



Por tierra, mar y aire

Una mirada al sector del transporte en Canarias

Suplemento especial



PENDIENTES DE LA CONECTIVIDAD CON ÁFRICA

El sector del transporte es fundamental para mantener la competitividad de Canarias como destino turístico, pero también para que las empresas canarias, o las foráneas que se quieran establecer en las Islas, puedan beneficiarse del crecimiento económico que experimentan los países de la costa occidental africana.



●●● CARLOS ALONSO

PRESIDENTE DEL CABILDO DE TENERIFE



El presidente del Cabildo de Tenerife, Carlos Alonso, considera vital para la economía tinerfeña tener un sector del transporte moderno y eficiente. / CEDIDA

“Para mantener el liderazgo turístico del Archipiélago resulta imprescindible mejorar la conectividad aérea”

El Día, Santa Cruz de Tenerife

La conectividad aérea y marítima es fundamental para favorecer el desarrollo económico de Canarias, a través del turismo y el intercambio comercial. En el caso concreto de Tenerife, el presidente del Cabildo Insular, Carlos Alonso, lo dijo expresamente en su toma de posesión, y los datos le están dando la razón. “Para mantener el liderazgo turístico del Archipiélago resulta imprescindible mejorar la conectividad aérea y abrirnos a nuevos mercados”, nos dice. “Cerramos 2013 con más de 6 millones de pasajeros, un aumento del 0,2 con respecto a 2012, destacando los pasajeros con origen en aeropuertos extranjeros. Confío en las buenas perspectivas para este año con una recuperación del turismo español, segundo en importancia para Tenerife. No hay que olvidar que el sector turístico en la Isla realizó 81.073 contratos durante el año pasado, un 15% más que los firmados en 2012 y sigue tirando de la economía”.

La conectividad con Europa es importante, pero no se puede olvidar el crecimiento que están experimentando diversos paí-

ses africanos cercanos.

En efecto, por eso desde el Cabildo consideramos que también es el momento para conectar Tenerife con África Occidental y trabajar como lo estamos haciendo para mejorar las conexiones con Marruecos, Senegal, Cabo Verde, Guinea Bissau y Guinea Ecuatorial, para que así “la isla sea menos isla” y haya más oportunidades de empleo.

¿Qué influencia tiene la bonificación de las tasas aeropor-

“Consideramos que es el momento de conectar Tenerife con África Occidental”

tuarias?

El impacto positivo de las bonificaciones es constatable y en Madrid se han dado cuenta de ello. Ha quedado demostrado que este sistema funciona, de ahí la rectificación del Gobierno de España,

aunque lo hicieron coincidiendo con el descenso de pasajeros registrado en Madrid - Barajas. Cuando a Canarias le iba mal, no hicieron nada, mientras que cuando a Barajas le va muy mal, es cuando sí deciden reducir las tasas.

La tasa es un impuesto. Si se baja, aumenta la actividad económica, el consumo y el empleo. Con la política de bonificaciones desarrollada, AENA ha tenido un superávit mayor en los aeródromos isleños porque éstas se han practicado sobre nuevas operaciones y, al margen, hay ingresos adicionales vinculados a las operaciones de combustible, de handling, etcétera.

El sistema de bonificaciones que se articuló para 2014 es difícil de estimar, ya que su aplicación depende de múltiples factores, por lo que finalmente sólo AENA podrá saber al final del periodo qué compañías tienen derecho a bonificación y cuánto.

Desde el Gobierno Autónomo se lleva años reclamando competencias en los aeropuertos canarios. ¿Qué cambiaría usted en la gestión actual de los dos aeropuertos tinerfeños?

Yo abogo por un sistema de ges-

tion mucho más autónomo para la red de aeropuertos canarios, con una política comercial más agresiva, que permita atraer de una manera más atractiva nuevos tráficos, no solo con la Unión Europea, sino también con África. No estamos inventando nada que el Estado no haya aplicado en otras estructuras similares como son los puertos.

Sobre el papel, disponer de una aerolínea canaria parece positivo y un paso importante para dina-

“Apoyamos la creación de una línea aérea de capital canario que aumente la oferta”

mizar el mercado, reducir la dependencia de empresas foráneas y aumentar la competencia. Pero el negocio de las compañías aéreas es muy complejo. ¿Qué tiene más posibilidades en estos momentos: la participación en una com-

pañía existente, o la creación de una nueva compañía?

El Cabildo de Tenerife apoya las negociaciones de la Asociación Hotelera y Extrahotelera de Santa Cruz de Tenerife (Ashotel) para que haya una línea aérea de capital canario el objetivo de Ashotel al apoyar la creación de una línea aérea de capital canario es aumentar la oferta de vuelos hacia las islas y de ese modo conseguir que los ciudadanos paguen menos.

Estamos de acuerdo en la idoneidad de la implicación de los empresarios del sector turístico para que entren en el capital de esa compañía aérea, y así ayudar a que bajen los precios de los vuelos, que en las últimas temporadas han subido más de un 15 por ciento.

En materia de transporte también tiene mucha importancia para la isla la conclusión del puerto de Granadilla y el impulso a la plataforma logística del sur, además del incremento de la conectividad marítima con varios países del oeste africano, que experimentan un creciente desarrollo económico. Dadas sus competencias, al Cabildo se le reclama que facilite la creación de suelo “preparado” para las actividades industriales



y de logística. ¿Qué se está haciendo en esta materia y qué previsiones hay?

La Isla desde su situación geoestratégica tiene una oportunidad inmejorable por su eje de conexiones entre tres continentes. Pero si no somos capaces de poner en valor esa situación con infraestructuras de comunicaciones con el exterior, a través de los puertos y aeropuertos, capaces de atraer actividades comerciales de tráfico de mercancías y personas, así como de actividades logísticas, incluso de actividades industriales que tengan como objetivo tanto el mercado africano, como europeo y sudamericano, estaríamos desaprovechando una gran oportunidad de crecimiento y de bienestar y de posicionamiento internacional.

Para ello, se viene trabajando desde la planificación en la localización de aquellos suelos que le den cobertura a estas actividades, para tener opciones ante iniciativas de entidades de tráfico de mercancías a escala internacional, mediante la configuración de un ámbito, entre las dos grandes infraestructuras de conexión exterior, aeropuerto Reina Sofía y futuro puerto de Granadilla, de interrelación de actividades logísticas, y de tráfico de mercancías, tanto de carácter interior, como exterior.

Por otro lado, también estamos impulsando el Plan Territorial Especial de la Actividad Industrial para localizar suelo industrial a lo largo y ancho de toda la isla, para conseguir suelo preparado para estas actividades de marcado carácter económico, creadoras de sinergias y puestos de trabajo, haciendo la isla enormemente



competitiva, tanto en el mercado interno como externo. Pero también queremos que la Isla se desarrolle de forma equilibrada, intentando que todas las comarcas dispongan de suelo preparado para albergar actividades que puedan asegurar adecuadamente la conectividad de toda la Isla respecto de las grandes infraestructuras de conexión exterior, creando actividad económica y creación de puestos de trabajo.

Inversión en la red de carreteras

Las infraestructuras viarias son vitales para facilitar la movilidad de los ciudadanos y mercancías. Desde la patronal de la construcción Fepeco se ha alertado del enorme sobrecoste que supondrá arreglar en el futuro el deterioro creciente de las vías tinerfeñas, por la falta de un mantenimiento adecuado. También hay costes por no terminar los proyectos en marcha, como el cierre del anillo insular. Además de comparaciones con las inversiones realizadas en otros territorios, Carlos Alonso ha pedido unidad a los políticos tinerfeños para demandar los recursos que se necesitan en este capítulo. Y según nos comenta, el Cabildo de Tenerife ha realizado un estudio con una empresa especializada sobre el coste anual que supone a los tinerfeños no construir el tramo del anillo insular El Tanque-Santiago del Teide, del que se deduce que el coste es de 269 millones de euros anuales. "Hay que tener en cuenta que el efecto del cierre del anillo supone configurar realmente un entramado viario global en el ámbito insular y que su puesta en servicio no solo repercutirá en la movilidad de los habitantes de las comarcas norte y oeste de la isla sino que influirá en la movilidad total de la isla. Desde el Cabildo hemos pedido máxima prioridad a esta obra y que sea la próxima que se ejecute con cargo al convenio de carreteras. Siendo la inversión prevista de unos 300 millones de euros, en tan sólo dos años estaría totalmente amortizada esta infraestructura".

Carlos Alonso asegura que el Cabildo de Tenerife hace un esfuerzo extraordinario dotando presupuestariamente no solo los 11,6 millones de euros anuales destinados a la conservación, con 9,2 millones para conservación de carreteras, 0,5 conservación alumbrado y 1,9 conservación jardinería, sino que también aporta 3 millones de euros anuales en gasto corriente para los equipos de mantenimiento propios con los que cuenta el Cabildo, formado por más de 100 operarios y 80 vehículos y maquinaria. El gasto en personal asciende a 8 millones de euros. "El gasto de no conservar aumenta exponencialmente, de manera que 1 euro que no se gasta en conservación supone un gasto de 5 euros al cabo de 5 años, es por lo que es necesario mantener la inversión en mantenimiento de carreteras", concluye el presidente del Cabildo de Tenerife.

En 2012 se quiso dar un impulso al desarrollo de la Zona Franca de Tenerife. Se creó la marca "Why Tenerife?" y con ello se ha incrementado su promoción nacional e internacional. Pero, de momento, no se ven grandes resultados. ¿Realmente somos competitivos frente a otras zonas francas?

La Zona Franca de Tenerife debe verse como uno de los elementos para que la isla vaya consolidándose como hub de transporte y logística. Las zonas francas son complementos necesarios para cualquier territorio que quiera impulsar la actividad económica ligada al tráfico de transbordo de mercancías, y por tanto es un complemento necesario para el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Además, se da la circunstancia de que la Zona Franca de Tenerife es la única abierta que existe en España, y una de las pocas existentes en el resto de Europa. Esto supone una amplísima flexibilidad para los operadores que pueden elegir, dentro del Puerto, la ubicación que mejor se adapte a sus actividades logísticas. Su existencia, unida a la constante mejora de las instalaciones portuarias, y al constante incremento de la conectividad exterior permitirán que Tenerife vaya ganando terreno en la internacionalización de la economía insular.

Comprometidos con Canarias

Llevamos 80 años contribuyendo al desarrollo de Canarias de la mejor manera que sabemos, ofreciendo energía a miles de personas, hogares y empresas, con un servicio de máxima calidad y un trato amable y cercano.

www.disagrupo.es



DISA

Con toda nuestra energía



Luces y sombras en el mundo del transporte y la logística

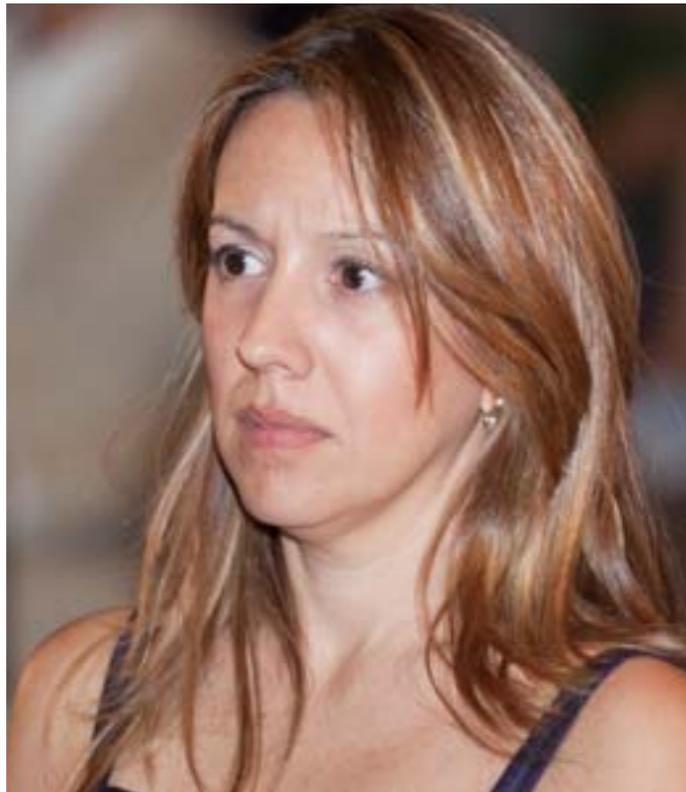
►► La crisis económica ha provocado duros ajustes en un sector que el Gobierno de Canarias intenta encauzar

Ignacio G. Burzaco, S/C de Tfe.

El sector del transporte y la logística es vital para el desarrollo social y económico de Canarias, y para el futuro de las Islas, sobre todo si se quieren aprovechar las ventajas de nuestra posición geográfica frente a África, un continente que ha comenzado su despegue económico. Sin embargo, las buenas perspectivas de cara al futuro no pueden ocultar los daños que la actual crisis económica ha provocado en el tejido empresarial canario de este sector, evidente sobre todo en el campo del transporte de mercancías y viajeros por carretera, pero también en el transporte aéreo, con la desaparición de Islas Airways y las dificultades de las navieras canarias. Incluso desde una óptica más amplia, todavía no se han superado los efectos del cierre de Spanair y con ello el aumento en los precios de los billetes de avión.

En lo relativo al transporte por carretera, las empresas sufren las consecuencias de la excesiva atomización del sector, las guerras de precios, la falta de unidad empresarial y una importante competencia desleal producto de la economía sumergida, que se ha disparado por la crisis. En este sentido, Rosa Dávila, directora general de Transportes del Gobierno de Canarias, califica de "brutal" el impacto de la crisis en el sector, con el cierre de muchas empresas y autónomos. "Fue el primer sector que notó el comienzo de la crisis en 2007, cuando comenzó a descender el consumo y con ello la entrada de mercancías", nos dice. "A esto se sumó el desplome de la construcción, que llevó al cierre a muchas empresas de transporte vinculadas con la actividad de ese sector. Al final, hasta empresas saneadas y que funcionaban correctamente, comenzaron a incurrir en irregularidades e incumplimientos en la normativa".

Lo cierto es que después de seis años de crisis la situación en el sector sigue siendo muy complicada, "y lo seguirá siendo hasta que se recupere la construcción y el consumo", dice la directora general, que también se muestra muy preocupada por la situación en el transporte turís-



Rosa Dávila, directora general de Transportes del Gobierno de Canarias. / EL DÍA

tico. "Son empresas que no tienen fuerza a la hora de negociar con los touroperadores. Es un sector que no está bien organizado y ha entrado en guerras de precios que llevan a ofrecer servicios por debajo de los costes. Nosotros no podemos fijar los precios, porque es un mercado libre, pero sí tenemos una herramienta que permite calcular costes, y que está a disposición de las empresas, para evitar que operen por debajo de los costes y acaben desapareciendo o incurriendo en ilegalidades e

incumplimientos".

El transporte por carretera es un sector refugio cuando las cosas van mal en la economía. Son frecuentes los casos de personas que invierten en pequeños camiones o vehículos para realizar servicios de transporte, tanto de mercancías como de viajeros, sobre todo turistas, que cada vez se captan más a través de internet. Operan en la economía sumergida o incumpliendo la normativa. "Tanto el Gobierno de Canarias, como los cabildos, ayuntamientos y policías loca-

les, estamos intentando controlar todas estas irregularidades con inspecciones. Las multas son cuantiosas y parece que son el único sistema efectivo para atajar el problema", nos dice Dávila, que a pesar de todos los problemas y dificultades, piensa que se ha avanzado en el tratamiento de los conflictos dentro del sector. "Tenemos la Mesa del Transporte que se reúne cada tres meses y en la que se sientan los representantes del sector. En este punto de encuentro se analizan los problemas del sector y se intentan plantear soluciones. Mi experiencia es que el diálogo ha servido para resolver poco a poco los conflictos, aunque no siempre hemos encontrado soluciones a todos los problemas".

En cuanto al transporte aéreo, Rosa Dávila recuerda que el Gobierno de Canarias está muy vigilante con la evolución de los precios y la conectividad. Para ello tiene un observatorio de precios, que gestiona el departamento de Turismo y que sirve para analizar tendencias, precios y picos de demanda. "Es verdad que es un mercado liberalizado, en la que pueden entrar y salir las compañías aéreas que quieran. Pero la desaparición de Spanair, que tenía un 20 por ciento del mercado, supuso un varapalo para Canarias. Enseguida se notó en los precios y en la disponibilidad de plazas. Su ausencia todavía no ha sido cubierta".

El mercado del transporte aéreo es muy dinámico y actualmente todos los viajeros de los aviones están pagando precios diferentes por sus plazas. Y la crisis económica no ayuda, con los reajustes que han tenido que hacer las compañías en líneas y frecuencias. "Lo cierto es que el mercado se ha reducido. Se viaja menos y las compañías aéreas han tenido que redimensionar su oferta de vuelos y plazas", nos dice Dávila.

Por último, en lo relativo al transporte marítimo interinsular, la mayor preocupación son las conexiones con El Hierro. "Las conexiones con esta isla se tienen que ajustar a la población y al movimiento de mercancías que genera. Estamos trabajando para mejorar sobre todo la oferta de carga y confío en que se encuentre una solución satisfactoria", concluye la directora general.

El puerto de Santa Cruz quiere suministrar gas

I.G.B., Santa Cruz de Tenerife

Según los planes de la Unión Europea, en el año 2020 será obligatorio el uso del gas como combustible en los barcos que quieran navegar en los mares del norte de Europa. Ante esta exigencia, muchas compañías navieras ya están invirtiendo en la remotorización de sus buques, implantando sistemas duales que permitan utilizar gas o fuel. De esta forma, sus navíos estarán preparados para utilizar el gas cuando la norma europea sea de obligado cumplimiento, además de aprovecharse de unos precios más ventajosos.

El gas supone un avance desde una óptica ambiental respecto a la utilización de fueles, incluso de aquellos con bajo contenido en azufre, además de un ahorro de costes cifrado en un 40 por ciento.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife no se quiere quedar al margen de estos cambios. Su Autoridad Portuaria tiene un proyecto para la implantación del gas, para lo que está pendiente de que Enagas realice la regasificadora prevista en el puerto de Granadilla. De esta manera, cuando el gas esté disponible, el puerto capitalino podrá ampliar sus servicios de suministro a buques con la inclusión del gas para aquellos buques que estén preparados para su uso y pasen por Canarias.

Pero para poder tener el gas, primero hay que terminar las obras del

El puerto de Granadilla será FUNDAMENTAL para afrontar la normativa europea en 2020

puerto de Granadilla. La obra del contradique está prácticamente terminada, a falta de unos últimos retoques. Más retrasada está el resto de la obra, que se enfrenta en estos momentos a una serie de problemas medioambientales relacionados con la extracción de áridos, que están pendientes de solución.

La Unión Europea ha confirmado su aporte financiero al proyecto, mientras el Gobierno de España también ha ido aportando recursos para la realización de la obra. El objetivo de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife es adelantar en lo que se pueda la obra, para que en el plazo de un año puedan operar los barcos gasísticos y Enagas materialice la inversión prevista en la regasificadora. De momento, y a pesar de los problemas, las obras del puerto avanzan.

Falta de seriedad con el certificado de residencia

►► La directora general de Transportes, Rosa Dávila, se muestra indignada con la gestión que ha realizado el Gobierno de España con el certificado de residencia y la obligatoriedad para los canarios de obtener y portar este papel en el momento de viajar. Hace unas fechas, el Ejecutivo nacional anunció su supresión. "Sin duda es una buena noticia", afirma, "pero hay que pedir explicaciones por una medida que se nos impuso contra viento y marea, alegando una serie de razones, y ahora, de buenas a primeras, se elimina. Todo lo que ha rodeado a este asunto ha sido un despropósito". Rosa Dávila recuerda que esta medida ha tenido graves consecuencias económicas para los canarios y ha causado muchas molestias, con las caducidades de los certificados, las pérdidas de tiempo para su obtención en los ayuntamientos, los despistes y su coste si se quería viajar en el momento, etcétera. "Nunca entendimos que con la tecnología existente, en una mano se pudiera llevar el billete del barco o el avión en el móvil, y en la otra tuviéramos que llevar un certificado en papel, además del DNI. Hay que ser serios cuando se adoptan determinadas medidas. De hecho, y a pesar del anuncio, todavía hay compañías que no tienen acceso al sistema SARA. Y este sistema presenta fallos a la hora de comprobar los datos. Realmente es un riesgo viajar sin el dichoso certificado", concluye.



TRANSMACA, un gran impulso a la conectividad Canarias-África

➤➤ En los últimos dos años se han producido incrementos significativos en los desplazamientos desde y hacia Marruecos y en el volumen de mercancía transportada

El Día, Santa Cruz de Tenerife

La ejecución del "Programa de actuaciones para potenciar la conectividad entre Canarias y el sur de Marruecos", TRANSMACA, ha contribuido a mejorar sustancialmente las conexiones entre Europa y África durante los dos últimos años. Este proyecto, orientado a facilitar la conectividad entre ambos continentes, a través de las Islas Canarias, forma parte del Programa Operativo de Cooperación Transfronteriza España-Fronteras Exteriores (POCTEFEX). Con un presupuesto de 975.501 euros, cofinanciado al 75% por el fondo FEDER, en él han participado como socios el Gobierno de Canarias, a través de las direcciones generales de Transportes, Relaciones con África y Promoción Económica, e instituciones marroquíes, como la Agencia Nacional de Puertos y la Dirección de Transporte Aéreo del Ministerio de Equipamiento y de Transporte de Marruecos.

Según las primeras conclusiones obtenidas, la conectividad aérea existente entre Canarias y Marruecos con respecto al resto de países africanos vecinos, entre los que se encuentran Senegal, Cabo Verde y Mauritania, experimentó una importante mejora desde 2011, resultado al que han contribuido las acciones desarrolladas en el marco del proyecto TRANSMACA. En este sentido, durante los primeros once meses de 2013 se alcanzaron los 70.042 pasajeros entre Canarias y Marruecos, cifra

que supera los 69.734 contabilizados durante la totalidad del ejercicio pasado de 2012 y los 62.360 de 2011. A esto se suma un aumento del 7,25% del número de operaciones entre 2011 y 2012, mientras que en 2013 se contabilizaron en torno a 2.500 operaciones, con una tendencia al alza respecto al año anterior, fruto del incremento del número de frecuencias, de trayectos directos desde Canarias a Marruecos así como del número de compañías que operan en las rutas.

Respecto a la conectividad marítima, los puertos canarios generaron tránsitos comerciales durante el año pasado por un volumen cercano a 425.000 toneladas, manteniendo la tendencia de crecimiento de los resultados de años anteriores. En este sentido, TRANSMACA ha servido para contar con un exhaustivo estudio sobre el potencial económico de la futura línea entre Fuerteventura y Tarfaya, que se prevé poner en marcha en diciembre de este mismo año. Un estudio de referencia que jugará un papel fundamental en el diseño y mejora de las mejores líneas de actuación para el intercambio comercial entre ambos territorios, además de contribuir a la internacionalización de las empresas canarias y la promoción turística.

La ejecución del programa TRANSMACA permitió también una mejora de las infraestructuras transfronterizas, a través de la instalación de nuevos equipamientos de control instalados en las ins-



Los intercambios comerciales con Marruecos van en aumento. / EL DÍA



talaciones portuarias de Puerto del Rosario (Fuerteventura), así como un acercamiento en las distintas misiones comerciales e intercambios administrativos sobre el papel crucial que han de jugar las instituciones a la hora de uniformar los trámites aduaneros y de control y facilitar la mayor agilidad en las relaciones.

En el periodo de trabajo de este programa europeo, uno de los hitos más relevantes es, sin duda alguna, la consolidación del Salón Atlántico de Logística y Transporte (SALT) como foro de encuentro en este ámbito entre Canarias y África.

Sólo hay que reseñar que las últimas dos ediciones de SALT concentraron a más de 5.500 participantes, para darse cuenta de la importancia que ha adquirido el Salón, como referente de la logística y el transporte, en las dos orillas. Asimismo, el evento fue premiado como la mejor iniciativa logística en España de 2013.

La apuesta por la mejora de las comunicaciones entre Canarias y el Sur de Marruecos se tradujo

Próximas acciones

➤➤ Dados los buenos resultados obtenidos en esta primera convocatoria, los socios participantes han solicitado la realización de la segunda parte del proyecto, TRANSMACA II, que se encuentra en estos momentos en fase de evaluación. La nueva acción se pretende focalizar en el ámbito de la conectividad marítima tratando de capitalizar las experiencias previas. Para ello, se ha apostado por ampliar el partenariado, incluyendo además del Gobierno de Canarias y la Agencia Nacional de Puertos de Marruecos (ANP), al Cabildo de Fuerteventura y a la Agencia Marroquí de Desarrollo de la Logística (AMDL) y la Confederación General de Empresas de Marruecos (CGEM).

también en más de una veintena de acciones de sensibilización y divulgación en los últimos dos años a través de reuniones con empresarios, conferencias y mesas específicas, así como presentaciones a los medios y agentes especializados.

Entre los objetivos conseguidos figura un mayor conocimiento entre ambos territorios gracias a la elaboración de tres estudios específicos sobre la conectividad entre Canarias y el Sur de Marruecos, la realización de misiones directas e inversas en las que participaron más de 150 empresarios, así como el intercambio de acciones entre un centenar de agentes turísticos y de comunicación de ambos territorios. A esto se suma la consolidación de las relaciones institucionales entre los socios del partenariado y otros agentes, como la Confederación General de Empresarios de Marruecos, el Consejo Regional Souss Massa Drâa, el Ministerio de Turismo o la Agencia Marroquí de la Logística.

T.M.J.
TRANSPORTES MARY Y JOSUE

DÉJANOS LLEVARTE

Si buscas la **mejor empresa** para que todo salga perfecto, no lo dudes, contacta con nosotros y olvídate de problemas.



Disponemos de un amplio servicio de transportes para satisfacer todas sus necesidades



www.transportesmary.es

Carretera Valle Tabares nº100 38320 La Cuesta - La Laguna - TENERIFE
Tfno.: 922 64 80 50 Fax: 922 65 56 51 Móvil: 660 29 30 10 - info@transportesmary.es



Ignacio Gómez Burzaco, S/C de Tfe.

En la última década han sido constantes los mensajes en favor de la internacionalización de las empresas canarias, a la vista de que el mercado regional presenta claras limitaciones para su crecimiento. Con la crisis estos mensajes se han intensificado y la salida al exterior ha pasado de ser una posibilidad a una obligación para muchas empresas y profesionales, sobre todo pertenecientes a los sectores más castigados por la mala coyuntura económica, como la construcción. Varios países de África occidental y en menor medida de América, han visto llegar a empresarios canarios que han encontrado oportunidades de negocio al calor del crecimiento que experimentan estos países.

En esta expansión internacional de las empresas canarias es fundamental la participación del sector del transporte, encargado de facilitar la conectividad del archipiélago con los mercados exteriores. Un sector que tiene su punto de encuentro, debate y reflexión en el Clúster Canario del Transporte y la Logística, que actualmente preside Javier Santana Fraga, y en el que se integran grandes compañías de transportes, empresas del sector de la distribución, la logística o la consultoría, y las dos universidades canarias. Son entidades representativas, aunque el clúster está abierto a la incorporación de nuevas empresas e instituciones.

“El clúster no es una organización empresarial”, deja claro su presidente, Javier Santana. “Es un foro con el que pretendemos incorporar elementos de valor en el desarrollo del sector del transporte y la logística. Por ello es fundamental la aportación que hacen las dos universidades canarias”.

Este clúster tiene vocación regional, con una presidencia que se alterna entre las dos provincias, con buenas relaciones con el Gobierno de Canarias, con los cabildos y con otras entidades similares. “Después de cuatro años de existencia, para los próximos años nos planteamos intensificar las relaciones entre las entidades que participan en el clúster, e incrementar nuestros contactos con otras organizaciones nacionales e internacionales. El intercambio de experiencias y conocimientos es importante para impulsar el desarrollo y competitividad del sector”, afirma Santana.

En este futuro del clúster también va a tener importancia el programa Horizonte 2020 que ha aprobado la Unión Europea para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En este programa se contempla la financiación de proyectos relacionados con el transporte sostenible, los transportes auto-

Canarias estrecha lazos con África

►► El Clúster Canario del Transporte y la Logística impulsa la expansión internacional de las empresas del sector



Javier Santana, presidente del Clúster Canario del Transporte y la Logística./ I.G.B.

guiados, la reducción de la contaminación, etcétera. “Este programa es muy interesante para las empresas del clúster”, asegura su presidente.

El Clúster Canario del Transporte y la Logística participa en proyectos nacionales y europeos, en los que se favorece el intercambio de conocimientos, que luego revierten en el desarrollo de las empresas del clúster y de todo el sector del transporte canario en general. Un ejemplo reciente de esta actividad ha sido la firma de convenios de colaboración con entidades marroquíes, con el objetivo de favorecer la eficacia en los sistemas de transportes y con ello incrementar los intercambios comerciales con el país vecino.

Santana opina que el sector del transporte en Canarias tiene margen para aumentar su peso en la economía canaria y convertirse en un sector estratégico en los próximos años. “Tenemos vocación

internacional, por la posición geoestratégica del archipiélago. Formamos parte de Europa, pero estamos muy cerca de África y somos lugar de paso hacia América. Se ha hablado mucho de todo esto en los últimos años, pero de la teoría estamos pasando a la práctica”, asegura.

El presidente del clúster destaca la importancia que ha tenido la organización en Canarias del Salón Atlántico de la Logística y el Transporte, SALT. “Un foro donde se ha intentado materializar acciones concretas en las que han participado empresas, Administraciones y organismos públicos implicados en el sector, como AENA o Puertos del Estado. Hay que tener presente que en todos estos procesos siempre se necesita el apoyo de los poderes públicos porque son los que tienen la capacidad para realizar las inversiones en infraestructuras, establecer el marco fiscal y llegar a acuerdos inter-

Marruecos y el proyecto Qantara

►► La colaboración entre el mundo empresarial canario y marroquí va en aumento, e iniciativas como el proyecto Qantara reflejan esta realidad. Qantara es un proyecto de cooperación transfronteriza POCTEFEX entre Canarias y la región de Souss Massa Drâa y tiene como objetivo principal la mejora de la competitividad sectorial y la dinamización de las relaciones comerciales y de colaboración entre las pymes de ambas regiones.

Dentro de este proyecto se enmarcó el apoyo que se prestó a la constitución del Clúster de Logística y Transporte de Souss Massa Drâa, LOGIPOLE SMD. La Viceconsejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias encabezó esta iniciativa, de la que es socio el Clúster Canario del Transporte y la Logística.

Hay que tener en cuenta que Marruecos tiene un gran potencial para Canarias. En las regiones del sur del país vecino viven unos cuatro millones de personas, con una economía centrada en la agricultura y la industria, complementaria de la economía canaria, volcada en el sector servicios. La mejora de la conectividad entre ambos territorios, con garantías jurídicas y seguridad, es un buen punto de partida para fortalecer esta zona desde la óptica del comercio internacional en el Atlántico Medio.

Objetivos del Clúster Canario del Transporte y la Logística

►► El Clúster Canario del Transporte y la Logística busca el desarrollo del sector de la logística y el transporte con el apoyo de todas las empresas e instituciones que interviene en la cadena de valor de estas actividades, con el fin de aumentar la excelencia, productividad y competitividad de la economía de Canarias, y el fortalecimiento de la conectividad y la movilidad de mercancías y personas.

Entre los objetivos de esta entidad destaca el impulso a la excelencia, productividad y competitividad de las empresas ligadas a la cadena de valor y a la gestión integral de la cadena de suministro, así como promocionar el sector en el ámbito regional, nacional e internacional, aumentando su proyección y visibilidad social y económica.

También otro objetivo relevante es favorecer la colaboración y cooperación de las empresas y entidades

ligadas a la cadena de valor del sector y mejorar la integración y coordinación de los distintos modos de transporte, como medio para el incremento de la eficiencia de los sistemas de transporte y el aumento de la conectividad.

Favorecer la sostenibilidad ambiental, la seguridad y la eficiencia energética de las infraestructuras y modos de transportes, e impulsar la internacionalización de las empresas y el posicionamiento en otros mercados de referencia, en especial en el continente africano, son otros aspectos fundamentales en la actividad del clúster, así como la creación y el desarrollo de los instrumentos necesarios para el impulso de la cualificación profesional, el desarrollo tecnológico del sector y la incorporación continua de procesos de innovación tecnológica, como medio para alcanzar el resto de objetivos.

nacionales que proporcionan seguridad jurídica a las empresas”.

Javier Santana recuerda que se ha avanzado en diversos frentes, como el aduanero. “Canarias tiene un Régimen Económico y Fiscal, contemplado dentro de Europa, que implica una cierta independencia frente al resto del territorio nacional. Esto ha obligado a coordinar el trabajo de las aduanas y a establecer una serie de garantías para los tránsitos de mercancías. También se ha logrado una buena coordinación con las aduanas europeas. El objetivo es extender esta colaboración a las aduanas de otros continentes. Y ha sido importante el impulso a la figura del operador económico autorizado”.

Este directivo recuerda que detrás de todas estas acciones lo que se busca es que Canarias sea un punto estratégico en el tráfico internacional de mercancías en esta zona del Atlántico. “Ahora bien”, advierte Santana, “si se quiere vender bien la idea de Canarias como un hub de conexiones para el transporte, necesitamos que los puertos y aeropuertos canarios estén perfectamente coordinados y se eviten pleitos insularistas. Canarias en el mundo del transporte es útil como un archipiélago con una serie de infraestructuras repartidas por las Islas, con las que atender tráfico de pasajeros y mercancías, nacionales e internacionales. Hay que olvidar los localismos a la hora de ofrecer nuestros puertos y aeropuertos, porque visto desde fuera no tiene ningún sentido”.

Las perspectivas de cara al futuro son positivas. La conectividad con varios países africanos ha aumentado. Hay navieras canarias que están operando con puertos del sur de Marruecos, con Mauritania y con otros puntos de la costa occidental africana. También han mejorado las conexiones aéreas. Esto permite la expansión de los emprendedores canarios que se están sumando a otros empresarios más veteranos, que llevan años haciendo negocios en el continente vecino. “En esos países africanos se están vendiendo muchos productos canarios o que pasan por Canarias. Es cierto que establecerse en esos países no es fácil. Pero la situación está mejorando; ahora hay empresarios africanos más preparados, que incluso en algunos casos se han formado en Canarias. Por eso creo que los empresarios canarios tienen que aprovechar el momento y el esfuerzo que están haciendo las compañías de transportes con la apertura de estas conexiones”, concluye Javier Santana.



El turismo de cruceros puede llegar al millón y medio de visitantes en los próximos años

►► La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife trabaja para incrementar la llegada de nuevos buques y llenar los muelles de atraque

Ignacio Gómez, S/Cde Tfe.

Las perspectivas que tiene la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que preside Pedro Rodríguez Zaragoza, con relación al turismo de cruceros para los próximos años son muy positivas. Este organismo aspira a captar en los próximos años unos 600.000 pasajeros más y llegar a superar la cifra del millón y medio de cruceristas, sin contar las tripulaciones. "Esto será posible con la nueva estación de cruceros", afirma Zaragoza, "que esperamos sacar a licitación dentro de un año, una vez hayamos trasladado algunas actividades a la dársena de La Candelaria, lo que supondrá una inversión de 450.000 euros. La estación de cruceros, de más de 8.000 metros cuadrados, implicará a su vez una inversión de 8,5 millones de euros, y permitirá ofrecer mejor calidad en el servicio e imagen a estos turistas. Aspiramos a meter hasta seis barcos de cruceros y que los muelles de atraque estén llenos desde septiembre hasta mayo", asegura.

En cuanto a los meses de verano, se descarta poder captar más tráfico de cruceros porque es muy difícil competir con el Mediterráneo, el Báltico o el Mar del Norte en esas fechas.

Tenerife y Canarias compiten en su temporada de cruceros con países de América de Sur, el Caribe y el sureste asiático. La competencia es dura y en 2013 ha habido más escalas pero menos pasajeros, porque han lle-



Pedro Rodríguez Zaragoza, presidente de la Autoridad Portuaria./ EL DÍA

gado buques de menor tamaño. Sin embargo, las perspectivas para la campaña 2014 - 2015 son más optimistas, pues ya se han

Relaciones con empresas de transporte chinas

►► Desde hace dos años, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife mantiene constantes contactos comerciales con varias empresas chinas de logística y transporte global, que están interesadas en comerciar con los países de la costa oeste africana, el West Africa, que es una zona de las que más crecen en el mundo. El objetivo es que Tenerife se convierta en un gran centro de negocios desde el que salgan las mercancías hacia West Africa. Hay que tener en cuenta que los puertos de esa zona no tienen capacidad suficiente para albergar grandes buques. En Tenerife sí existen estas capacidades y se puede realizar la redistribución de mercancías con buques más pequeños, incluyendo también labores de desconsolidación de contenedores y el reparto de las mercancías a diferentes destinos.

cerrado escalas donde se van a recuperar los grandes buques de crucero. "Estamos ofreciendo descuentos muy importantes a los cruceros, del 40 por ciento. Y las previsiones son muy positivas. Solo en pasajeros sobrepasaremos las 950.000 personas, que sumadas a los tripulantes, supondrán más de un millón de visitantes", afirma el presidente de la Autoridad Portuaria.

El turismo de cruceros genera mucha actividad y riqueza. Los cruceristas gastan en la restauración, en numerosas actividades de ocio, hacen excursiones compran en los comercios. El gasto medio por crucerista está en 60 euros. Y las últimas estimaciones cifran el volumen total de gasto en unos 85 millones de euros, entre lo que desembolsan los cruceristas y tripulantes, y los gastos propios del suministro a los buques. Además, hay otros efectos positivos colaterales: más de 90.000 turistas de crucero pernoctaron en las Islas en el último año. Y está comprobado que muchos cruceristas vuelven como turistas a pasar periodos vacacionales más largos en las Islas.

Para las islas no capitalinas el turismo de crucero se ha recibido como agua de mayo. En esta temporada destaca La Gomera, que ha pasado de 18 a 78 escalas. Por su parte, la Palma recibirá 270.000 pasajeros en 170 escalas, mientras El Hierro, que hace unos años era ajeno a estos tráfic, recibirá 29 escalas.

Zaragoza también recuerda que se está abriendo el puerto de Santa Cruz de Tenerife a la ciudad, con obras que mejorarán el acceso de cruceristas y ciudadanos a las zonas portuarias. "Por ejemplo, se va a construir una pasarela para evitar el tráfico del puerto. Y cuando se apruebe el Plan Especial se construirá la dársena de megayates, que incluye la construcción de un edificio de servicios", concluye.

La presencia de Cepsa, vital para el puerto de Santa Cruz

Ignacio Gómez Burzaco, S/C de Tfe.

En los últimos meses se ha intensificado el debate sobre el futuro de la refinería de Cepsa en Santa Cruz de Tenerife, con declaraciones y propuestas de algunos empresarios y políticos que han puesto su mirada en las grandes oportunidades de negocio que podría generar el suelo donde se localiza esta industria. Sin embargo, a juicio del sector empresarial industrial y portuario de Tenerife, la pérdida de una actividad de la envergadura de la refinería tendría muy graves consecuencias para una economía insular que ya es peligrosamente dependiente del sector servicios.

No se puede olvidar que, en el campo del transporte, la refinería de Cepsa es muy importante para el puerto de Santa Cruz de Tenerife, pues se trata de su principal cliente. Esta compañía desarrolla en el ámbito portuario una serie de actividades importantes que generan mucha riqueza y empleo. Por ejemplo, la llegada de un petrolero moviliza numerosos medios, así como la exportación de los productos ya refinados. La producción de la refinería no solo se distribuye en el resto de las Islas, sino también se comercializa en varios países africanos.

Pedro Rodríguez Zaragoza, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, es tajante al afirmar que la pérdida de la refinería "sería un desastre. Por ejemplo, el puerto de la Honduras es exclusivo para el funcionamiento de la refinería. Se perdería ese puerto, porque ahí no se puede hacer otro tipo de actividad portuaria. Lo cierto es que, solo para el puerto de Santa Cruz de Tenerife, la desaparición de la refinería significaría la pérdida de muchos puestos de trabajo y de millones de euros cada año".



TRANSPORTES ESPECIALES PESADOS, S.A.

**CAMIONES GRÚA (hasta 14 tons. y 27 m. de altura),
TRANSPORTE DE CONTENEDORES Y SU DESCARGA AL
SUELO, MERCANCÍAS PELIGROSAS, TRANSPORTES
ESPECIALES Y MERCANCÍAS EN GENERAL.**



Calle Filipinas, 1-Bº Buenos Aires - Polígono Costa Sur
Teléfonos: 922 220 565 - 922 227 837 - Fax: 922 215 066
38009 Santa Cruz de Tenerife - E-mail: trepesa@telefonica.net

www.trepesa.com



●●● GUSTAVO GONZÁLEZ DE VEGA

DELEGADO ESPECIAL DEL MINISTERIO DE HACIENDA EN LA ZONA FRANCA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

“Ofrecemos ventajas inigualables de cara al comercio con África occidental”

El Día, Santa Cruz de Tenerife

En Santa Cruz de Tenerife existe una zona franca que está concebida como un espacio específico dentro del territorio aduanero comunitario, en el que se puede introducir cualquier tipo de mercancía, independientemente de su naturaleza, cantidad, origen o destino. Durante su permanencia no se devenga la obligación del pago de los tributos aplicables a estas mercancías, como derechos arancelarios, IGIC y, si son de aplicación, impuestos especiales.

Gustavo González de Vega, delegado especial del Ministerio de Hacienda en la Zona Franca de Santa Cruz de Tenerife, hace balance de su funcionamiento hasta el momento, y nos explica en esta entrevista la estrategia a seguir para potenciar su desarrollo en el futuro.

¿Hay limitaciones en el tipo de actividades que se pueden desarrollar en la Zona Franca de Tenerife, ZFT?

La ZFT no establece ninguna restricción al respecto, de modo que se puede realizar cualquier tipo de actividad de carácter industrial, comercial o de servicios. Ahora bien, dado que las ventajas que ofrece este espacio están relacionadas con las exenciones arancelarias y la agilización de trámites aduaneros, las empresas que mayor provecho pueden sacar de estos beneficios son aquellas que se dedican al comercio exterior y al tráfico internacional de mercancías.

¿Qué balance puede hacer de los resultados obtenidos hasta ahora?

El balance es positivo, aunque desde luego hay que realizar esta valoración desde la perspectiva de nuestra reciente creación. Debemos tener en cuenta que el Consorcio no se constituye formalmente hasta el 31 de marzo de 2010, coincidiendo con el periodo de crisis global que seguimos sufriendo actualmente, de modo que la ZFT inicia su actividad en un contexto económico complejo, en el que la capacidad inversora de las empresas se ha reducido de forma sustancial. Se trata por tanto de un corto periodo de tiempo para este tipo de proyectos, cuyo horizonte temporal es muy amplio y requieren del establecimiento de unas bases sólidas que garanticen su éxito a medio y largo plazo. Es por ello que hemos focalizado nues-

tros esfuerzos durante estos primeros meses en dotar a la ZFT de los medios y herramientas necesarias para ofrecer a los inversores todas las garantías para su implantación en la isla.

¿Cuáles son los objetivos para 2014?

Pues una vez que se han sentado las bases del proyecto, el siguiente paso es dar a conocer la existencia de la ZFT en el ámbito internacional. Con este objetivo estamos desarrollando un plan de actuación comercial específico para los próximos 12 meses, que nos va a permitir tener una presencia activa en aquellos foros y encuentros internacionales que resulten atractivos para posicionar la isla como un punto logístico estratégico. El eje principal de este plan lo constituye la conocida plataforma denominada “Why Tenerife?”, que reúne a los principales actores insulares con proyección internacional bajo una imagen única y que permite presentar los beneficios de la isla de forma conjunta.

¿Se plantea cambios en la estrategia que se sigue con Why Tenerife?

Considero que la estrategia conjunta establecida a través de “Why Tenerife?” está teniendo unos magníficos resultados. Desde la presentación de esta iniciativa, hace algo más de un año, el incremento de la actividad de promoción ha comenzado casi inmediatamente a dar sus frutos, lo que se ha materializado en múltiples muestras de interés de inversores locales e internacionales de muy diverso ámbito. Puedo afirmar que “Why Tenerife?” constituye un rotundo acierto como estrategia de comunicación, puesto que ha supuesto la generación de sinergias que permiten alcanzar el mayor grado de difusión posible a través de la racionalización de los escasos recursos disponibles.

En los últimos meses está aumentando el interés de los inversores extranjeros por España. ¿Detecta usted esto por la ZFT?

El interés que suscita la ZFT como polo de atracción de inversiones es ya una realidad. Es precisamente en estos momentos de dificultades económicas cuando resultan más atractivas para el inversor este tipo de herramientas que generan reducción de costes y agilizan las actividades comerciales.

La mayor parte de los inversores que se han puesto en contacto



Gustavo González de Vega. / CEDIDA

“Ahora son más atractivas estas zonas para los inversores por los ahorros de costes”

con nosotros tienen como objetivo su implantación en Tenerife por su posición estratégica para el comercio con los países de África Occidental. Coinciden en su interés por introducirse en el mercado africano teniendo como base nuestra isla.

¿De qué tipo de empresas e inversores estamos hablando?

Se han presentado propuestas de toda índole, desde el mero almacenamiento de mercancías en su tránsito hacia África, hasta la instalación de sectores industriales como puede ser la fabricación de vehículos eléctricos.

Hay otras zonas francas en España que también intentan captar la atención de los inversores. ¿Qué se ofrece diferente en Tenerife?

Desde luego, el principal valor

de Canarias lo constituye nuestra extraordinaria ubicación geográfica, lo que nos convierte en una plataforma natural de enlace entre tres continentes y puerta de entrada al comercio con África Occidental. Pero la diferencia más relevante reside en la total compatibilidad existente entre las ventajas aduaneras que ofrece la ZFT y el resto de beneficios fiscales propios de nuestro Régimen Económico y Fiscal, así como las ventajas económicas derivadas de nuestra condición de región ultraperiférica de la Unión Europea. Este conjunto de beneficios propios de Canarias y la estratégica complementariedad entre la Zona Franca y la Zona ZEC, generan un valor añadido difícilmente igualable en el resto del territorio peninsular y europeo.

Sobre el papel parece que tenemos todas las ventajas. ¿Cuándo se podría traducir esto en la implantación de nuevas empresas en la ZFT?

En efecto, una vez más nuestra estratégica posición geográfica nos ha situado bajo el punto de mira de las grandes potencias económicas para utilizarnos como puente de enlace con África occidental, un mercado en auge cuya

Ventajas de una zona franca

» Las zonas francas son esencialmente una herramienta de promoción de las actividades de comercio exterior, con cuatro grandes beneficios:

- Ahorro de costes, mediante la exención total de derechos arancelarios y cargas tributarias en los supuestos de tráfico de mercancías con origen y destino en un tercer país.
- Agilidad, mediante la simplificación de los trámites aduaneros y la reducción de controles, que se realizarán telemáticamente a través de una aplicación informática de contabilidad de existencias habilitada al efecto.
- Seguridad, desde todos los puntos de vista: seguridad de las mercancías dentro del recinto portuario, así como la seguridad jurídica que ofrece una zona franca amparada por la normativa europea.
- Libre tratamiento de las mercancías, puesto que se permite desde el mero almacenamiento, que además será totalmente indefinido sin un límite de plazo, hasta las actividades de transformación o fabricación de cualquier tipo, como es el ejemplo del “Perfeccionamiento Activo”.

demanda crece cada año. Situación que coincide con un momento en que disponemos de los medios necesarios para facilitar el comercio exterior con estas regiones.

Debemos aprovechar estas circunstancias y ser ambiciosos en nuestros planteamientos para aspirar a la consolidación definitiva de Tenerife como plataforma logística en el tráfico internacional de mercancías del Atlántico Medio y del África Occidental. Para ello hemos puesto en marcha todo el potencial de los incentivos económicos y fiscales de Tenerife a trabajar de forma conjunta, lo que debe complementarse con una clara apuesta por la internacionalización de la economía insular como elemento básico para su desarrollo así como la modernización de las infraestructuras de transportes y la mejora de la conectividad marítima y aeroportuaria.

Garantizar una conectividad permanente y de calidad con África Occidental nos permitirá superar los límites de la dimensión regional del mercado canario y captar el interés de grandes empresas internacionales con intereses en África en un breve plazo de tiempo.



Vía-Móvil, para viajar en las guaguas de Titsa pagando con el teléfono

➤ Se mantiene el descuento promocional del 20 por ciento cuando se utiliza esta sencilla aplicación

El Día, Santa Cruz de Tenerife

Desde el pasado viernes 24 de enero está disponible una nueva versión de la aplicación Vía-Móvil, que comenzó a utilizarse en el tranvía, y que ahora también permite pagar el viaje en las guaguas de Titsa que operan en el área metropolitana. Se mantiene el descuento promocional del 20 por ciento fijado por el lanzamiento de Vía-Móvil, lo que permite tarifas especiales como, por ejemplo, el Abono Mensual, por sólo 38 euros. Precios que se mantendrán durante los próximos dos meses y permitirán viajar tanto en las dos líneas del tranvía como en más de 50 líneas de guaguas metropolitanas.

Según ha informado Titsa, las líneas que se benefician de esta forma de pago son las urbanas de Santa Cruz 901, 902, 903, 904, 905, 906, 908, 910, 911, 912, 914, 916, 917, 920, 921, 933, 934, 935, 937, 939, 940, 941, 944, 945, 946 y 947. Las urbanas de La Laguna 201, 203, 204, 206, 217, 219, 224, 253, 260, 270, 271, 273, 274 y 275. Y las interurba-



El sistema utiliza la cámara del móvil para detectar este código. / EL DÍA

nas del área metropolitana 14, 15, 18, 26, 50, 52, 55, 56, 76, 77, 105, 138, 139, 142, 228, 231, 232, 233, 238 y 551.

Es importante recordar que si ya se tiene la aplicación para tranvía, hay que actualizarla. Se puede descargar o actualizar esta aplicación accediendo a Google Play, en los teléfonos Android, o a la Appstore, en el caso de los iPhones o dispositivos Apple, realizando la búsqueda correspondiente.

Para utilizar la aplicación y pagar, primero hay que llenar o recargar su monedero virtual, bien utilizando una tarjeta bancaria

de crédito o débito, sin ningún coste adicional, o si se prefiere o no se tiene tarjeta, comprando un Bono Recarga Vía-Móvil en cualquiera de las expendedoras de las paradas del tranvía. En este caso, se debe introducir el código que aparece en la parte posterior de este bono en la aplicación ya instalada en el móvil.

Para resolver dudas se puede escribir a soporte@via-movil.es, llamar al teléfono 900 700 751 o visitar la web www.via-movil.es donde los vídeos tutoriales explican de forma muy sencilla todos los pasos para conocer y utilizar esta práctica aplicación.

Canaribat refuerza su oferta en todo tipo de baterías para el sector del transporte

➤ Presente en el mercado canario desde el año 2000, ofrece una amplia gama de acumuladores, cargadores y conectores, además de personal profesional muy especializado

I.G.B., Santa Cruz de Tenerife

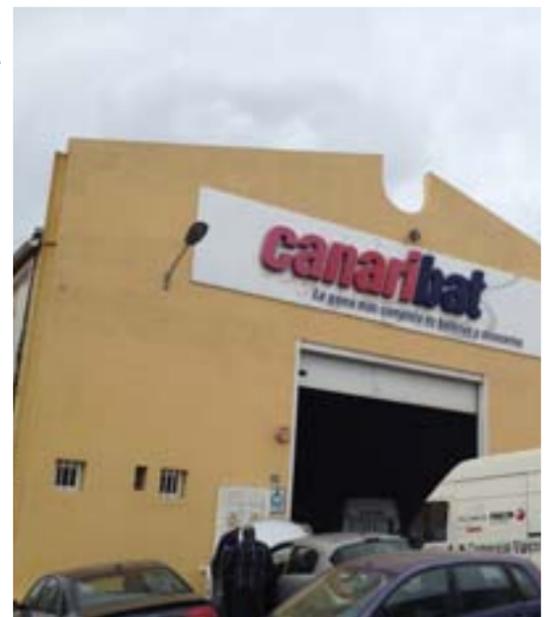
Esta empresa trabaja con las principales marcas, las de mayor calidad y prestigio del mercado. Lo cierto es que Canaribat tiene una gran experiencia en este sector y con el paso de los años se ha convertido en una de las referencias en Canarias. Su dedicación, la calidad en el servicio y el trato personalizado que ofrecen a los clientes constituyen su filosofía de trabajo.

Canaribat vende acumuladores de las principales marcas, como Varta, Hankook, Daewoo, Panasonic, Exrider, Sunnyway, CBS, Diamec, Liven o Dongah.

La empresa está especializada en baterías de tracción para carretillas elevadoras, baterías estacionarias para la industria, UPS, vehículos de juguete, carros de golf, o vehículos de minusválidos. Canaribat también tiene una amplia oferta para equipos de energía fotovoltaica, y baterías de arranque para vehículos de combustión interna, como turismos o moto-

cicletas, de fabricación europea, americana o asiática, tractores, vehículos industriales, máquinas de obras públicas, barcos, etcétera. A esto hay que añadir cargadores, conectores, terminales y todos los accesorios relacionados con las baterías y sus componentes eléctricos.

El éxito de Canaribat se centra en la amplitud de su oferta, el des-



Instalaciones de la empresa. / EL DÍA

África Occidental, una oportunidad para las empresas canarias

I.G.B., Santa Cruz de Tenerife

La llegada de los chinos a África y una mayor estabilidad política y económica, entre otros factores, está propiciando el despegue económico de muchos paí-

ses de la costa oeste africana, que están experimentando unas interesantes tasas de crecimiento y el surgimiento de una clase media que demanda productos extranjeros. La mejora de las conexiones marítimas y

aéreas con las principales ciudades de estos países favorece las relaciones comerciales de Canarias con ellos. En este sentido, las empresas canarias tienen oportunidades de negocio en la exportación de productos de menaje para viviendas, mobiliario, material escolar, artículos de oficina, productos fitosanitarios, repuestos de maquinaria y vehículos, material informático, productos químicos, sistemas de energías renovables, etcétera.

tacado servicio que ofrecen, la calidad de los productos y la garantía de las marcas que comercializan, así como su servicio de entrega a domicilio. En definitiva, una empresa que cubre casi cualquier necesidad en este tipo de productos.

canaribat

¿Necesitas una batería?

www.canaribat.es

La gama más completa de baterías y accesorios

902 760 365



Cepsa mueve el transporte en Canarias



►► La compañía suministra cada año más de dos millones de toneladas de combustibles marinos en los puertos capitalinos

El Día, Santa Cruz de Tenerife

Canarias tiene una alta dependencia de medios de transporte de personas y mercancías que utilizan combustibles derivados del petróleo, y que no tienen sustitutos viables, como es el caso del transporte marítimo y aéreo. Y hablar de combustibles en Canarias es hablar de Cepsa, ya que esta compañía cubre en torno al 85% de las necesidades energéticas de las siete islas, por tierra, mar y aire.

Este grupo energético está presente en todas las fases de producción de derivados del petróleo y tiene una notable presencia en Canarias. En el Archipiélago su actividad abarca desde la transformación del crudo hasta la distribución y comercialización de todos sus derivados, a través de la refinería "Tenerife" y de las diversas instalaciones de suministro de combustible a barcos y aviones que tiene repartidas por las Islas, así como a las más de 70 estaciones de servicio con las que cuenta. Esta presencia convierte a esta compañía en un actor fundamental para el aseguramiento de las necesidades energéticas de Canarias, así como en el soporte fundamental para el sector del transporte en la región.

Además, Cepsa tiene la consideración de reserva energética estratégica del Archipiélago y, con ello, la responsabilidad de ges-

Anualmente suministra UN MILLÓN de metros cúbicos de combustible para aviación

tionar el almacenamiento de las existencias de seguridad de hidrocarburos, con lo que puede garantizar el abastecimiento de todos los combustibles que se consumen en las Islas para un período aproximado de tres meses.

Suministro a buques

Canarias es un importante punto de abastecimiento de combustible para muchos buques que transitan por esta zona del Atlántico, y que cubren líneas marítimas muy importantes entre Europa, África y América. Estos tráficos son atendidos por Cepsa, que es uno de los principales suministradores de combustibles marinos a escala mundial y líder en España en esta actividad. De

hecho, el suministro a buques es una de las primeras actividades que Cepsa realizó en las Islas, ya que desde la puesta en marcha de la Refinería se constató la necesidad de suministrar combustible a los buques que efectuaban operaciones en ella, además de atender a los que hacían escala en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Posteriormente, también empezó a operar en el puerto de Las Palmas. Y es importante recordar que más de la mitad del movimiento del puerto de Santa Cruz de Tenerife se genera gracias a las operaciones relacionadas con la refinería, desde la entrada de crudo

y productos intermedios, hasta la salida de los productos procesados finales.

Anualmente, Cepsa almacena y suministra, a través de su filial Petrocan, cerca de 2 millones de toneladas de combustibles marinos en ambos puertos, abaste-

Abastece cada año a más de 6.000 BARCOS en los puertos canarios

ciendo con ello a más de 6.000 barcos al año. Estas actividades se llevan a cabo a través de un sistema de tuberías y gabarras y, en menor

medida, por medio de camiones cisterna, siguiendo siempre las normas de calidad y seguridad más estrictas, y aplicando exigentes sistemas de gestión ambiental. Cepsa no se limita solo a cumplir las disposiciones legales aplicables en cada caso, sino que va más allá, con la clara premisa de reducir al máximo su impacto, apostando por la innovación tecnológica, la mejora continua y la prevención de riesgos.

Combustibles para aviación

Canarias es un destino turístico líder a escala mundial, que recibe más de 12 millones de visitantes. La mayoría de ellos llegan por vía aérea, que sumados a los desplazamientos por avión que realizan los residentes canarios, supone en conjunto una importante demanda de combustible de aviación en los diferentes aeropuertos canarios. Cepsa produce, transporta, almacena y distribuye combustible para la aviación comercial y militar de todo el Archipiélago, estando presente, a través de sus filiales Cepsa Aviación y CMD, en las siete Islas. Anualmente, la compañía suministra en torno a un millón de metros cúbicos de este combustible en todo el Archipiélago, mediante unas 100.000 operaciones de puesta a bordo, lo que la convierten en líder en el mercado canario.

Cepsa, aliada del transporte en Canarias

►► Desde que Cepsa iniciara su andadura con la puesta en marcha de la refinería "Tenerife", en 1930, la Compañía siempre ha sido fundamental para el sector del transporte en Canarias, convirtiéndose en la empresa de referencia en el suministro de todo tipo de combustibles.

Cepsa se esfuerza por adaptarse continuamente a un entorno cada vez más exigente y competitivo, cumpliendo las nuevas normativas de calidad que van surgiendo y que afectan a la producción de los diferentes combustibles. Y todo ello siguiendo siempre unos exigentes criterios de responsabilidad medioambiental y cumpliendo con los más estrictos estándares de seguridad.

Con todo ello, el Grupo CEPSA ha potenciado sensiblemente la actividad económica en la región, contribuyendo al desarrollo energético e industrial de las siete islas y al bienestar de todos sus habitantes y visitantes.



Ignacio G. Burzaco, S/C de Tfe.

La sociedad cooperativa Transportes Insular La Palma es la empresa responsable de prestar los servicios de transporte regular de viajeros en la isla. Esta cooperativa da trabajo a más de 150 personas y mantiene desde hace años una flota de unos 150 vehículos, que se renuevan periódicamente en función de su edad, kilometraje y de la coyuntura económica. “Tenemos un plan de inversiones para evitar que nuestra flota envejezca, pues al final eso es antieconómico”, nos dice su gerente, Juan Cristóbal Hernández. “Pero en estos momentos tenemos que ser prudentes, ver la evolución de la demanda y los signos de recuperación económica. Para este año tenemos previsto invertir en vehículos dedicados al transporte discrecional, mientras que la inversión destinada al transporte regular dependerá de la configuración del contrato programa”.

El transporte regular de viajeros en las islas siempre es deficitario, de ahí que necesite el apoyo financiero de las administraciones públicas para el mantenimiento líneas y frecuencias. Los usuarios del transporte público muchas veces no son conscientes de que las tarifas que se cobran por los

Transportes Insular La Palma, a la espera del contrato programa

➤ Su inversión en nuevos vehículos dependerá de las condiciones económicas y de la evolución del mercado



Esta sociedad cooperativa presta servicio de transporte regular en La Palma. / I.G.B.

servicios no cubren los costes. Además, estos costes son variables, en función de distintas circunstancias, como la frecuencia del servicio, distancia recorrida en los trayectos, velocidad comercial, costes del combustible, etcétera, y por ello hay líneas más o menos deficitarias. “El déficit en el que se incurre es muy diferente en función

de la línea. Mantener frecuencias en líneas de poca ocupación dispara el déficit. Pero incluso las líneas con una alta ocupación también son deficitarias”, nos dice Hernández, que recuerda que “estamos a la espera del nuevo contrato programa que defina la obligación de servicio público para el transporte regular de viajeros, que es

el mecanismo que compensa el déficit entre costes e ingresos. La Comunidad Autónoma tiene que acordarlo con la Administración Central y posteriormente con los diferentes cabildos insulares, que a su vez tienen que negociarlo con las empresas que operan en cada isla. Una vez se concrete, las empresas podrán diseñar planes de inversión para la renovación de sus respectivas flotas”.

Transportes Insular La Palma también presta servicios de transporte discrecional, donde la situación es muy diferente. “Esta actividad está sujeta a una gran competencia, con una guerra de precios constante en donde cada empresa va por libre, muchas veces sin una adecuada gestión de los precios y costes”, afirma Juan Cristóbal Hernández. “En la Mesa del Transporte llevo pidiendo hace mucho tiempo un guaguímetro, de la misma forma que existen taxímetros, de tal forma que los

vehículos cobren unos precios establecidos por los servicios en función de los kilómetros realizados. La situación actual, sobre todo en el campo del turismo, lleva a guerras de precios con los touropeadores, que al final acaban desembocando en la desaparición de muchas empresas. Con esto también se acabaría con mucha economía sumergida y las empresas tendrían más posibilidades de consolidarse y mantenerse en el tiempo. Las guerras de precios, y las bajas temerarias para poder optar a licitaciones de servicios públicos, acarrear que al final las empresas entren en una dinámica de envejecimiento de sus flotas o, simplemente, caminen a la quiebra. Hay que buscar soluciones a esta situación”.

En línea con estos argumentos, Hernández también advierte de las consecuencias de los recortes en el transporte escolar. “Se ha presentado una reducción del 16 por ciento en el precio de estos servicios. Las consecuencias de estas decisiones pueden ser graves. Quizá en unos años veamos empresas con flotas envejecidas, e incluso no se puede descartar que la Administración se encuentre en el futuro que las empresas canarias no tienen vehículos para transporte escolar que cumplan con la normativa”, concluye.



Ahora disponible en tus guaguas de titsa.

* Sólo para las líneas Urbanas e Interurbanas de los municipios de Santa Cruz, La Laguna, El Rosario y Tegueste.

Descárgatela gratis

Disponible en el

via-móvil
www.via-movil.es








Tensión en el sector del transporte de viajeros por carretera

I.G.B., Santa Cruz de Tenerife

Fundadora y responsable de Transportes Mary y Josué, la empresaria María Alfonso Díaz, Mary, como se la conoce en el sector del transporte de viajeros por carretera y en general en el mundo empresarial canario, es una mujer luchadora con más de cuatro décadas de experiencia en una actividad en la que fue pionera y que siempre ha estado en manos de hombres. Su filosofía empresarial se ha sustentado en valores como la calidad en el servicio, la seguridad, la seriedad en el trato y la profesionalidad. Algo nada fácil de mantener en un mercado que en la última década se ha vuelto muy duro y competitivo, y en el que el intrusismo, la falta de unidad empresarial y problemas de todo tipo derivados de la crisis económica son motivos de gran preocupación para los responsables de las empresas de este sector.

Mary ha sido protagonista y testigo de lo mucho que han cambiando las cosas en el mundo del transporte de viajeros por carretera en Canarias en las últimas décadas. Y con la visión que dan los años, considera que la situación en el sector "es de lo peor, sin perspectivas de mejora. Creo que esto se debe a que no funciona nuestra asociación y el Gobierno ignora al sector empresarial. Estamos inmersos en una dinámica en la que en los últimos años no se ha ganado nada y hemos perdido todo".

Mary se muestra crítica con la actuación de los poderes públicos en campos de su competencia, como todo lo relacionado con el transporte escolar. Así, mientras los costes empresariales no han dejado de aumentar, Mary recuerda que "el Gobierno ha bajado las tarifas en el transporte escolar. Y lo

►► María Alfonso Díaz, Mary, denuncia el intrusismo que sufren las empresas legalmente establecidas y la actitud negativa de políticos y Administraciones

mismo ocurre con el resto de las contrataciones que hacen las diferentes Administraciones. A esto hay que sumar la aceptación de bajas temerarias, que al final no permiten ni cubrir los costes. Ahí tenemos el descenso en un 16 por ciento en los precios de las rutas de transporte escolar".

Ante esta situación insostenible y las quejas de algunas empresas, Mary asegura que la respuesta que reciben es del tipo "o lo tomas o lo dejas", además de soportar advertencias como que los servicios se pueden pasar a Titsa, o ver como se facilita la llegada de transportistas de Las Palmas. "En definitiva, tratan de obligarnos a que hagamos los servicios a los precios que ellos quieren", nos dice esta empresaria, que también denuncia el intrusismo que sufre el sector. "Es impresionante", nos dice. "Todos los días se ven micros haciendo transportes y no sabemos quiénes son. La policía parece que solo para y pide papeles a los transportistas de toda la vida, mientras estos vehículos circulan sin contratiempos. Lo cierto es que todos estos problemas vienen de lejos y, por desgracia, no se ha avanzado nada en su solu-



Mary se muestra crítica con la situación en su sector./I.G.B.

ción; al contrario, vamos a peor". Precisamente para buscar soluciones a estos problemas, Mary ase-

gura que en varias ocasiones ha solicitado hablar con el presidente del Gobierno de Canarias. "Yo he pedido siete entrevistas con él para hablar del sector y todavía estoy esperando. No nos ha recibido y nuestra actividad sigue siendo la hermana pobre de la familia. Quizá cuando se acerquen las elecciones nos reciba por fin. Pero, francamente, tenemos muy pocas esperanzas de que eso suceda". Y en este punto también se muestra crítica con el presidente de la asociación representativa del sector. "No defiende nuestros

derechos y no favorece la unión empresarial. Le hemos pedido que dimita para hacer frente a todos estos problemas y su respuesta es que no abandona el sillón. Eso es lo que quiere el Gobierno".

Así las cosas, y con una crisis que ha hecho que desaparezcan muchas empresas en el sector del transporte en Canarias, existe el temor de que estos huecos puedan ser cubiertos por empresas foráneas. Pero Mary no lo considera así. "Ya hay suficiente intrusismo en el sector, y no creo que vengan más empresas de fuera", concluye.

Machismo en el sector

►► Hoy no sorprende a nadie ver a mujeres al frente de multitud de empresas y actividades. Pero a juicio de Mary, todavía existe machismo en el mundo del transporte, donde la presencia de los hombres es mayoritaria. "Yo soy de las empresarias más veteranas del sector y he luchado toda mi vida para sacar adelante la empresa. Y le puedo decir que no solo hay machismo en el sector del transporte, sino también me lo he encontrado en los centros oficiales, lo que a estas alturas sorprende. Pero no me da miedo, porque ya lo he pasado todo".

Mary concluye asegurando que la presencia de más mujeres al frente de empresas tendría un impacto muy positivo en el mundo empresarial y en la economía en general. "Las cosas irían muchísimo mejor, las mujeres somos más perfeccionistas, más seguras, porque tenemos que demostrarlo para llegar a conseguir cualquier objetivo".

Bajas temerarias

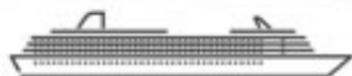
►► Al igual que ocurre en otros sectores, como la construcción de obras públicas, la falta de actividad en las empresas de transporte por la crisis favorece la aparición de bajas temerarias en las licitaciones de determinados servicios, como el transporte escolar de los centros públicos. Y existe la sensación de que algunos requisitos en esos concursos parecen puestos para evitar que se puedan presentar muchas empresas. Lo cierto es que a la vista de la cuantía de las adjudicaciones, en muchas ocasiones no salen los números, y no es extraño que al final las empresas adjudicatarias de estos servicios no sean viables a medio plazo.



CLUSTER CANARIO
DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

Cooperación y unión para ofrecer un mejor servicio

Innovando en el transporte de personas, mercancías, logística y la gestión de la cadena de suministro



www.cctl.es



Centro de Cooperación e Innovación Empresarial (C.O.I.E.)
C/ La Pilli nº 1 - 38108 - La Laguna (Los Majuelos)
Tfno.: 922 31 15 77

