

CANARIAS7

Sábado, 29 de abril de 2023

SUPLEMENTO ESPECIAL

Puertos, transportes y logística

4M

8

6

4

2

3M

«El Puerto ha mejorado su competitividad»

Balance. Luis Ibarra, presidente de la Autoridad Portuaria, destaca que el Puerto «se ha consolidado como un gran músculo de innovación y de desarrollo económico»

CANARIAS7

La actividad en el Puerto de la Luz es frenética, con muchos proyectos sobre la mesa. En pandemia, el Puerto fue la actividad que mejor resistió el embate y a día de hoy continúa con esa tendencia positiva. Para Luis Ibarra, presidente de la Autoridad Portuaria, este hecho se debe «a que cuando suceden situaciones graves a nivel sanitario, y ya pasó con el ébola, los armadores utilizan el Puerto de Las Palmas como un puerto de refugio y los puertos africanos se suelen bloquear y no son seguros. Ahora mismo, la explicación para que el Puerto de Las Palmas siga con estas cifras es diferente. A pesar de la crisis global de la guerra de Ucrania y la inflación, la mejora de la competitividad es fundamental. Se ha mejorado en la gestión diaria, se han bajado las tasas, se han aprobado los pliegos de servicios portuarios, que eso determina que las tarifas son conocidas y ya no hay tarifas nocturnas, ni durnas, ni festivas, son planas los siete días de la semana. Y, sobre todo, el Puerto ha ido creciendo y ramificando, y a medida que más actividades pones en el Puerto generas más competitividad. Esa es la explicación que yo creo que puede estar ocurriendo», destaca.

Un tema candente en el Puerto es la eólica marina ¿Es una oportunidad que se dejará pasar como ocurrió con el concurso? A este respecto, Luis Ibarra fue claro: «Espero que no. El concurso era complicado. Lo sacábamos en una parcela donde Zamakona tenía una concesión previa y era fundamental que hubiera un entendimiento entre el posible nuevo concesionario y Zamakona porque lo que hace la fortaleza de este proyecto es el conjunto de los dos. Ahí creo que el sector del Puerto no ha estado lo suficientemente maduro para saber que se gana mucho más integrado en este gran proyecto que no yendo individualmente de la mano, pero creo que tendremos oportunidades en los siguientes meses de reconducir esta situación, porque sí creo que es una oportunidad que Canarias y el Puerto de la Luz no puede dejar pasar. Encontrar unos espacios como los que tenemos ahora mismo en la Esfinge es muy difícil encontrar en el sistema portuario español. Todas las grandes empresas que están pasando di-



ARCADIO SUÁREZ

cen que es la mejor parcela a nivel español. No podemos desaprovechar esta oportunidad, ni España, ni Canarias ni el sector de reparaciones navales».

En cuanto al proyecto de los megayates, el presidente de la Autoridad Portuaria recalcó que no hay otra ubicación posible. «El Puerto está colmatado, no tenemos prácticamente nada libre y

«Hace años era el gas, pero ahora mismo la apuesta de todo el mundo del I+D+i pasa por el desarrollo del hidrógeno verde»

cada vez más solicitudes. Solo tenemos tres pequeñas naves libres de todo el entramado. El problema que tendremos en los próximos años es que lo vamos a tener colmatado y tendremos que decidir cuáles son las actividades más relevantes que se puedan hacer. En los próximos años veremos cómo determinadas concesiones se le intentará cambiar,

cuando venzan los plazos, a zonas más interiores del Puerto porque no pueden ocupar primera línea de atraque. En este caso, el taller necesita un calado de no más de siete metros y este es el sitio idóneo. Tengo claro que la ciudadanía, una vez lo vea terminado, lo verá con buenos ojos. Lo que eran unas naves de 24 metros, tenemos una solicitud de que esas naves se quedarán en 12 metros, no tendrá impacto visual. A lo mejor nos equivocamos al llamarle taller de megayates y al final lo asociamos con un segmento de lujo, pero hay que recordar que cualquier velero de lo que vemos que no se pueden trabajar en Las Palmas de Gran Canaria o cuando llega la regata ARC tenemos serios problemas al llegar catamaranes que no pueden repararse en el Muelle Deportivo y perdemos una oportunidad importante. Ahora en septiembre acabará la obra y al final el contraste en la zona del acuario, con el gran parque de 25.000 metros que será una realidad en breve y la zona de veleros, será una visión de Las Palmas de Gran Canaria diferente, con los cruceros y el istmo, y será del agrado de la inmensa mayoría de la población».

El debate de la sostenibilidad en materia del combustible está llegando a la navegación marítima. «Hace unos años la apuesta era decidida por el gas y ahora parece que la apuesta de todo el mundo del I+D+i pasa por el desarrollo del hidrógeno verde y ahí tenemos que estar atentos. Tenemos algunos proyectos que están tocando la puerta de la Autoridad Portuaria para trabajar conjuntamente con desarrollo de fotovoltaica e hidrógeno verde. Es ahora mismo el camino que tenemos trazado, sin olvidar que durante un tiempo habrá que armonizarlo con el gas, pero es verdad que el gas ha perdido esa capacidad de interactuar entre el fuel y energías más limpias».

A las puertas de las elecciones del 28M, a Luis Ibarra no le preocupan los resultados de la misma ni le quita el sueño qué sucederá con su cargo o posibles cambios en el consejo. «Entré en 2011 y estuve un año y pocos meses fuera. Lo que me puede quitar el sueño es que el Puerto vaya a peor y eso no ha ocurrido. Creo que el Puerto se ha consolidado como un gran músculo de innovación y de desarrollo económico», afirma.



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

Los 8 indicadores que aúpan al puerto

Tras un cierre de año 2022 con plena recuperación de la actividad tras la covid, el puerto de Las Palmas arranca el año con unas cifras inmejorables. La carga, el trasbordo, el 'bunkering' y el pasaje alcanzan cifras récord. Las reparaciones navales también viven uno de los mejores momentos de su historia

SILVIA FERNÁNDEZ



1 El tráfico alcanza 6,2 millones de toneladas

El puerto de Las Palmas cerró este primer trimestre del año en cifras récord de tráfico total. En tres meses, de enero a marzo, se movieron en La Luz un total de 6,2 millones de toneladas, incluida la mercancía, la pesca fresca y el avituallamiento. La cifra supone un 16% más que en 2019, antes del covid; si se compara con el año anterior, 2022, el incremento es de un 3%. Los tres puertos de la provincia crecen en tráfico total, salvo el de Arrecife, que sigue un 4,4% por debajo de 2019. Salinetas y Arinaga también están por encima, con alzas del 32,2% y el 60,8%, respectivamente.

2 139.000 teus en tránsito

El tráfico de trasbordo, que mueve MSC en la terminal de Opcsa, crece también en el primer trimestre del año y pase a meses en descenso. Hasta marzo se contabilizaron en La Luz casi 139.000 teus en tránsito, lo que supone 3.000 más que en igual período de 2022 (2,25%) y 32.114 más que antes del covid (30%). El crecimiento del trimestre se sustentó en el mes de marzo, donde crecieron con fuerza los movimientos de MSC, con un alza del 57% respecto a 2019.

3 553.000 toneladas de combustible

El puerto de Las Palmas sigue este año en cifras similares en

suministro de combustible a buques, otra de las grandes actividades sobre las que se sustenta el negocio de La Luz. De enero a marzo se dispensaron 553.000 toneladas, un nivel similar a 2019. Si se compara con 2022 sí se produce un ligero descenso del 4%, en 24.384 toneladas.

4 829.307 toneladas de tráfico ro-ro

El tráfico ro-ro, cuyo dato es un buen indicador de la marcha del consumo, creció un 7,7% en el primer trimestre de este año y respecto a 2019. En total se movieron 829.307 toneladas. Entre los tres puertos de la provincia la cifra ascendió a 1,1 millones, un 6,6% más. El mayor tirón se registra en Puerto del Rosario, donde el tráfico ro-ro repunte casi un 17%, según los datos de Palmasport.

5 Casi 300.000 pasajeros

El número de pasajeros que eligió el puerto de Las Palmas para su desplazamiento entre islas crece este año con mucha fuerza. De enero a marzo se movieron por La Luz 277.289 personas, lo que supone un 22,2% más que en 2019. Se trata de 50.384 más que antes del covid. Si se compara con 2022 son 32.000 viajeros más los que eligen el barco.

6 Los cruceristas se recuperan al 88%

La covid sumió a la industria de los cruceros a nivel mundial en una profunda crisis. El cierre inicial y el riesgo de contagio ralentizó su recuperación más que en otros sectores. Sin embargo,



Imagen de un operario en una de las terminales, controlando la carga. **ARCADIO SUÁREZ**

en 2023 se prevé que llegue o incluso supere las cifras previas a 2019. En el primer trimestre se registraron en La Luz 310.380 cruceristas, solo un 12% menos que en 2019. Se está a 42.140 de los niveles precovid.

7 2.558 buques recalaron en La Luz

En el primer trimestre del año recalaron en la Luz 2.558 bu-

ques, una cifra aún inferior a los 2.706 de 2019. Se trata de casi un 5,5% menos que antes del covid en número, si bien el GT (tamaño) está en cifras similares a antes del covid. Respecto a 2022 han llegado un 2% más de buques que el año pasado.

8 Las reparaciones navales tiran

El potente sector de las repara-

ciones navales del puerto de Las Palmas vivió en 2022 el mejor año de su historia y en este 2023, se prevé seguir manteniendo las buenas cifras. El hecho de que los fletes siguen en niveles elevados anima a los armadores a elegir para sus reparaciones los puertos que cumplen en plazos y fechas aunque sean un poco más caros y ahí, La Luz, está bien posicionado. Además, el sector 'offshore' se está reactivando y tira de las reparaciones en las plataformas petrolíferas de la zona.

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.**

NAVIERA
ARMAS


Trasmediterránea

La primera subasta de eólica marina de España limitará su implantación a Gran Canaria

Renovables. La central de almacenamiento de Salto de Chira es la clave para que las turbinas flotantes se instalen solo en la costa entre Gando y Castillo del Romeral

JESÚS QUESADA

La primera subasta que convocará el Estado para adjudicar la instalación de parques eólicos marinos en aguas españolas se limitará a la concesión de potencia en el litoral de Gran Canaria seleccionado para la implantación de turbinas flotantes y donde el interés de las empresas privadas por hacerse con un trozo de esta tarta resulta notable.

El consejero de Transición Ecológica del Gobierno de Canarias, José Antonio Valbuena, confirmó esta semana en la feria Wind Europe 2023, en Copenhague, que el archipiélago será la primera comunidad autónoma en contar con parques de eólica marina, ya que el Estado pretende sacar adelante el concurso de las islas de manera independiente y anticipada al nacional.

La primera y la única isla que verá parques eólicos en sus aguas

merced a ese concurso será Gran Canaria, coincidiendo con la puesta en marcha de la central hidroeléctrica de bombeo de Salto de Chira que se está construyendo y que prevé su entrada en fundación en 2027.

Es precisamente la creación de esta central de almacenamiento de energías renovables el hecho que marca la diferencia con el resto de islas en las que está prevista la instalación de parques eólicos marinos, que son Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura, porque sin Salto de Chira el sistema eléctrico insular sería incapaz de asumir la potencia de la eólica flotante.

Con una potencia de 200 megavatios (MW) en modo turbina y de 220 en modo bombeo, la central hidroeléctrica reversible de las presas de Chira y Soria será capaz de almacenar en forma de agua los excedentes de energía



El único aerogenerador marino instalado en aguas españolas es el que se localiza junto a la Plocan, en Jinámar. **ARCADIO SUÁREZ**

Los aerogeneradores que se autoricen no se instalarán a menos de 6 kilómetros de la orilla del este de la isla

renovable que se generen en la isla para producir energía eléctrica dejándola caer cuando la demanda lo aconseje.

Sin plataforma logística

Estas previsiones siguen adelante pese a que el concurso convocado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para crear en La Luz una plataforma destinada a la construcción, reparación, mantenimiento, transformación y desarrollo de aerogeneradores marinos se quedase en el aire después de que finalizara el plazo de presentación de ofertas y no concurriera ninguna.

La zona de alto potencial para el desarrollo de la eólica marina creada en el litoral este de Gran Canaria abarca una superficie de 163,89 kilómetros cuadrados y sus límites más próximos a tierra se extienden desde un poco más al norte de la península de Gando hasta la altura de Castillo del Romeral.

El polígono incluido en el Plan de Ordenación del Espacio Marino (POEM) de Canarias es más estrecho al norte que al sur, donde su vértice inferior (el polígono se aleja de la orilla a partir de Castillo del Romeral) queda por debajo de la Punta de Maspalomas y a 24,90 kilómetros de la misma.

El punto de la costa este que está más próximo a los límites de la zona de alto potencial es la Punta de La Sal, que queda a 5,86 kilómetros de distancia (3,16 millas náuticas).

La franja marina reservada por el Estado para parques eólicos flotantes tiene 23,03 kilómetros (12,44 millas náuticas) de largo entre sus dos puntos más alejados entre sí y una anchura máxima de 10,24 kilómetros (5,53 millas náuticas).

A 6 kilómetros de la orilla

Frente a los tres kilómetros de la orilla a los que el Ministerio para la Transición Ecológica pensaba autorizar la instalación de aerogeneradores en el borrador del POEM y los ocho kilómetros como distancia mínima reclamados por el Gobierno canario y el Cabildo en sus alegaciones conjuntas, la redacción final del POEM deja la ubicación de los primeros parques eólicos marinos a no menos de seis kilómetros de la costa del sureste.

Los proyectos que aspiran a ser los primeros en instalarse son 24 y suman 3.356 MW de potencia

JESÚS QUESADA

El interés de los promotores privados por establecerse en las aguas del este de Gran Canaria es creciente. La carrera emprendida para intentar instalarse en ellas, pese a que no será posible hasta que el Ministerio para la Transición Ecológica adjudique subastas de potencia, no solo no deja de sumar participantes sino

que incorpora candidatos cada vez de mayor potencia.

De hecho, los dos últimos proyectos registrados en el Ministerio en busca de una evaluación de impacto favorable, ambos en febrero, son los más grandes presentados hasta ahora en busca de una declaración de impacto favorable que facilite su implantación en caso de ser adjudicatarios de potencia.

Si el participante número 23 en esta carrera, denominado Drago, era hasta ahora el de mayor potencia al proponer 260 megavatios (MW), el corredor número 24, bautizado como Varuna, acaba de superarle al proyectar un parque de una potencia de 300 MW en el litoral de Santa Lucía de Tirajana.

El parque eólico marino Drago, promovido por RWE Renewables Iberia SAU, entró en el Ministerio el 8 de febrero y el proyecto Varuna, que es una iniciativa de Abei Energy & Infrastructure SL, lo hizo el día 22 del mismo mes.

Hasta entonces el parque eólico marino de mayor potencia propuesto en el litoral insular

era Maresía, con una potencia de 254 MW, promovido por Capital Energy Offshore, por delante de Canawind I y Canawind II, proyectos de Instalaciones y Servicios Moscardó III y ambos de 250 MW.

Les siguen Andamana, de 240 MW, de la empresa española Magtel; San Borondón, promovido por Iberdrola, con sus 238 MW; Tarahal, de 235 MW, impulsado por Bluefloat y Sener; y el parque de 225 MW compartido por la firma noruega Equinor y Naturgy.

La potencia que suman los 24 proyectos en aguas de la isla que durante los últimos años se han registrado en el Ministerio se eleva a 3.356 MW.



UN SERVICIO A LA ALTURA DEL PARAÍSO



CANARIAS

Líneas marítimas
y exprés



TURQUÍA - CANARIAS

+ Sostenible



**CONTENEDORES
ESPECIALES**

Adaptados a
tu mercancía



PALETERÍA

Seca y a temperatura
controlada

Más información info@jsvlogistic.com



Proyecto EuroSea

Taller en Plocan. Se conforma un consorcio internacional de 55 instituciones científicas y entidades privadas de trece países europeos, Brasil y Canadá para una red multiplataforma de tecnologías de observación de vanguardia para un uso sostenible de los océanos

CANARIAS7

La Plataforma Oceánica de Canarias ha celebrado recientemente un Taller sobre la Red de Vehículos Autónomos de Superficie (ASV) del proyecto europeo EuroSea para la observación de los océanos, para el que se ha conformado un consorcio internacional de 55 instituciones científicas y entidades privadas de trece países europeos, Brasil y Canadá con una financiación de 12,6 millones de euros.

El Taller sobre la Red de Vehículos Autónomos de Superficie se centra en el objetivo del proyecto de Integración y Mejora de la Red, basado en la recopilación de más conocimientos para un uso sostenible del océano a través de un enfoque multiplataforma-red basado en tecnologías de observación de vanguardia como amarres, flotadores, planeado-

res, HF-Radar, mareógrafos, ferrybox, etc.

El objetivo de EuroSea es utilizar mejor las capacidades existentes en el sistema europeo de observación marina in situ, colmar las lagunas existentes y poner los datos y la información resultantes a disposición de los usuarios finales, en apoyo de la estrategia EOOS (Sistema Europeo de Observación de los Océanos) dirigida por EuroGOOS.

Los vehículos autónomos de superficie (ASV) son plataformas no tripuladas cuyo desarrollo y

El objetivo de EuroSea es utilizar mejor las capacidades existentes en el sistema europeo de observación marina in situ

papel en las aplicaciones de vigilancia oceánica han aumentado considerablemente en los últimos años. La tecnología ASV es capaz de llevar a cabo una amplia gama de aplicaciones de observación oceánica, que ya involucra a una importante comunidad de miembros de desarrolladores, fabricantes, operadores y usuarios finales, aunque todavía no reconocida a nivel europeo (EuroGOOS) o mundial bajo el término «Red».

EuroSea desea establecer una red ASV internacional y multidisciplinar para una mejor coordinación en el desarrollo de la innovación, los servicios y las mejores prácticas. Esto mejorará las tecnologías ASV a nivel operativo, de gestión de datos y político, y potenciará el uso de los datos ASV mejorando los productos de observación oceánica, su imple-

mentación y difusión a través de las infraestructuras de datos existentes en la UE bajo formatos estándar.

Organizaciones y redes intergubernamentales, como la Organización Meteorológica Mundial, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO, el Consejo Marino Europeo y la parte europea del Sistema Mundial de Observación de los Océanos (EuroGOOS) apoyan el proyecto, que cuenta con la participación de socios de la industria implicados en el desarrollo de tecnologías y servicios de observación de los océanos más allá del proyecto.

Además de mejorar las mediciones oceánicas directas (o in situ), EuroSea se centra en la calidad y utilidad de los datos colectivos, y en los sistemas que utilizan los datos para los servicios

de previsión operativa. Con este fin, el proyecto colabora estrechamente con las bases de datos e infraestructuras de datos marinos existentes para mejorar las capacidades en estos ámbitos y facilitar el intercambio eficaz de datos.

El proyecto se basa en su predecesor AtlantOS, cuyo objetivo es establecer un Sistema de Observación del Océano Atlántico (AOOS) integrado para mejorar las capacidades de vigilancia de toda la región atlántica. EuroSea continuará la labor de este proyecto centrándose en los mares europeos, incluido el Mediterráneo, y sus vecinos.

EuroSea quiere allanar el camino para un sistema sostenido de observación de los océanos que proporcione la información que necesitan y demandan investigadores, la pesca, la acuicultura, la protección costera, la generación de energía en alta mar y, en última instancia, al público.

El proyecto EuroSea contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, al Decenio de las Naciones Unidas de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible y a la iniciativa del G7 «El futuro de los mares y océanos».

PLOCAN forma parte del consorcio de Eurosea, que está coordinado por GEOMAR - Centro Helmholtz de Investigación Oceánica de Kiel, y que comenzó en noviembre de 2019 con una duración de 50 meses.

Una base logística «llave» para el PMA

Programa Mundial de Alimentos. A pesar de la pandemia y la guerra, el puerto de La Luz y de Las Palmas se afianza como punto de enorme estrategia

CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. La pandemia de la covid-19 y, más recientemente, la guerra que dobla a Ucrania, han afianzado al puerto de La Luz y de Las Palmas como base logística «llave» del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas (PMA), ya que su uso acorta de 120 a 30 días su capacidad de llevar comida a lugares afectados por emergencias humanitarias.

Así lo recaló este mes en Casa África la responsable del Mecanismo de Gestión Global de Alimentos de este programa de la ONU, Debora Debernardis, quien ha explicado en el seminario «La participación de Canarias en el Programa Mundial de Alimentos» la estrategia de preposicionamiento que desarrolla en la base logística de Las Palmas de Gran Canaria.

En la presente coyuntura inflacionista, que ha elevado el precio de los contenedores al menos un 20 por ciento, lo que hizo casi imposible enviar comida a los puertos de Tomé (Togo) o Duala (Camerún) en 2022, la base estratégica del PMA en el puerto de la capital grancanaria se ha revelado de vital importancia para planificar con suficiente antelación y poder llegar así a tiempo donde se necesita.

Debernardis ha resaltado que desde 2014, esta base del PMA apoya al Mecanismo de Gestión Global de Alimentos, un instrumento innovador que consiste en comprar con antelación la comida, cuando los precios están bajos, y hacer una estrategia de preposicionamiento en Las Palmas

o en los lugares más cercanos, antes de que llegue la contribución, lo que acortará de 120 a 30 días su tiempo de entrega.

La responsable de este mecanismo ha subrayado que es esencial hacer una estrategia de estas características, ya que, por ejemplo, hace cuatro años los productos nutritivos se podían comprar con cuatro meses de antelación, pero si ahora se pretende hacer una compra para niños o para programas escolares tarda ocho meses en llegar porque todos los proveedores de Bélgica o Francia están ocupados con la producción y afectados por la subida de precios y la falta de contenedores derivada de la guerra de Ucrania.

Por todo ello, hay que planificar por lo menos con un año de antelación y, si no están claras las contribuciones que van a llegar, «es imposible, sobre todo para los países costeros».

Las grandes operaciones del Sahel o Etiopía reciben mucha atención de la UE y el mundo, pero los países costeros, como Mauritania, Sierra Leona, Guinea o Senegal, no reciben tanta, por eso es más difícil hacer una planificación de largo recorrido y aquí entra Las Palmas por diferentes variables, como su capacidad de almacenamiento, las buenas condiciones en las que se hace y las garantías que ofrece sobre la calidad de la comida, ha referido.

Debernardis ha celebrado que el PMA haya recibido este año una donación adicional de España que permitirá incrementar de 15.000 a 30.000 las toneladas que van a pasar por su base de Las Palmas de Gran Canaria.





Ayudas al transporte

Por mar y carretera. El Gobierno central abre la segunda convocatoria de ayudas para incentivar el transporte marítimo de camiones con 20 millones de euros de los fondos europeos. Los ecoincentivos están dirigidos a transportistas, cargadores y operadores de transporte de mercancías por carretera que incluyan la vía marítima en sus rutas europeas

CANARIAS7

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha publicado esta semana la segunda convocatoria de ayudas del programa de eco-incentivo marítimo, dotada con 20 millones de euros, para fomentar que el sector del transporte de mercancías por carretera suba los camiones a los buques en sus desplazamientos por la Unión Europea.

Las ayudas están dirigidas a los transportistas, cargadores u operadores de transporte, tanto empresas como autónomos, que opten por embarcar sus semirremolques, remolques o vehículos pesados rígidos en un buque ro-ro, con-ro o ro-pax para mover sus mercancías por Europa en lugar de utilizar la carretera. Los potenciales beneficiarios de esta convocatoria deberán utilizar alguna de las rutas subvencionables opera-

das por las navieras colaboradoras del programa para optar a los incentivos.

En concreto, esta convocatoria, que es la segunda de las tres previstas en las bases reguladoras, subvencionará los trayectos marítimos internacionales que se realicen entre el 29 de abril de este año y el 31 de marzo de 2024 y las ayudas podrán solicitarse entre el 1 de abril y 30 de junio de 2024 a través de la sede electrónica de Mitma.

Esta segunda edición da continuidad a la convocatoria de 2022,

A diferencia de la anterior convocatoria, el periodo de elegibilidad ahora se ha alargado de seis a once meses

cuyo plazo para solicitar las subvenciones a los tráficos realizados entre el 20 de septiembre de 2022 y el 31 de marzo de 2023, concluye el 30 de junio de 2023 a las 12:00 horas del mediodía.

A diferencia de la primera convocatoria, el periodo de elegibilidad de la segunda convocatoria se ha alargado de seis a once meses, al tiempo que se ha actualizado el cálculo de las ayudas para tener en cuenta las mejoras en materia de sostenibilidad implementadas por las navieras colaboradoras. El programa ya contemplaba medidas de flexibilidad como estas para adaptar las subvenciones a la realidad económica y a los importantes avances que está logrando el sector del transporte marítimo para reducir su impacto medioambiental.

Todos los cambios incluidos en esta segunda convocatoria buscan

promover el uso de los servicios marítimos de corta distancia como alternativa a la carretera, dando respuesta a las necesidades del sector del transporte de mercancías y contribuyendo a hacer frente al incremento de los precios de la energía y demás consecuencias de la guerra de Ucrania.

Asimismo, esta segunda convocatoria contempla una posible ampliación presupuestaria en función de los créditos disponibles, en el caso de que las ayudas solicitadas excedan los 20 millones inicialmente previstos.

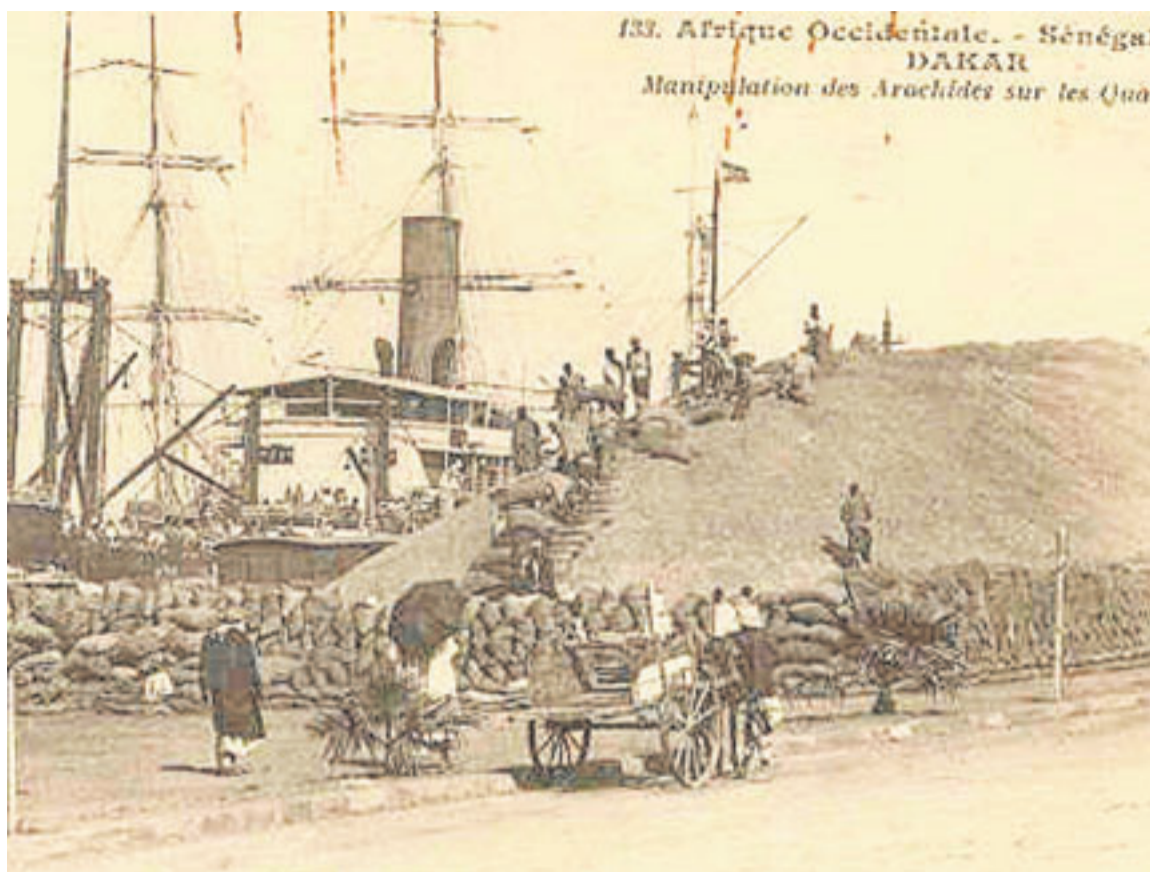
Los potenciales beneficiarios de esta segunda convocatoria podrán embarcar los camiones en los servicios subvencionables operados por las navieras colaboradoras del programa Brittany Ferries Bilbao, Suardiaz Atlántica, Flota Suardiaz, CLDN Roro, Grimaldi Euromed SpA y Finnlines Oyj.

Las rutas discurren por el Mediterráneo y el arco Atlántico, conectando un puerto español y uno de otro Estado miembro de la Unión Europea, que dispongan de una ruta alternativa por carretera, incluyendo aquellas que implican un cruce de canales o estrechos. Los servicios subvencionables salen de los puertos de Barcelona, Bilbao, Valencia, Sagunto, Santander y Vigo con destino a otros puertos de la UE en Italia, Irlanda, Bélgica y Francia.

De esta forma, por cada unidad embarcada y trayecto realizado se devengará un eco-incentivo, que se calcula en función del ahorro de los costes externos (gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, congestión, accidentalidad y ruido) generado dentro de España por usar el modo marítimo en lugar de la carretera para encaminar el tráfico de camiones.

Los transportistas, cargadores u operadores logísticos, que deberán estar establecidos en la Unión Europea, podrán solicitar las ayudas de forma telemática una vez finalizado el periodo elegible y en función de los trayectos realizados.

El objetivo de las subvenciones, incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), es impulsar el transporte internacional de mercancías por vía marítima como alternativa a la carretera, basado en un mérito ambiental y socioeconómico.



Trasiego de cacahuets en el puerto de Dakar. DR

Breve historia de los estibadores (de Senegal)

«Los puertos desempeñan un papel estratégico en la estructura económica regional, nacional e internacional»

ANÁLISIS
DANIEL CASTILLO
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

En la actualidad, no menos del 90% del comercio internacional se realiza a través del mar. Los puertos desempeñan un papel estratégico en la estructura económica regional, nacional e internacional, articulando e integrando la cadena de valor y distribución a nivel mundial.

El proceso de globalización económica que se abrió paso a partir de mediados del siglo XIX –con su interrupción en el periodo de entreguerras– mediante la expansión de la navegación regular a vapor fue uno de los elementos que explica la importancia de la eficiencia en los servicios que proporciona la comunidad portuaria en su conjunto (trabajadores, empresas e instituciones).

Pese a la aplicación masiva de avances técnicos, la automatización de determinados procesos

en la manutención de mercancías, así como la estandarización de la carga (p.ej. contenedores), la existencia de una mano de obra especializada (estibadores) continua siendo esencial para el desarrollo comercial que interviene de forma directa en la generación de actividad económica. Estos trabajadores se ocupan de la manutención, carga y descarga de mercancías, mediante el empleo de medios mecánicos o incluso mediante el empleo de la fuerza, como en las operativas de estiba del pescado en cámaras frigoríficas. Este proceso se desarrolla de forma general, y a escala global. Desde un puerto industrial en Nueva Orleans a uno comercial en Hamburgo, pasando por una terminal especializada en graneles en Gabón.

En el continente africano, la profesionalización de la estiba se inserta también en las diferentes oleadas de globalización económica, así como en la adaptación de la industria portuaria africana a las demandas de la navegación internacional.

En Senegal, el trabajo portuario de la carga y descarga de mercancías en el sector moderno (na-

vegación a vapor) comienza a tomar forma a partir de la construcción del puerto de Dakar en la segunda mitad del siglo XIX, en pleno proceso de colonización.

Esta primera actividad, sumamente irregular en las jornadas y las rentas percibidas, generaba una fuerte precarización en las condiciones laborales.

Aquellos jornaleros portuarios eran contratados de forma verbal, sin que existiesen unas mínimas políticas laborales o de protección social. Muchos de ellos procedían del interior de Senegal, pero también de Mali o Burkina, con el fin de obtener unos ingresos que permitieran su reinversión en los lugares de origen, mejorando las producciones agrarias, adquisición de ganado o el capital necesario para contraer matrimonio.

Aquellos trabajadores se agrupaban en manos de cinco o seis componentes, organizados por un jefe de equipo que ejercía también un papel de control socio-económico. La confección de estos grupos solía incorporar también relaciones sociales de amistad o parentesco, siendo su

configuración en ocasiones, resultado de la cooptación.

Siendo un trabajo duro y peligroso, los jornales eran relativamente altos, atendiendo a la irregularidad de los ingresos: si no hay buques, no se trabaja.

De forma general, así se desarrollarían las relaciones laborales hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial, donde la penuria de la mano de obra en los puertos de la colonia, motivó importantes cambios en la gestión del trabajo portuario. Este proceso se va a alargar durante el periodo de entreguerras (1914-1945) cuando además se den los primeros pasos en la configuración de sindicatos de trabajadores en las colonias africanas, autorizados por el gobierno francés el 11 de marzo de 1937.

La cuestión a partir de ese momento se situaría en la concepción jurídica de los estibadores como colectivo de trabajadores, con unas características específicas. Las dos guerras mundiales aceleraron el debate sobre el futuro del trabajo portuario en Senegal. Dakar desempeñó un papel regional importante en ambas conflagraciones, motor además de la economía regional para todo el África Occidental Francesa. Debían articularse mecanismos institucionales que asegurasen el flujo material de mercancías y combustibles (primer carbón, luego fuel).

Durante las dos guerras se diseñaron los primeros proyectos para la confección de un estatuto profesional (statut docker) a imagen y semejanza de lo que estaba sucediendo en la Francia metropolitana. Esta adaptación institucional era además impulsada por la movilización de los sindicatos y partidos políticos de base africana, reforzando el reconocimiento de los derechos laborales esenciales. Sin embargo, los estibadores senegaleses no acabarían teniendo un estatuto jurídico como el que sí se planteó en Francia a finales de la década de 1940. Ese cambio llegaría... diez años después de la independencia política.

En febrero de 1970, el decreto presidencia 70-181, firmado por Senghor confirmó el estatuto de los estibadores, especificando las condiciones particulares del trabajo portuario en Senegal. Este decreto fijó la creación de una Oficina de Manutención de la Mano de Obra Portuaria (BMOP) que centralizaba la oferta de trabajadores disponibles para las empresas portuarias. Algunos censos similares existían en Senegal desde 1925, pero la BMOP regulaba de forma precisa el acceso a las diferentes categorías profesionales, y especialmente a la del estibador profesional permanente. Entre 1970 y 1990, el número de estos estibadores profesionales se situó en torno a 850 trabajadores. Este número en plantilla fija se ampliaba por los estibadores oca-

sionales y los jornaleros auxiliares en caso de incrementos puntuales de demanda.

No obstante, los cambios estructurales que ha desarrollado la industria marítimo-portuaria en las últimas décadas han modificado sustancialmente la organización del trabajo en los muelles. En 1994, el plan de ajuste estructural que se implementó en Senegal incorporó cambios en el sector de la estiba, que fue parcialmente liberalizado.

Bajo el pretexto de la competitividad en la liberalización del sector, la reforma de 1994 (decreto 98-814) reorganizó la actividad, suprimiendo el monopolio en la gestión de la mano de obra portuaria de la BMOP. El decreto ofrecía la oportunidad de la entrada de nuevos gestores de mano de obra portuaria, incluyendo aquellos gestionadas directamente por las empresas portuarias. Se creó una oficina de empleo alternativa (Syndicat Auxiliaire des Transports du Sénégal, SATS).

En la actualidad, hay menos de 150 estibadores profesionales y ocasionales a disposición de las empresas portuarias, representando un cambio notable en el reemplazo del factor trabajo por capital. Según los representantes del SATS, en 2017 unos diez mil jornaleros transitan por los alrededores del puerto a la espera de una convocatoria de empleo esporádico.

El SATS cuenta con 53 estibadores profesionales permanentes y 80 ocasionales, contratando unos 1.600 jornaleros cada mes. Esta oficina gestiona las mercancías del tráfico internacional (terminal de contenedores incluida), mientras que el vestueto BMOP se ocupa del reducido tráfico de cabotaje senegalés. La aparición del SATS dividió la acción sindical en Dakar, adscrito además al International Dockers Council (IDC), representante de un sindicalismo corporativo globalizado. Por su parte, el BMOP mantiene una estructura organizativa vinculada a la tradición sindical senegalesa.

Finalmente, es importante señalar la adaptación en Senegal del sector marítimo-portuario a los cambios desarrollados a nivel global en la navegación, desde la era de la navegación a vapor, a la era del contenedor y la difusión de la información en tiempo real. Los estudios siguen avanzando para conocer mucho más sobre el sector y su evolución, no sólo en Senegal, sino en el conjunto del continente africano.

Este texto es un extracto editado y adaptado del artículo: Castillo Hidalgo D. & Wélé, M. (2018), «Les dockers dakarois. L'organisation du travail dans un port ouest-africain, 1910-1990s», Canadian Journal of African Studies, 52 (2), pp. 183-203.



¿De dónde vienen los pulpos, calamares y sepias que comemos?

Comercio mundial. ¿Es posible trazar el origen y destino de los cefalópodos que se pescan alrededor del mundo y ponemos diariamente en nuestras mesas? Detrás de todo esto hay una intrincada madeja

ANDRÉS OSPINA-
ÁLVAREZ/SEBASTIÁN
VILLASANTE/SILVIA DE JUAN

Año 1999, playa de Taganga (Caribe colombiano). Un futuro biólogo de escasos diez años ve un pulpo bajo el agua por primera vez. De regreso a la arena habla con sus padres sobre cómo se pescan y se comen estos animales. Discutir sobre si el pulpo procedía de una pesquería local o no era en aquellos tiempos irrelevante.

Año 2008, paseo marítimo de Barcelona. Un joven aspirante a doctor en ciencias, amante de la comida de mar, escucha a una colega hablar sobre el proyecto El Peix al Plat (El Pescado al Plato), una iniciativa sobre consumo responsable y alimentos de kilómetro cero o de proximidad.

Año 2013, isla de Milos, Grecia. Decenas de pulpos se secan en el puerto, una pesquería local suplía a los restaurantes de la zona. Se trata de un producto fresco, una deliciosa cena para dos

jóvenes científicos.

Año 2015, isla de Samoa, Pacífico Sur. Una pareja de investigadores en su etapa postdoctoral saborean una receta local de pulpo a la brasa. El animal ha sido capturado esa misma mañana por un pescador local.

Año 2019, Vigo, Galicia. Durante la cena de lanzamiento del proyecto Ceph's and Chefs, un profesor de la Universidad de Santiago de Compostela y dos jóvenes científicos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas alrededor de unas tapas de pulpo a la feria se cuestionan sobre la procedencia del pulpo que se come en España.

La anterior es la cronología de cómo surgieron las preguntas e inquietudes personales, y después científicas, que nos han llevado a un grupo de expertos en ciencias marinas y económicas a publicar recientemente un es-



Los Países Bajos están actuando como puente entre el Sudeste Asiático y dos países europeos, España y Francia.

Consumo sostenible, sea o no de proximidad

La red mundial de comercio de alimentos de origen marino debe seguir fluyendo. Pero también es cierto que podemos actuar para mejorar su eficiencia, su seguridad y hacerla más sostenible. Las soluciones tecnológicas que se enfoquen en la seguridad alimentaria, la responsabilidad medioambiental del transporte aéreo y marítimo y el tipo de combustible empleado pueden ser más efectivas que limitar nuestro consumo a productos de kilómetro cero. El consumo de proximidad no es una solución universal. Puede ser válido, por ejemplo, para muchas frutas y verduras, pero no para todas, como podemos comprobar visitando la frutería del barrio.

tudio en la revista Scientific Reports sobre el comercio de los pulpos y sus parientes cercanos.

¿Es posible trazar el origen y destino de los cefalópodos que se pescan alrededor del mundo y ponemos diariamente en nuestras mesas? Esta es la primera pregunta que nos hicimos.

Para responder, empezamos a tirar del hilo de una intrincada madeja: la red mundial de comercio de productos del mar. Una red donde el producto fresco y de calidad sigue diferentes rutas para abastecer a los mercados locales y el producto procesado o que ha viajado largas distancias

es el que ofrecen principalmente los supermercados y grandes superficies. El movimiento global slow food y el concepto de alimentos de kilómetro cero surgieron en Italia a mediados de los años ochenta. Estas iniciativas proponen, entre otros postulados, que deberíamos consumir la mayor cantidad posible de productos cuyas materias primas procedan de un radio menor a los 100 kilómetros de distancia.

El consumo de alimentos de kilómetro cero tiene como objetivo garantizar la frescura y calidad del producto. Pero también minimizar el impacto ecológico que ocasiona el transporte de largas distancias desde el lugar de producción o extracción hasta la tienda o mercado donde los compramos o a la mesa donde los consumimos.

El impacto ecológico de los alimentos de origen marino no solo se debe a la energía empleada para su captura o procesado, sino también a la distancia recorrida para ponerlos en nuestro plato, e incluso al vehículo de transporte utilizado para trasladarlos.

No es lo mismo llevar pulpo gallego desde el puerto de Vigo a Barcelona en avión que traerlo congelado desde Mauritania en barco. Aunque no lo parezca, la primera opción conlleva una huella de carbono mucho más grande que la segunda por la quema de combustibles fósiles asociados al transporte.



Entre India y España hay un gran flujo de sepia y calamar. c7

Herramientas y políticas que garanticen la trazabilidad y la verificación de los productos

A.O.-S.V.-S.J.

Para que sea posible garantizar el consumo de alimentos de proximidad, se necesitan herramientas y políticas que garanticen la trazabilidad y la verificación de los productos. En el caso de los alimentos de origen marino, entre las soluciones más extendidas están el etiquetado y la certificación. Pero en la gran mayoría de los casos, la trazabilidad de un alimento, un pienso o un ingrediente, es decir, la posibilidad de seguir su rastro a través de todas las etapas de producción, transformación y distribución es una tarea titánica y casi imposible.

En las pesquerías en general, y especialmente en las de cefalópodos, en las que a menudo se comercializan animales vivos, la trazabilidad es esencial

si se quiere conocer qué caminos recorren los pulpos, calamares o sepias desde los lugares de pesca hasta los consumidores finales, incluyendo su conservación y transporte.

Un sistema de trazabilidad eficaz debería permitir verificar que estos alimentos proceden de fuentes legales, responsables o sostenibles, y que son seguros para el consumo humano. Sin embargo, a pesar de que se conoce bien el estado actual de las capturas y el consumo de cefalópodos a nivel mundial, no existen normativas específicas ni sistemas de seguimiento para estudiar la trazabilidad de los cefalópodos a nivel internacional. Además, la información sobre los principales países y territorios implicados en el mercado mundial de cefalópodos es muy escasa.

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
PENTA

REINTJES
POWER TRAIN SOLUTIONS

Baudouin YANMAR



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

La batalla contra el escorbuto

El historiador Vicente Ruiz García atribuye a España los principales avances para combatir esta enfermedad que se conoció como «la peste de las naos» por sus estragos en la marinería

CANARIAS7



Mucho más feroz que todas las batallas navales de la historia» fue el escorbuto, explicó el historiador español Vicente Ruiz García, quien atribuye a España los principales avances para combatir esta enfermedad, que se conoció como «la peste de las naos» por sus estragos en la marinería.

Numerosos médicos y marineros españoles, como el misionero agustino y médico de Felipe II Agustín de Farfán, el capitán de comienzos del siglo XVII Mateo Vizcaíno y el jesuita asentado en Nueva España Juan Esteyneffer (1664-1716), incorporaron el ácido ascórbico de los cítricos y cierta variedad de verduras a la die-

ta de las embarcaciones para prevenirla. Y también el cirujano de la Armada Pedro María González, galeno de la Expedición Malaspina (finales del siglo XVIII), según enumera Ruiz García en su último estudio sobre la navegación, «Españoles contra el escorbuto», publicado por la Universidad española de Jaén.

Igualmente actuaron «un buen número de maestros y capitanes de navío que hacían la ruta del Cabo de Hornos a los puertos del mar del Sur antes de 1750», según el historiador.

Contradice así «la idea generalizada durante el siglo XX» de que fueron el médico británico James Lind y su compatriota el

capitán James Cook quienes derrotaron a la temible enfermedad.

Está causada por la falta de vitamina C, lo que produce hemorragias y debilidad general, ya que las largas travesías desde Europa hasta América y más allá impedían la conservación de alimentos frescos.

«No existe un solo descubridor

«Alimentar y preservar la salud de las tripulaciones de las grandes travesías entre los siglos XVI y XVII supuso una proeza»

del remedio, sino que éste fue fruto del conocimiento acumulado durante siglos por científicos y marineros, muchos de ellos cirujanos navales, capitanes y maestros españoles que desafiaron durante más de cuatro siglos al mayor enemigo de la navegación a vela», según Ruiz García.

El historiador ha investigado en el Archivo General de Indias de Sevilla (sur español), ciudad desde donde partieron numerosas expediciones oceánicas durante varios siglos.

También ha incorporado documentos del Archivo del Museo Naval de Madrid, del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán del Viso del Marqués (Ciudad Real)

y de la Biblioteca de la Real Academia de Medicina de Madrid, entre otras fuentes de información. Ruiz García precisa que, pese a estos conocimientos científicos y avances en la dieta de los marineros, el escorbuto reaparecía periódicamente, como ocurrió en la fragata acorazada española Numanca durante la vuelta al mundo en fecha tan tardía como 1864.

Según Ruiz García, alimentar y preservar la salud de las tripulaciones de las grandes travesías entre los siglos XVI y XVIII supuso «una proeza» y «un reto para la ciencia y la tecnología de los alimentos en la época de los grandes veleros, cuando el viento gobernaba en los mares».



ZONA
FRANCA
Gran Canaria

20 años
CONTIGO

www.zonafranca.org

Rampa de varada en El Cotillo

La Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias saca a licitación esta obra

CANARIAS7



La Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, que dirige Sebastián Franquís, sacó recientemente a licitación en la Plataforma de Contratación del Estado una actuación de Puertos Canarias para ejecutar una rampa varada en las instalaciones portuarias de El Cotillo, en el municipio mayorero de La Oliva. Esta actuación, que cuenta con un presupuesto de 130.517 euros, permitirá restituir la antigua rampa ya demolida, dotando a la zona de más espacio, seguridad y comodidad para los usuarios de las instalaciones. La rampa proyectada cuenta con seis metros de ancho y 37 metros de longitud, que facilitarán la varada y botadura de las embarcaciones con mayor seguridad y comodidad en el Puerto. Esta rampa se ejecutará mediante un muro de hormigón en masa y una pendiente media 12,50% y, además, se prevé mejorar la seguridad mediante la adición de un pequeño muro de

0,50x0,50 metros por la cara que da al mar para evitar posibles caídas. Esta rampa de varada también incorporará una puerta corredera de 7,50 metros de ancho y un metro de altura para controlar el acceso a las instalaciones. Para poder ejecutar esta actuación y que no afecte al atraque actual de las embarcaciones, resulta necesaria la ampliación del muelle existente un total de 7,58 metros de longitud, que se realizará mediante encofrado metálico y hormigón en masa.

Con esta medida, la Consejería recupera el paso inclinado mediante una rampa varada, ya que la anterior instalación se ubicaba en la dársena interior, en mal estado, y obligando a las embarcaciones a navegar por zonas de bajo calado. Con la reubicación de esta nueva rampa de varada, no sólo se recupera esta instalación, sino que se mejoran las condiciones de acceso para los usuarios de una instalación enfocada al sector pesquero profesional.

Las empresas que quieran presentar ofertas podrán realizarlas a través de la Plataforma de Contratación del Estado hasta hoy día 29 de marzo a las 13:00 horas. Para la ejecución de estos trabajos se estima un plazo de cinco meses a partir de la firma del acta de replanteo.

Esta actuación permitirá restituir la antigua rampa ya demolida, dotando a la zona de más espacio, seguridad y comodidad

CANARIAS7

Yolanda Ramal, técnico Red Cide, participó en la mesa redonda 'Desbloquear el potencial de los proyectos de financiación en cascada' del evento final del proyecto DigiCirc. En ese programa de radio se entrevistó a Yolanda Ramal, técnico Red Cide del Clúster Marítimo de Canarias, y a Coqui García, directora de innovación tecnológica de Hiades, quienes informaron sobre este importante evento para el desarrollo de la Economía Azul.

Canarias participó en el evento final del proyecto europeo DigiCirc celebrado en Milán. Yolanda Ramal tuvo la oportunidad de participar en una mesa redonda sobre financiación para pequeñas y medianas empresas para su transformación digital, en la cual participó, entre otras, la Project Officer del Proyecto Virgin Perron.

En la mesa, con representación de la Unión Europea y de otros clúster marítimos, se abordó la necesidad de desbloquear la financiación en cascada de proyectos. Ramal indica que uno de los hándicaps más importante para las empresas es el idioma, lo que dificulta el acceso de muchas pymes a estos fondos, y en este aspecto es muy importante el papel que desempeñan los

Presencia canaria en el Proyecto DigiCirc

Economía azul. El Clúster Marítimo de Canarias participó en el evento final celebrado en Milán. Entre las catorce ideas de negocio participaron dos iniciativas de las islas



clusters marítimos. En el evento tuvo lugar el reconocimiento para las empresas que han participado en el programa. Entre las catorce ideas de negocio, y en el bloque de economía azul, participaron dos iniciativas canarias, entre ellas el proyecto Ziday, de la empresa Hiades.

Coqui García, directora de innovación tecnológica de Hiades, se mostró orgullosa de haber recibido esta distinción en un proyecto que, en coordinación con una entidad valenciana, permite detectar de forma temprana manchas de hidrocarburos en el mar y enviar una alarma inmediata a las autoridades competentes. Además, permite detectar a los culpables, algo muy importante si se tiene en cuenta que la mayoría de estos vertidos se produce de forma intencionada. García recuerda que cada año se vierten al mar unos dos millones de toneladas de hidrocarburos.

La Red CIDE es una iniciativa de la Consejería de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno de Canarias, impulsada a través de la Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información (ACIISI), y cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, con una tasa de cofinanciación del 85% en el marco del Programa Operativo FEDER Canarias 2014-2020.

Canarias7 40 años

LUNES 20.02.23 Año 41 - Nº 14.726 1,70€

MAMBISA, MÚSICA CON «EMOCIÓN»

El grupo, compuesto por once mujeres, cuenta con un primer disco...

EL LEONVO TENERIFE CAE EN LA FINAL ANTE EL UNICAJA

Taishet Fuentes apartó al fu... supervisaba las inspecciones

Una empresa amenazó con verter la leche en la sede de Presidencia si no le retiraban una sanción

Aaliyah, una reina con mucho corazón

El Cabildo busca sitio para próximo vertedero insular

La Gaveta Económica

Contenidos libres de ChatGPT "Somos Genuinos"

LGE : mayo 2023 año 14, nº 89 los puntos de la economía

CUDADES DE LOS 10 MINUTOS • ESCUELA PÚBLICA O PRIVADA? • PREMIOS JUVEZDELRETRABAJU

Se busca presidente... Entrevistas...

DISTRIBUCIÓN SOLO PARA LA PROVINCIA DE LAS PALMAS

Lunes 1 de mayo **GRATIS** con **Canarias7**