos que permitan superar tales barreras.

El IU-Ecoaqu se dedica a la promoción de la investigación, innovación y formación de postgrado en acuicultura sostenible, en conservación y en el uso sostenible de los recursos marinos y costeros. Actualmente, este instituto multidisciplinar engloba 4 grupos de investigación (GIA, BIOCON, EOMAR Y TOTMA), dos de los cuales forman parte de 'Marine SABRES', para investigar en torno a las políticas de crecimiento azul y la economía circular.



atlantic canarias

TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

MARÍTIMO • AÉREO • ADUANAS • LOGÍSTICA

www.atlantic-canarias.com



**SANPER**
NAVAL / INDUSTRIAL

taller@talleressanper.es
www.sanper.com.es

PATROCINADO POR:



Imagen de archivo de una marea de plástico en el Mediterráneo. c7

Por unos océanos limpios de plásticos

Naciones Unidas da un paso adelante «histórico» para una cuestión que pone en riesgo la calidad de los mares

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. La V Asamblea de la ONU para el Me-

dio Ambiente (UNEA-5), principal organismo de toma de decisiones ambientales del mundo, aprobó la pasada semana en Nairobi una resolución histórica para negociar el primer tratado global contra la contaminación plástica, que amenaza sobre todo a los océanos.

Ministros de Medioambiente y otros representantes de 175 paí-

ses adoptaron en Nairobi en el plenario de clausura de UNEA-5 un texto para la creación de un comité intergubernamental con el mandato de negociar un pacto internacional legalmente vinculante para 2024, que sirva para acabar con la polución por plástico terrestre y marina.

«No veo ninguna objeción. Por tanto, (la resolución) queda adop-

tada», afirmó el ministro noruego de Clima y Medioambiente, Espen Barth Eide, cuyo país ejerce la presidencia de la Asamblea, al aprobar la adopción del texto con un golpe de un simbólico martillo hecho con plástico reciclados de un vertedero de Kenia.

«Gracias. Estamos haciendo historia hoy», subrayó un emocionado Eide ante un plenario puesto en pie que celebró con una ovación cerrada el histórico hito.

Este éxito de la cooperación multilateral culminó, tras intensas negociaciones, la segunda sesión de UNEA-5 en Nairobi, conocida como la «capital medioambiental» del mundo por albergar la sede del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

El foro, que ya desarrolló su primera sesión en 2021 de forma virtual por la covid-19, adoptó desde este lunes en Kenia una fórmula de participación híbrida con la intervención de más de 3.400 delegados en persona y 1.500 por vía telemática.

La histórica resolución -basada en tres propuestas presentadas por Perú y Ruanda, Japón y la India, respectivamente- aborda el ciclo de vida completo del plástico, incluida su producción, diseño y eliminación.

El llamado Comité Intergubernamental de Negociación (INC, en sus siglas) comenzará su tra-

bajo en 2022, con la ambición de completar un borrador de acuerdo global legalmente vinculante para finales de 2024.

El Comité debe presentar un instrumento que refleje alternativas para abordar el ciclo de vida entero de los plásticos, el diseño de productos y los materiales reutilizables y reciclables.

Además, el tratado tiene que hacerse eco de la necesidad de una mayor colaboración internacional para facilitar el acceso a la tecnología, el desarrollo de capacidades y la cooperación científica y técnica, según la resolución.

El PNUMA emplazará a un foro a finales de 2022 abierto a todas las partes para compartir conocimientos y buenas prácticas en diferentes partes del mundo, e informará sobre los avances durante los próximos dos años.

Una vez finalizado el trabajo del INC, el PNUMA convocará una conferencia diplomática para adoptar su resultado y abrirlo a su firma por los países.

«La contaminación plástica se ha convertido en una epidemia. Con la resolución de hoy estamos oficialmente en camino de una cura», subrayó Eide, cuyo país cederá a partir de este jueves a Marruecos la presidencia de la próxima Asamblea de la ONU para el Medio Ambiente (UNEA-6), una cita que suele celebrarse con carácter bianual.

FRED. OLSEN
Express

RUTA
TRI-MA-RÁN
GRAN CANARIA TENERIFE

80 MIN

fredolsen.es