

**CANARIAS7**

Viernes, 28.02.25

SUPLEMENTO ESPECIAL

# Puertos, transportes y logística

La red que une las islas y nos mantiene  
conectados con el exterior



FOTO: JUAN CARLOS ALONSO



BEATRIZ CALZADA  
Presidenta de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

# 2024: rompiendo nuestras propias barreras

2024 ha venido marcado también por las nuevas oportunidades de negocio que hemos establecido con América del Sur, fortaleciendo nuestros lazos con empresas internacionales que quieren establecerse en nuestros puertos o utilizarnos como hub para exportar a África



ARCADIO SUÁREZ

**2**024 ha sido un año con cifras récord para la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Desde que hay registros, el año que acaba de finalizar será recordado por las mejores estadísticas que hasta ahora haya registrado este organismo público, superando toda la serie histórica que conocíamos hasta este momento. Ha sido un año de grandes logros para nuestros cinco puertos, en especial para el Puerto de La Luz y de Las Palmas, que es la joya de la corona y un polo de empleo de calidad y de desarrollo económico en toda Canarias.

Durante este pasado año hemos roto nuestra propia barrera histórica moviendo cerca de 32 millones de toneladas de mercancías. Cerramos el año con más de 2,6 millones de toneladas de combustible suministradas; 1,3 millones de Teus movidos y superando también récord histórico en el número de cruceristas con 1.871.654 pasajeros.

Más allá de la actividad comercial, como presidenta de la Autoridad Portuaria de Las Palmas tengo dos compromisos personales por los que trabajo día a día junto a todo el equipo de esta casa. Uno de ellos es lograr ser puerto del Grupo 1, importantísimo para aumentar nuestra estructura y poder contar con más personal, lo que nos permitirá ofrecer así un mejor servicio a nuestros clientes. El segundo, y no menos importante, es poder contribuir a dotar a la comunidad portuaria de los perfiles profesionales y la mano de obra que tanto necesitan, una labor a la que ya nos hemos puesto manos a la obra y esperamos poder hacer realidad al inicio del curso 2025-2026 con varios ciclos de formación relacionados con la actividad portuaria.

2024 también ha puesto al Puerto de Las Palmas en el punto de mira como buque insignia para el desarrollo de la eólica offshore en Canarias. Para ello, hemos puesto a disposición 170.000 m<sup>2</sup>, lo que permitirá al puerto destinar el dominio público portuario a la colaboración en el cumplimiento de los fines de potenciación de energías verdes y descarbonización de la economía que se persiguen. Canarias se convertiría así en el primer lugar de España en desarrollar energía eólica y el Puerto de Las Palmas, el primero en acoger este proyecto.

Otro de los retos que ha pintado de verde este 2024 es el avance en materia de sostenibilidad. La descarbonización es una de las banderas que enarbolamos todos los puer-

tos, en nuestro caso con una hoja de ruta y una planificación marcada que han hecho posible ya la electrificación de dos de nuestros muelles en el Puerto de Las Palmas, el Grande y el Pesquero, mientras continuamos con el resto de

**Seguimos creciendo también en nuestra línea de atraque, con la ampliación del dique Nelson Mandela en 238,50 metros lineales**

proyectos marcados. Sin embargo, este avance hacia la descarbonización nunca debe poner en peligro nuestra actividad económica, y Europa no debe olvidar que somos islas y el comercio marítimo es la principal entrada de suminis-

tro de víveres y de bienes a nuestros hogares y a nuestras vidas.

Además de la electrificación de los muelles, la instalación de tecnología LED en el alumbrado de los edificios de la Autoridad Portuaria, la autosuficiencia energética, la transición tanto de nuestra flota de vehículos de combustión a vehículos 100% eléctricos han sido retos que hemos ido superando y son muestras de nuestro fiel compromiso con la sostenibilidad y la descarbonización de los puertos.

2024 ha venido marcado también por las nuevas oportunidades de negocio que hemos establecido con América del Sur, fortaleciendo nuestros lazos con empresas internacionales que quieren establecerse en nuestros puertos o utilizarnos como hub para exportar a África. En esta misión comercial que hemos llevado a cabo por Sudamérica hemos podido constatar que, sin duda, la seguridad que ofrecemos, unida a unas condiciones fiscales más beneficiosas y a la posición geoestratégica que ocupamos convierten a nuestros puertos en enclaves estratégicos para aquellas empresas que miren al continente africano.

Seguimos creciendo también en nuestra línea de atraque, con la ampliación del dique Nelson Mandela en 238,50 metros lineales. Esto nos posibilitará dar servicio a buques tanque de productos petrolíferos de gran porte, potenciando los tráficos y posicionándonos como un hub para estos productos, contribuyendo a que el Puerto de Las Palmas siga siendo un referente en el suministro de combustible en el Atlántico Medio.

Además, este año nos ha visitado uno de los megaportacontenedores más grandes del mundo: el MSC Allegra, con capacidad para 24.000 Teus, y que ha descargado en la terminal de Opcsa gracias a las dos grúas Malaccamax capaces de atender a estos buques.

Mirando hacia el futuro nos enfrentamos a desafíos emocionantes. Puertos de Las Palmas no es solo un motor económico, es el corazón palpitante de nuestra comunidad. Su éxito es el éxito de todos los canarios. En 2025 seguiremos trabajando para fortalecer nuestra posición como puerta de entrada a África y punto de conexión entre continentes, generando nuevas oportunidades de empleo y prosperidad para nuestra región. Y lo haremos de la mano de la comunidad portuaria, porque juntos seguiremos navegando hacia un futuro brillante para las islas.

# ASTICAN



## Capacidades y compromiso



Avda. de Las Petrolíferas, sn  
35008 Las Palmas de GC - España



## La Economía Azul aporta ya el 7,18% del PIB en Canarias

### CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. El crecimiento de la Economía Azul en Canarias, según los últimos datos registrados en 2022, alcanza ya los 3,5 mil millones de euros en producción. Esto representa el 7'18 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB) de las islas. Así se constata en el Informe de la Actividad de Economía Azul en Canarias 2024 (IAEA 2024) que publicó el Centro Tecnológico de Ciencias Marinas (CETECIMA).

Esta entidad puso en marcha desde 2018 una serie de informes sobre la evolución de la Economía Azul canaria cuyo objetivo es analizar su impacto en la ac-

tividad productiva de las islas mediante la caracterización y cuantificación de los sectores marino-marítimos, así como sus indicadores de actividad, proporcionando una herramienta para la toma de decisiones que muestra un amplio abanico estadístico que puede contribuir a la formulación de estrategias, a la investigación académica y a orientar las inversiones y las políticas de desarrollo de la economía azul de la región.

La actualización del documento ofrece una visión conjunta que ayuda a mostrar la relevancia y la situación actual de diez sectores de Economía Azul en el tejido económico de las islas: pesca, transporte marítimo, puertos y

reparación naval, como sectores consolidados; cruceros, náutica y acuicultura, como sectores en desarrollo; y los sectores emergentes: energías renovables marinas y biotecnología azul.

Como novedad en este informe, se analizan los resultados de crecimiento de los sectores que conforman la Economía Azul tras la crisis derivada de la pandemia covid, se amplía la base de indi-

**La cifra de producción asciende hasta los 4,1 mil millones de euros, equivalente al 9% de la economía total canaria**

cadore de actividad, se realiza un análisis más amplio del sector del turismo náutico y de ocio marítimo y se mejoran las estimaciones de impacto económico incluyendo el Valor Añadido Bruto (VAB) y sus efectos directos, indirectos e inducidos.

### Impacto en el PIB

Con la aportación que se añade en este último informe a través de los cálculos del VAB la cifra de producción asciende hasta los 4,1 mil millones de euros, equivalente al 9 por ciento de la economía total canaria.

En materia de empleo, la Economía Azul mantiene su tendencia ascendente. Se consolida en los últimos años como fuente

clave de empleo estable y cualificado con 71 mil personas ocupadas. De entre los 10 sectores que integran la Economía Azul, el de mayor aportación al PIB canario son los puertos con 1,1 millones de euros, un 2'27 por ciento del total del 7'18 por ciento antes citado.

Le sigue el turismo náutico, con algo más de 800 mil euros, un 1'6 del total. Destaca, además, la contribución de sectores como el transporte marítimo (1'27%), la reparación naval (0'68%) y el sector de cruceros (0'55%). La pesca y la acuicultura aportan también su granito de arena con un 0'42 y un 0'35 por ciento, respectivamente.

### Valoración

Para el director de CETECIMA, Sebastián Hernández, estas cifras reflejan la recuperación y crecimiento de este sector tras la pandemia, que asciende tanto en valor absoluto como en relativo, siendo 1.000 millones de euros, un 1,04 %, superior al anterior año de referencia 2020 y que alcanza solo dos años después valores anteriores a la pandemia, en sintonía con el crecimiento de la economía regional.

Hernández resalta, además, el importante efecto multiplicador en impacto indirecto de algunos sectores azules como reparación naval de 2,7 o turismo náutico de 3,3. Es decir, un euro invertido directamente en estos sectores genera 2,7 y 3,3 euros en otros sectores de la cadena de su suministro.

Este informe ha sido realizado por el Centro Tecnológico de Ciencias Marinas (CETECIMA) en el marco del proyecto A3MAtlantic (1/MAC/1/1.3/0051) 'Afianzamiento del crecimiento sostenible y la competitividad de las pymes que conforman el tejido productivo de los sectores de la Economía Azul en el Atlántico Medio', financiado en la 1ª convocatoria Interreg MAC 2021 - 2027 con fondos FEDER al 85%, y que tiene como objetivo afianzar el crecimiento sostenible, la competitividad de las pymes que conforman el tejido productivo de los sectores de la economía azul en el Atlántico Medio.





# «Pedimos a los políticos más compromiso contra las ETS»

**MAXIMILIANO DÍAZ**  
Coordinador de los estibadores canarios

**Advierte de que, aunque solo los agentes portuarios «avisan del agravio» de las tasas por los derechos de emisión, va a afectar a todos los ciudadanos**

**-¿En qué momento se encuentra el colectivo de los estibadores del puerto de Las Palmas tras el intenso año 2024 y el aumento del tráfico de trasbordo por encima del 20%?**

-Como dice, 2024 fue un año de actividad intensa en el que tuvimos que hacer un esfuerzo grande para cubrir las demandas. El colectivo de estibadores estuvo muy exigido porque al aumento de actividad se sumaron las jubilaciones, por lo que la plantilla no estaba adecuada a la cantidad de trabajo que nos sobrevino, y, además, asumimos la formación de los nuevos ingresos. Esta realidad hizo que tuviéramos que doblar muchos turnos y dejar de librar en nuestros descansos. Actualmente, hemos adecuado la plantilla y, aunque sigue habiendo mucha actividad, está más reparti-

da. Esta ampliación de trabajadores es una gran noticia para el puerto, que con la renovación de sus trabajadores se dota de estabilidad, y una gran oportunidad para los nuevos estibadores que pueden consolidar sus proyectos de futuro.

**-Este año han comenzado a trabajar en la estiba de La Luz por primera vez mujeres. Nuevos tiempos para el colectivo...**

-Es la primera vez que entran mujeres porque es la primera convocatoria en la que ha habido aspirantes femeninas. Hay que recordar que no se ampliaba la plantilla desde hacía treinta años y, entonces, el puerto no era una opción atractiva para las mujeres, que preferían elegir otras labores que no fueran tan exigentes físicamente. Actualmente, dadas las condiciones del mercado

laboral, a pesar de que sigue habiendo muchos trabajos físicamente muy duros, como la trunca o la descarga del granel, las mujeres han mostrado interés, por lo que se han inscrito en la convocatoria, varias de ellas la han aprobado y, por lo tanto, han entrado. Es un proceso que se ha dado con total normalidad.

**-Desde OPCSA se ha destacado la implicación de los estibadores en el último año y su disposición a dar el máximo por el bien del puerto, ¿estamos en una etapa de buen entendimiento con las empresas estibadoras?**

-Sí. Estamos trabajando conjuntamente por un objetivo común: el crecimiento de los tráficos y su afianzamiento. Tanto la patronal como los trabajadores hemos adquirido experiencia y madurez suficiente

como para reconocer que la paz social es un elemento clave de atracción de clientes, pues ofrece una imagen de solidez que los hace sentir seguros, les da garantías de que su mercancía va a llegar a su destino en tiempo y forma.

Como comentábamos, hemos vivido un pico grande de actividad que nos ha supuesto un esfuerzo a los trabajadores y los empresarios, en este ambiente de entendimiento, han sabido valorar nuestra postura de disponibilidad, de flexibilidad, de sacrificio.

**-¿Cómo afrontan el año 2025? ¿Temen que las ETS empiecen a pasar factura y las navieras desvíen sus buques a otros puertos competidores en el país africano?**

-Es una amenaza que existe y que, de nuevo, de manera conjunta trabajadores, empresarios y autoridades portuarias estamos denunciando. De hecho, hemos ido al Parlamento Europeo a exponer el agravio comparativo que suponen estas exigencias tan estrictas y gravosas en nuestros puertos cuando hay alternativas, nuestros principales competidores, a unos centenares de kilómetros.

En este sentido, así como las autoridades de los puertos se han implicado para la solución de esta cuestión, me consta que la de Las Palmas, en la figura de su presidenta, lo ha hecho de manera decidida, falta una defensa clara por parte de los políticos en general y de otras patronales que no son portuarias. Hay que tener en cuenta que, si las navieras tienen que abonar cualquier tasa, la repercutirán a la mercancía. Cuando sea de transbordo

es muy probable que la perdamos, pero la cautiva, la que tiene que venir a nuestros puertos pues es para nuestro consumo, lo hará de manera más cara y esto quienes lo terminarán pagando son los clientes finales: los ciudadanos, los turistas, etc. En definitiva, aunque solo los agentes portuarios estemos advirtiendo de este agravio y tratando de solucionarlo, no es un problema exclusivo nuestro, sino de todos los ciudadanos que verán encarecida su cesta de la compra, así como el resto de bienes de consumo. Es por esto que reivindicamos un mayor compromiso por parte de la clase política y de la empresarial. Entendemos que hay que cuidar el planeta y frenar la contaminación con tasas, normas o con lo que se considere necesario, pero ha de hacerse a nivel mundial, que acaten las restricciones todos los enclaves, si no, además de inútil para lo que se quiere proteger, genera competencia desleal.

**-Hace unas semanas se enfrentaron al reto de atender al buque más grande en la historia de La Luz, el 'MSC Allegra', cómo se organizaron para mover sus contenedores en un tiempo récord?**

-En 2018, MSC se comprometió a dotar al puerto de mejor maquinaria y lo ha cumplido. Así, hemos podido dar respuesta a este trabajo del mismo modo que lo hacemos cada día con buques más pequeños. El colectivo de estibadores está altamente cualificado y tenemos grúas de gran tamaño que permiten realizar este tipo de operativas, por lo que no fue un esfuerzo añadido. Lo hicimos como hacemos la carga y la descarga de los barcos que cada día atracan en nuestros muelles.

**-¿Cuáles son sus demandas para este año?**

-Por un lado, lo que hablamos de las ETS. Demandamos que este tipo de políticas sean de obligado cumplimiento por todos los puertos del mundo, no por unos sí y otros no. Insisto: si no lo hacemos de esta manera no cuidamos el medioambiente y favorecemos a unas zonas frente a otras.

En cuanto al crecimiento de los puertos, deseo y solicito del resto de los agentes del sector, compromiso como hasta ahora para lograr que los puertos, en su conjunto, no solo la labor de estiba, sigan en la senda ascendente que hemos experimentado en los últimos años, desde la firma del V Acuerdo Marco. De esta manera, estaremos abriendo oportunidades para los jóvenes, para que puedan empezar a construir su vida, laboral y personal, con trabajos dignos que les permitan formar familias y afianzar sus proyectos. En el puerto de Las Palmas estamos siguiendo esta política de renovación de personal, que continuaremos hasta 2027, con el objetivo que acabo de exponer: dar paso a la juventud y facilitarles que puedan cimentar de manera sólida sus vidas. Me parece que es una obligación moral que tenemos todos los que formamos parte de un sector económico pujante.



PABLO RODRÍGUEZ

Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad del Gobierno de Canarias y secretario general de CC en Gran Canaria

# Canarias, a la vanguardia de la digitalización y la sostenibilidad portuaria

**C**anarias ha estado siempre muy vinculada al mar, no solo por su situación geográfica, sino por la influencia que los puertos han tenido, históricamente, en la economía y la actividad sociocultural, especialmente, en los municipios costeros. Nuestros puertos, además de ser puntos de entrada y salida de mercancías, son también el canal principal de abastecimiento de nuestra tierra, situándose como relevantes plataformas para todo el tráfico marítimo hacia Europa y África. Si algo caracteriza a Canarias es su capacidad para integrar el mar como un elemento de su economía, conectividad y competitividad global.

Nuestra condición de región ultraperiférica nos otorga una ventaja competitiva natural, porque facilita el tránsito marítimo y la conexión con mercados tanto europeos como africanos. El potencial de nuestros puertos para convertirse en puntos estratégicos globales es muy elevado, y las administraciones públicas debemos poner todos nuestros esfuerzos en establecer líneas de trabajo que consoliden nuestro posicionamiento.

Para ello, desde que iniciamos la presente legislatura, retomé una idea que ya había desarrollado en mi anterior etapa al frente del departamento de Obras Públicas, que es la de aglutinar sinergias con las dos autoridades portuarias y el ente público Puertos Canarias, bajo el paraguas de 'Puertos de Canarias', para avanzar juntos hacia la excelencia y consolidación de nuestra política portuaria y convertirnos en referentes en el sector y aumentar nuestra proyección en el exterior.

No nos olvidamos de que para consolidar esta ventaja, es esencial que Canarias siga avanzando hacia la modernización de sus infraestructuras portuarias. Una muestra de nuestro compromiso es que, desde el ente público Puertos Canarias, y a través del concepto de Puertos 4.0 o Smart Ports, estamos incorporando nuevas tecnologías en los puertos, no solo para mejorar su eficien-



Imagen del Puerto de Las Nieves, en Agaete (Gran Canaria). ARCADIO SUÁREZ

**El potencial de nuestros puertos para convertirse en puntos estratégicos globales es muy elevado, y las administraciones públicas debemos poner todos nuestros esfuerzos en establecer líneas de trabajo que consoliden nuestro posicionamiento**

cia operativa, sino para alcanzar un modelo de gestión más inteligente y sostenible. Desde la instalación de paneles fotovoltaicos hasta la reorganización de los puertos con el objetivo de optimizar los recursos, para promover la eficiencia energética y la gestión responsable de estos.

Un ejemplo de ello es el proyecto de regeneración del puerto de Caleta de Sebo, en La Graciosa, que se convertirá, precisamente, en uno de los primeros ecopuertos del Archipiélago. Con un presupuesto de más de siete millones de euros, se desarrollarán diferentes actuaciones como la reordenación y mejora de los atraques sustituyendo todos los pantalanes ahora obsoletos por nuevos, o la ampliación de la explanada de operaciones, para conseguir un puerto con mejor seguridad y abrigo al introducir elementos protectores frente a los vientos y oleajes. Todo ello para transformar las instalaciones en un espacio más cómodo, seguro y respetuoso con el entorno, y que sea capaz de conjugar

las actividades recreativas con las pesqueras, fundamentales, en este caso, para el desarrollo socioeconómico de la isla.

Por otro lado, en este año 2025, la transformación digital de los puertos canarios será una prioridad para optimizar tanto los procesos internos como la seguridad y la sostenibilidad en la operativa diaria. Nuestro objetivo es el de abordar todas las instalaciones portuarias dependientes de la Consejería como infraestructuras de servicios de calidad, sostenibles, de integración puerto-ciudad, digitalizadas, turísticas y socioculturales, definidas integralmente como ecopuertos inteligentes.

En este sentido, de integrar los núcleos e instalaciones costeras con la ciudad, podemos citar las mejoras que estamos llevando a cabo en el puerto de Arguineguín, revitalizando esta importante infraestructura, que se ha visto afectada por el paso del tiempo y la falta de mantenimiento. El proyecto de embellecimiento de la zona se centrará en la rehabi-

litación integral del espaldón y la mejora de la seguridad y accesibilidad del puerto, y se prestará especial atención a la accesibilidad para personas con movilidad reducida.

En cuanto a los puertos deportivos, se han consolidado como un foco de inversión y dinamización económica, creando empleo y generando una fuente adicional de ingresos para las economías locales, por eso apostamos no solo por garantizar su continuidad, sino también por impulsar a las empresas concesionarias a realizar inversiones significativas para mejorar y modernizar las infraestructuras existentes, ya que estas representan una valiosa oportunidad para mejorar el destino y promover el desarrollo económico y social de las Islas.

Además, la estrategia de Puertos Canarias también incluye un firme compromiso con la asociación MedCruise para posicionar a los puertos del archipiélago como un referente en el turismo de cruceros. La presencia en fe-

rias comerciales y la participación en este tipo de organizaciones ha sido reforzada y complementada con gestiones en destino, potenciando y asegurando la logística y servicios necesarios para dar respuesta a la recepción adecuada de este tipo de buques.

Con estos avances, no solo se pretende reducir el impacto ambiental de la actividad portuaria, sino también mejorar la calidad de los servicios ofrecidos a los usuarios, tanto en términos de comodidad como de seguridad.

La modernización de los puertos de Canarias no se limita a la digitalización o a la mejora de la sostenibilidad. Las inversiones estratégicas son una parte fundamental del plan de crecimiento y competitividad del sector.

En 2025, se llevarán a cabo importantes obras, como la finalización de la reordenación de los puertos de La Restinga, Órzola y La Graciosa, así como la instalación de una desaladora en el Puerto de Tazacorte. Estos proyectos, entre otros, fortalecerán la conectividad entre islas y con el exterior, asegurando que los puertos canarios continúen siendo una referencia en términos de competitividad y desarrollo económico.

En definitiva, nuestros puertos son mucho más que instalaciones para el transporte marítimo. Son, y seguirán siendo, motores de crecimiento económico y conectividad internacional.

El reto que nos marcamos para 2025 es seguir avanzando hacia un modelo de gestión inteligente, con puertos más digitalizados, sostenibles y eficientes.

Canarias tiene en sus puertos una base sólida para fortalecer su posicionamiento global y continuar desarrollando su economía en los próximos años. Es decir, el mar seguirá siendo, como siempre, el motor de nuestra identidad y nuestro futuro.

Nuestra ubicación, en medio del Atlántico, nos obliga a mirar más allá de nuestras fronteras, para consolidarnos como un lugar clave en el comercio y el turismo internacional, y convertir nuestros puertos y nuestra tierra, en definitiva, en puertas abiertas al mundo.

# Puertos de Tenerife se suma a la Alianza Net Zero Mar

Se marca como objetivo impulsar la sostenibilidad y alcanzar la neutralidad en carbono

## CANARIAS7

SANTA CRUZ DE TENERIFE. La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife formalizó su adhesión a la asociación Alianza Net Zero Mar, con el propósito de fortalecer su estrategia ambiental y avanzar hacia operaciones neutras en carbono, impulsando el uso de energías renovables y combustibles alternativos.

Dicha incorporación, aprobada por el Consejo de Administración de Puertos de Tenerife, refuerza el compromiso de la entidad portuaria con su meta de convertirse en una organización neutra en

carbono para 2030, lo que incluye medidas clave como la autogeneración de energías limpias, el suministro eléctrico de origen certificado y un parque móvil cero emisiones.

La Alianza Net Zero Mar, constituida en mayo de 2023, tiene como misión acelerar la descarbonización y electrificación del sector marítimo-portuario en España. Entre sus objetivos destacan la promoción del uso de combustibles alternativos, la generación de energías renovables en puertos y la reducción de emisiones contaminantes en el transporte marítimo. Con esta adhe-



Imagen aérea de la estación marítima del puerto de Tenerife. c7

sión, Puertos de Tenerife se integra en una red de 59 miembros comprometidos con el liderazgo ambiental en el sector.

En representación de la Autoridad Portuaria tinerfeña, se ha designado a Marcos Hernández,

**El acuerdo incluye medidas clave como la autogeneración de energías limpias o un parque móvil cero emisiones**

jefe del Área de Innovación y Desarrollo Sostenible, y a Santiago Yanes, jefe de Innovación y Proyectos Estratégicos, quienes participarán activamente en las mesas de trabajo y foros de colaboración de la asociación. Estas mesas de trabajo abordarán temas clave como el suministro eléctrico a buques desde puerto, la descarbonización de buques en navegación, la incorporación de energías renovables en puertos, la descarbonización de terminales portuarias y el desarrollo de

corredores verdes.

Cabe destacar que, durante la Asamblea General Extraordinaria de la Alianza Net Zero Mar celebrada el pasado mes de diciembre, Santiago Yanes fue elegido vicepresidente para los próximos cuatro años. Este nombramiento no solo pone en valor su destacada trayectoria profesional, sino que también consolida el compromiso de Puertos de Tenerife en la promoción de soluciones innovadoras, sostenibles y energéticamente eficientes.

## EL TRANSPORTE PARA TUS MERCANCÍAS EN CANARIAS

**FRED. OLSEN** Cargo Express  
EL SERVICIO QUE IMPULSA TU NEGOCIO



FRED. OLSEN CARGO EXPRESS ha incorporado a su flota dos nuevos buques destinados al transporte de mercancías, BAHÍA CARGO y BENTAYGA CARGO, que posibilitan diariamente el transporte de cualquier tipo de carga entre Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote.

Un servicio que ofrece:

- Rotaciones diarias, fiables y puntuales.
- Operaciones con mano de obra portuaria.
- Horarios adaptados a las necesidades de nuestros clientes.
- Servicios puerta a puerta, y muelle a muelle.
- Reservas online, flexibilidad, y mucho más.



MÁS INFO



### ► Nuevo dique.

Así quedará el puerto comercial de la capital majorera tras la obra de ampliación. **AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS**

mente ocupa el combustible, para ser utilizado exclusivamente para contenedores y mercancías en general.

### Muelle y crecimiento de la isla

Puerto del Rosario es de los pocos municipios de Canarias que congregan tantas infraestructuras de ámbito general como es el muelle comercial, muelle de cruceros, aeropuerto internacional, hospital insular, en definitiva es «una ciudad administrativa y que el desarrollo de estas infraestructuras va asociada al desarrollo económico de la isla», afirma el alcalde capitalino, David de Vera.

Concretamente en lo que se refiere al muelle comercial, existe un crecimiento de la actividad en lo que va de esta anualidad de 2024 del citado 11%64, lo que supone que se esta revertiendo la situación de baja actividad post pandemia. «Es necesario seguir apostando por el desarrollo económico de Puerto del Rosario y eso va vinculado a mejorar las infraestructuras como el muelle comercial y muelle de cruceros entre otras infraestructuras que nos permitan consolidar a Puerto del Rosario como cabeza tractora de Fuerteventura».

Por eso, el primer edil apunta que «lo importante es ir consolidando mejoras y desarrollo de estas infraestructuras en Puerto del Rosario y que lleguen las inversiones».

### El tráfico pesado

A tanto aumento del tráfico de mercancías durante 2024 por el puerto capitalino y a la inversión del nuevo dique comercial, sólo se le puede poner un pero: la salida y la entrada del tráfico pesado que actualmente se sigue realizando por la avenida marítima.

El propio Plan General de Ordenación Urbana (PGO) de Puerto del Rosario, aprobado en 2016, ya contemplaba la previsión de la salida de tráfico pesado del actual muelle comercial. «Es cierto que se han barajado varias opciones de alternativa al actual muelle comercial, pero las únicas alternativas hasta ahora consolidadas en la ampliación del actual muelle y el desarrollo de la salida del tráfico pesado del muelle comercial planteada en el PGOU, por lo que a largo plazo se podrá prever otras alternativas, pero a corto plazo debemos dar solución a la mejora de instalaciones y a resolver el problema del tráfico pesado para evitar conflictos en el centro urbano y el paseo marítimo», según Vera.

# Fuerteventura

## Un dique para aumentar el atraque de contenedores y combustible

**Crecimiento en toneladas y en línea de atraque. La licitación de la ampliación del muelle de la capital coincide con el balance de 2024 que arroja cifras positivas: 11,64% más de tráfico, esto es 1.469.575 toneladas**

CATALINA GARCÍA



**E**l muelle comercial de Puerto del Rosario crecerá en línea de atraque de forma acorde a su evolución de tráfico en 2024: un 11,64% más que el año anterior, lo que suman y 1.469.575 toneladas de mercancías. Después de un retraso de dos años provocado por la subida de los precios, la Autoridad Portuaria de Las Palmas recuperó la inversión y volvió a licitar el nuevo dique comercial por unos 21 millones de euros más que en la primera contratación. Cinco empresas han presentado sus propuestas para aumentar los metros de atraque en 375,2 metros de longitud.

Como en 2022, el plazo inicial de ejecución del nuevo dique co-

mercial es de 17 meses y la financiación corre a cargo de la Unión Europea, a través del Fondo de Desarrollo Regional (Feder), en un 80%. El objetivo principal radica en mejorar la protección del muelle capitalino frente a los oleajes provenientes del norte, así como ampliar la capacidad de atraque y descarga de los buques petroleros.

### Hacia la zona sur

A modo de resumen, el dique se extenderá desde la zona sur de la plataforma actual del puerto y estará compuesto por dos tramos: el primero de 100 metros de longitud, seguido por un segundo tramo que sumará 375,2 metros adicionales y de sección

vertical.

Se consigue así mejorar las condiciones de abrigo en la parte sur del puerto y generar una nueva línea de atraque, que se destinará en primer término a la descarga de combustible. De esta forma, se independizan este tipo de descargas, que necesitan de mayor seguridad, hacia una zona más alejada del resto de activi-

**El único obstáculo al crecimiento del puerto radica en la entrada y la salida del tráfico pesado por la avenida marítima**

dades que se realizan en el puerto, abriendo además la posibilidad de ser utilizada por otro tipo de tráfico que opera en la instalación, ampliando consiguientemente su capacidad global.

### Tacón para los ro-ro

Así, en el extremo situado al norte de esta segunda alineación se dispone un tacón para ser utilizado en las operaciones ro-ro (barcos que transportan cargamento rodado como automóviles, camiones, etc).

La construcción del nuevo dique permitirá contar con una mayor disponibilidad y capacidad de la línea de atraque en la zona de contenedores, ya que quedará liberado el atraque que actual-

# Cambios en las alianzas marítimas



Imagen del 'MSC Allegra', el mayor portacontenedores del mundo, atracado en el puerto de Las Palmas. JUAN CARLOS ALONSO

## CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. El transporte marítimo ha sido uno de los más afectados en los últimos años por distintos acontecimientos a nivel mundial. A partir de este mes, se producirá otro cambio importante en las alianzas que han permitido a los transportistas compartir recursos, optimizar el uso de embarcaciones y, en definitiva, controlar las rutas comerciales mundiales.

Por un lado, se disuelve la Alianza 2M, compuesta por Maersk y MSC, y emergen nuevas como Gemini Cooperation, formada por Maersk y Hapag-Lloyd, y Premier Alliance, que agrupa a ONE, HMM y Yang Ming. Por su parte, MSC operará de manera independiente.

Se espera que estos cambios redefinan las rutas comerciales, la fiabilidad del servicio y las dinámicas del mercado a nivel mundial. Ante este panorama, ERA Group, consultora especiali-

## A partir de este mes, el transporte marítimo experimentará una transformación significativa con la reconfiguración de dos de los tres principales grupos que han dominado el sector en la última década

zada en estrategia empresarial basada en la optimización de costes y la gestión de proveedores, analiza las posibles repercusiones para los cargadores y las empresas que dependen de este medio de transporte:

**1. Ajustes en el servicio:** La independencia de MSC ofrecerá una amplia red de servicios directos de puerto a puerto, lo que podría beneficiar a los cargadores que buscan una cobertura más sencilla y amplia, mientras que las nuevas alianzas de Gemini y Premier se centrarán en la fiabilidad de los horarios y la optimización de las rutas, atrayendo a aquellos que prioricen la previsibilidad sobre la frecuencia.

**2. Capacidades y competencia:** La reestructuración generará variaciones en las capacidades de los transportistas, lo que significa que algunas rutas ex-

perimentarán una mayor eficiencia, mientras que otras podrían sufrir interrupciones temporales. Se espera que este nuevo entorno más competitivo mejore los servicios, pero provocará fluctuaciones en los precios.

**3. Poder de mercado y resiliencia:** Las alianzas dominantes, como Ocean Alliance, mantendrán su posición en el mercado, sobre todo en las rutas entre Asia y Norteamérica, pero las compañías independientes más pequeñas pueden encontrar

**Estos cambios modificarán las dinámicas del mercado, afectando a la fiabilidad del servicio, las rutas comerciales y la competitividad entre transportistas**

oportunidades para crecer en mercados desatendidos. Estos cambios pretenden fortalecer la resiliencia general de las cadenas de suministro, contrarrestando así las vulnerabilidades derivadas de los recientes desafíos geopolíticos.

**4. Costes y flexibilidad:** Aunque los costes podrían aumentar durante el periodo inicial, este nuevo escenario ofrecerá soluciones más personalizadas en el futuro, creando oportunidades de mejora para la gestión de costes.

«El transporte marítimo está a punto de cambiar, por lo que las empresas tendrán que revisar sus modelos de compra y estrategias logísticas. La optimización de rutas y la selección adecuada de proveedores serán clave para mitigar riesgos y aprovechar las nuevas oportuni-

des que surgirán. En ERA Group, estamos comprometidos a asesorar a nuestros clientes en esta transición, identificando las mejores opciones para optimizar sus cadenas de suministro», declaró Fernando Vázquez, socio consultor y co-area developer en ERA Group España.

### Acerca de ERA Group

ERA Group es una compañía pionera en asesoramiento estratégico empresarial y optimización de costes desde 1992. Ayuda a sus clientes a mejorar los procesos y a transformar los datos en oportunidades, lo que permite a las organizaciones crecer y crear ventajas competitivas.

Con un equipo global de más de 1.000 personas y presencia en más de 50 países, ERA Group es el socio que las empresas necesitan para afrontar sus retos más importantes, identificando oportunidades de ahorro y logrando la eficiencia financiera sin comprometer la calidad de los bienes y servicios prestados.



COBER LANZAROTE

# Lanzarote

## A por nuevos topes en viajeros y mercancías

**Los Mármoles y Naos. Los cruceros tuvieron presencia histórica en Arrecife en 2024, periodo con una actividad de carga y descarga nunca antes alcanzada**

JOSÉ RAMÓN  
SÁNCHEZ LÓPEZ



En la segunda mitad de la pasada década hubo una evolución operativa en los muelles de Naos y Los Mármoles en consonancia con la economía lanzaroteña en general. El parón causado por la pandemia en 2020 costó recuperarlo. En 2023 casi se igualaron marcas de 2019, siendo 2024 el ejercicio de la confirmación, quedando así patente que las mejoras articuladas en este siglo por la Autoridad Portuaria de Las Palmas eran más que necesarias para el progreso de Lanzarote en concordancia con el resto del archipiélago.

Se confía en que 2025 sea el año de una nueva consolidación. El reto, superar las cotas espectaculares marcadas en el pasado ejercicio, con valores históricos tanto en el apartado de mercancías, como a nivel de pasajeros.

En materia de movimientos humanos, de partida habrá este año que rebasar la barrera de los 700.000 viajeros, con los cruceros como primer argumento agnista. Sirva recordar, tal y como CANARIAS7 dio cuenta hace pocas fechas, que se alcanzó la cota de los 610.000 turistas en 2024 llegados a través de los diques de Naos y Los Mármoles. Y vistas las previsiones para los primeros meses, hay mimbres para conseguir una nuevo tope, salvo complicaciones a causa de conflictos internacionales o derivados a alguna nueva situación sanitaria medianamente conflictiva, aspectos que esperemos no se den.

En cuanto a mercancías, sirviendo las instalaciones de Arrecife como primer foco de entrada de enseres y mercancías en general, de mínimo está la marca de casi 1,88 millones de toneladas; contándose en esta suma también las salidas desde la isla. Considerando que a corto y medio plazo no se esperan alteraciones de enjundia en lo que al turismo respecta, apenas se esperan alteraciones en materia de actividad comercial, con lo que la operativa portuaria en los primeros meses de 2025 será muy pareja a la que hubo en 2024.

### Inversiones a ejecutar

Con los planteamientos descritos, lógico que se mantengan por la Autoridad Portuaria de Las Palmas las estrategias orientadas a mejorar y potenciar la infraestructura operativa existente; como bien supo trasladar desde Arre-

cife a la dirección principal de la Autoridad Portuaria de Las Palmas el malogrado responsable insular de la entidad, Aitor Galán, fallecido a mitad de enero.

En condiciones normales, entre el tramo final del ejercicio y las primeras fechas de 2026 es muy probable que esté completada la obra definitiva de adecuación del dique principal para contenedores en Los Mármoles. Se adecuará la zona de poniente. El modelo a seguir en cuanto a las obras será similar al que se aplicó en fechas recientes para la ade-

**Las inversiones de la última década han valido para mejorar los niveles cotidianos de seguridad de las aguas arrecifeñas**

cuación de la cara opuesta. Se mejorará un tramo de 208 metros de longitud; mientras que en la fase precedente se pudo concretar el arreglo de un tramo de 185 metros; según valoraciones dadas recientemente a conocer por la entidad que preside Beatriz Calzada, recogidas en su momento por parte de este diario.

En la actualidad, esta zona de Los Mármoles sirve como punto de atraque para embarcaciones de servicios portuarios, como remolcadores y amarradores. También para embarcaciones de estancias a medio plazo, ya que dispone de un ancho de explanada suficiente para la realización de operativas portuarias diversas.

Otra actuación de envergadura durante 2025 afectará a Naos, donde se está a la espera de ejecutar la fase definitiva del cambio de vallado y la instalación de elementos destinados a reforzar

la seguridad. En este caso, con vistas al estreno en 2026, se trata de la urbanización de la explanada, de reciente adjudicación. Se contempla actuar sobre una superficie de 4.229 metros cuadrados, de una explanada diáfana, por lo que es necesario dotarla de redes de servicios, pavimento y otros elementos. El objetivo principal, ganar en presencia comercial, como complemento a mejoras ya ejecutadas a nivel comercial dentro de zonas de influencia portuaria y alrededores.

### Acabar la ampliación, en duda

Por otro lado, este nuevo año no parece que pueda servir de punto de inflexión para completar la ampliación de la línea de atraque principal y dar mayor protagonismo si cabe, al contradique. Sirva recordar que fue en julio pasado cuando se presentó en sociedad la última parte en entrar en servicio, fruto de una inversión próxima a 12 millones de euros. Hay compromiso de hacer un desembolso parejo, pero de últimas, a expensas de estudios.

Con la parte del nuevo atraque hecha, con más abrigo, los buques pueden realizar sus operativas con máxima seguridad, «lo que nos garantiza la absoluta conectividad de la isla de Lanzarote tanto para pasajeros como para mercancías que, como todos sabemos, es primordial para los canarios», aseveró el verano pasado la presidenta portuaria a los agentes económicos y sociales.

**PAULA LAMO**

Investigadora en Internet de las Cosas, UNIR

# ¿Qué pueden aprender los astronautas de los marineros?

**E**l barco Mayflower, que transportó a los primeros colonos europeos a América del Norte en 1620, estaba tan bien pertrechado que fue usado como refugio durante el primer invierno, debido a las condiciones extremas y falta de víveres en tierra firme. Permitted crear una nueva comunidad y fundar Plymouth Colony (hoy, Massachusetts).

Y es que, desde hace siglos, los barcos se han diseñado para ser autosuficientes. En la época de los grandes descubrimientos, la tripulación podía navegar por mares y océanos sin contacto con tierra firme durante meses, incluso años, a bordo de embarcaciones como las carabelas y galeones, que transportaban personas, alimentos, herramientas y animales vivos para subsistir.

Otro ejemplo, aunque con un final más sangriento, se vivió nueve años después del primer viaje del Mayflower con el barco holandés Batavia. Naufragó después de pasar meses en el mar. Los supervivientes lograron construir un pequeño asentamiento con los restos de la embarcación. Sin embargo, las dinámicas humanas fueron letales.

Hoy, los barcos son auténticas maravillas tecnológicas: fusionan siglos de experiencia marítima con las innovaciones del siglo XXI, como, en última instancia, el internet de las cosas (IoT).

Cargueros y cruceros cuentan con sistemas que les permiten monitorizar y gestionar todo, desde la ubicación y el consumo de combustible hasta la calidad del aire y el estado de las mercancías transportadas. La vida a bordo también ha cambiado. La conectividad satelital permite a las tripulaciones mantenerse en contacto con sus familias, mientras que sistemas automatizados reducen la carga de trabajo manual.

Ahora, la humanidad busca conquistar otro vasto e inhóspito terre-

no: el espacio. En los últimos años, vivimos una nueva carrera espacial, liderada por iniciativas comerciales como SpaceX, Blue Origin y la renovada NASA. Los vuelos espaciales turísticos son una realidad y los planes para colonizar Marte y establecer bases permanentes en la Luna ya están en marcha.

La autosuficiencia y la capacidad de operar en condiciones extremas son sus prioridades absolutas. ¿La historia se repite?

Los barcos y los hábitats espaciales comparten una premisa fundamental: ambos son entornos autosuficientes diseñados para sobrevivir en condiciones extremas lejos de recursos externos. Este paralelismo es especialmente evidente en la necesidad de autosuficiencia, que exige sistemas avanzados de gene-

ración de energía, reciclaje de agua y gestión de residuos.

Los barcos utilizan tecnologías de desalinización y energías renovables. Por su parte, los hábitats espaciales dependen de sistemas cerrados para el reciclaje total del agua y el aire, lo que ofrece oportunidades para integrar y mejorar ambas tecnologías.

Un ejemplo de esta aplicabilidad son los sistemas de reciclaje naval, como los usados en submarinos nucleares, que inspiraron tecnologías de hábitats cerrados en la Estación Espacial Internacional. Algunos ejemplos son su sistema de purificación de aire, que elimina dióxido de carbono y regenera oxígeno mediante electrólisis, o el que permite reciclar el 98 % del agua usada por los astronautas, recolectando su ori-

na y sudor.

Por otro lado, en ambos tipos de vehículos el espacio es limitado. El diseño eficiente de áreas de trabajo, almacenamiento y habitabilidad es un aspecto crítico. En barcos, los espacios suelen ser multifuncionales y están optimizados para maximizar la operatividad en una estructura relativamente compacta. Este principio también rige en estaciones espaciales, donde cada centímetro cuenta para garantizar la funcionalidad y comodidad de la tripulación.

Así, por ejemplo, los sistemas espaciales han importado del sector naval las literas retráctiles, los sistemas de almacenamiento modular y empotrados, los baños con tecnología avanzada para reciclar agua y compactar residuos en un espacio

extremadamente reducido, o el concepto de hot bunking, entre otros.

¿Y qué hay del desafío del aislamiento extremo? En alta mar, las tripulaciones deben adaptarse a largos periodos lejos de tierra firme. Los exploradores polares en barcos como el Endurance de Ernest Shackleton demostraron la importancia de la planificación meticulosa y el liderazgo.

De igual manera, en el espacio, los astronautas pasan meses o años en entornos completamente aislados. Estudios psicológicos realizados en largas expediciones marítimas, como las del HMS Challenger en el siglo XIX, han ayudado a diseñar estrategias para reducir el estrés en astronautas durante misiones prolongadas. El éxito dependerá de la preparación técnica, el bienestar psicológico y la capacidad de trabajar en equipo, manteniendo una convivencia armónica.

Respecto a la gestión de emergencias y la optimización de recursos, los buques, por ejemplo, disponen de protocolos sólidos para responder a incendios o fallos mecánicos. Y, en el espacio, la capacidad de reparar sistemas críticos con recursos limitados es imprescindible en la formación de todo astronauta.

Asimismo, la implementación de tecnologías modulares y herramientas como impresoras 3D, inspiradas en el mantenimiento naval, puede mejorar la resiliencia de las misiones espaciales.

Parece obvio que las similitudes son notables. Pero también existen diferencias que requieren soluciones adaptadas, un poco de ingenio e innovación.

Tanto los barcos como los hábitats espaciales son ejemplos de resiliencia y adaptación en entornos extremos. Aunque los desafíos que enfrentan son únicos, las soluciones desarrolladas en ambos sectores están interconectadas.

Al estudiar y adaptar siglos de experiencia naval, la humanidad puede allanar el camino hacia un futuro donde la vida en los océanos y más allá de nuestro planeta sea posible y sostenible.



TRIBUNA LIBRE

## REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES



FELIPE DEL ROSARIO HERNÁNDEZ S.L.  
**FEROTHER**  
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







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

**N**o es una sorpresa saber que muchas de nuestras pertenencias provienen de países lejanos.

Gran parte del comercio textil y electrónico se origina en Asia y muchas de las frutas que se consumen en España, por ejemplo, llegan de Sudamérica. Incluso algo tan español como el plátano de Canarias se transporta en barco hasta la península ibérica. Hoy, el 80 % de las mercancías internacionales utilizan el transporte marítimo para llegar hasta su destino.

Los buques mercantes suponen alrededor del 3 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por la actividad humana. Este porcentaje, aun pareciendo escaso, podría triplicarse si la descarbonización del sector no se toma en serio. Según la Organización Marítima Internacional, el 32 % de la reducción de emisiones en el sector marítimo se logrará mediante la eficiencia energética. Por eso, es fundamental implementar medidas y tecnologías para lograr un transporte igual de eficaz, pero con un menor consumo energético.

#### Acciones en curso

La Organización Marítima Internacional es el organismo especializado de Naciones Unidas encargado de prevenir la contaminación marítima. Ya en 1997 sentó las bases con la llamada Resolución 8. En este documento, se identificaba al CO<sub>2</sub> como un gas de efecto invernadero, siguiendo la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

En 2000, tres años más tarde, se publicó el Primer Informe sobre Gases de Efecto Invernadero, con un inventario de emisiones. Este reveló que, en 1996, el transporte marítimo suponía el 1,8 % de las emisiones globales de CO<sub>2</sub>. Actualmente, se está trabajando en la quinta edición del informe, prevista para 2026.

En 20 años, la Organización Marítima Internacional ha desarrollado medidas como el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto, similar a las etiquetas energéticas de los electrodomésticos del hogar.

También se miden las emisio-

# Cómo lograr barcos mercantiles más sostenibles

TRIBUNA LIBRE

**LUIS ALFONSO DÍAZ; ANDRÉS MEANA-FERNÁNDEZ; ROBERTO MARTÍNEZ**

Profesor de Tecnología Náutica; profesor de Máquinas y Motores Térmicos; investigador en Energía, Universidad de Oviedo



**El 32 % de la reducción de emisiones se logrará mediante la eficiencia energética. Es fundamental implementar medidas y tecnologías para lograr un transporte igual de eficaz, pero con un menor consumo energético**

nes de cada buque, la carga que transporta y la distancia que recorre cada año. Con esta información se calcula el Indicador de Intensidad de Carbono o IIC, que recoge el impacto ambiental real de cada buque.

Un barco muy eficiente podría contaminar más si navega más tiempo. Por el contrario, otro menos eficiente podría contaminar menos si navega menos. El IIC sirve para detallar

esta información.

#### Soluciones más sostenibles

El diseño hidrodinámico y aerodinámico de los barcos puede mejorarse mediante la investigación, con el fin de reducir el uso de combustible. Por otra parte, los motores térmicos liberan un calor residual que se puede aprovechar para alimentar otros sistemas auxiliares del buque. Si se implantan sistemas de recupe-

ración de ese calor residual, se reduce el consumo de combustible, aumentando la eficiencia energética.

Se pueden utilizar combustibles más respetuosos con el medio ambiente, como gas natural licuado, amoníaco, biocombustibles o metanol. En embarcaciones más pequeñas, cabe la posibilidad incluso de optar por la energía eléctrica. Los combustibles también pueden usarse jun-

to con otras fuentes de energía renovables, como solar y eólica.

Estas medidas de eficiencia energética pueden complementarse con una planificación de operaciones adecuada para reducir tiempos de espera y optimizar las rutas marítimas.

Este aspecto se ha visto y se verá muy beneficiado por la digitalización y automatización en el futuro próximo.

#### Una mirada hacia el futuro

Por desgracia, las medidas actuales son insuficientes. Del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2024, se celebró el 82.º periodo de sesiones del Comité para la Protección del Medio Marino. Esta reunión es uno de los eventos más importantes de la Organización Marítima Internacional, donde participan gobiernos de todo el mundo.

Uno de los temas centrales fue el Indicador de Intensidad de Carbono, sus limitaciones y posibles mejoras, con el objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector marítimo en 2030 en un 40 % respecto a las de 2008. Entre las conclusiones, se señaló que el mecanismo de aplicación de este indicador no incentiva lo suficiente a las navieras para cambiar su modo de operar.

Asimismo, se destacó que los datos recogidos y calculados no son públicos. Por tanto, otros organismos diferentes a los que firman el convenio no pueden consultarlos.

Por último, el indicador no considera las emisiones de los combustibles durante toda su vida. El metanol o el amoníaco emiten menos CO<sub>2</sub> que los combustibles actuales, pero se necesita bastante energía para su producción. Si se popularizan como combustibles, habrá que calcular su impacto ambiental real. Y para ello habrá que considerar ese aspecto.

Existen múltiples medidas de eficiencia e impacto ambiental aplicables al transporte marítimo. Pero es necesario investigar nuevas tecnologías y mejorar los procesos logísticos para reducir aún más el consumo energético del sector. El consenso entre diferentes agentes, empresas y gobiernos será vital para garantizar la transición en el sector y su futura sostenibilidad.

**Oneport**  
Canarias

FEDERACIÓN DE OPERADORES LOGÍSTICOS Y SERVICIOS PORTUARIOS

UN PUERTO ÚNICO

# Canarias será sede de una jornada clave sobre la conectividad de las regiones

## CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. El Gobierno de Canarias, el Estado y las autoridades portuarias mantuvieron un encuentro de trabajo en el que abordaron la organización de unas jornadas en abril, de las que las islas serán sede, por primera vez, para abordar la conectividad de las regiones que forman parte del Corredor del Atlántico, y que reunirá a cerca de 150 representantes europeos.

El consejero Pablo Rodríguez insistió en que en esta reunión, que se realizó después de que la delegación canaria se desplazara hasta Bruselas el pasado mes de diciembre, «se enmarca en las sesiones de trabajo que la Consejería ha liderado en esta legislatura, junto a las autoridades portuarias, para abordar el acceso a la financiación para mejorar la conectividad del Archipiélago y avanzar en el Pacto Verde Europeo».

Rodríguez presidió, en la sede de la Consejería en Las Palmas de Gran Canaria, la reunión con el



comisionado del Estado para el Corredor del Atlántico, José Antonio Sebastián, y el director general de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Gustavo Santana, a la que también asistieron la directora general de Transportes y Movilidad del Ejecutivo, María Fernández; la presidenta de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Beatriz Calzada, y el presi-

dente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, Pedro Suárez.

En esta línea, el consejero responsable del área explicó que esta jornada, «comportar una oportunidad única para el archipiélago, para fortalecer nuestra presencia en el mapa de la conectividad atlántica. Mientras, el comisionado del Gobierno para el Corredor del Atlántico, José Antonio Sebas-

tián, destacó «la alineación de todas las instituciones presentes para el desarrollo de estas jornadas que son importantes por tres razones; porque es la primera vez que Canarias alberga un evento de este tipo y será la única jornada portuaria que se celebrará en España en 2025. Porque permite que Canarias aporte su visión geoestratégica en un contexto global cada vez más relevante. Y, ade-

más, este encuentro refleja la fuerte apuesta de Europa por estos debates y acciones», añadió.

Por su parte, la presidenta de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Beatriz Calzada, indicó que «es una grandísima oportunidad para la Autoridad Portuaria de Las Palmas porque nos va a permitir visibilizar nuestros puertos y nuestra realidad. También dar nuestro punto de vista sobre temas estratégicos como la electrificación, la descarbonización, la búsqueda de energías alternativas, algo que para nosotros es esencial». Para concluir, Rodríguez insistió en que «en los últimos 15 días, los esfuerzos del actual Gobierno de Canarias, y del equipo de esta Consejería, para mejorar la conectividad y la movilidad en el Archipiélago han dado sus frutos y se han visto reflejados y, por eso, hemos sido testigos de un despliegue sin precedentes del Ministerio de Transportes y Movilidad con Canarias, con dos visitas a nuestra Consejería en menos de dos semanas».

## Zona Franca de Gran Canaria haciendo crecer redes



Delegado de la Zona Franca, D. Gabriel Corujo. C7

## CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. Es el momento de África, y también el momento de América Latina.

Se está dando una verdadera carrera por posicionarse en nuestro continente vecino mucho antes que los demás, y una muestra de ello es que varios gobier-

nos están realizando misiones institucionales al continente africano, sirva como ejemplo las tres misiones del gobierno colombiano, o las misiones a Marruecos del gobierno chileno, con compromisos expresos para consolidar sus relaciones económicas. Reposicionarse económicamente y buscar un trato preferente para la entrada de sus productos y servicios es prioridad de todos esos países en su apertura hacia este lado del mundo. Estos movimientos institucionales nos deben llevar a cuestionarnos dónde está Canarias, o de forma más correcta, dónde quiere estar.

Si estamos en el medio, si somos el puente, debemos inten-

sificar los esfuerzos para que las misiones institucionales – o al menos las que tienen un claro componente económico – que están desplegando los países más relevantes de América latina en el continente africano pasen por Canarias.

Siguiendo esta lógica, desde la Zona Franca de Gran Canaria estamos apostando por una estrategia mixta de exposición comercial y promoción, frente los sectores y también frente a las instituciones. De un lado la tradicional presencia en aquellos foros económicos y comerciales sectoriales. Por otro lado, estamos dotando de relevancia a las estructuras que los diferentes gobiernos tienen en nuestro te-

rritorio, que nos conocen, que nos comprenden y que son nuestros aliados. Por ello hemos establecido vías de comunicación fluidas y estables con las oficinas consulares en Canarias, con las agencias de promoción de los diferentes países – generalmente situadas en la Madrid -, les mantenemos al tanto de nuestras actividades y buscamos una conexión permanente con ellas, de manera que generemos una relación que mutuamente beneficie a la sociedad que representamos. Hemos constatado que tenemos en estas estructuras grandes aliados para aprovechar la oportunidad de mostrar este rincón de Europa geográficamente en África.





► Las cuatro premiadas posan con su merecido galardón. c7

# Merecido homenaje al liderazgo femenino en puertos, construcción y transportes

**La Consejería recuperó el 'Encuentro Homenaje a la Mujer' dedicada a los tres sectores tras cinco años sin celebrarse. Esther Cabrera, CEO de Lanzarote Bus; Soraima Méndez, Grupo Fred Olsen Express; la arquitecta Flora Pescador, y la ingeniera de Sistema Ingeniería Nedelia Morales, recibieron sus galardones**

## CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. El consejero de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad del Gobierno de Canarias, Pablo Rodríguez, presidió la pasada semana una nueva edición del 'Encuentro Homenaje a la Mujer dedicada a los sectores de la construcción, transportes y puertos', con el objetivo de reconocer y destacar su trayectoria profesional en el desarrollo y materialización de proyectos que han contribuido al progreso del archipiélago.

Durante el desarrollo del acto, al que también acudió el director del Instituto Canario de la Vivienda (ICAVI), Antonio Ortega; la directora general de Transportes y Movilidad, María Fernández, y el director gerente del ente Puertos Canarios, José Gilberto Moreno, el consejero destacó que, tras cinco años sin celebrarse, «hemos decidido recuperar esta iniciativa para poner en valor el trabajo y la influencia de las mu-

jerías en sectores tradicionalmente masculinizados».

En esta línea, Rodríguez recalzó que «celebramos a mujeres extraordinarias que han dejado una huella profunda en sectores fundamentales como la construcción, el transporte y los puertos. Estos ámbitos, representados históricamente por figuras masculinas, han sido transformados por su esfuerzo, liderazgo y valentía, demostrando que el talento y la capacidad de liderazgo no conocen barreras de género».

### Premio en Transportes y Movilidad Esther Cabrera, CEO de Lanzarote Bus

Esther Cabrera es CEO del Grupo Lanzarote Bus, la primera empresa de servicio discrecional de transporte en la isla, con más de 60 años de experiencia en el sector. Su compromiso con la diversidad y la igualdad de oportunidades ha permitido que el 70% de los cargos de mayor respon-

sabilidad en su empresa estén ocupados por mujeres. Además, su excelencia empresarial ha sido reconocida recientemente con el Premio Empresarial de Caixa-Bank en Canarias, reflejo de su labor innovadora y su contribución al desarrollo del transporte en la isla.

### Premio en Puertos Soraima Méndez, Grupo Fred Olsen Express

Desde 1994, Soraima Méndez ha sido un referente en el sector portuario como la primera mujer en asumir la responsabilidad de la carga en Fred. Olsen Express. Su trayectoria y liderazgo han contribuido significativamente al crecimiento y modernización del transporte marítimo en Canarias, asegurando la eficiencia en la gestión logística y el tránsito de mercancías entre las islas. Su ejemplo representa un avance crucial en la incorporación de mujeres a un ámbito históricamente dominado por hombres,

demonstrando que el talento y la capacidad no tienen género.

### Premio en Vivienda Flora Pescador, arquitecta.

Flora Pescador ha sido reconocida como una de las figuras más influyentes en el ámbito de la arquitectura y el urbanismo en Canarias, por contar con una trayectoria académica y profesional excepcional. Es Doctora Arquitecta, con un Máster en Arquitectura del Paisaje por la UPC, Profesora Titular de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) y Académica de la Real Academia de Bellas Artes desde 2016.

Además, ha desempeñado roles clave dentro de la docencia, la investigación y la gestión académica. En su carrera profesional, ha desarrollado múltiples proyectos de arquitectura, urbanismo y paisaje en Canarias y a nivel internacional, recibiendo numerosos premios y reconocimientos.

### Premio en Infraestructura Viaria Nedelia Morales, Sistema Ingeniería

Nedelia Morales cuenta con una destacada formación en Ingeniería de Obras Públicas, especialidad en Construcciones Civiles, y un Máster en Prevención de Riesgos Laborales. Asimismo, ha desarrollado una sólida trayectoria en el sector de la obra pública. Desde su ingreso en Sistema Ingeniería, ha ocupado diversos cargos, evolucionando desde Técnico de Proyectos hasta convertirse en Jefa de Proyectos en 2018 y ha liderado importantes infraestructuras en Canarias, como el proyecto de mejora del trazado y acondicionamiento de la GC-200, en Gran Canaria; la actualización del proyecto de construcción de la carretera Vallehermoso - Arure, en La Gomera, o la actualización del proyecto de trazado de la carretera Puerto del Rosario - Morro Jable, en el tramo Aeropuerto - Cruce de Pozo Negro, en Fuerteventura.

# De sirenas a capitanas: cómo las mujeres conquistaron el mar

**B**elleza, poder creador y destructivo y una naturaleza impredecible son las cualidades que, según muchas culturas, la mar comparte con las mujeres.

¿Por qué surgió esta asociación? En la mitología griega, Anfitrite, esposa de Poseidón, simbolizaba el equilibrio y la fertilidad del mar. La diosa Ran, en la mitología nórdica, podía proporcionar riquezas a los pescadores o arrebatárselos la vida. Mientras que, en toda Europa, reinaba la leyenda de las sirenas, símbolo de la seducción y el peligro.

Y es que, históricamente, el mar ha sido un espacio cargado de simbolismo y mitología, asociado muchas veces a la feminidad. Esto refleja la fascinación, el respeto y el temor que los seres humanos han sentido siempre hacia el océano y sus misterios.

## Mitificadas... y marginadas

También, los barcos eran personificados como mujeres. Se les daban nombres femeninos y sus proas estaban decoradas con mascarones que representaban figuras mitológicas o protectoras.

¿Cuál era el fin? Proporcionar una conexión espiritual entre el barco y el mar, y actuar como símbolo de buena fortuna y guía en las aguas.

Sin embargo, las mujeres fueron sistemáticamente excluidas de las embarcaciones y del comercio marítimo por creencias que mezclaban superstición, ignorancia y un férreo patriarcado.

Se creía que provocaban distracciones entre los marineros. Y esto, a su vez, causaba conflictos y accidentes. Se extendió el rumor de que su presencia en los barcos enfurecía a los dioses, que los castigaba sufriendo tormentas y desastres.



Anne Bonny y Mary Read, las piratas más famosas, que se tenían que vestir de hombre para poder navegar. **cr**

mundo. Ella fue la primera de muchas mujeres que han ocupado y ocupan posiciones de autoridad en una industria que cada vez valora más la diversidad.

¿Y cuántas son 'muchas'? Según un informe del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), solo el 1,28 % de los trabajadores marítimos en 2021 eran mujeres. La cifra es muy baja. Pero representa un progreso constante en comparación con décadas anteriores.

## La digitalización y la inclusión

La revolución digital que estamos viviendo en los últimos años ha sido un motor que no solo ha modernizado el sector, sino que también ha ayudado en la integración de las mujeres.

Históricamente se ha usado la 'fuerza física' como barrera para justificar la exclusión femenina. Sin embargo, la automatización de procesos, la introducción de gemelos digitales para el diseño y monitorización de buques y el uso de tecnologías como blockchain, inteligencia artificial o comunicaciones por satélite han contribuido a reducir la dependencia de la fuerza física.

La nueva tecnología requiere habilidades técnicas y analíticas, en las que las mujeres han demostrado sobresalir, lo que está ayudando a extirpar un estereotipo histórico del sector.

No hablamos de un sector cualquiera. El marítimo es la columna vertebral del comercio global, y el responsable de movilizar el 80 % de las mercancías.

El cambio de enfoque basado en la tecnología permite a muchas mujeres acceder a puestos de liderazgo en el sector y romper barreras en una auténtica revolución mundial.

Si alguna vez se creyó que las mujeres traían mala suerte al mar, hoy son el viento que impulsa su modernización.

## TRIBUNA LIBRE

**PAULA LAMO ANUARBE**

Investigadora en Internet de las Cosas, UNIR - Universidad Internacional de La Rioja

### Rol oculto

Pero estas restricciones y creencias no alejaron a las mujeres del comercio marítimo. Ejercieron en la sombra. Cuando un hombre que trabajaba como propietario de una flota, comerciante o armador fallecía, era común que su viuda o hija heredara los derechos sobre los barcos y las operaciones comerciales. Así que, durante siglos, gestionaron negocios portuarios, administraron flotas y actuaron como inversoras en el desarrollo de infraestructuras marítimas. También ejercieron actividades vincula-

das a la actividad marítima, como tabernas, almacenes y compañías de suministros para barcos. ¿Qué gran puerto comercial hubiese sobrevivido sin estos negocios?

Encontramos figuras femeninas que desafiaron las normas ¡incluso en la piratería! Anne Bonny y Mary Read fueron las dos piratas más famosas. Aunque ambas tenían que disfrazarse de hombres para navegar y combatir.

### El cambio de marea

Pero las mujeres no comenzaron a abrirse paso en el sector marí-

timo hasta finales del siglo XIX y principios del XX. Las catalizadoras de este cambio fueron las dos guerras mundiales, cuando la gran necesidad de personal empujó a las mujeres a ocupar roles técnicos y administrativos.

Aunque fueron los movimientos feministas, en la segunda mitad del siglo XX, quienes derribaron formalmente las barreras para que ocuparan roles de liderazgo técnico.

Sin embargo, hubo que esperar hasta 2007 para que Belinda Bennett se convirtiera en la primera capitana de cruceros del

**100** asocelpa  
100 años de excelencia y visión de futuro  
ASOCIACIÓN DE CONSIGNATARIOS Y ESTIBADORES DE BUQUES DE LAS PALMAS

# Puertos Canarios saca a licitación las obras de embellecimiento del puerto de Arguineguín

**El proyecto cuenta con un presupuesto de 419.643,26 euros y un plazo de ejecución de cinco meses**

## CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad del Gobierno de Canarias, a través del ente público empresarial Puertos Canarios, que dirige José Gilberto Moreno, inició el proceso de licitación para las obras de embellecimiento del puerto de Arguineguín, en Gran Canaria.

La actuación, que cuenta con un presupuesto de 419.643,26 euros, IGIC excluido, responde a la necesidad de revitalizar esta importante infraestructura, que se ha visto afectada por el paso del tiempo y la falta de mantenimiento.

En este sentido, se busca transformar el puerto en un espacio



▶ Imagen aérea del puerto de Arguineguín. c7

más seguro, funcional y atractivo para los usuarios.

La resolución del presidente de Puertos Canarios aprueba el expediente de contratación, los pliegos de cláusulas administrativas particulares y técnicas, y da inicio al procedimiento de licita-

**José Gilberto Moreno destaca la importancia de esta iniciativa para mejorar la seguridad y la imagen del puerto**

ción.

Se espera que las obras de embellecimiento del puerto de Arguineguín comiencen en los próximos meses y concluyan en un plazo de cinco meses.

Actualmente, el espaldón del puerto de Arguineguín presenta

un avanzado estado de deterioro, con barandillas corroídas y zonas de hormigón deterioradas. Esta circunstancia ha obligado al cierre del acceso peatonal en ciertas áreas.

El proyecto de embellecimiento de la zona se centrará en la rehabilitación integral del espaldón y la mejora de la seguridad y accesibilidad del puerto.

El proyecto, además, abordará la reparación del muro del espaldón, la sustitución de las barandillas de protección y la mejora de la iluminación y el mobiliario urbano. Además, se prestará especial atención a la accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Las empresas interesadas en concurrir tendrán de plazo hasta el 13 de marzo a las 00:59 horas para presentar sus ofertas a través de la Plataforma de Contratación del Sector Público.

Con esta actuación, Puertos Canarios reafirma su compromiso con la mejora continua de las infraestructuras portuarias y el desarrollo sostenible del Archipiélago.

## S.O.S. Baterías revoluciona la asistencia en carretera en Gran Canaria y Lanzarote

### CANARIAS7

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. Imagina esta escena: te subes a tu coche, giras la llave y... nada. El motor no responde, el reloj avanza y la frustración crece. En un mundo donde el tiempo es oro, quedarse tirado por una batería agotada puede ser más que un inconveniente. Pero ahora, la solución llega con solo una llamada.

Desde hace seis años, **S.O.S. Baterías** ha cambiado las reglas del

juego en Gran Canaria con su servicio de baterías a domicilio. Ahora, esta innovadora propuesta también está disponible en Lanzarote, ofreciendo una respuesta rápida y efectiva para vehículos de todo tipo: coches, motos, autocaravanas, camiones, barcos, instalaciones solares e incluso sillas de ruedas.

La clave del éxito de **S.O.S. Baterías** radica en su compromiso con la puntualidad, la profesionalidad y la tranquilidad de sus clien-

tes. Su equipo especializado garantiza un servicio ágil, sin esperas y sin complicaciones. Un simple contacto y ellos llegan donde estés, listos para que vuelvas a la carretera sin preocupaciones.

Además del servicio a domicilio, los clientes pueden acudir a sus tiendas físicas en **Telde (Calle Maestro Nacional 10)** y **Arrecife (Calle Muyay 75)**, donde encontrarán asesoramiento experto y una amplia variedad de baterías para cada necesidad.



Si aún no necesitas una batería, es probable que lo hagas en algún momento. Cuando ese día

llegue, **S.O.S. Baterías** estará a solo una llamada de distancia: **633 658 041** o en **www.sosbaterias.es**

**ESTÉS DONDE ESTÉS  
CAMBIAMOS  
TU BATERÍA  
EN 1 HORA**

**S.O.S.  
BATERÍAS**

**LLÁMANOS  
633 658 041**

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

GRAN CANARIA-LANZAROTE