

Afondo: CANARIAS SE BENEFICIA DE LOS ABORDAJES

CARLOS FUMERO Presidente de la Asociación Canaria de Oficiales de la Marina Mercante

“El puerto de Las Palmas ofrece más servicios que el tinerfeño”

CARLOS FUMERO HABLA DEL PAPEL RELEVANTE QUE HA TENIDO LA PIRATERÍA PARA QUE LAS ISLAS CANARIAS RECIBAN LA VISITA DE MÁS EMBARCACIONES, AUNQUE INDICA QUE NO SE HA APROVECHADO LO SUFICIENTE. SEÑALA, TAMBIÉN, ALGUNOS DE LOS PROBLEMAS QUE HA GENERADO LA CRISIS ECONÓMICA EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL ARCHIPIÉLAGO.

SOL RINCÓN BOROBIA | Santa Cruz de Tenerife

-¿Afecta la piratería al Archipiélago?

-La piratería sí afecta y mucho. A finales del año pasado ya se hablaba del desvío de los barcos, que entrarían por el Canal de Suez, para evitar ser objetivo de piratas en las costas de Somalia. Eso les lleva inevitablemente a dar la vuelta por el cabo de Buena Esperanza y a pasar por aquí, camino de Europa. Con lo cual Canarias se convierte en una gasolinera.

-¿De cuántos barcos estamos hablando?

-Cada vez hay más. La piratería es un tema muy preocupante porque hablamos de muchos barcos que transitan por esa zona, tanto petroleros como de carga general o de barcos pesqueros, de los que hay unos cuantos españoles. Una de las soluciones adoptadas por los armadores es la de optar por rutas más alejadas de las costas. Pero eso no ha impedido que los piratas también se alejen de las costas. Y su osadía llega hasta haber atacado a un petrolero de la marina de guerra alemana.

-¿Los piratas podrían venir hacia las costas canarias?

-No. Estamos hablando del otro lado del continente africano. Hay mucho territorio en medio. Operan en las costas de Somalia y tendrían que hacer mucho recorrido para llegar hasta aquí. Eso no se hace tan fácilmente. En cuanto a los países ribereños, como Marruecos, Senegal, Mauritania... no son países de tradición pirata.

-¿Quién se aprovecha más de la piratería: Las Palmas de Gran Canaria o Santa Cruz de Tenerife?

-Yo creo que se reparten equitativamente el tráfico de barcos de consumo, aunque no exactamente al 50%. Durante el año pasado, la Unión Europea prohibía que entrasen por sus costas barcos que no tuviesen combustible de bajo contenido de azufre.



DELIA PADRÓN

Al principio, el único puerto que daba ese combustible era el de Santa Cruz de Tenerife y hubo muchos barcos. Cuando en el otro puerto empezaron a suministrar ese combustible, muchos barcos empezaron a irse allí por muchas causas. Entre ellas, porque el puerto ofrece más servicios que este.

-Y tiene dos barcasas para suministrar el combustible a los barcos fondeados, mientras en Santa Cruz sólo hay una.

-Nos falta la segunda, pero no llega. Antes había dos, pero una de ellas no cumplía con los requisitos de doble casco que exigía la normativa y tuvieron que pararla. Y Cepsa es la que tiene que poner la segunda barcaza.

-Cuánto debe esperar un barco para que le suministren combustible en el puerto tinerfeño debido a esa falta de recursos.

-El promedio es de dos o tres días de espera en temporada de afluencia media de barcos. Eso afecta a la decisión de un armador porque la espera le puede causar problemas porque,

por ejemplo, muchos barcos de transporte de petróleo funcionan por contrato. Es decir, tienen una fecha máxima de carga o descarga en el puerto. Si no cumple el plazo, incurre en demora y ya tiene penalización y le cuesta dinero.

-Entonces, entre esta falta de la segunda barcaza y la crisis económica, supongo que el puerto tinerfeño no se ha beneficiado tanto como podría de la piratería.

-La crisis afecta más al tráfico internacional que al tráfico cautivo, que es el regular entre las Islas y la Península, porque aquí se siguen necesitando muchas cosas: neveras, zapatos, mobiliario... Ese tráfico tiene que seguir viniendo, aunque posiblemente con menos cantidad de mercancía, con menos carga. Pero el tráfico internacional sí se ha notado mucho, sobre todo barcos que traen coches y materiales de construcción. Antes, por ejemplo, venían barcos japoneses cargados de coches con cierta regularidad. Ahora, viene alguno de vez en cuando. Además, si vienen con pocos

coches porque ya no hay demanda, no les merece la pena descargar en Santa Cruz de Tenerife y en Las Palmas de Gran Canaria. A lo mejor descargan sólo en el puerto de la otra provincia y los coches que tengan que venir aquí pues los trasladan en ferry.

-Y luego están los que transportan materiales para la construcción, otro sector dañado gravemente por la crisis...

-Son barcos que nosotros llamamos cementeros, porque cargan cemento. Aquí teníamos un promedio de cuatro barcos de 180 ó 200 metros de eslora al mes. Ahora, uno al mes. Y a meses que ni vienen. Hay un barco pequeño que antes de la crisis cargaba cemento en Santa Cruz de Tenerife para llevarlo a Las Palmas y hacía tres viajes por semana. Ahora hace un viaje a la semana. Y otros barcos que solían venir del Sáhara con arena, han mermado su frecuencia.

- El Gobierno de Canarias pide al del Estado que financie la totalidad del transporte de productos canarios a la Península.

-Es que tiene que competir con Marruecos, un mercado mucho más emergente. Es un competidor fuerte en el mercado del tomate, porque tiene una mano de obra mucho más barata, unos precios más competitivos y un tiempo de puesta en la Península mucho más corto.

- ¿A qué se debe ese tiempo más corto?

-Porque si yo pongo en Santa Cruz de Tenerife un barco con tomates para llevarlo a Valencia, tiene que venir el barco, cargarlo, completar la carga en Las Palmas y marchar para Valencia. En total, una semana. En esa semana, Marruecos puede haber metido por el estrecho de Gibraltar unos 50 contenedores de tomate, o cien, en 48 horas. Se carga un camión en Marruecos y en un día ta está en Valencia, porque llega a Ceuta, coge el ferry y por la autopista llega a Valencia al día siguiente.

Ahora, poner un anuncio por palabras en

la **opinión** de Tenerife

klik



es rápido como una flecha si lo haces en

www.laopinion.es

MARGARA, S.A.

A los efectos del artículo 165 de la TRLSA se hace público que el 19 de marzo de 2009, se celebró en el domicilio social de la entidad, Junta General Extraordinaria, con carácter universal, en la que, entre otros, se adoptó el acuerdo de reducir el capital social, en la cifra de 1.978.879,8 E, con la finalidad de condonar dividendos pasivos y por el procedimiento de disminuir el valor nominal de las acciones. El capital social queda fijado tras la reducción en la cifra de 720.068,25 E, totalmente suscrito y desembolsado, dividido en 441720 acciones nominativas de una sola serie, de 1,630146359 E, de valor nominal cada una de ellas, numeradas correlativamente del 1 al 441720, totalmente desembolsadas. El plazo para la ejecución de la reducción del capital social es de doce meses a partir de la adopción del acuerdo.

En Santa Cruz de Tenerife, a 18 de marzo de 2009.

Los Administradores Solidarios



ROYAL HONORARY CONSULATE-GENERAL OF THAILAND ON THE CANARY ISLANDS

El Cónsul General de Tailandia, Sr. D. Wolfgang Kiessling, invita a los ciudadanos tailandeses residentes en Tenerife a participar de las actividades especiales que el parque acuático Siam Park está organizando, con motivo de la celebración del Songkran. Las actividades especiales tendrán lugar los próximos 24, 25 Y 26 de abril en las instalaciones del parque. Los interesados en asistir deberán presentar el NIE en la taquilla del parque.

Más información en www.siampark.net