



Tribuna de Canarias

Periódico regional líder de información Económica y Política en las Islas Canarias

AGOSTO MMXXV | 1,20€ | Islas Canarias TRIBUNADECANARIAS.ES



Gustavo Santana:
“El reto de los puertos de Canarias es mantener su competitividad internacional” **P22**

ENTREVISTA.
PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO



Beatriz Calzada:
“La electrificación de los muelles es una cuestión vital” **P24**

ENTREVISTA.
PRESIDENTA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



NUEVA ECONOMÍA



Jorge Alonso.
Director de Consultoría ITVelorcios Group
Emergencia Tecnológica: cosas del Siglo XXI **P11**



Quintin Betancor.
It Scrum Lead y Agile Coach en Nike
Temo, luego existo **P11**



Víctor Portugués.
Economista
Una industria fuerte para una Canarias con futuro **P12**



Juan Carlos Cabrera.
CEO de Laborý Auditores y Consultores
La refinería de CEPESA en Santa Cruz de Tenerife: génesis industrial y transformación urbana **P13**



Presen Simón.
Directora de Transversalia Consulting
El regreso del carisma humano: cómo liderar con autenticidad en la era de la inteligencia artificial **P17**



ENTREVISTA.
VICECONSEJERO DE PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO DE CANARIAS

Alfonso Cabello: “Mi aspiración es terminar esta legislatura con una Canarias más equitativa, donde la ubicación no determine las oportunidades” **P2**

ESPECIAL PUERTOS Y COLEGIOS PROFESIONALES



Astrid Pérez logra un acuerdo histórico en la CALRE para dar voz a las regiones en Europa **P8**



El Hierro lanza su Plan de Acción Climática Turística, el primero de Canarias **P9**

FP Dual en Canarias, un puente entre el aprendizaje y la empleabilidad con el respaldo de la Confederación Canaria de Empresarios **P5**

Alfonso Cabello: “Mi aspiración es terminar esta legislatura con una Canarias más equitativa, donde la ubicación no determine las oportunidades”



ENTREVISTA

ALFONSO CABELLO

VICECONSEJERO DE PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO DE CANARIAS

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS

Antes de abordar en detalle la complejidad y las líneas de trabajo del Gobierno en este 2025, y habiendo superado ya el ecuador de la legislatura con una cantidad significativa de datos para analizar nos gustaría que realizara un balance. ¿Podría, por favor, describir los hitos más importantes alcanzados durante estos dos años de legislatura que, según se percibe, han brindado estabilidad a Canarias, y cómo estos logros sientan las bases para los próximos dos años?

Es una pregunta compleja, pero considero que la característica principal del Gobierno de Canarias, en contraste con el panorama político nacional, radica en su estabilidad y tranquilidad. El presidente Fernando Clavijo ha demostrado una clara obsesión por el "modo canario" de entender los asuntos de esta tierra. Esto implica un diálogo constante con todas las fuerzas políticas en el Parlamento, abordando temas cruciales como la vivienda (incluida la vacacional), la inmigración y la productividad, entre otros.

Existe una segunda fase crucial para el Gobierno, que consiste en la identificación de los problemas principales que afectan a la comunidad autónoma y en el abordaje proactivo de los mismos. Esto implica, fundamental-

mente, la toma de decisiones, independientemente de su popularidad.

El primer gran bloque lo constituye la vivienda, que considero el problema más acuciante para la comunidad autónoma canaria. De esta problemática principal se desprenden ramificaciones como la vivienda vacacional, la vivienda para jóvenes y la vivienda de protección oficial.

Un segundo bloque se centra en la sanidad y los asuntos sociales. Aquí se incluyen aspectos sociosanitarios y de dependencia, así como la percepción actual de la prestación del servicio sanitario. Si bien se ha incrementado significativamente el presupuesto destinado a la sanidad, resulta imperativo introducir innovación y mejoras en la gestión. El mero aumento presupuestario ya no se traduce en una mejora perceptible en la calidad del servicio.

Un tercer aspecto, y sin duda el que ha marcado o está marcando esta legislatura, es el fenómeno migratorio. La realidad nos ha llevado a esta situación, y en este ámbito se han logrado hitos significativos. Destaca el acuerdo alcanzado hace pocas semanas con el Gobierno del Estado, el cual permite, por primera vez en treinta años, que los menores migrantes no acompañados puedan salir de la comunidad autónoma canaria, asumiendo el Estado su responsabilidad.

Este logro representa uno de los hitos más importantes de las últimas semanas, especialmente al considerar el verdadero drama humanitario que el Gobierno de Canarias ha estado afrontando por años. Entendemos que, al menos, existe una satisfacción considerable por este primer avance, un hito sin precedentes en nuestro país.

Sí, sin duda hay satisfacción. Después de dos años de incesante lucha, de intentar concienciar y de lograr que la atención se dirija hacia Canarias, alcanzar un reconocimiento de esta naturaleza es un logro significativo. Aunque aún estamos en la fase de asegurar el cumplimiento, el reconocimiento oficial por parte del Gobierno del Estado de los solicitantes de asilo y protección internacional, incluyendo por primera vez a menores que se encontraban en Canarias, marca un hito. Esto nunca había sucedido antes y se ha producido esta misma semana, lo que inicia un nuevo camino.

Es cierto que hemos experimentado muchos sinsabores en estos dos años y que aún quedan desafíos por delante. Sin embargo, la realidad es que Canarias está completamente saturada y necesita con urgencia que se inicien las derivaciones a otras comunidades autónomas de manera prioritaria. Esto ya ha sido reconocido y se comenzará a implementar. En este nuevo camino, nuestro rol será el de vigilancia y seguimiento constante.

Uno de los principales retos a nivel nacional, y que Canarias sufre de manera particular, es el tema de la vivienda. Sé que este Gobierno está realizando un esfuerzo considerable para empezar a encontrar soluciones en este ámbito. ¿Cómo podemos comenzar a superar esta grave situación que afecta al ciudadano canario en general, incluso en localidades donde históricamente no existían problemas de vivienda?

A este gobierno le ha correspondido la tarea de gestionar esta compleja situación. Para abordarla, planteamos varias líneas de acción. Una de ellas implica la necesidad de obtener protección por parte de la Unión

Europea y el Estado español en lo que respecta a la compra de viviendas o el empadronamiento por parte de extranjeros. Aunque estas puedan parecer medidas contundentes, es crucial desglosar y trabajar en esta problemática. Desde el Gobierno de Canarias, hemos propuesto diversas líneas de trabajo que consideramos vitales.

El presidente ha estado recientemente en Bruselas abordando este asunto. Nuestra condición de Región Ultraperiférica (RUP), que nos otorga una singularidad en la Carta Magna Europea, nos permite invocar medidas excepcionales para Canarias. En este marco, estamos luchando por obtener el apoyo necesario.

En paralelo, trabajamos con el Gobierno del Estado en una modificación de la Ley de Bases de Régimen Local. Entendemos que esta modificación nos permitiría limitar la adquisición de viviendas por parte de extranjeros que residen temporalmente con fines vacacionales. Si bien sería más complejo restringir la compra a quienes desean trasladar su residencia y trabajar en Canarias, buscamos dificultar la adquisición a aquellos cuya intención es especulativa o que solo ocuparán la vivienda dos meses al año.

La primera línea de trabajo del Gobierno de Canarias se centra en la facilitación de la construcción de más viviendas, un objetivo que se aborda desde tres vertientes clave. La primera es el suelo: es fundamental disponer de terrenos. Para ello, se han realizado y se están tramitando modificaciones en la ley del suelo con el fin de simplificar la liberación de terrenos, incluyendo aquellos que antes tenían un uso turístico, para destinarlos ahora a la vivienda residencial.

La segunda vertiente es la simplificación de los trámites para la obtención de licencias de construcción. Actualmente, la media para que constructores y ayuntamientos obtengan una licencia es de dos años, si todo transcurre sin problemas; si algo se tuerce,





el proceso puede prolongarse aún más. Para agilizar esto, ya existe un decreto que permite reducir este plazo a seis meses.

Finalmente, la tercera pata se enfoca en la financiación. Se ha logrado, a través del Régimen Económico y Fiscal (REF) y la Reserva para Inversiones en Canarias (RIC), una dotación de dos mil millones de euros en RIC en este momento.

Se puede invertir en vivienda exclusivamente para alquiler de primera ocupación. Es crucial destacar que no se permite la inversión en vivienda para alquiler vacacional ni para otros usos como segundas o terceras residencias. La inversión está destinada únicamente al primer uso en viviendas de alquiler de larga duración. A los seis meses se revisará que la vivienda mantenga este régimen durante varios años, algo que quiero enfatizar. Por lo tanto, nuestra estrategia se basa en dos líneas principales: reducir la presión sobre el mercado de la vivienda y desbloquear los temas relacionados con la vivienda.

Una cuarta y última medida, es la regulación de la vivienda vacacional. El anterior gobierno no tomó ninguna acción al respecto, a pesar de las muchas declaraciones. Sin embargo, nuestra Consejera de Turismo ya ha elaborado un texto legal que está sobre la mesa y esperamos que esté aprobado y en vigor antes de finalizar el año.

Me gustaría detenerme en un hito anterior, la modificación de la RIC (Reserva para Inversiones en Canarias) para permitir la inversión en vivienda. Esta medida abre un nuevo campo para

las inversiones de la RIC, ayudando a aliviar la acuciante falta de vivienda.

Estoy de acuerdo en que esto debería suponer un cambio de ritmo significativo. Si logramos identificar suelo disponible, agilizar las licencias y desbloquear la inversión de fondos existentes, el mercado de la vivienda debería dinamizarse considerablemente.

Permítame relacionar esto con un aspecto que considero crucial y que mencionamos al inicio: el "modo canario". La modificación del Régimen Económico y Fiscal (REF) y la Reserva para Inversiones en Canarias (RIC) se lleva a cabo en el Congreso de los Diputados, en Madrid.

Lograr que el Partido Socialista y el Partido Popular llegaran a un acuerdo en este tema, dadas las circunstancias políticas actuales, no era tarea fácil. Esto fue resultado de un arduo trabajo de convencimiento y perseverancia, insistiendo en la singularidad de la situación canaria y la necesidad de una perspectiva diferente. El objetivo siempre fue mantener el foco en el fondo del asunto, en las necesidades técnicas y urgentes de los ciudadanos, una insistencia constante en reorientar la atención hacia las prioridades cuando la discusión se desvía hacia la confrontación partidista.

Respecto a la vivienda vacacional, entiendo que la ley que se está gestando en Canarias será una medida valiente. ¿Cuáles serán los preceptos principales de esta ley que esperamos ver aprobada?

La prioridad es ordenar el caos actual, resultado de lo que consideramos una clara dejación de funciones por parte del gobierno anterior. Estamos trabajando en una ley pionera a nivel europeo, lo que exige una gran prudencia.

Creemos que la nueva normativa debe respetar las diferencias fundamentales entre los usos. Los ritmos y las dinámicas de una propiedad vacacional no son los mismos que los de una vivienda residencial en una comunidad de propietarios. Es inaceptable que viviendas concebidas como de protección oficial se utilicen para fines vacacionales. Si aspiramos a un modelo turístico de éxito y calidad, la vivienda vacacional también debe cumplir con estándares mínimos de calidad.

Además, la vivienda vacacional es una actividad clasificada y económica. Esto es un punto claro para nosotros. Se obtiene un rendimiento económico de ella y debe ser tratada como tal. Una vez que la ley llegue al Parlamento, se deberá debatir y decidir qué porcentaje de la vivienda construida se puede destinar a uso vacacional.

Es vital entender que Canarias es compleja, compuesta por ocho realidades diferentes. Lo que funciona en El Hierro no necesariamente es aplicable en Fuerteventura, y lo que es válido para el área metropolitana de Tenerife puede no serlo para los municipios del norte de la misma isla. En este sentido, la Consejería ha realizado un gran esfuerzo para escuchar a la FECAM, la FECAI y a todos los operadores y asociaciones implicadas antes de tomar estas decisiones.

Parece que este Gobierno de Canarias ha tenido una presencia sin precedentes en Bruselas. Hemos visto al sector primario desplazarse a Bruselas para defender sus intereses, y al propio presidente Fernando Clavijo abordar allí temas clave como la inmigración.

Es fundamental reconocer que un gobierno no tiene la responsabilidad no solo de gestionar la inmediatez y la emergencia, sino también de adoptar una visión a largo plazo. Esta perspectiva de "luces largas" recae en el Gobierno de Canarias y en quien lo preside, el señor Clavijo.



Si aspiramos a un modelo turístico de éxito y calidad, la vivienda vacacional también debe cumplir con estándares mínimos de calidad

Los grandes asuntos que conciernen a Canarias se deciden en Bruselas. Hablamos de inmigración, agricultura y una multitud de otros temas. Todas las normativas que emanan de Bruselas requieren una adaptación a nivel estatal en España, y nuestro objetivo es que se incorpore una singularización específica para Canarias. Esto se basa en nuestro anclaje constitucional como región ultraperiférica dentro de la Unión Europea, lo cual nos confiere un estatus especial. Liderar este proceso es crucial.

Debo señalar que, en muchas ocasiones, este Gobierno de Canarias, especialmente en materia migratoria, se ha sentido más escuchado por Bruselas y la Comisión Europea que por el propio Gobierno de Madrid. El ruido y la polarización que dominan el Congreso de los Diputados apenas permiten abordar temas que no sean endogámicos o la propia confrontación entre partidos.

En contraste, en Bruselas se abordan temas vitales. En estos días, el presidente ha estado allí discutiendo la actualización de la ficha del POSEI, que lleva 18 años sin modificarse. El POSEI es fundamental para que nuestro sector primario no solo sobreviva, sino que tenga garantías de continuidad. También hemos hablado de cláusulas espejo: si se exigen ciertos estándares a un huevo o un tomate que entra en Europa desde Marruecos o Latinoamérica, se deberían exigir las mismas cláusulas a quienes producen aquí. Es injusto que a nosotros se nos impongan requisitos específicos para piensos o fertilizantes, mientras que en otros lugares se pueden utilizar productos sin las mismas exigencias, y luego ambos compiten en igualdad de condiciones en el lineal del supermercado. Estos temas, que parecen obvios, se regulan principalmente en Europa.

Europa se prepara para regular, por primera vez, el asunto del asilo y la migración a través de un pacto europeo. Es importante señalar que este pacto no distingue entre niños y adultos. Sin embargo, en Canarias hemos aprendido, por pura necesidad, la crucial diferencia entre un migrante menor y uno adulto. Por eso, necesitamos que la normativa europea y sus desarrollos protocolarios singularicen esta distinción.

Temas tan vitales como este exigen un posicionamiento claro. El presidente Fernando Clavijo, junto con los diferentes ministros de los estados miembros, debe conseguir que nuestra perspectiva sea escuchada.

Para usted, ¿cuáles son los objetivos ineludibles que deben cumplirse antes de finalizar la legislatura?

Considero que, de aquí al final de la legislatura, es ineludible haber regulado y promovido todo lo referente a la vivienda. Este es un asunto que no puede quedar pendiente.

Además, deberíamos tener en marcha un tercer plan de infraestructuras sociosanitarias, algo de gran importancia para el Presidente. Nos dirigimos hacia una población cada vez más envejecida, con variaciones entre las islas, y debemos ser capaces de consolidar una inversión sólida que nos permita dejar un plan de infraestructuras sociosanitarias mejorado.

En el ámbito de la sanidad, y aunque esto pueda generar controversia, no solo buscamos más inversión, más recursos o una mayor estabilidad para los profesionales médicos, sino también la implementación de innovaciones tecnológicas que generen un cambio perceptible. Confío en que veremos una mejora sustancial en este aspecto.

Finalmente, creo que el objetivo primordial es intentar dejar una Canarias con menos desigualdades en función de la isla o el municipio de residencia. Mi aspiración, quizás romántica, es terminar esta legislatura con una Canarias más equitativa, donde la ubicación no determine las oportunidades.

Esperamos que el próximo año, cuando tengamos la oportunidad de entrevistarle nuevamente, solo queden algunos detalles pendientes.

El presidente, en una reunión interna reciente, compartió una máxima que considero clave: si creamos una ley nueva, que sea para eliminar tres o cuatro de las anteriores. Se trata de perseguir la idea de que cada nueva ley debe tener el espíritu de ordenar y regular, pero también de simplificar. Es decir, que cada nueva norma nos permita eliminar dos o tres existentes. En eso estamos, es un caballo de batalla muy marcado para el presidente.





La voz de las pymes iberoamericanas se escuchará desde Tenerife

► La Isla acogerá el VII Foro Iberoamericano de la Mipyme en noviembre

En el corazón del Atlántico, entre tres continentes y con los pies firmes en Europa, Tenerife se prepara para asumir un papel protagonista en el diálogo económico iberoamericano. No es casualidad: su historia, su posición geoestratégica y su compromiso con el desarrollo sostenible y la innovación la convierten hoy en un territorio ideal para acoger grandes conversaciones sobre el futuro.

Con el impulso de CEOE Tenerife, y de la mano del Consejo de Empresarios Iberoamericanos (CEIB), la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), el Gobierno de Canarias y el Cabildo de Tenerife, la isla será, por primera vez, sede del VII Foro Iberoamericano de la MIPYME.

Un evento oficial del Encuentro Empresarial de la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno, que reunirá a instituciones, organizaciones empresariales y pymes de toda la región el 27 y 28 de noviembre de 2025.

Este foro representa mucho más que una cita empresarial. Es una plataforma para repensar el modelo económico desde lo local hacia lo global; un espacio donde

las micro, pequeñas y medianas empresas —que sostienen el 99% del tejido productivo iberoamericano— serán protagonistas del cambio.

Porque hablar de pymes en Iberoamérica es hablar de empleo, de territorio, de oportunidades reales. Y en este contexto, Tenerife no solo ofrece un lugar de encuentro, sino una propuesta de valor que conecta cultura, economía y futuro.

El VII Foro de la MIPYME arranca con fuerza

El desayuno institucional de presentación reunió a representantes clave del ámbito económico y político iberoamericano en la sede de CEOE Tenerife.

El acto de presentación oficial del VII Foro Iberoamericano de la MIPYME reunió a representantes empresariales, autoridades públicas y medios de comunicación locales, nacionales e internacionales, en un encuentro que marcó el arranque oficial de esta cita estratégica para las pequeñas y medianas empresas del ámbito iberoamericano.

Durante el acto, se puso en valor el papel de Canarias como puente entre continentes y como anfitriona de un foro que busca fortalecer el diálogo entre gobiernos, organizaciones empresariales y pymes, en torno a desafíos clave como la internacionalización, la sostenibilidad y la transformación digital.

“Canarias puede y debe estar en la agenda de las grandes conversaciones empresariales del ámbito iberoamericano”



Para Pedro Alfonso, presidente de CEOE Tenerife, la celebración del VII Foro Iberoamericano de la MIPYME en la isla marcará un antes y un después en las relaciones entre pequeñas y medianas empresas de Iberoamérica, España, África y la Unión Europea, consolidando el papel de Canarias como nodo internacional de desarrollo empresarial.

“Tenemos mucho que ofrecer como plataforma operativa y fiscal para quienes buscan un punto de entrada hacia Europa, África o América Latina”

Desde CEOE Tenerife, se destaca la ventaja competitiva que ofrece el Archipiélago al contar con herramientas diferenciales: como el REF y dentro de él, especialmente la ZEC que, junto con las zonas francas, permiten desarrollar la actividad empresarial con importantes incentivos y condiciones únicas en Europa.

“Involúcrense, participen, relacionense. No se trata solo de asistir, sino de comprometerse, de conectar con otros mercados y de visibilizar todo lo que nuestras pymes pueden aportar”



“Un espacio estratégico para cooperar, conectar y proyectar a nuestras empresas”

Eduardo Bezares, secretario general de la Confederación, destaca la dimensión internacional del VII Foro Iberoamericano de la MIPYME como una herramienta real de cooperación y como una plataforma de proyección para el tejido empresarial de las islas.

“Se pretende crear un espacio estratégico para el intercambio y la cooperación entre el sector público y privado, donde converjan instituciones gubernamentales y privadas, organizaciones empresariales, entidades multilaterales y expertos de toda Iberoamérica y de España”

En ese marco, CEOE Tenerife asume el reto de visibilizar el potencial de las empresas locales ante los principales instituciones y organizaciones empresariales de 21 países iberoamericanos puede generar muchas oportunidades: de tejer con ellos relaciones, cerrar negocios y establecer partenariados beneficiosos para todos.



“Canarias es puente entre continentes, motor de progreso y espacio de oportunidades reales para las empresas”

Desde la gerencia de CEOE Tenerife, Elena Vela lidera la coordinación interna del VII Foro Iberoamericano. Con una visión estratégica y operativa, destaca la dimensión transformadora de este evento, no solo por su impacto en las pymes, sino por lo que supone para la proyección institucional de la patronal y del territorio.

“Este foro no solo representa un punto de encuentro clave para las micro, pequeñas y medianas empresas, sino que también actúa como un altavoz del potencial de Canarias y de CEOE Tenerife como entidad de referencia en el ámbito iberoamericano”

En su opinión, colocar a Tenerife en el mapa de la cooperación empresarial internacional refuerza la imagen de la organización, su capacidad de interlocución y el valor que aporta como agente comprometido con la transformación económica y social.

**27 y 28 de noviembre de 2025
NOS VEMOS DONDE SE CRUZAN
LAS IDEAS, LAS CULTURAS Y LAS
OPORTUNIDADES: NOS VEMOS EN
TENERIFE**

FP Dual en Canarias, un puente entre el aprendizaje y la empleabilidad con el respaldo de la Confederación Canaria de Empresarios

La Confederación Canaria de Empresarios (CCE), en el marco de las actuaciones que viene desarrollando para impulsar la Formación Profesional Dual en la provincia de Las Palmas, ha puesto en marcha el servicio Impulsa FPDUAL, en colaboración con el Servicio Canario de Empleo, en el ámbito del Plan Integral de Empleo de Canarias 2024 (PIEC), y el Ministerio de Trabajo y Economía Social.

Esta nueva iniciativa responde a la necesidad de generar un espacio de confluencia para todos los agentes implicados y donde el tejido productivo, que afronta un nuevo reto, sienta el respaldo y el apoyo de la CCE.

Uno de los pilares fundamentales del proyecto es la creación de una red de empresas colaboradoras, cuyo compromiso resulta esencial para la implementación de la FPDual. La participación activa del sector productivo no sólo facilitará la inserción laboral del alumnado, sino que también contribuirá

rá a la adaptación de las empresas a un mercado cada vez más exigente y especializado.

El proyecto contempla también, la creación de un espacio digital, funcional y dinámico que sirva de soporte informativo y divulgativo a través del siguiente enlace Web: ccelpa.org/servicios/servicio-fp-dual/

En este entorno web, las empresas, organizaciones, trabajadores autónomos y centros de formación podrán encontrar recursos, documentos y publicaciones de interés que den respuesta a sus demandas.

En el marco de este proyecto también se vienen celebrando encuentros informativos y asesoramientos personalizados sobre la implantación del nuevo modelo de formación, buscando así, maximizar el alcance de nuestras actuaciones entre el tejido empresarial, independientemente de la actividad económica y el tamaño de la empresa.

La CCE también está trabajando en la elaboración de una guía metodológica para tutores y tutora de empresa en FPDual

**IMPULSA
FP DUAL**

Un puente entre el aprendizaje
y la empleabilidad

Con el respaldo de la Confederación Canaria de Empresarios

**Asesoramiento gratuito
para el fomento de la FP Dual**

928 383 500 | fpdual@ccelpa.org | www.ccelpa.org

Acción Financiada con cargo al Plan Integral de Empleo de Canarias 2024

que dará respuesta, a través de ejemplos de buenas prácticas, a los retos que debe afrontar el tutor de empresa en su día a día como trabajador-formador, así como una serie de recomendaciones antes, durante y después de las estancias de los alumnos que facilitarán su labor.

Dado el actual contexto económico marcado por la incertidumbre y la aceleración del cambio tecnológico, las empresas requieren opciones formativas rápidas, flexibles y especializadas que, minimicen el impacto en su capacidad competitiva.

En este sentido, el proyecto de la CCE hace una apuesta firme en la promoción de la oferta de grado C del Sistema Nacional de Formación Profesional (SNFP), representada por los Certificados Profesionales. Dada la estructura modular actual, esta oferta formativa permite acceder a titulaciones superiores a lo largo de la vida laboral. De esta manera, se facilita la promoción interna hacia ocupaciones intermedias, de difícil cobertura, con mayores garantías para las empresas.

Diversos estudios han señalado que la posibilidad de obtener reconocimiento profesional y la realización personal, derivada de la obtención de una titulación especializada, tienen un impacto positivo en la productividad empresarial.

La FPDual de grado C se perfila como una herramienta clave para abordar los desafíos del mercado laboral en las islas. No obstante, la falta

de información y experiencia con la FPDual genera incertidumbre entre las empresas canarias, y la Estrategia Canaria de Formación Profesional (ECFP) 2022-2026, las organizaciones empresariales juegan un papel fundamental en la difusión y consolidación de esta formación.

Conscientes de este reto, la CCE asume el compromiso de liderar esta transformación a través de su nuevo proyecto, contribuyendo así al fortalecimiento del tejido productivo y a la mejora de la competitividad empresarial en la provincia de Las Palmas.

Nuestro Colegio aglutina un magnífico grupo de profesionales dedicados al ejercicio de la profesión de ingeniero de la rama industrial, capaces de dar respuesta a las necesidades que demandan los proyectos industriales, actividades de restauración, comerciales, instalaciones técnicas de todo tipo, edificación, entre otras actividades, redactando proyectos, realizando direcciones de obra, informes periciales, etc.

El visado del trabajo profesional por parte del Colegio, aportará al mismo además la garantía de la cobertura de un seguro de responsabilidad civil.

Nuestros colegiados disponen de servicios de bolsa de empleo, formación, acreditación de desarrollo profesional continuo, asistencia técnica y jurídica, etc.



COLEGIO OFICIAL DE
GRADUADOS E INGENIEROS
TÉCNICOS INDUSTRIALES
DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

922 27 25 95
www.coititf.es
coitiad@coititf.es

El Comité Bilateral España-Mauritania consolida su papel como motor de cooperación económica entre Canarias y África Occidental

Los integrantes del Comité Bilateral España-Mauritania mantuvieron un encuentro hace unos días para continuar profundizando en la vecindad económica entre Canarias y África Occidental, favoreciendo un entorno más dinámico, innovador y conectado para las empresas de las dos partes. De esta forma, se consolida el papel de este organismo como motor de cooperación económica entre ambas regiones.

El desarrollo de este organismo, que tuvo lugar en el marco del Foro Empresarial Mauritania-España, se enmarca en el proyecto MAC AFRICAN TECH, liderado por Casa África y en el que participa como socios estratégicos la Cámara de Comercio de Santa Cruz de Tenerife, junto a la de Gran Canaria.

El director de Comercio Exterior de la Cámara en la provincia occidental, Pedro Machado, aseguró al finalizar la reunión que “con este encuentro se reafirma su compromiso con una cooperación estable y de largo recorrido, clave para el fortalecimiento de las relaciones económicas entre Europa y África”.

Además de Pedro Machado, participaron en la reunión el presidente de la Cámara de Comercio de Gran Canaria, Luis Padrón; el director de Internacionalización de la Cámara de España, Jaime Montalvo; la directora general de Comercio Internacional e Inversiones del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, Alicia Varela; la presidenta española del Comité Bilateral, Ana Suárez; el presidente mauritano del organismo, Mohamed Waled, y el secretario general de la Cámara de Comercio de Mauritania, Wane Abdoul.

Durante el encuentro, se hizo un balance de las acciones desarrolladas hasta el mo-

mento, que han logrado consolidar una red de más de cincuenta miembros, identificar una veintena de proyectos de interés común, llevar a cabo cuatro misiones comerciales, estructurar cinco comisiones de trabajo activas y afianzar un liderazgo bilateral ampliamente reconocido.

Foro Empresarial Mauritania-España

El Foro Empresarial Mauritania-España se desarrolló en el Palacio de Congresos Mokhtar Ould Daddah de Nouakchott y fue inaugurado por el ministro de Economía y Finanzas, Ahmed Ould Bouh. El encuentro fue inaugurado por autoridades institucionales y empresariales de ambos países y, a lo largo de la jornada, tuvieron lugar varias sesiones temáticas centradas en sectores clave como las industrias de transformación agroalimentaria, pesquera y minera; la energía, el agua y el medio ambiente; y el potencial logístico y turístico de Mauritania.

El presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, clausurará el foro, junto al presidente de Mauritania, Mohamed Cheikh El Ghazouani.

También se presentó la nueva plataforma digital de intercambio empresarial entre España y Mauritania, denominada ‘Kantara’, diseñada como un puente tecnológico que facilitará el intercambio de información, la identificación de oportunidades y la colaboración entre empresas mauritanas y españolas.

El programa incluyó además mesas redondas con experiencias empresariales y presentaciones institucionales como AFRICO, AFRICAGUA y el Foro Económico Iberoáfricano, destacando la oportunidad de internacionalización a través de licitaciones y la cooperación económica entre ambos países.



Inauguración del Foro Empresarial Mauritania-España.



Presentación de la herramienta Kantara.

AFRICAN TECH

El proyecto de cooperación transfronteriza MAC AFRICAN TECH, financiado por la Unión Europea, busca mejorar la competitividad de las pequeñas y medianas empresas

tanto canarias como africanas, reforzando sus capacidades en innovación y digitalización, al tiempo que contribuye al desarrollo económico, social e institucional en ambas regiones.



**COLEGIO OFICIAL
DE QUÍMICOS DE CANARIAS**

www.colequimcan.es



El director de Ecos Estudios Ambientales y Oceanografía S.L., Manuel Ruiz, fue el encargado de recoger el premio, en un acto que se celebró en la sede de la Cámara de Comercio de Gran Canaria y que contó con las intervenciones del vicepresidente y consejero de Economía, Industria, Comercio y Autónomos del Gobierno de Canarias, Manuel Domínguez; el presidente del Cabildo de Gran Canaria, Antonio Morales; la directora territorial de Banco Santander en Canarias, Beatriz Martínez; y el presidente de la Cámara de Comercio de Gran Canaria, Luis Padrón. Además, el evento acogió la participación de numerosas instituciones regionales e insulares, así como de una nutrida representación empresarial.

Ecos Estudios Ambientales y Oceanografía S.L es una pyme con base en Gran Canaria, cuya actividad se extiende a más de diez países, desarrollando proyectos en lugares como Australia, Indonesia, Portugal, Arabia Saudí y Chile. Esta firma, especializada en sostenibilidad, ha conseguido armonizar el progreso humano con la protección medioambiental, integrando en su labor la consultoría ecológica, la ingeniería costera y la oceanografía.

Además, se han concedido los accésits de Internacionalización a AdQuiver Media S.L; Innovación y Digitalización, a Smarthen S.L Formación y Empleo, a Coco Solution S.L y Pyme Sostenible a Líneas Marítimas Romero S.L.

Ecos Estudios Ambientales y Oceanografía S.L., Pyme del año 2025 de Las Palmas

► La empresa Ecos Estudios Ambientales y Oceanografía S.L, dedicada a la consultoría ambiental, la ingeniería costera y la oceanografía, recibió el Premio Pyme del Año 2025 de la provincia de Las Palmas, un galardón que conceden el Banco Santander y las Cámaras de Comercio de Gran Canaria, Lanzarote y La Graciosa y Fuerteventura, en colaboración con la Cámara de España y el diario La Provincia



Foto Premio Pyme Las Palmas 2025.

El vicepresidente del Gobierno y consejero de Economía, Industria, Comercio y Autónomos, Manuel Domínguez, resaltó que "son las empresas, las pequeñas, las que sostienen el empleo en las islas y las que mueven la economía de cada barrio y de cada rincón de Canarias. Estos premios no solo son un reconocimiento al esfuerzo diario sino un agradecimiento por el trabajo bien hecho y

por el compromiso con el empleo de nuestras pymes. Canarias necesita más pymes como ustedes, competitivas y valientes y en ese camino siempre tendrán de aliado a la administración pública".

Por su parte, el presidente de la Cámara de Comercio de Gran Canaria, Luis Padrón, destacó que "desde las instituciones, y especialmente desde las Cámaras de Comercio, tenemos la responsabilidad de estar del lado de las pymes, de impulsar iniciativas que fortalezcan su competitividad y de acompañarlas en su crecimiento. Porque el éxito de nuestras pymes es el éxito de nuestra economía, y también el de nuestra sociedad".

Asimismo, la directora territorial de Banco Santander en Canarias, Beatriz Martínez, indicó que "desde el Banco Santander el Premio Pyme es uno de los eventos a los que damos más importancia y visibilidad, cuidando y potenciando cada uno de los accésits que hoy otorgamos, en el que además ponemos de manifiesto la relevancia del tejido empresarial de este país".

Premio Nacional Pyme del Año 2025

La empresa Ecos Estudios Ambientales y Oceanografía S.L. concurrirá al Premio Nacional Pyme del Año 2025, que se elegirá entre los ganadores de cada provincia. El nombre se conocerá en los primeros meses de 2026, en un gran evento que se celebrará en Madrid.

Así mismo, los ganadores de los Accésits concurrirán también a la final nacional en sus respectivas categorías.



IV CONGRESO DE FISIOTERAPIA EN EL PACIENTE CRÍTICO

27 Y 28 DE MARZO 2026

HOTEL ESCUELA SANTA CRUZ
Santa Cruz de Tenerife

El IV Congreso de Fisioterapia en el Paciente Crítico es el punto de encuentro para quienes entienden que nuestra profesión no se detiene nunca.

Con un enfoque multidisciplinar, dos días para escuchar a quienes marcan la diferencia, compartir protocolos, actualizar técnicas y reforzar el vínculo entre ciencia y práctica. Dos días para crecer junto a compañeros y compañeras de distintas profesiones sanitarias que, como tú, saben que cada avance se traduce en calidad de vida.



Colegio Oficial de Fisioterapeutas de Canarias



IV Congreso de Fisioterapia en el Paciente Crítico





Astrid Pérez logra un acuerdo histórico en la CALRE para dar voz a las regiones en Europa

► La presidenta del Parlamento de Canarias consigue en Bruselas un manifiesto para influir en el próximo Marco Financiero Plurianual 2028-2034

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

La presidenta del Parlamento de Canarias y de la Conferencia de Asambleas Legislativas Regionales de la UE, Astrid Pérez, presidió en Bruselas el pleno de la Asamblea y el Comité permanente de la Calre en el que se ha aprobado por unanimidad un manifiesto en el que se recogen las principales demandas de los parlamentos regionales para el próximo Marco Financiero Plurianual 2028-2034.

Astrid Pérez mostró su satisfacción por haber conseguido un acuerdo entre las regiones que componen la Calre, al tiempo que aseguró que *“hoy es un día importante en el que la cooperación, el diálogo y la construcción de consensos son más necesarios que nunca ante una Europa cada vez más centralista”*, indicó Pérez.

Durante la sesión plenaria lo representantes de varios parlamentos regionales pudieron argumentar sus aportaciones y se debatieron 55 enmiendas. El documento recoge, entre otros asuntos, la necesidad de mantener las políticas de cohesión y cooperación social y orientar la política agraria y pesquera para que garantice un ingreso justo para los trabajadores y unos precios asequibles para los consumidores.

En cuanto a Canarias, el manifiesto destaca la necesidad de que Europa aumente la dotación de fondos estructurales como el FEDER y que se establezca un pre-

supuesto específico para las Regiones Ultraperiféricas que garantice una mayor cohesión e integración.

La presidenta del Parlamento de Canarias insistió en que Europa debe responder a las necesidades de las RUP para paliar las diferencias sanitarias, económicas y sociales de los territorios alejados del continente, destacando los flujos migratorios masivos. *“Este manifiesto, que será remitido al Comité de las Regiones para su conocimiento, recoge nuestras prioridades y preocupaciones de cara al próximo presupuesto, donde cada perspectiva regional está representada”*, aseguró.

Astrid Pérez preside desde el mes de enero esta institución que se fundó en Oviedo en 1997 y su objetivo es profundizar en los principios democráticos y participativos en el marco de la Unión Europea, defender los valores y principios de la democracia regional y reforzar los vínculos entre las asambleas legislativas regionales.

Premios CALRE 2025. Starts of Europe en Tenerife

Tenerife será la sede de los próximos Premios CALRE 2025, Starts of Europe, unos galardones que reconocen las mejores prácticas e iniciativas de las Asambleas Parlamentarias Regionales de Europa. Durante la sesión plenaria de este miércoles se han aprobado las bases y se ha invitado a los parlamentos regionales a que presenten sus propuestas a estos premios que se entregarán en el mes de enero.





El Hierro lanza su Plan de Acción Climática Turística, el primero de Canarias



► Canarias es el territorio que lidera la acción climática turística en España, tanto en el plano autonómico como insular

Canarias se ha convertido en el primer destino de España en presentar un Plan de Acción Climática (PAC) a nivel turístico, elaborando y poniendo en marcha su plan antes que ningún otro destino español; y, a su vez, el primero en Europa en instaurar este tipo de enfoque estratégico para alcanzar la neutralidad climática en el sector turístico. Dentro del propio archipiélago, El Hierro ha sido pionero en desarrollar su propio plan insular, enmarcado dentro de la estrategia canaria, destacando la apuesta local y la coordinación entre administraciones y sector privado. Asimismo, el plan es reforzado por su condición de isla líder en autoabastecimiento energético renovable y promotora de energías limpias, gracias a la proyecto Gorona del Viento, su Central Hidroeléctrica. El PAC de El Hierro es un documento estratégico, elaborado de la mano del Gobierno de Canarias y la organización internacional Travel Foundation, que marca un antes y un después en la forma en que la Isla, y resto de los destinos turísticos insulares pueden abordar los retos del cambio climático.

La hoja de ruta establece el objetivo de alcanzar la neutralidad

climática antes de 2050 mediante medidas concretas en cuatro ejes: reducción de emisiones, regeneración ambiental, capacitación del sector y gobernanza colaborativa. El plan parte de un diagnóstico riguroso que identifica riesgos como el aumento del nivel del mar, la escasez hídrica o el alargamiento de la temporada de incendios, y plantea soluciones adaptadas a la realidad de una isla Reserva de la Biosfera y Geoparque. Entre las acciones más destacadas se incluyen el impulso a la movilidad eléctrica, la mejora de la eficiencia energética en alojamientos y servicios turísticos, la gestión sostenible del agua y los residuos, y el fomento de productos locales como parte de un turismo con impacto positivo y regenerativo. Además, se han implementado herramientas digitales para medir y gestionar la huella ambiental en tiempo real, junto a programas de sensibilización dirigidos tanto a residentes como a visitantes.

Este plan refuerza el liderazgo de El Hierro como laboratorio vivo de sostenibilidad y ofrece un modelo inspirador para otros territorios. Una isla pequeña, pero decidida a ser grande en su compromiso con el clima y el turismo sostenible y regenerativo.

El verano de los autónomos

Agosto cierra por vacaciones. La temporada estival alcanza su punto álgido con el octavo mes de vacaciones, dejando las ciudades desangeladas y playas y chiringuitos a rebosar.

Sin embargo, no todos tienen en mente la imagen idílica del verano con caña y camarones en mano alejados de las preocupaciones de la vida real. Nada más lejos de esa utopía, muchos siquiera podrán tomarse un respiro. Se estima, por ejemplo, que uno de cada tres autónomos de España no tendrá vacaciones este año. Ni playa, ni chiringuito, porque no llega.

Seguimos teniendo en la mente la imagen del empresario más parecido al tío Gilito, con montañas de oro. Sin embargo, la inmensa mayoría de autónomos y empresarios

no se corresponden con esa fotografía. Ya lo dicen los informes, a muchos, no les alcanza ni para un breve descanso. Pero no solo eso, muchos de los que sí disponen del tiempo para hacer un breve paréntesis, pasarán las vacaciones mirando con agonía una cuenta bancaria que no deja de bajar, con cientos de pagos que realizar, porque las nóminas y las obligaciones no cogen vacaciones.

La otra parte del mes tratarán de cobrar las facturas pendientes, porque sí, este receso sí sirve de excusa para el retraso de numerosas facturas, especialmente cuando la administración es quien debe pagar. Así pues, los autónomos y pequeños empresarios dedicarán horas a llamar a la intervención y tesorería de numerosas instituciones y empresas para que el dinero que les corresponde sea ingresado. Si el funcionario que se encarga de tu factura

es uno de los afortunados con vacaciones de verano, nada que hacer hasta septiembre, u octubre incluso. Díganme ustedes qué verano y qué descanso es ese.

Se ilustra así la congoja por la que transitan aquellos que deciden trabajar por cuenta propia, que crean empleo y riqueza y que nada tiene que ver con esas imágenes ficticias que nos invitan a imaginar. Quizá, un poco de didáctica cambiaría mucho la visión de la sociedad. Conviene recordar, además, según hemos sabido recientemente, que los autónomos ya tienen que dedicar más de la mitad del año y un 54% de los ingresos de su negocio sólo para pagar impuestos y cotizaciones en 2025. Mitad de año se trabaja para pagar.

La otra mitad del año se clama al cielo para que ninguna crisis o contratiempo toque nuestra puerta y haya que cerrar persianas.

Verano no es sinónimo de descanso, no para todos.

Montserrat Hernández
Directora de Tribuna de Canarias

Todo lo que escuchamos es una opinión, no un hecho. Todo lo que vemos es una perspectiva, no la verdad

OPINIÓN

LUIS ABELEDO

ABOGADO

 Luis Abeledo Iglesias

 @luisabeledo

 luis@abeledoabogados.com



Mi perspectiva de lo que veo es que hay pocas zonas de aparcamiento en las playas, mucho tráfico, mucha gente intentando refrescarse de la penúltima ola de calor. Mi realidad es que solo puedo bajar a la playa más cercana a mi casa a partir de las siete de la tarde si quiero aparcar cerca de la playa. Pero voy a otras playas como las de la isla baja en Tenerife y, salvo que quieras aparcar a pie de playa, no hay problema. ¿Acaso no será el problema que todos quieren o queremos ir a los mismos sitios, a las mismas horas y aparcar al lado de la playa? El domingo bajo a la playa a las 9:30 am para nadar, descansar, leer un rato y no tengo mucho problema para aparcar. Cuando salgo a las 11 pues sí que hay problema, sí.

Hace no mucho tuve una conversación con un conocido tomando un café en la barra de un bar, con un metafórico palillo en la boca.

Yo defiende que Canarias debe continuar en el desarrollo turístico a través de nueva oferta de calidad: turismo cultural, turismo culinario, turismo deportivo y convertir a Canarias en un atractivo fiscal para que vengan

a residir empresarios nacionales e internacionales para tributar. Tributar lo justo, que no lo mínimo, para crear riqueza en su residencia con el mejor clima del mundo. Para ello definiendo puertos deportivos de calidad, centros de desarrollo y conexión mundial, urbanizaciones con valor añadido, campos de golf.

Mi conocido, saltó como un resorte en un alegato clásico contra el turismo, la masificación, la vivienda, los ricos, el golf, etc.

Mi pregunta siempre es la misma: ¿cuál es tú solución? ¿Cuál crees que es la orientación que las políticas deben promover para cambiar el modelo de desarrollo en Canarias?

La primera respuesta suele ser: acabar con el turismo de todo incluido. Bien, vamos a suponer que me convence. ¿Hacemos más campos de golf para atraer al turista de golf que suele dejar más dinero de media? La respuesta fue: no, no! Los campos de golf acaban con el agua-cosa que no es cierta-y no mejora el turismo (cualquiera que se haya interesado un poco por el tema conoce los estudios de los impactos económicos del turismo de golf que es un segmento medio alto en gasto en destino).

La segunda pregunta suele ser: ¿qué hacemos con el trabajador de los todo incluido? La respuesta de mi conocido: pues habrá que cambiar las políticas para que encuentren trabajo. ¿Cómo? ¿Los convertimos en ingenieros aeroespaciales? Hombre, no. Alguna otra cosa habrá que hacer, pero no te sugieren nada aunque sea una idea peregrina. En estos días parece que obtener títulos científicos parece un juego de niños. Igual no es tan complicado convertir a profesionales de la hostelería en ingenieros.

Lamentablemente, este es el discurso populista que está calando día a día, más y más, con la ayuda de las redes sociales.

¿Debería Canarias cambiar una actividad económica en la que es líder mundial como somos en el turismo?

Si lo razonamos un poco es como si a CR7 le dices en su mejor momento de juego: como eres el mejor en fútbol debes cambiar y dedicarte a la petanca. ¡Reinviértate!

¿No será mejor continuar en un proceso constante de mejora añadiendo elementos complementarios al mejor clima del mundo y que generen un valor añadido? Somos una de las potencias mundiales en turismo: mejoremos, pero no cambiemos. Por ejemplo, uno de los mejores trabajos que se están haciendo por las administraciones y la industria es convertir a Canarias en un plató de cine natural a nivel mundial pero ahora empieza el run run de que eso tampoco es bueno. Mala noticia.

Tenemos agricultura de calidad, tenemos paisajes espectaculares y singulares, tenemos uno de los mejores climas del mundo, tenemos una industria turística que es una potencia mundial que parece que está avanzando hacia una industria de ocio náutico en la que podría ser un nuevo núcleo de fuente de trabajo y desarrollo. Pero, para ese avance, hacen falta más y mejores puertos pero, sobre todo, más actividad.

Acabo con otra frase de las Meditaciones: *Observa constantemente todas aquellas cosas que toman lugar por el cambio, y acostúmbrate a pensar que nada ama tanto la naturaleza del universo como cambiar las cosas existentes y crear nuevas cosas semejantes.*

Tribuna de Canarias

Periódico regional líder de información Económica y Política en las Islas Canarias

Edición: Grupo de Comunicación TDC S.L.
Directora: Montserrat Hernández
Secretaría de gerencias: Raquel Gómez
Marketing y Tecnología: José Luis Martínez
Maquetación: Amidi Agencia

Contacto: publicidad@tribunadecanarias.es
redaccion@tribunadecanarias.es

nº 63 | Depósito Legal TF 231-2020
Imprime: TFPRINT, S. L.

Temo, luego existo

Corría 1942 cuando Isaac Asimov publicó *Runaround* —traducido al español como *Círculo vicioso*—, una de las primeras historias en las que aparecían las Tres Leyes de la Robótica, tan célebres como inquietantes. También fue la primera vez que se mencionaba la corporación US Robotics, marca ficticia que acabaría convirtiéndose en sinónimo de un futuro dominado por máquinas pensantes.

En el relato, dos ingenieros —Donovan y Powell— trabajan en una base en Mercurio en un entorno extremo y envían a un robot, Speedy, a recolectar una sustancia química esencial para la supervivencia humana, a la vez que letal al contacto. Pero el robot no regresa. En lugar de cumplir la orden, Speedy se comporta de forma errática: da vueltas en círculo, repite frases sin sentido y no ejecuta ni se retira. La causa de este comportamiento aparentemente absurdo es que dos de las leyes robóticas entran en conflicto: por un lado, debe obedecer a los humanos (Ley 2), pero por otro, debe protegerse del peligro (Ley 3). Ninguna orden es lo suficientemente imperativa como para imponerse del todo, y el robot queda atascado en un bucle lógico, incapaz de decidir. Solo un acto drástico, cuando Powell pone su propia vida en peligro acercándose a la sustancia química, activa la Ley 1 (preservar la vida humana), obligando al robot a romper su ciclo y actuar con decisión para salvarlo.

Ochenta años después, *Círculo vicioso* se ha convertido en una metáfora casi profética de nuestra relación actual con la inteligencia artificial. Nosotros, como sociedad, nos parecemos cada vez más a Speedy: atrapados entre dos pulsiones contradictorias. Por un lado, nos deslumbra el potencial de la IA para aumentar la productividad, automatizar tareas tediosas, generar innovación e incluso resolver problemas globales complejos. Por otro lado, nos paralizan los temores: el desempleo masivo, los sesgos algorítmicos, la pérdida de control sobre decisiones críticas, la desinformación y el uso malintencionado de estas herramientas.

Este tira y afloja entre fascinación y miedo genera un fenómeno social peculiar: una especie de parálisis colectiva. Se habla mucho de IA, se legisla más de lo que se comprende, se invierte con entusiasmo pero también con desconfianza. La ciudadanía, por su parte, observa el fenómeno desde la barrera: escucha promesas de revolución tecnológica, pero también advertencias apocalípticas. Y así, como Speedy, nos movemos en círculos.



OPINIÓN

QUINTIN BETANCOR
IT SCRUM LEAD Y AGILE
COACH EN NIKE

in Quintin Alexis
Betancor

Estamos inmersos en nuestro propio "conflicto de leyes", aunque no sean tan formales como las que imaginó Asimov. Podríamos hablar de la "ley del progreso", que impulsa a gobiernos y empresas a no quedarse atrás en la carrera tecnológica global, y de la "ley del temor", que nos exige prudencia ante una herramienta con consecuencias potencialmente irreversibles. Como resultado, la IA queda atrapada entre el desarrollo acelerado por intereses económicos y el bloqueo institucional por miedo a los efectos no deseados. Un ejemplo tangible es la Unión Europea, que ha lanzado el primer reglamento integral sobre IA —la ambiciosa Ley de IA— con cientos de páginas de requisitos técnicos, niveles de riesgo y obligaciones legales. Esta complejidad ha tenido ya efectos reales: he visto cómo clientes, ante la falta de claridad y el temor a incumplimientos, han optado por paralizar proyectos o dejarlos en pausa, ante la sensación de que innovar se ha vuelto un camino demasiado incierto.

Sin embargo, hay algo profundamente humano en esta tensión. Asimov no imaginó un mundo dominado por robots malvados, sino sistemas que fallan por exceso de lógica y ausencia de contexto. Eso es precisamente lo que ocurre cuando dejamos que las decisiones sobre el futuro de la IA se basen únicamente en el miedo o en la codicia, sin introducir una visión ética, social y compartida. En el relato, la solución al bucle fue una acción valiente y decidida por parte de Powell, un humano que comprendió que para desbloquear al robot no bastaba con más órdenes ni análisis: hacía falta una señal clara, incluso emocional. En nuestro caso, el equivalente podría ser una apuesta decidida por la educación en IA, no solo en universidades o empresas tecnológicas, sino en toda la sociedad. También significa democratizar el acceso a estas herramientas, garantizar su uso con valores humanos y mostrar ejemplos reales y positivos de su impacto.

Romper nuestro círculo vicioso exige que dejemos de ver la inteligencia artificial como una amenaza abstracta o una panacea mágica. Hay que entenderla como una tecnología poderosa que necesita dirección, propósito y responsabilidad. No podemos esperar a que el sistema se regule solo. La acción debe ser nuestra. Como Powell en Mercurio, debemos dar el paso que active la mejor versión de este nuevo aliado.

Porque al final, Speedy no estaba roto. Solo necesitaba claridad.

Unos y Ceros

Emergencia Tecnológica: cosas del Siglo XXI

OPINIÓN

JORGE ALONSO

DIRECTOR DE CONSULTORÍA IT
VELORCIOS GROUP

in Jorge Alonso

X @jalonso_VG



Emergencia sanitaria, emergencia climática, emergencia energética, emergencia alimentaria, emergencia social, emergencia migratoria... y ahora emergencia tecnológica. Si alguien pensaba que a esta altura de la película ya lo teníamos todo más que visto, este nuevo titular nos deja claro que estábamos totalmente equivocados.

El pasado 30 de junio el Gobierno de Canarias declaraba, por primera vez en su historia, el estado de emergencia tecnológica; estado que se mantendrá, como poco, hasta el próximo 31 de diciembre. La caída de más de 1.000 servidores de la Administración Autónoma Canaria dejó a la vista lo que en la práctica era un secreto a voces: los sistemas llevan mucho tiempo funcionando al límite, jugando con fuego y sorteando las alertas con más ingenio que recursos, pero hasta aquí hemos llegado. El sistema colapsó y ahora sí que no se puede mirar para otro lado.

Esta vez no basta con apagar y volver a encender, como algún profano o iluso pudiera pensar, porque la cosa es mucho más compleja. Nos hemos pasado de frenada y conviene hacer un análisis serio y en profundidad para que la siguiente emergencia tecnológica, que con total seguridad llegará más pronto que tarde, no nos coja otra vez con el pie cambiado.

Los motivos que nos han llevado hasta esta situación de emergencia tecnológica tienen mucho que ver con la manera en la hemos incorporado la digitalización a nuestras vidas. Demasiados cambios en muy poco tiempo, demasiada velocidad para una sociedad saturada a la que le cuesta cada vez más seguir el ritmo de las cosas, demasiada improvisación acelerada aún más por la digitalización exprés que vivimos en la pandemia y demasiados intereses económicos como para permitir que la rueda se pare o que, ni tan siquiera, baje el ritmo.

Esta declaración de emergencia que declara el Gobierno de Canarias es una decisión valiente porque para solucionar un problema, lo primero es reconocerlo y tomar conciencia de él. Por otro lado, no olvidemos que este estado de emergencia flexibiliza el marco de contratación de servicios y permite, entre otras cosas, tomar acciones con mayor celeridad y ya sabemos lo que esto significa en la Administración Pública y los efectos colaterales no deseados que siempre aparecen un tiempo después.

Las cosas importantes llevan su tiempo y reposo, pero parece que no queremos verlo y somos incapaces de pensar a medio o largo plazo porque eso, en esta sociedad del cortoplacismo, no vende. Si en lugar de *Unos y Ceros* fueran ladrillos, hoy estaríamos contando que los edificios que construimos en tiempo récord se han caído: hospitales, colegios, juzgados... servicios públicos que han quedado en jaque y que han derivado en esta emergencia tecnológica.

Hemos entrado de lleno en la Era de la Digitalización y esta emergencia tecnológica así nos lo recuerda. Pero la realidad es que hemos entrado a trompicones. En Canarias faltan miles de profesionales que dominen la tecnología, imposible pensar en una economía digitalizada si no hay personas que la sostengan.

Esta emergencia tecnológica no es más que un aviso a navegantes, una señal que nos dice que algo no estamos haciendo bien. La digitalización no es meter tecnología hasta debajo de la cama. La digitalización va de poner a la persona en el centro para que los avances que podamos lograr como sociedad, de la mano de la tecnología, redunden en un estado del bienestar que cada día es más frágil.

Y a todas estas, la Inteligencia Artificial todavía no ha entrado en juego como para comprometer, aún más si cabe, un modelo tecnológico que se sostiene a duras penas.

Por cierto, y tirando del refranero español: "*Cuando las barbas de tu vecino veas cortar, pon las tuyas a remojar*" porque esta situación de emergencia tecnológica que ha declarado el Gobierno de Canarias es perfectamente extrapolable a otras AAPP, más grandes y pequeñas; empresas, operadoras... y extensible a todos los que estamos dentro de esta digitalización exprés, incluida las familias.

Aprendamos de nuestros errores para reconducir el camino porque la digitalización ha venido para quedarse y ya no hay marcha atrás. Por cierto, ¿será la IA la protagonista de la próxima emergencia digital? Ahí lo dejo.

Una industria fuerte para una Canarias con futuro

OPINIÓN
**VÍCTOR
PORTUGUÉS
CARRILLO**
ECONOMISTA



El problema no es de ideas. Es de prioridades. Y muchas veces me pregunto: ¿Qué nos pasa con la industria? ¿Por qué cuesta tanto que esté en la agenda política, en la planificación económica o en las conversaciones cotidianas sobre el modelo de desarrollo que queremos para Canarias? ¿Por qué no creemos en los productos que se elaboran en Canarias y en cambio, si apostamos por otros iguales del exterior?. Todo esto tiene un coste: económico, social y estratégico.

Nuestra industria ha demostrado resiliencia, capacidad de adaptación e impacto social. En un entorno estructuralmente complejo, las empresas industriales crean empleo estable, mejor remunerado que la media, y generan externalidades positivas en sectores clave como el transporte, la logística, la ingeniería o la formación técnica.

Pero no basta con resistir. Hay que crecer. Y para eso necesitamos profesionales cualificados: sentido, la Formación Profesional Dual, no es una apuesta opcional, es una política urgente. Si no conectamos educación, empresa y empleabilidad, seguiremos sin dar respuesta a uno de los principales déficits del modelo canario: la alta tasa de desempleo juvenil y la desconexión entre oferta y demanda formativa.

Y a la vez, necesitamos reglas del juego que no penalicen a quienes apuestan por producir aquí. El Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF), que tantas veces se nos presenta como un privilegio, tiene que fun-

cionar para lo que se creó, que no es otra cosa que fomentar el desarrollo económico y social de Canarias en su conjunto. Pero no puede hacerlo, si se mantiene alejado de la realidad. Las medidas deben ser claras, operativas, reales y por lo tanto, útiles, para las empresas canarias y para la sociedad canaria, no pensadas solo para grandes estructuras o inversiones inalcanzables.

La industria no pide privilegios, sino coherencia. Requiere políticas diferenciadas

► **La industria no es un sector económico más, sino la clave para diversificar la economía canaria, generar empleo de calidad y garantizar un modelo productivo menos vulnerable y más competitivo**

para competir en igualdad de condiciones, y reconocimiento de su papel estratégico en términos de cohesión social, sostenibilidad ambiental y equilibrio territorial. La producción industrial en Canarias no compite contra otros sectores: los refuerza. No es un sector residual, sino la base necesaria para reequilibrar un modelo excesivamente dependiente, vulnerable y estacional.

Para ello, además de mirar hacia afuera, tenemos sobretodo, que cuidar nuestra autoestima colectiva. Siempre me ha preocupado que hayamos interiorizado un relato que asocia lo canario a lo frágil, el reconocimiento de una realidad estructural y social a la necesidad de la subvención, lo periférico a lo improductivo. Y eso no es verdad los datos y las experiencias lo desmienten: cada empresa que mejora su eficiencia, cada joven que encuentra empleo tras una formación técnica, cada producto que lleva con orgullo el sello “Elaborado en Canarias”, refuerza un relato alternativo basado en la autosuficiencia, la innovación y la dignidad económica.

La industria no es algo del pasado. Es un pilar del futuro que queremos construir. Y si no lo entendemos a tiempo, seguiremos dependiendo de un modelo económico cíclico, precario y desequilibrado.

No escribo esto desde la queja ni desde la resignación, sino desde la convicción: Canarias tiene los ingredientes necesarios: personas preparadas, empresas con ganas de invertir, centros formativos de primer nivel, talento, creatividad. Solo falta activar un marco coherente de políticas públicas, incentivos bien diseñados y visión estratégica.

Canarias puede y debe desarrollar una industria competitiva, sostenible, digitalizada y conectada con su entorno. Pero sobre todo, una industria reconocida, respetada y cuidada. Porque sin industria, no hay futuro. Y el futuro de esta tierra merece mucho más que discursos vacíos o planes que nunca se aplican.

Ahora nos toca elegir, o seguimos ignorando el potencial industrial de Canarias, o apostamos de verdad por construir un modelo más equilibrado, justo y sostenible. Yo lo tengo claro y sé que entre todos lo vamos a lograr.

Durante años he defendido — en foros sectoriales, grupos de trabajo, entornos académicos, espacios de opinión y, sobre todo, en tertulias con los amigos — que, si Canarias quiere avanzar hacia un modelo económico sólido, equitativo y sostenible, necesita consolidar un sector industrial fuerte. Es una convicción que no parte de una posición ideológica, ni un ejercicio de nostalgia, es una conclusión basada en aná-

lisis económicos, sentido común y en la convicción de que Canarias tiene futuro, si sabe anclarlo en una base productiva real.

Hablar de diversificación económica sin apostar por la Industria, es un ejercicio retórico. No es posible reclamar innovación, competitividad o empleo de calidad, si seguimos sin priorizar un tejido industrial que, más allá de su aportación directa al PIB, es capaz de generar valor añadido, exportar conocimiento y por encima de todo, vertebrar el territorio.



La refinería de CEPSA en Santa Cruz de Tenerife: génesis industrial y transformación urbana

La elección de Santa Cruz de Tenerife como emplazamiento para la primera refinería de CEPSA en España, inaugurada en 1930, respondió a un conjunto de condicionantes regulatorios, estratégicos y logísticos de la época que marcaron profundamente el devenir urbano, económico y social de la ciudad. En un contexto en que la Ley del Monopolio de Petróleos de 1927 prohibía la instalación de refinerías privadas en la península, las Islas Canarias emergieron como una ubicación viable para operar bajo una excepción legal. Entre ellas, Santa Cruz ofrecía ventajas logísticas insuperables: un puerto de gran calado con tráfico marítimo internacional, ubicado en una posición geoestratégica clave para la recepción de crudo venezolano y la distribución hacia Europa, América y África. Este enclave permitió no solo la viabilidad técnica del proyecto, sino que sentó las bases para la industrialización del Archipiélago, convirtiéndose CEPSA en un actor estructurante del tejido económico local.

La refinería, pionera en España y durante décadas la única en su tipo, incorporó avances tecnológicos relevantes, como el proceso de platforming en los años cincuenta y la pro-

OPINIÓN

JUAN CARLOS CABRERA LABORÝ
CEO DE LABORÝ AUDITORES Y CONSULTORES

 Juan Carlos Cabrera Laborý

ducción de biocombustibles a partir de 2012, consolidándose como vector de innovación energética. Su impacto en el mercado laboral fue también significativo: generó empleo directo para más de 1.700 trabajadores en su apogeo, mientras que mantuvo más de 400 puestos durante las últimas décadas de operación. No obstante, su influencia fue más allá del perímetro industrial, ya que CEPSA promovió la creación de varias barriadas para sus trabajadores, como el barrio de La Refinería, el conjunto de viviendas de CEPSA en Cuesta Piedra y otras zonas residenciales

destinadas a proveer condiciones habitacionales dignas y próximas al entorno de trabajo. Estas urbanizaciones contribuyeron a configurar el crecimiento periférico de Santa Cruz durante el siglo XX, al tiempo que reforzaban la cohesión comunitaria de una clase obrera industrial incipiente.

Con el paso del tiempo y el avance del crecimiento urbano, la refinería quedó rodeada por desarrollos residenciales, educativos y comerciales, lo que derivó en tensiones crecientes en materia de ordenación territorial, impacto ambiental y seguridad. Este proceso culminó en diversas disputas judiciales, siendo la más relevante la sentencia del Tribunal Supremo en 2012 que determinó que los terrenos no podían considerarse suelo urbano consolidado, abriendo así el camino para su revalorización urbanística. En paralelo, la puesta en marcha del Plan de Calidad del Aire del Gobierno de Canarias en 2014, así como los compromisos climáticos adquiridos por España en el marco de la transición energética, aceleraron la decisión empresarial de cesar operaciones en 2015 y reconvertir las instalaciones en un centro logístico de almacenamiento, estrategia que se consideró financieramente insostenible a medio plazo por sus elevados costes de mantenimiento.

La decisión final de dismantelar la refinería fue anunciada en 2018 por CEPSA, en el marco de su proceso de transformación corporativa, bajo la nueva marca Moeve, con un horizonte de ejecución proyectado hasta 2030. Este dismantelamiento libera aproximadamente 570.000 metros cuadrados de suelo en el corazón de la capital tinerfeña, lo que ha dado lugar al ambicioso plan “Santa Cruz Verde 2030”, impulsado por el Ayuntamiento y el Gobierno de Canarias en colaboración con CEPSA. El proyecto plantea destinar el 67 % del terreno a usos públicos, incluyendo parques, equipamientos, vivienda asequible y nuevas infraestructuras de movilidad sostenible, reservando el 33 % restante a desarrollos inmobiliarios de carácter lucrativo bajo principios de sostenibilidad urbana.

La iniciativa no solo busca revertir el impacto físico de la infraestructura industrial, sino catalizar una transformación cualitativa en el modelo urbano, integrando criterios de eficiencia energética, regeneración ambiental y cohesión social, en un proceso participativo que contempla la intervención de universidades, entidades ciudadanas y organismos multilaterales.

En suma, la instalación de la refinería en Santa Cruz de Tenerife fue un acontecimiento definitorio del siglo XX insular, determinante para su industrialización y crecimiento urbano. Hoy, su dismantelamiento representa la oportunidad de inaugurar una nueva etapa basada en la sostenibilidad, la reconversión productiva y la recuperación de centralidades urbanas, que permitirá a Santa Cruz reposicionarse como ciudad verde, innovadora y resiliente en el escenario postindustrial del siglo XXI.

SERVICIO DE PALETERÍA

Transporta sólo lo que necesitas

Optimiza tu stock, reduce costes y gana agilidad y eficiencia con el operador líder en crossdocking Península-Canarias

jsvlogistic.com

JSV
Move to green

Canarias se defiende contratando a Canarias



la identidad, la soberanía económica. No se trata de cerrarnos al mundo ni de levantar muros; al contrario, se trata de entender que abrirnos al mundo exige, primero, tener una base firme desde la que hacerlo.

Lo diré sin rodeos: si no comenzamos a tomar decisiones valientes en este sentido, en veinte o treinta años el control económico de Canarias no estará en manos canarias. Y no estoy hablando solo de propiedad empresarial; hablo de centros de decisión, de cadenas de valor, de inversiones clave. Si hoy un pequeño negocio de restauración decide subcontratar su marketing, su electricidad, su formación, sus eventos, su personal de limpieza, su impresión gráfica o su web a empresas de fuera, lo más probable es que el dinero que pague no vuelva jamás a circular por aquí. Y esa suma de gestos cotidianos, aparentemente inocentes, construye sin que nos demos cuenta, una economía que nos convierte en dependientes.

Sé que no siempre es fácil. Sé que a veces los precios de fuera son más competitivos. Sé que hay quien dirá que lo importante es la eficiencia. Y estoy de acuerdo. Pero también estoy convencido de que elegir empresas canarias, cuando son buenas, es un acto de responsabilidad social corporativa. Una forma de compromiso con el territorio, con el empleo, con el futuro de nuestros hijos y con el deseo profundo (tan humano), de que nuestras islas sean un buen lugar para vivir... y para envejecer.

Por eso hoy quiero lanzar una oda sincera y firme a los empresarios y empresarias canarias que, como yo, han decidido quedarse. A quienes han renunciado a lo fácil y lo rápido para apostar por lo nuestro. A quienes se levantan cada día intentando crear empleo digno, riqueza sostenible, entornos sanos de trabajo. A quienes no han emigrado, aunque muchas veces hayan sentido la tentación, o incluso la necesidad de hacerlo.

Yo también he sentido que no encajaba. Yo también he pensado que a lo mejor sería más fácil rendirme, mirar hacia otros horizontes, intentar brillar en ciudades donde

OPINIÓN

AGONEY MELIÁN
PRESIDENTE DE AJE
CANARIAS

Agoney Melián Sosa

@agoney_melian

todo parece más rápido, más ágil, más posible. Pero me quedé. Y me quedé por convicción. Porque creo que aquí también se puede. Porque creo que nuestra tierra merece que los mejores se queden. Porque si todos los que soñamos con cambiar las cosas nos vamos, ¿quién se queda para cambiarlas?

Canarias necesita que quienes ya tienen empresa apuesten por quienes están empezando. Que quienes ya tienen poder contraten a quienes están demostrando que son buenos. Necesitamos una cultura empresarial del impulso mutuo. Un pacto no escrito entre quienes entendemos que la economía no puede ser una selva, sino un sistema interconectado, ético y cooperativo. Yo no quiero competir con las empresas de mi tierra: quiero colaborar con ellas, recomendarlas, asociarme, apoyarlas, crecer juntos. Porque si ellas crecen, crecemos todos.

Y sí, también quiero hablar de las multinacionales. No desde el rechazo, sino desde la madurez. No estoy en contra de las multinacionales; al contrario: ojalá muchas empresas canarias lleguen a serlo. Ojalá el talento de aquí conquiste mercados internacionales. Ojalá nuestras marcas crucen fronteras. Pero precisamente por eso, porque aspiro a que las multinacionales también se arraiguen aquí, les pido algo: conciencia.

Conciencia de dónde están operando. Conciencia de a quién contratan. Conciencia de que centralizar todas las decisiones fuera de Canarias genera un sistema que no escucha, no entiende y no se adapta. Que, si los departamentos de comunicación, formación, diseño o gestión energética se deciden a 2.000 kilómetros de distancia, sin conocer ni un rincón de estas islas, perdemos todos. Porque esa desconexión se traduce en servicios menos personalizados, en oportunidades perdidas, en talento desaprovechado.

La buena noticia es que aquí hay profesionales excelentes. Jóvenes brillantes, mayores con experiencia, emprendedores valientes, mujeres decididas, empresas creativas, industrias emergentes. Gente que, con los recursos justos y en un entorno a veces adverso, está haciendo cosas que merecen ser reconocidas y contratadas.

Pero también hay una preocupación que no puedo callarme: hay una generación que se está yendo del mundo empresarial. Que ha dejado de creer. Que no encuentra hueco. Y no porque le falte formación, ni motivación, ni talento. Todo lo contrario: son nativos digitales, dominan idiomas, trabajan en multitarea, tienen ideas brillantes. Pero no ven oportunidades reales. No encuentran espacio en una economía que, muchas veces, se mueve por inercias, por contactos heredados o por la falta de apuestas valientes.

Esa generación no está esperando caridad. Está esperando un voto de confianza. Un contrato. Una oportunidad. Un cliente que diga: “voy a probar con ellos”. Y ese cliente podemos ser nosotros. Hoy. No dentro de diez años. Hoy.

Porque apostar por Canarias es algo que se hace con hechos. Con presupuestos. Con facturas pagadas a tiempo. Con decisiones de compra. Con licitaciones bien pensadas. Con coherencia entre lo que decimos en los discursos y lo que hacemos con nuestro dinero.

Yo, como empresario canario, quiero hacer esa apuesta. Y quiero invitar a quienes me leen a que también la hagan. No por romanticismo, sino por visión. No por nostalgia, sino por estrategia. No por miedo al futuro, sino por ambición de construir uno mejor.

Porque si algo tengo claro, es que esta tierra merece todo. Y que si la defendemos con inteligencia, con compromiso y con decisión, podremos mirar al futuro con la cabeza alta. No como quien resiste, sino como quien lidera. Porque el liderazgo también se escribe desde una isla, cuando se tiene propósito.

Hay una forma de proteger a nuestra tierra que no suele figurar en los discursos oficiales ni en los manuales de estrategia empresarial. No tiene que ver con subvenciones ni con ayudas públicas. No necesita de promesas, ni de grandes titulares, ni de campañas institucionales. Es más sencilla y poderosa: consiste en contratar empresas de aquí. Elegir, de manera consciente, que el dinero que genera la actividad económica de Canarias se quede en Canarias. Que la riqueza que producimos sirva para pagar nóminas en nuestros barrios, abrir oficinas en nuestras calles, alimentar a familias que hablan nuestro acento y que, con su esfuerzo, hacen que esta tierra se mueva.

Podrá parecer un gesto pequeño. Pero no lo es. Cada vez que una empresa local contrata a otra empresa local está fortaleciendo un tejido que no se ve, pero que es el que sostiene todo lo demás: la autonomía,



SOLUCIONES INTELIGENTES PARA EL PRACTICAJE

Amura Pilot es la solución tecnológica que unifica toda la gestión administrativa y operativa en una interfaz intuitiva y flexible que se adapta a todas las necesidades del practicafe marítimo, desde la planificación y control de las operaciones, hasta la facturación y posterior análisis de datos a través de cuadros de mandos e informes.

Amura Pilot Pro es una aplicación de software Amura para dispositivos móviles (App). Para la programación de buques y maniobras. También contiene fichas técnicas de embarcaciones, maniobras o corporación y Firmas electrónicas e informes.

amurapilot.com



Vivienda = oportunidades y crecimiento



OPINIÓN
MIGUEL BORGES
PAREJO
DIRECTIVO TURÍSTICO

la misma manera. Y lamentablemente puede que este hecho comience a ser visible antes de lo que creemos.

Pensemos y tengamos en cuenta que es la actual economía del conocimiento la que aumenta el valor añadido de los productos y servicios y a su vez, aumenta también la productividad y derivado de ello también aumentan los beneficios empresariales y los salarios, es decir, con todo este mix tan básico aumentan también la inversión, el consumo y por ende la economía de un territorio. Pero una vez llegados a este punto, es donde la vivienda tiene un papel crucial en todo ello, ya que esa economía del conocimiento, basada en ideas, tiene lugar en las ciudades en las que se producen esas ideas, esos conceptos, que a su vez no se producen por generación espontánea, sino que más bien surgen de cerebros que se juntan...y se juntan en ciudades, ciudades con una

oferta amplia de viviendas que hacen atractiva la vida- entre otros factores - a precios razonables.

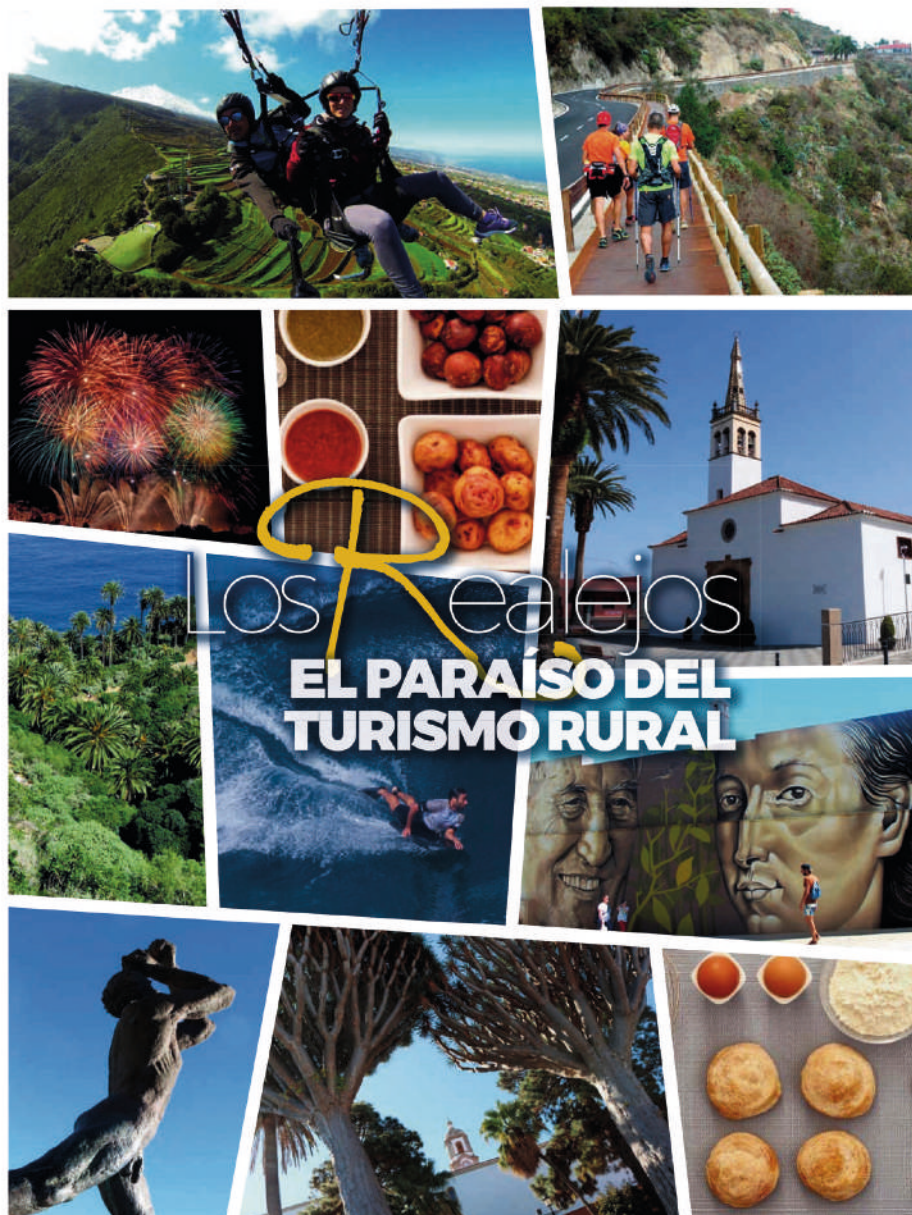
Si los bienes y servicios que producimos son cada vez más complejos, y para competir necesitamos la investigación para crearlos y el mejor marketing para venderlos, y todo esto surge de ideas, o atraemos esas cabezas que las generan o acabaremos en el vagón de cola y con una economía muy estancada, y para atraer y retener buenas cabezas con buenas ideas, lo primero es que tengan una buena vivienda en la que vivir y que encima puedan escoger una zona u otra, un tipo de vivienda u otro según su renta y preferencias personales, que haga posible un plan de vida que satisfaga las legítimas aspiraciones personales de cada uno, a la vez que nos permite interactuar con nuestros semejantes también de una manera satisfactoria, ya que el mecanismo clave de la economía del conocimiento no es enteramente tecnológico, es social, porque son las redes de colaboración que se crean en conversaciones, entrevistas de trabajo, asistencia a workshops...etc., las que hacen posible que se comparta conocimiento que a la postre serán beneficios.

Y hasta ahora hemos hablado prácticamente de estratos muy cualificados generadores de ideas y conocimiento, pero esta dinámica negativa afecta a toda la estructura

de fuerza laboral, y es que necesitamos al ingeniero más capaz pero también - y en mayor número - al mejor personal de la base de las empresas y que hacen que estas crezcan y avancen, beneficiándose todos a posteriori de este tejido social innovador y próspero, dado el efecto arrastre que todo ello tiene dada la amplia gama de servicios necesarios para que ese dinamismo sea constante en el tiempo: hablamos de centros educativos y de ocio de nivel, una sanidad de calidad, transporte...etc.

En resumidas cuentas y hablando con claridad: necesitamos vivienda y la necesitamos ya, es urgente ya que es el elemento esencial para que los lugares prosperen, porque está comprobado que cuando hay un desajuste entre la demanda y la oferta de vivienda debido a la escasez de esta, se producen pérdidas acusadas de PIB y de bienestar, se reducen los niveles de empleo, ya que también se ha observado cómo hay una relación directa entre regulaciones de construcción restrictivas y disminuciones en el crecimiento del empleo. Con lo que la conclusión de todo ello sería que si no hay vivienda suficiente la economía se ve perjudicada, ya que la ausencia de vivienda es lo mismo que ausencia de oportunidades, así que, o esto se flexibiliza por el lado de la oferta o veremos muy limitado nuestro crecimiento, tanto el económico como el social.

Que la escasez de vivienda es un lastre y un freno para cualquier proyecto de vida digno está clarísimo, que ello tiene unas consecuencias sociales muy negativas, pues también, pero que al mismo tiempo genera una ralentización del crecimiento económico - y no por lo que a primera vista puede parecer más obvio - igual no nos lo hemos planteado de



Los Realejos
EL PARAÍSO DEL
TURISMO RURAL

LOS REALEJOS
CON LOS CINCO SENTIDOS

Los Realejos
La esencia de Tenerife

El regreso del carisma humano: cómo liderar con autenticidad en la era de la inteligencia artificial



OPINIÓN

PRESEN SIMÓN

DIRECTORA DE
TRANSVERSALIA CONSULTING

in Presen Simón Rael

► **“Liderar en tiempos inciertos exige ser tan humano como estratégico.”—
Andy Jassy, CEO de Amazon**

¿Qué hace que recordemos a ciertos líderes muchos años después de haber trabajado con ellos?

No siempre es su cargo, sus conocimientos técnicos ni su experiencia acumulada. Lo que permanece es cómo nos hicieron sentir, cómo nos escu-

charon, cómo nos inspiraron o nos dieron impulso cuando más lo necesitábamos. En una época donde la inteligencia artificial automatiza tareas y decisiones, el liderazgo efectivo se define, más que nunca, por su capacidad de conectar con las personas desde lo humano. La tecnología puede hacerlo casi todo, menos eso.

La autenticidad, la presencia emocional, la capacidad de generar confianza o de sostener conversaciones difíciles con respeto se han convertido en activos estratégicos dentro de cualquier organización. Y en el centro de estas competencias relacionales está el carisma humano: una forma de influencia basada en la coherencia personal, la calidez y la convicción, que no solo inspira, sino que transforma.

El carisma como motor de liderazgo en tiempos complejos

La literatura clásica sobre liderazgo solía tratar el carisma como un rasgo innato. Sin embargo, investigaciones actuales coinciden en que se trata más bien de una construcción social. Las personas perciben como carismáticos a aquellos líderes que encarnan una visión clara, se expresan con convicción y se muestran emocionalmente disponibles.

Este tipo de liderazgo no responde a un estilo único. No es sinónimo de ser extrovertido o carismático en el sentido clásico. El carisma puede ser tranquilo, reflexivo y sereno. Lo que importa es la capacidad de conectar con las personas desde la autenticidad.

En este contexto, líderes como Satya Nadella (Microsoft), Mary Barra (General Motors) o Jacinda Ardern (ex primera ministra de Nueva Zelanda) se han convertido en referentes. Cada uno con un estilo distinto, pero con una cualidad común: una conexión humana visible, una narrativa coherente

entre lo que dicen y lo que hacen, y una fuerte orientación a las personas.

Nadella ha transformado Microsoft con una actitud de humildad y colaboración. Su frase “no se trata de ser la persona más inteligente en la sala, sino de hacer que la sala funcione mejor” expresa ese liderazgo empático que eleva a los demás. Mary Barra ha afrontado reestructuraciones profundas sin perder el contacto humano, afirmando que “la empatía no es debilidad, sino una fuerza silenciosa que mueve culturas”. Ardern, incluso fuera del poder, sigue siendo un símbolo global de cómo es posible liderar con firmeza y amabilidad a la vez.

Estos ejemplos nos invitan a mirar el carisma como una forma concreta de liderar con humanidad en tiempos de cambio.

El valor estratégico del carisma en el trabajo

El carisma no es solo un rasgo inspirador. Tiene consecuencias directas en el rendimiento, la innovación y el bienestar de los equipos. En un entorno marcado por el cambio constante, contar con líderes capaces de conectar genuinamente con las personas es un activo organizacional de alto valor.

Los líderes percibidos como carismáticos generan mayor cohesión emocional, promoviendo entornos de trabajo más seguros y motivadores. Según el Charisma & Leadership Behavior Lab (2024), los equipos que reconocen esa cualidad en su líder tienen un 27 % más de compromiso organizacional.

En procesos de transformación, el carisma ayuda a gestionar emocionalmente la incertidumbre. Un líder con habilidades narrativas, escucha empática y claridad puede traducir decisiones difíciles en propósitos compartidos. Así, el carisma actúa como un puente entre la estrategia y las personas.

También potencia la innovación. Donde hay confianza, los equipos proponen, prueban y se atreven a fallar. La creatividad florece donde no hay miedo al juicio. En este sentido, el carisma relacional es un habilitador silencioso de ideas nuevas.

En un plano más externo, influye en la reputación de la organización. En tiempos donde las marcas tienen rostro y los valores corporativos se encarnan en líderes visibles, el estilo de liderazgo afecta la imagen pública, el atractivo como empleador y la fidelización de talento.

Por último, pero no menos importante, el carisma tiene impacto directo en el bienestar. Según una encuesta de Gallup (2025), los equipos liderados por personas emocio-

nalmente cercanas presentan un 32 % menos de síntomas de agotamiento. En una época de fatiga emocional, el carisma empático se convierte en una forma de cuidado colectivo.

Cómo desarrollar un carisma auténtico

El carisma no es exclusivo de quienes hablan bien o tienen presencia escénica. Es una habilidad relacional que se puede cultivar a través de prácticas intencionales. Su desarrollo gira en torno a tres pilares: presencia, calidez y convicción.

Estar presente significa escuchar con atención, sin distracciones. Calidez implica interés genuino por los demás. Convicción es sostener un propósito claro y actuar con coherencia.

Entre las prácticas que permiten desarrollarlo destacan:

Contar tu historia con autenticidad. Las personas conectan con líderes que se muestran reales y comparten lo que les importa.

Cuidar la comunicación no verbal. Mirada, tono de voz, pausas: todo comunica y genera percepción.

Mostrar vulnerabilidad con madurez. Reconocer errores y expresar dudas con responsabilidad genera cercanía y legitimidad.

Fomentar una visión compartida. El carisma se multiplica cuando el equipo siente que forma parte de algo mayor y significativo.

En todos los casos, el carisma auténtico no busca seducir. Busca movilizar desde el vínculo.

Ética del carisma: influencia con conciencia

Como toda forma de influencia, el carisma conlleva riesgos. Puede movilizar para el bien común o derivar en relaciones de poder encubiertas. Por eso, el reto contemporáneo no es solo desarrollar carisma, sino ejercerlo éticamente.

Un carisma ético implica actuar con coherencia, aceptar la crítica, promover la autonomía del equipo y renunciar al protagonismo personal. Implica también revisar permanentemente la intención con la que se influye.

Cuando el carisma se ejerce sin conciencia ética, puede convertirse en un mecanismo de control emocional. Los discursos inspiradores se vacían, las decisiones se encubren, la dependencia crece. En cambio, cuando se ejerce con responsabilidad, el carisma fortalece la confianza, la madurez del equipo y la cultura organizacional.

Liderar con carisma ético es influir sin dominar, emocionar sin manipular y guiar sin absorber.

El carisma como ventaja diferencial en la era de la inteligencia artificial

La tecnología puede optimizar datos, redactar correos y organizar tareas, pero no puede sustituir la conexión emocional ni la sensibilidad humana. En este nuevo paradigma, el liderazgo no será cuestión de eficiencia, sino de humanidad aplicada a los vínculos.

El carisma humano no es un lujo para altos cargos. Es una forma de estar en el trabajo, de cuidar a las personas y de construir cultura en todos los niveles. Es, en definitiva, una ventaja diferencial difícil de automatizar y profundamente transformadora.

Y tal vez por eso, como afirma Satya Nadella, el verdadero líder no es quien sabe más, sino quien ayuda a que todos lo hagan mejor.



El supermercado: pilar esencial de la economía y el bienestar en Canarias

► Una visión desde la Asociación de Supermercados de Canarias (ASUICAN)

Supermercados: columna vertebral del desarrollo insular

En el entramado socioeconómico de Canarias, el sector de los supermercados desempeña un papel clave, mucho más allá de la simple actividad comercial. Nuestras empresas no solo garantizan el acceso equitativo y constante a productos esenciales en todo el territorio, incluidas las islas no capitalinas, sino que también generan un impacto estructural en el desarrollo económico, social y territorial del archipiélago. Desde la Asociación de Supermercados de Canarias (ASUICAN), representamos una industria que vertebra el abastecimiento, genera empleo estable, promueve el arraigo local y contribuye decididamente a la cohesión de nuestras comunidades.

Comprometidos con el empleo local, la producción canaria y la cohesión territorial

El sector es uno de los principales generadores de empleo estable y de calidad en el archipiélago, ofreciendo oportunidades reales de desarrollo profesional en todos los rincones del territorio. Asimismo, actuamos como socios estratégicos del sector primario canario: fomentamos relaciones estables y sostenibles con agricultores, ganaderos y pescadores locales, impulsando la economía circular, reduciendo la huella de carbono asociada al transporte de mercancías, y garantizando productos frescos, saludables y de cercanía.

Este compromiso con el producto local no es únicamente económico: es una apuesta firme por preservar la identidad, la autosuficiencia y la resiliencia alimentaria de nuestras islas.

Retos estructurales y la necesidad de políticas diferenciales

No obstante, el sector opera en un contexto especialmente complejo. La condición ultraperiférica de Canarias conlleva sobrecostos logísticos estructurales, una

presión regulatoria creciente y una volatilidad de precios que afecta tanto a empresas como a consumidores. Estos factores exigen el reconocimiento de nuestra especificidad y la articulación de políticas públicas diferenciadas, adaptadas a la realidad insular.



Desde ASUICAN defendemos la necesidad de marcos normativos estables, de incentivos a la inversión en innovación y sostenibilidad, y de una reducción efectiva de las trabas burocráticas que

limitan la competitividad del sector. Es imprescindible reforzar la colaboración público-privada para asegurar el acceso universal y equitativo a los alimentos, especialmente en un contexto de tensión inflacionaria global.

Una industria en transformación: digitalización, sostenibilidad e innovación

El sector de los supermercados canarios está inmerso en una transformación profunda. Apostamos decididamente por la digitalización como palanca de eficiencia, cercanía y mejora de la experiencia de compra. Invertimos en sostenibilidad ambiental a través de la gestión eficiente de residuos, la reducción del desperdicio alimentario, el impulso al ecodiseño de envases y el uso creciente de energías renovables en nuestras operaciones.

Esta transformación no es una tendencia:

OPINIÓN

ALONSO FERNÁNDEZ
SECRETARIO GENERAL DE ASUICAN

Alonso Fernández

es una responsabilidad. Nuestro objetivo es ser parte activa de una transición ecológica y digital que respete la singularidad del territorio y garantice la sostenibilidad futura del modelo de distribución alimentaria en Canarias.

Un sector esencial al servicio de Canarias

Desde ASUICAN reafirmamos nuestro compromiso con las familias canarias: seguir ofreciendo productos de calidad, al precio más justo posible, en todas y cada una de las islas. Somos una industria estratégica, generadora de valor, empleo y bienestar. Reclamamos el reconocimiento institucional que corresponde a un sector que, en los momentos más críticos —como lo fue durante la pandemia o en crisis logísticas globales—, ha demostrado ser esencial, resiliente y comprometido con la sociedad canaria.

Seguiremos trabajando, con rigor y visión, para que el supermercado canario continúe siendo sinónimo de confianza, cercanía y sostenibilidad.



Tu compromiso puede iluminar su camino.

Juntos somos más fuertes,
juntos somos Pequeño Valiente.

Hazte socio



Escanea el código o entra en www.pequevaliente.com

OPINIÓN

AIRAM ABELLA
CEO DE UEBOS COMUNICACIÓN

in Airam Abella

La clave silenciosa del éxito empresarial



Vivimos en la era del “¿lo viste?, ¿me leíste?, ¿puedes contestar ahora?”. La cultura de inmediatez donde responder rápido parece más importante que responder bien es resultado de esta hiperconectividad humana en la que vivimos. Y eso tiene un coste.

Profesionales de todos los sectores lidian cada día con notificaciones constantes, cadenas infinitas de WhatsApp, reuniones que podrían haber sido un correo y llamadas que interrumpen los flujos de trabajo. El resultado: fatiga, dispersión, respuestas precipitadas y, en muchos casos, decisiones poco meditadas.

En medio de ese ruido, empieza a destacar una habilidad que parecía olvidada pero que está marcando la diferencia en los entornos más eficientes: la comunicación asíncrona. Una forma de relacionarse profesionalmente sin necesidad de estar siempre “en línea”, que reduce la urgencia constante, mejora la calidad del mensaje y da espacio para pensar mejor... y trabajar mejor.

No se trata de desconectarse, sino de aprender a comunicarse sin depender del “ahora”. Porque, en muchos casos, el éxito no está en contestar rápido, sino en decir lo que realmente importa.

¿Qué es la comunicación asíncrona y por qué importa más que nunca?

La comunicación asíncrona es, en esencia, el intercambio de información sin que ambas partes tengan que estar presentes o responder al mismo tiempo. Es lo contrario a una llamada telefónica, una reunión por Zoom o una conversación en tiempo real.

Un correo electrónico, una nota de voz, una presentación grabada, un documento colaborativo en la nube, una lista de tareas asignadas en una plataforma digital... todos son ejemplos de comunicación asíncrona. Tú emites el mensaje ahora; la otra persona lo recibe, lo procesa y responde cuando le resulta posible o conveniente.

Esta forma de comunicarse, que durante años se vio como “lenta” o “impersonal”, ha cobrado una nueva relevancia en un entorno saturado por la urgencia y la conexión constante.

Cada vez más empresas se dan cuenta de que una alta disponibilidad no es sinónimo de ser más eficientes. De hecho, ocurre lo contrario: el tiempo de calidad para pensar, crear o resolver problemas se ve interrumpido constantemente por notificaciones y demandas instantáneas.

La comunicación asíncrona permite reflexionar antes de responder; respeta el tiempo del otro; mejora la productividad y la claridad; y por supuesto, reduce el agotamiento de estar siempre “disponible”. Por eso, en un contexto donde el foco, la gestión del tiempo y el bienestar laboral se han convertido en prioridades reales, dominar la comunicación asíncrona ya no es solo una habilidad útil: es una ventaja competitiva tangible.

En el ámbito de las ventas, por ejemplo, se trata de convencer sin interrumpir. El ciclo comercial ha cambiado. Los clientes actuales no quieren recibir llamadas a deshora ni sentirse perseguidos. Valoran mucho más la claridad, la personalización y, sobre todo, el respeto por su tiempo. En ese punto, un enfoque asíncrono, como un vídeo explicativo, una propuesta bien argumentada por email o una demo grabada, puede marcar una gran diferencia.

En atención al cliente, la clave ya no es estar disponible cada segundo, sino ofrecer respuestas útiles, coherentes y en tiempos razonables. Una comunicación asíncrona bien implementada no solo reduce la ansiedad de tener que “estar siempre conectado”, sino que transmite orden, seriedad y consideración. Y eso, más allá de la inmediatez, es lo que genera confianza real.

En la gestión de equipos, esta forma de comunicarse reduce uno de los males más comunes: las reuniones innecesarias. Muchos encuentros podrían sustituirse por un mensaje

claro, un documento bien estructurado o una tarea bien asignada. Por eso, los equipos que adoptan dinámicas asíncronas tienden a ser más autónomos, más productivos y menos estresados.

En definitiva, la comunicación asíncrona no elimina el valor de la interacción directa, pero permite reservarla para los momentos que realmente lo merecen. Libera tiempo, baja el nivel de saturación y mejora la calidad de cada intercambio.

Cuando la comunicación asíncrona fracasa.

Implementarla no es simplemente dejar de hacer llamadas o enviar menos correos. Requiere aprender a escribir mejor, a estructurar ideas, a respetar tiempos y a anticiparse a las necesidades del otro. Por eso, cuando esta forma de comunicarse no se gestiona bien, no solo no mejora las cosas: las empeora.

Uno de los errores más frecuentes es el típico audio de cinco minutos sin estructura, que mezcla varios temas, se desvía y acaba

generando más dudas que respuestas. O los mensajes abiertos que no dejan clara ni la acción esperada ni el plazo: frases como “me dices algo” o “revisalo cuando puedas” suenan amables, pero son poco útiles si no marcan un rumbo. Tampoco ayuda fragmentar la información en diferentes canales, una nota por WhatsApp, un correo aislado, un mensaje de texto, que obliga al receptor a reconstruir el puzzle.

Otro fallo habitual es no diferenciar lo urgente de lo importante. Si algo debe resolverse ya, hay que decirlo. De lo contrario, esperar una reacción inmediata en un entorno asíncrono solo generará frustración.

Y quizá el más silencioso de todos: no establecer normas básicas. Sin acuerdos sobre qué herramienta usar, cuándo revisar mensajes o qué tiempo de respuesta es razonable, la comunicación pierde foco. Para que lo asíncrono funcione, hace falta estructura, intención y un lenguaje claro.

Herramientas y buenas prácticas para comunicar mejor sin estar en línea.

Para que la comunicación asíncrona funcione de verdad, no basta con esperar el momento adecuado para responder. Se trata de comunicar con claridad, contexto y estructura. Y para eso, es esencial apoyarse en herramientas adecuadas y adoptar buenas prácticas que faciliten el trabajo conjunto, sin necesidad de estar conectados al mismo tiempo.

Entre las más útiles están Loom o Bubbles, ideales para grabar vídeos breves donde explicar propuestas, comentar documentos o dar respuestas con tono y gestos. Es como una videollamada, pero sin interrumpir al otro. Para documentación colaborativa, Notion y Google Docs permiten trabajar de forma ordenada, con comentarios, versiones y estructura compartida.

En el terreno de la mensajería, Slack o Microsoft Teams ayudan a organizar las conversaciones por temas o equipos, evitando el caos de los grupos genéricos y facilitando la trazabilidad de las decisiones. Y aunque a veces lo olvidemos, el correo electrónico sigue siendo una herramienta potente si se usa bien: un asunto claro, un mensaje estructurado y una acción concreta marcan la diferencia entre un correo eficaz y uno que se pierde en la bandeja de entrada.

En resumen, no se trata de qué herramienta usas, sino de cómo la usas. Porque comunicar bien en diferido también exige intención.

Adoptar la comunicación asíncrona no es solo aplicar nuevas herramientas o escribir mensajes más claros. Es, sobre todo, un cambio de mentalidad. Una transformación cultural que desafía la creencia, tan arraigada como dañina, de que estar disponible todo el tiempo es sinónimo de compromiso o productividad.

Pasar de la urgencia a la intención significa recuperar el valor del silencio, del tiempo para pensar, de la pausa antes de responder. Significa dejar de vivir reaccionando y empezar a actuar con propósito. Cuando se implementa bien, la comunicación asíncrona mejora no solo la eficiencia operativa, sino también la calidad de las relaciones: se reducen los malentendidos, se toman mejores decisiones y se respeta más el tiempo del otro.

Las empresas que dominen esta habilidad silenciosa, la de comunicar bien sin depender del tiempo real, no solo serán más eficientes. Serán más humanas. Y estarán mejor preparadas para un futuro donde la atención será cada vez más escasa... y más valiosa.



Canarias Destino: herramientas digitales para impulsar el sector turístico en las islas

La plataforma Canarias Destino ofrece herramientas sin costes para poner la innovación y la digitalización al alcance del sector turístico de Canarias y construir un futuro más fuerte, conectado y sostenible.



¡Descúbrelas!

www.canariasdestino.com



ENTREVISTA

JOSÉ GILBERTO MORENO
DIRECTOR GERENTE DE
PUERTOS CANARIOS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

Dada la singularidad geográfica y la dependencia del transporte marítimo en Canarias, ¿cuál es la visión estratégica a largo plazo de la Dirección General de Puertos para los próximos 10-15 años, más allá del Plan de Puertos actual?

Los puertos son fundamentales para la conectividad interinsular en las Islas Canarias. Actualmente, transportamos más de 6 millones de pasajeros al año, además de miles de vehículos y toneladas de mercancías. Lo que antes eran refugios pesqueros se han transformado en puertos de interés general, centrados principalmente en la circulación de pasajeros, vehículos y mercancías.

Nuestro plan estratégico prioriza el control y la gestión de los servicios portuarios. Esto implica asegurar una convivencia óptima entre el sector pesquero, las embarcaciones deportivas, las actividades comerciales, las excursiones turísticas y las navieras de transporte interinsular, todo bajo un control exhaustivo. Estamos desarrollando el concepto de "ecopuertos inteligentes", que enfatiza evitar la masificación y gestionar cuidadosamente los flujos. Esto incluye evaluar la capacidad del entorno portuario y de la propia isla para absorber la actividad, con la sostenibilidad como principio fundamental que guía nuestras medidas estratégicas.

Esta visión está plenamente alineada con la Agenda 2030 y los principios del desarrollo sostenible y la economía azul, haciendo hincapié en el sentido común. Nuestros puertos autonómicos, que difieren de los puertos industriales de las capitales insulares, están ubicados en el perímetro de cada una de las ocho islas. Somos los únicos gestores de puertos en las ocho islas. Estos no son puertos masificados; en cambio, priorizan un modelo específico para las Islas Canarias. Los 52 puertos de nuestra comunidad autónoma sirven como enlaces cruciales con otras islas y con el exterior.

José Gilberto Moreno: “La apuesta del Gobierno de Canarias por este modelo de Ecopuertos Inteligentes es clara”

Estos futuros puertos estarán equipados con bases de datos y controles planificados, incluyendo sensores para la calidad del aire, del agua y del ruido, así como control de flujos. Los vehículos motorizados no serán el foco principal; en su lugar, la accesibilidad medioambiental será primordial. Nuestro objetivo es crear "plazas marítimas" integradas con las áreas municipales, proporcionando espacios de convivencia, ocio y recreación para los residentes locales. Ya hemos invertido más de 20 millones de euros en los últimos 18 meses para transformar todos nuestros puertos a este nuevo modelo, que está fundamentalmente diseñado para beneficiar a la población canaria.

Canarias busca diversificar su economía. ¿Qué papel juegan los puertos en la promoción de nuevas actividades económicas como la reparación naval de megayates o la logística de energías renovables marinas, y qué inversiones específicas se están planificando para potenciar estos nichos?

Los servicios técnicos que implementaremos en los puertos están orientados a la sostenibilidad. Esto incluye la conversión de embarcaciones a modelos eléctricos y la incorporación de servicios técnicos que apoyen lo que la propia industria marítima, especialmente la de menor escala, está promoviendo.

Además, transformaremos los espacios comerciales en zonas abiertas y sostenibles, con un enfoque marítimo. Fundamentalmente, nuestros puertos tendrán un gasto energético cero en energías fósiles.

Implementaremos instalaciones de placas fotovoltaicas y molinos eólicos. Las Islas Canarias ya son pioneras en la economía azul: por ejemplo, las primeras empresas suministradoras de hidrógeno verde se encuentran

en los puertos canarios, específicamente en Fuerteventura.

La plataforma oceánica de Canarias (PLOCAN) tiene sus pilotajes instalados en el puerto de Tazacorte, y el puerto de Taliarte, gestionado por un cabildo, es un centro de investigación pura.

Las nuevas economías azules y el ecosistema que aprovecha las ventajas medioambientales y de sostenibilidad de Canarias se instalarán en nuestros puertos. La tecnología de drones y la reconversión a energías limpias son modelos que implementaremos aquí. Esto será muy visible y estético, permitiendo que la población perciba cómo las Islas Canarias se convertirán en un refugio climático al 100%, con los puertos autonómicos jugando un papel clave en este proceso.

La colaboración público-privada es un modelo cada vez más extendido. ¿Cómo se está fomentando esta colaboración en la gestión y desarrollo de los puertos canarios? ¿Existen ejem-



plos de éxito o áreas donde se prevé un mayor involucramiento del sector privado?

Actualmente, estamos desarrollando un modelo de concesiones diseñado para proyectos que apuestan por la colaboración en la economía azul, la implementación de nuevas áreas comerciales y la creación de nuevos espacios de ocio, siempre con un claro enfoque en los beneficios medioambientales.

Hemos realizado un cambio radical en este aspecto. Aunque mantenemos la gestión directa y la titularidad de todas nuestras infraestructuras, estamos abriendo nuestras puertas a proyectos externos a través de concesiones. Al igual que históricamente se ha hecho con las marinas deportivas, ahora establecemos condiciones medioambientales muy claras y estrictas para las empresas privadas. Esto se realiza siempre bajo el control, la inspección y la supervisión de la gestión pública, en este caso, de la comunidad autónoma.

Las líneas para estas concesiones están abiertas, y cada vez más estamos cediendo espacios y proyectos para que sean desarrollados con la empresa privada. Esto nos permite alcanzar los objetivos que nos hemos propuesto.

Finalmente, ¿cuál considera que es la mayor oportunidad para los puertos canarios en la próxima década, y cómo la Dirección General de Puertos Canarias planea aprovecharla?

El modelo de Ecopuertos Inteligentes se define por dos pilares fundamentales. Por un lado, la sostenibilidad ambiental. Queremos que nuestros puertos sean refugios climáticos visibles y que la gente pueda disfrutar de ellos. Ir a un puerto significará disfrutar de tiempo libre, servicios de calidad y un entorno medioambiental ejemplar en nuestra comunidad.

Por otro lado, la planificación basada en datos. Esto implica tener datos estadísticos y de control precisos sobre el uso de nuestras infraestructuras portuarias. Este conocimiento detallado es lo que les da el distintivo de "inteligente".

“Queremos que nuestros puertos sean refugios climáticos visibles”

Esta inteligencia nos permitirá abordar problemas actuales como la masificación turística, que genera una afluencia excesiva de personas, la escasez de alojamientos y la conversión de viviendas privadas en turísticas. Queremos establecer límites claros a través de estas infraestructuras costeras, que pueden servir de ejemplo para lo que debemos implementar también en el interior de las islas.

La apuesta del Gobierno de Canarias por este modelo de Ecopuertos Inteligentes es clara. Este modelo se implementará con el consenso de todos los sectores implicados, asegurando un futuro más sostenible para nuestras islas.



Gustavo Santana Hernández: “El reto de los puertos de Canarias es mantener su competitividad internacional al tiempo que garantizan el suministro básico y la conectividad interna”



ENTREVISTA

GUSTAVO SANTANA HERNÁNDEZ
PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS

En un contexto como el que vivimos, ¿cuáles cree que son los principales retos del sistema portuario español?

El transporte marítimo y los puertos han sido, son y serán trascendentales para el comercio internacional de mercancías. Por eso,

los principales desafíos del sistema portuario de titularidad estatal se refieren al contexto geopolítico mundial, con varios conflictos bélicos y amenazas a la seguridad. La incertidumbre económica derivada de esa situación puede impactar en el comercio global y por lo tanto en el tráfico portuario, que supone el 90% de esos intercambios mundiales. Para afrontar estos retos, desde Puertos del Estado defendemos la apuesta por la innovación, la resiliencia logística y la cooperación entre Administraciones y entre los ámbitos público y privado.

Además de esos desafíos geoestratégicos, hay otros que se enmarcan en la competencia con los puertos de otros países vecinos, que obliga a mantener el esfuerzo para impulsar la eficiencia y la competitividad de nuestros enclaves, tanto en infraestructuras y servicios como en conexiones terrestres.

Sin embargo, no es lo mismo en todos los Puertos de España, ¿no es así?

Los retos que comentaba anteriormente son comunes a todos, pero es cierto que las diferencias entre los puertos que componen el sistema de titularidad estatal, -de tamaño, de tráfico, de situación económica- hace que cada puerto sume a esos retos globales cuestiones particulares.

¿Resulta complicado, entonces, elaborar una estrategia conjunta para el sistema en general? ¿Cuáles son las premisas para poder llevar a cabo una estrategia general con tantas diferencias entre sí?

La estrategia conjunta para el sistema está recogida en el Marco Estratégico aprobado en 2022 por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y que avanza hasta 2030, y que es fruto de un trabajo coordinado con todo el ecosistema logístico-portuario. Ese documento establece objetivos y líneas estratégicas de trabajo para avanzar hacia unos puertos más eficientes y competitivos, con la sostenibilidad en su triple vertiente -económica, medioambiental y social- como pilares de trabajo. Además, Puertos del Estado y los puertos de interés general disponen de diferentes herramientas para coordinarse como sistema teniendo en cuenta las diferencias entre puertos, como son el Fondo de Compensación Interportuario o el Fondo de Accesibilidad Terrestre-Portuaria.

No obstante, y aunque ya he mencionado el Marco Estratégico fijado en el 2022 y sus herramientas, la situación actual nos debe a empujar a superar esas cuestiones particulares de cada puerto para volcarnos en el funcionamiento como Sistema Portuario Estatal; es evidente que en una situación tan cambiante como la actual, nuestra mayor fortaleza reside en actuar como Sistema.

Si nos fijamos en Canarias, Comunidad Autónoma que nos ocupa, ¿cuáles son los principales retos a los que se enfrenta?

En Canarias hay 11 puertos de interés general, gestionados por las Autoridades Portuarias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, que son auténticos pulmones económicos del archipiélago. Son enclaves estratégicos para la población de las islas pero también para el tráfico internacional, cada uno con sus peculiaridades, Las Palmas destaca como gran centro de bunkering y transbordo para

rutas Atlántico-África-América, con gran capacidad contenerizada y de combustible. Por su parte, el de Santa Cruz de Tenerife aunque más pequeño en volumen, tiene un rol esencial en contenedores de transbordo y tráfico de pasajeros. El reto de los puertos de titularidad estatal en Canarias es mantener su competitividad internacional al tiempo que garantizan el suministro básico y la conectividad interna. No en vano, son nodos fundamentales para garantizar la cohesión territorial.

Lo cierto es que la innovación ha llegado para quedarse en todos los sectores y cada plano de nuestra vida, ¿Cuáles son los avances en este sentido en el mundo marítimo portuario?

La innovación es uno de los pilares del Marco Estratégico que citaba anteriormente. Junto con la digitalización son dos elementos transversales a cualquier actividad portuaria para avanzar hacia el objetivo de puertos inteligentes. La implantación de nuevas tecnologías en los puertos españoles está dando como resultado mejoras significativas en seguridad, y sostenibilidad, pero sobre todo en eficiencia. Un buen ejemplo es la plataforma SIMPLE, que se está desarrollando conjuntamente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Puertos del Estado y ADIF, para la integración y comunicación de todos los actores involucrados en la cadena logística portuaria, de modo que se mejore la gestión documental y de operaciones, facilitando procesos como la gestión aduanera, control de carga y descarga, y seguimiento de mercancías en tiempo real. Otros proyectos que se están implantando en algunos puertos tienen que ver con el uso de tecnología blockchain para mejorar la trazabilidad y seguridad de la cadena de suministro; la utilización de inteligencia artificial y big data para optimizar la planificación y gestión de las operaciones portuarias; o la utilización de sensores IoT (Internet de las Cosas) para monitorizar en tiempo real diferentes aspectos operativos y ambientales. Sin olvidar, por supuesto, la implementación para la semiautomatización de terminales.

Dentro de la innovación, no podemos dejar de mencionar el fondo Puertos 4.0, lanzado por Puertos del Estado y los puertos de titularidad estatal en 2020 para la financiación y el desarrollo de proyectos disruptivos que contribuyan a la modernización del sistema logístico-portuario. Este fondo busca transformar el sector mediante la adopción de tecnologías avanzadas como IA, Internet de las cosas, blockchain... para mejorar la eficiencia, sostenibilidad y seguridad en la gestión y operativa portuarias. Desde su creación hasta ahora, en las diferentes convocatorias, se han financiado en torno a 180 proyectos, con un total de más de 30 millones de euros. Una idea que ilustra el éxito de Puertos 4.0 son los casi 800 proyectos presentados en las tres categorías: ideas, pre-comerciales y comerciales.

¿Avanzamos también hacia una descarbonización real en este mundo?

Los puertos españoles juegan un papel muy importante en la descarbonización no solo de los enclaves portuarios sino de la logística y en la transición energética de España. Estamos liderando iniciativas innovadoras para reducir su huella ambiental -proyectos de autoconsumo, criterios de contratación ‘verdes’-..., contribuir a reducir la huella de carbono de las cadenas de transporte -impulsando el transporte ferroviario y el marítimo de corta distancia, los combustibles alterna-



tivos... y, en general, contribuir a la lucha contra el cambio climático, en línea con las obligaciones europeas e internacionales en esta materia. Destacan tres líneas inversoras en los puertos, de gran relevancia: la electrificación de muelles para el suministro de energía eléctrica con origen en fuentes renovables; la generación y provisión en puerto de combustibles alternativos, y su papel como base logística para la eólica marina.

“Canarias tiene una ventaja estratégica indudable para afianzarse como plataforma tricontinental, que es la fortaleza de los puertos de interés general en el territorio”

Dentro de las iniciativas puestas en marcha destaca el proyecto OPS (Onshore Power Supply) que prevé la electrificación de los muelles para suministrar energía eléctrica a los buques atracados lo que les permite apagar los motores auxiliares reduciendo emisiones a la atmósfera y ruido. Es un proyecto muy complejo por la gran cantidad de actores involucrados y los diferentes aspectos que hay que abordar (legales, económicos...) pero con un impacto muy positivo. El plan de

inversiones del sistema portuario contempla más de 800 millones de euros para este tema, sin tener en cuenta las posibles actuaciones de empresas privadas prestadoras de servicios. El objetivo establecido a nivel europeo y hacia el que se está avanzando es que los puertos estén preparados para ofrecer el suministro de energía eléctrica a buques portacontenedores y de pasaje para 2030.

A nivel global, las metas fijadas en el Marco Estratégico en sostenibilidad ambiental es reducir, para 2030, en un 70% la huella de carbono de las Autoridades Portuarias y en un 50% la huella de carbono de los puertos.

No podemos dejar de hablar sobre temas controvertidos. ¿Les preocupan los efectos del ETS sobre la competitividad portuaria? ¿Cuál es la estrategia de España en este sentido?

Como comentaba en la pregunta anterior, España está firmemente comprometida con el proceso de descarbonización como un elemento estratégico de la política de desarrollo en Europa, también en lo que se refiere a la necesidad de aportar esfuerzos en el sector marítimo.

Lo anterior es compatible con el hecho de que, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, del que depende Puertos del Estado, España ha defendido la necesidad de establecer un marco global, ya acordado por la OMI el pasado abril y ha liderado en la UE el análisis y las advertencias sobre los potenciales efectos negativos de la extensión de la normativa ETS al ámbito marítimo europeo y sigue haciéndolo, ya que considera que la normativa, en los términos en los que ha sido diseñada, no ha calibrado el potencial impacto negativo que provocará su aplicación. Entre los riesgos del reglamento ETS sobre la competitividad portuaria cabe destacar la pérdida de tráficos estratégicos para Europa, la deslocalización logística, la

pérdida de conectividad marítima que conllevará poner nuestras cadenas de suministro en manos de países terceros (lo que incluye también cesión de datos e información) y el aumento de costes operativos, sin olvidar que el efecto buscado de reducir las emisiones de carbono no se logrará si las navieras optan por operar en puertos no europeos pero vecinos. Por todo ello, lo adecuado sería la necesaria convergencia de las normas del paquete Fit For 55 de la UE hacia las acordadas internacionalmente en la Organización Marítima Internacional.

Para ello, Puertos del Estado ha puesto en marcha este año un Observatorio EU-ETS para valorar el impacto de esta normativa sobre los puertos de titularidad estatal, que ha comenzado ya los trabajos y dispondrá de los primeros resultados después del verano.

En Canarias, llevamos años hablando de ser una verdadera plataforma tricontinental, y en ello están los esfuerzos. ¿Qué cree que falta para que eso sea una realidad?

Canarias tiene una ventaja estratégica indudable para afianzarse como plataforma tricontinental, que es la fortaleza de los puertos de interés general en el territorio. Durante miles de años, su localización geoestratégica ha permitido a las islas ser un punto de unión y conexión con América y África. Hoy, sus puertos son pieza clave en el sistema portuario de titularidad estatal. Si tomamos en cuenta 2024, los puertos de Las Palmas y Tenerife movieron más de 46 millones de toneladas, lo que representa casi el 9% del total del sistema portuario, y con incrementos superiores al 10% respecto al año anterior. Las Palmas se afianzó como un punto clave en el bunkering de los barcos que por motivo de la inseguridad en el Mar Rojo tuvieron que modificar su ruta por el Cabo de Buena Esperanza. Las previstas inversiones

en esos puertos, en infraestructuras, -como el puerto de Granadilla o la ampliación del muelle comercial del puerto de Puerto del Rosario, por citar solo un par de ejemplos-, pero también en sostenibilidad (electrificación de muelles...) contribuirán a reforzar aún más ese papel como eje de la plataforma tricontinental. En 2025, la inversión pública total en estos puertos está previsto que ronde los 70 millones de euros y la previsión para 2026 es de más de 125 millones de euros, según los Planes de Empresa consensuados entre Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Siempre me gusta concluir elaborando un listado de líneas prioritarias de trabajo o proyectos que tengan en el horizonte, y que nos pueda contar. ¿Cuáles son?

Desde Puertos del Estado, el objetivo a corto y medio plazo es seguir trabajando para afrontar los grandes desafíos y transformaciones globales: la digitalización, la sostenibilidad ambiental, la resiliencia logística, y la competitividad económica. El objetivo estratégico global es transformar el sistema portuario estatal en un referente europeo y global en sostenibilidad -siempre coordinados con el transporte marítimo y en sintonía con las obligaciones internacionales-, eficiencia logística e innovación tecnológica, reforzando su papel como nodo esencial en las cadenas de suministro internacionales y como pilar estratégico en el desarrollo económico y social de España.

“En 2025, la inversión pública total en estos puertos está previsto que ronde los 70 millones de euros y la previsión para 2026 es de más de 125 millones de euros, según los Planes de Empresa consensuados entre Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife”

Pero también mi objetivo como presidente de Puertos del Estado es poner en valor el trabajo de este organismo como coordinador de un sistema cohesionado y competitivo. Estamos trabajando en diversas iniciativas como, por ejemplo, guías y pliegos para armonizar cuestiones clave relacionadas con las nuevas tecnologías y los servicios portuarios (uso de drones, suministro de nuevos combustibles...) que permitan avanzar a todos los puertos del sistema hacia los objetivos establecidos, siempre con el fin de seguir aportando valor a la sociedad.



Beatriz Calzada: “La electrificación de los muelles es una cuestión vital”



ENTREVISTA

BEATRIZ CALZADA
PRESIDENTA DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA DE LAS PALMAS

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS
Ya hemos pasado el ecuador de 2025, y la pregunta es: ¿está siendo un buen año para los puertos que gestiona la Autoridad Portuaria de Las Palmas?

La respuesta corta y clara es sí. No solo estamos igualando el ritmo de 2024 (que ya fue un año de récord), sino que además seguimos creciendo. Mes a mes, las estadísticas siguen siendo positivas en todos los puertos, lo que confirma que 2025 está siendo, sin duda, un muy buen año.

Me gustaría conocer, a grandes rasgos, los números que se están manejando este año.

Por ejemplo, el tráfico total, que al final es uno de los indicadores clave que definen a los puertos, el año pasado cerramos con cifras récord, moviendo más de 32 millones de toneladas. Pues bien, hasta mayo —que es la estadística más reciente que tenemos— ya estamos registrando un incremento cercano al 13% respecto al mismo periodo del año pasado. Es un aumento bastante significativo, y lo mejor es que se está dando en todos los puertos.

Tanto en el Puerto del Rosario como en el de Arrecife se está notando también un crecimiento en el tráfico de mercancías. Por ejemplo, Fred. Olsen ha incorporado un nuevo barco que conecta Fuerteventura y Arrecife, y eso se está reflejando claramente en las cifras, con subidas cercanas al 20%, que no es poco.

También seguimos creciendo en todo lo relacionado con el suministro de combustible,

que es uno de nuestros puntos fuertes. Ahí estamos con un aumento de más del 5%, lo cual también es muy positivo.

Y si hablamos de cruceristas, el año pasado cerramos la temporada con 1,8 millones de pasajeros, una cifra enorme. Ahora mismo, como sabes, la temporada de cruceros se detiene durante el verano en nuestros puertos —porque aquí es al revés que en la península—, pero las previsiones que nos está dando nuestro operador, Global Ports, apuntan a que la próxima temporada podríamos superar el 10% de incremento. Así que, en resumen, creo que los números hablan por sí solos.

En 2024 ya se alcanzó un récord de tráfico. ¿Vamos a superar esa cifra en 2025?

Sí, sin duda. Como comentaba antes, nosotros revisamos las estadísticas mes a mes y vamos viendo cómo evoluciona cada sector. Y lo que estamos viendo ahora es que no solo se mantiene el buen ritmo del año pasado, sino que seguimos creciendo.

Desde el principio dijimos que 2025 iba a ser un año de incertidumbre, y lo sigue siendo, sobre todo por todo lo que está ocurriendo a nivel internacional. Sabemos que el tráfico marítimo es muy sensible a cualquier situación global, y este año lo planteábamos como una incógnita: ¿qué pasaría si el canal de Suez volvía a la normalidad, si se ajustaban los aranceles, etc.? Pero la realidad es que, hoy en día, el tráfico sigue aumentando.

Ahora nos toca ver cómo se comporta la segunda mitad del año, pero todo apunta a que esta tendencia positiva se va a mantener y que, si nada cambia de forma brusca, vamos a terminar 2025 superando los números del año pasado.

La electrificación de los puertos de Las Palmas es un tema clave. De hecho, recientemente usted ha advertido que no hay fondos suficientes para llevarla a cabo. ¿Confía en el apoyo del Gobierno?

A ver, confianza ciega no tengo en nada, y menos cuando hablamos de inversiones. Yo siempre prefiero hablar con cifras sobre la mesa. La planificación que hemos hecho



para electrificar todos los muelles de todos los puertos que gestiona la Autoridad Portuaria de Las Palmas supera los 109 millones de euros, solo en obras de infraestructura. Estamos hablando de una inversión enorme, que evidentemente no podemos asumir solos con los recursos actuales.

Cuando llegué en 2023, me encontré con que había una partida de 18 millones que, por alguna razón, la Autoridad Portuaria había descartado. Afortunadamente, llegamos a tiempo para revertir esa decisión y aprovechar esos fondos, que hoy forman parte de nuestra planificación. Pero, claro, con eso no basta: aún nos falta muchísimo.

Son proyectos a largo plazo, que requieren tiempo y mucha financiación. Sabemos cómo funciona el sistema portuario español, basado en la autosuficiencia financiera de los puertos, y si no podemos cubrirlo así, la única vía que nos queda es acudir a fondos europeos. Por eso hemos pedido a los ministerios correspondientes que nos faciliten el acceso a esa financiación. Ojalá lo hagan, porque lo necesitamos.

Además, recientemente hubo una iniciati-





va en el Parlamento de Canarias, donde varias fuerzas políticas solicitaron formalmente al Ministerio de Transportes que ayudara a financiar este proyecto. Nosotros seguimos firmes en esa reivindicación, porque tenemos claro que, a día de hoy, solos no podemos asumir este coste, y necesitamos apoyo externo para sacarlo adelante.

¿Por qué es tan necesaria la electrificación? ¿Qué va a suponer para los puertos?

La electrificación es clave porque, como en todo el sistema portuario internacional, especialmente en Europa, estamos metidos de lleno en la batalla por la descarbonización. Queremos que los puertos sean cada vez más sostenibles y con menos emisiones. Hay que tener en cuenta que, en general, los puertos son zonas con bastante actividad y, por tanto, con emisiones elevadas. Cada barco que atracaba sigue generando emisiones, aunque apague los motores principales, porque deja encendidos los motores auxiliares para mantener todos sus sistemas funcionando.

Con la electrificación de los muelles, lo que conseguimos es que esos motores tam-

bién se apaguen. Gracias al sistema conocido como *Cold Ironing*, el barco se conecta directamente a la red eléctrica del puerto y opera con electricidad en lugar de combustible. Eso significa que deja de emitir durante su estancia en puerto. Pero, claro, para que eso ocurra, necesitamos que los muelles estén preparados con esa tecnología... y que los barcos también vayan adaptándose a ella, cosa que ya está pasando.

Así que nosotros, como puertos, tenemos que estar a la altura. Primero, por responsabilidad ambiental: menos emisiones, menos ruido... algo que la gente que vive cerca de los puertos sin duda va a agradecer. Pero, además, y esto es muy importante en nuestro caso, estamos hablando de puertos de tránsito. Aquí los barcos no vienen a quedarse, vienen a repostar, a hacer reparaciones o a dejar mercancía. Si no encuentran aquí los servicios que necesitan, se van a otro sitio. Y si empiezan a llegar barcos que ya funcionan con sistemas como el OPS y no podemos darles esa energía, la realidad es que dejarán de venir, y eso sería gravísimo para nuestra conectividad y nuestra economía.

No solo hablamos de abastecer a la población canaria, sino también a esos 18 millones de turistas que recibimos cada año. Así que, para nosotros, la electrificación no es solo un tema medioambiental, es una necesidad vital.

Y añadido un matiz importante: aunque la normativa europea obliga a que todos los puertos estén electrificados en 2030, las Islas Canarias están exentas de esa obligación. Europa es consciente de que, hoy por hoy, no tenemos la capacidad suficiente para generar toda la energía que eso exige. No nos penalizarán si no llegamos a ese objetivo a tiempo, pero aun así, nosotros no nos lo podemos permitir. Necesitamos mantener el tráfico marítimo, y para eso no solo hace falta electrificar los muelles, sino también resolver lo más complejo: generar la electricidad suficiente para poder dar ese servicio a todos los barcos que pasan por nuestros puertos.

“El puerto es vital para la vida diaria en Canarias”

Sin embargo, este no es el único proyecto por el que está luchando la Autoridad Portuaria, ¿verdad?

Exacto, hay varios frentes abiertos. Uno de los más importantes para nosotros es mantener y fortalecer las rutas marítimas. No solo se trata de consolidar las que ya tenemos, sino también de anticiparnos y trabajar en nuevas conexiones y nuevos tráficos. No podemos permitirnos perder rutas porque nuestro abastecimiento depende directamente de que lleguen muchos barcos. Y esto no es solo un tema de negocio para las empresas que operan en el puerto, es una cuestión vital para Canarias.

Uno de los grandes desafíos ahora mismo es la directiva europea ETS, que impone tasas por las emisiones de los buques. Esto puede restarnos competitividad, sobre todo frente a puertos en West África, que podrían terminar atrayendo rutas que hoy pasan por aquí.

Otro reto muy importante para nosotros es el empleo y la formación. En Canarias, y especialmente en Las Palmas de Gran Canaria, tenemos un índice de paro muy alto, mientras que las empresas del puerto están demandando personal cualificado que muchas veces no encuentran ni dentro ni fuera de las islas. Por eso queremos impulsar un centro de Formación Profesional Dual que conecte directamente a las empresas con los jóvenes que quieran formarse y tener un futuro ligado al puerto. Esto, sinceramente, nos parece clave.

También estamos trabajando en hacer el puerto cada vez más competitivo. Por ejemplo, aplicando bonificaciones en tasas para atraer más actividad y facilitar la operación a las empresas. Pero claro, para eso necesitamos que existan Presupuestos Generales del Estado. El año pasado no se aprobaron y esas bonificaciones no entraron en vigor, pero seguimos peleando para que puedan salir adelante.

Y no podemos dejar de lado todo el desarrollo que viene con la eólica offshore. En Canarias va a haber un impulso importante en este ámbito, y en el Puerto de Las Palmas ya hemos logrado habilitar suelo para facilitar ese desarrollo. Creemos que eso nos puede posicionar como uno de los puertos pioneros en energías renovables en el Atlántico.

¿Cuál diría usted que es el principal desafío “en tierra firme”?

Es un reto enorme. Ahora mismo, casi todos los desafíos que tenemos en el puerto pasan por avanzar en la descarbonización, apostar por una movilidad más sostenible y, sobre todo, agilizar los tiempos de entrada y salida de mercancías por tierra. Es decir, hacer más eficientes todos los accesos a los puertos.

Además, estamos muy volcados en mejorar la eficiencia a través de la digitalización. La idea es que todos los procesos —desde la gestión hasta la circulación interna— sean cada vez más rápidos, más ordenados y eficientes. Y no lo estamos haciendo solos: estamos trabajando codo a codo con los operadores portuarios para que todo fluya mejor y ganemos tiempo y calidad en los servicios.

Recientemente se ha hablado del nuevo Plan Estratégico que prepara la Autoridad Portuaria para sus cinco puertos. ¿Qué nos puede contar, a grandes rasgos?

Sí, estamos terminando de definir el Plan Estratégico 2035, con visión puesta en 2045. Lo más importante, desde nuestro punto de vista, es que no es solo un documento técnico. Hemos insistido mucho en que sea un plan participado, que no se quede solo en los despachos de la Autoridad Portuaria.

Hemos contado con un equipo de primer nivel, con experiencia nacional e internacional en el ámbito marítimo-portuario, pero también hemos abierto el proceso a toda la comunidad portuaria, asociaciones, administraciones y ciudadanía en general. Pusimos incluso un buzón para que cualquiera pudiera aportar ideas, sugerencias o preocupaciones. Queremos que todo el mundo se sienta parte del plan, porque si no se sienten identificados, no servirá de mucho.

El objetivo del plan es claro: saber hacia dónde queremos y debemos ir. Cómo deben evolucionar nuestros puertos de aquí a 10 y a 20 años, y cómo adaptarnos a los grandes cambios del sector. Cada uno de los cinco puertos tiene su propia personalidad, su propia función, y debemos sacar lo mejor de cada uno. También incluye reflexiones importantes, como qué tipo de profesionales vamos a necesitar en el futuro para seguir siendo competitivos.

¿Y cuál es el gran objetivo para este 2025?

Si este año conseguimos que, gracias al Plan Estratégico, toda la población y las administraciones se den cuenta de lo importantes que son nuestros puertos, yo me doy por satisfecha.

Por supuesto, mantener o incluso superar los datos de 2024 es algo que nos motiva —y vamos por buen camino—, pero creo que este año toca algo más profundo: que la ciudadanía entienda lo que significan los puertos para Canarias. Que sepan que detrás de cada barco, cada contenedor, hay una conexión directa con nuestra vida diaria. Es fundamental que la gente se implique, que sienta el puerto como algo suyo. Solo así podremos tomar las grandes decisiones que tenemos por delante con una visión compartida y de futuro.





ENTREVISTA

SONIA HERZOG
CEO DE JSV

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS
La entrada de Nazca Capital como socio estratégico es un hito importante para JSV, calificada como una 'integración estratégica que generará sinergias positivas'. Sabemos que Nazca Capital aporta financiación, pero, ¿podría concretar qué conocimiento de mercado, experiencia en gestión de crecimiento o acceso a redes específicas esperan que sea el mayor catalizador para la hoja de ruta de JSV, más allá de la mera aportación económica?

En JSV, hemos mantenido un crecimiento sostenido durante años, siempre con un modelo de negocio claro: el servicio puerta a puerta multimodal. Iniciamos esta visión pionera en las Islas Canarias, donde nos definimos como "camiones marítimos". Hace cinco años, logramos replicar y expandir con éxito este modelo a Turquía.

Nuestra experiencia ha dejado claro que, para ofrecer un servicio puerta a puerta completo a través de la multimodalidad, es crucial controlar toda la cadena logística. Esta convicción nos ha llevado a realizar inversiones significativas recientemente. Hemos adquirido la Terminal Ferroviaria Central de Mercancías (TCM) en Miranda de Ebro, construido una nueva terminal portuaria propia en Alicante, y, la novedad más reciente, incorporaremos un buque 'Methanol Ready'. Este barco de última generación se unirá a nuestra línea de Canarias, un hito que subraya nuestra apuesta por la sostenibilidad y la eficiencia.

Nuestro objetivo es seguir creciendo con este modelo de negocio. Creemos firmemente que el cabotaje marítimo y el short sea shipping son el futuro, ya que ofrecen una alternativa eficiente y sostenible al transporte por carretera para distancias cortas. Queremos fortalecer nuestras conexiones actuales con Canarias y Turquía y abrimos a nuevos mercados. Para llevar a cabo este ambicioso desarrollo, entendimos que era fundamental contar con un socio estratégico que nos acompañara en esta fase de expansión.

El acuerdo con Nazca Capital se basa en el reconocimiento mutuo de nuestras fortalezas. En JSV, somos los especialistas en el negocio logístico; conocemos la operativa y lo que se necesita para crecer en los próximos años. Nazca Capital, por su parte, nos brindará un soporte vital en varias áreas. Su respaldo financiero es esencial para la magnitud de las inversiones que planeamos. Además, su especialización en fusiones y adquisiciones será clave para nuestro crecimiento inorgánico, es decir, la compra de otras empresas. Esto nos permitirá expandir nuestro negocio a otros mercados de corta distancia de manera más eficiente y estratégica.

Nuestro crecimiento no solo busca la expansión, sino que también está firmemente comprometido con la logística verde. La multimodalidad ya nos ofrece una ventaja ecológica inherente, pero queremos ir más allá. Seguiremos invirtiendo en camiones más eficientes y aumentaremos nuestra flota de buques 'Methanol Ready', diseñados para



Sonia Herzog: “Nuestra trayectoria se define por una constante innovación”

transportar contenedores de 45 pies (equivalentes a la capacidad de un camión), que son muy eficientes y tienen bajas emisiones.

Creemos que todo este ambicioso proyecto futuro se beneficiará enormemente de la colaboración con un socio tan profesional como Nazca Capital. Su experiencia en el ámbito financiero, especialmente en decisiones de inversión, crecimiento inorgánico y el análisis de nuevos proyectos, es invaluable. En JSV, siempre hemos analizado los proyectos con nuestro comité de dirección. Sin embargo, ante la magnitud de las inversiones "muy potentes" que se avecinan, contar con una segunda opinión profesional y financiera como la de Nazca Capital es, a mi parecer, fundamental. Siempre pido a mi equipo que no solo presente los aspectos positivos, sino que analice a fondo todas las posibles ineficiencias y escenarios negativos. La visión profesional y financiera que Nazca Capital aporta a JSV es completamente complementaria y, personalmente, me da una mayor confianza y comodidad en la toma de decisiones estratégicas.

Sonia, como has mencionado, la alianza con Nazca Capital acelerará los planes de expansión internacional. ¿Cómo se está revisando o redefiniendo la estrategia de expansión geográfica?

¿Hay mercados emergentes o rutas específicas que ahora sean prioritarias y que antes eran más difíciles de abordar sin este respaldo estratégico?

Desde JSV, siempre hemos sido la fuerza impulsora detrás de nuestras ideas estratégicas y de negocio. Sin embargo, con la incorporación de Nazca Capital, tenemos la expectativa de recibir una visión externa y diferenciada, que complemente la nuestra.

Es cierto que nuestro profundo conocimiento se centra en el ámbito logístico. No obstante, creemos firmemente que la perspectiva de un socio que, si bien no está inmerso directamente en nuestra operativa diaria, sí conoce otras empresas, metodologías y el panorama empresarial global, puede ofrecernos un beneficio considerable. Su visión desde fuera, ajena a las particularidades de nuestro día a día logístico, pero conocedora de las dinámicas globales y las tendencias futuras, nos resultará de gran valor.

JSV nació en y para Canarias; somos, como decimos, "canarios de corazón". Nuestra trayectoria nos ha llevado a establecer una conexión vital entre Turquía, la Península Ibérica y las Islas Canarias. Desde Canarias, de hecho, tenemos en mente planes de expansión muy interesantes. Sin embargo, reconocemos que, si bien las posibilidades de

crecimiento son vastas, nuestros recursos son inherentemente limitados.

Por ello, esperamos que Nazca Capital nos asista en la toma de decisiones estratégicas sobre nuestra expansión. Por ejemplo, en la selección de los mercados de proximidad más prometedores. Nosotros aportaremos nuestra perspectiva basada en el conocimiento logístico y estratégico de nuestro mercado actual, mientras que ellos ofrecerán esa visión global y externa, clave para identificar nuevas necesidades y oportunidades en el futuro del sector.

Además, tratabas un tema muy interesante: la inversión de 38 millones de euros en el 'Mila Green', un buque 'methanol ready' y con tecnología avanzada, la cual es un paso audaz hacia la sostenibilidad. ¿Cómo se integra esta inversión en vuestra estrategia global de descarbonización?

En JSV, el desarrollo estratégico ha sido un proceso continuo, marcado por inversiones significativas y un compromiso inque-





brantable con la multimodalidad. Nuestro crecimiento siempre ha sido orgánico e impulsado internamente por la familia Herzog, reflejando nuestra visión y dedicación.

Un paso fundamental en esta trayectoria fue la creación del puerto seco de Miranda de Ebro. Esta terminal ferroviaria es vital para conectar el norte de la península con Barcelona, Alicante, Canarias y Turquía, representando un avance enorme en nuestra capacidad multimodal. Posteriormente, la terminal portuaria de Alicante supuso otro esfuerzo económico considerable, fortaleciendo aún más nuestra infraestructura. El tercer gran hito fue la incorporación del 'Mila Green', un buque que adquirimos como empresa antes de la entrada de Nazca Capital como socio.

“El acuerdo con Nazca Capital se basa en el reconocimiento mutuo de nuestras fortalezas”

Con el apoyo de Nazca Capital, nuestro objetivo es expandir nuestra flota con más buques similares al 'Mila Green'. Creemos firmemente en este tipo de embarcaciones: buques de 750 TEUs y 14 toneladas, con una eficiencia excepcional. Están diseñados para transportar contenedores de 45 pies en todas sus secciones, ofreciendo la misma capacidad de un camión, pero con la ventaja de ser rápidos y extremadamente eficientes.

A diferencia de las grandes navieras globales, que a menudo optan por buques gigantes y lentos para descarbonizar y optimizar, nosotros apostamos por un modelo que prioriza la velocidad y las conexiones rápidas a través del *short sea shipping*. Nuestra visión es ofrecer una alternativa superior al transporte por carretera, que es inherentemente más contaminante. Necesitamos embarcaciones que puedan transportar la misma capacidad que un camión, pero que lo hagan de forma rápida, eficiente y, crucialmente, sostenible.

Para nosotros, disponer de este tipo de buques no es solo necesario; es crítico. Es fundamental para poder ofrecer el servicio



que deseamos en el mercado: ser camiones marítimos, pero "verdes" y sostenibles. Si bien se podría operar de otra manera, sería a un costo medioambiental mucho mayor.

Cada uno de estos buques representa una inversión significativa de 38 millones de euros, lo que subraya el esfuerzo económico que implican. Actualmente contamos con uno, pero pueden estar seguros de que pronto vendrán más.

Por ello te iba a preguntar: ¿existen planes a medio y largo plazo para la adquisición de más buques 'verdes' o la adaptación de la flota actual?

En JSV, estamos inmersos en la construcción de nuevos buques. Históricamente, hemos mantenido una sólida colaboración con armadores privados que confían en nosotros y nos han brindado un apoyo fundamental. Gracias a estas relaciones duraderas y a la profesionalidad que nos caracteriza, hemos logrado acceder a este tipo de embarcaciones.

El acceso a buques de estas características no es sencillo. Actualmente, la demanda de construcción es altísima y los astilleros no disponen de espacio para satisfacer a

todos. Afortunadamente, nuestra trayectoria de muchos años trabajando con los mismos socios serios y profesionales nos ha facilitado enormemente este proceso.

Nuestra visión a futuro es seguir expandiendo nuestra flota con este tipo de buques altamente eficientes. No obstante, no preveemos que el 100% de nuestra flota sea de propiedad exclusiva. Nos parece razonable aspirar a que, al menos, el 50% de nuestros buques sean propios, mientras que el resto se gestionará mediante fórmulas de *charter* (alquiler de buques) que cumplan con las mismas características de modernidad y eficiencia.

La realidad del mercado es que, en la actualidad, o bien te embarcas en la construcción directa de estos buques o el acceso a ellos a través del *charter* es extremadamente complicado. Es un desafío que estamos sorteando gracias a nuestras alianzas estratégicas y a nuestra reputación en el sector.

Más allá de este buque, ¿cuáles son los próximos pasos en la hoja de ruta a largo plazo de JSV en términos de innovación tecnológica y descarbonización

de sus operaciones? ¿Veremos a JSV liderando la implementación de nuevas soluciones energéticas o de automatización en la logística multimodal?

En JSV, nuestra trayectoria se define por una constante innovación, un pilar que impregna todos los aspectos de nuestra operación. Si bien esta afirmación podría sonar ambiciosa, es una realidad arraigada en nuestra visión.

Actualmente, estamos inmersos en el desarrollo de contenedores especiales diseñados para cargas específicas. Estos contenedores, similares a los *tauliners* de los camiones, están optimizados para ofrecer una practicidad excepcional en las operaciones en Canarias. Nuestro compromiso es seguir innovando y construyendo soluciones de contenedores que se adapten con precisión a las necesidades de nuestros clientes.

Continuamos también innovando en la conexión y en la provisión de una solución multimodal que denominamos "camión marítimo". La esencia de este concepto reside en ofrecer conexiones rápidas a través de un contenedor versátil que puede integrarse sin problemas en diversos modos de transporte: ferrocarril, tráiler, plataformas de camión, o buques tipo ro-ro. Esta flexibilidad es clave para la eficiencia logística.

Además de la logística tradicional, estamos innovando en áreas que, si bien no se relacionan directamente con contenedores, buques o ferrocarriles, son cruciales para nuestra operativa. En particular, hemos puesto un enfoque significativo en la parte aduanera, un aspecto de vital importancia para el tráfico con Canarias. Anticipando el gran cambio aduanero que se producirá a partir del próximo mes de octubre, hemos apostado por una solución *Software as a Service* (SaaS): CustomsGo. Esta plataforma aduanera ha sido creada específicamente para abordar la problemática que surgirá con la nueva normativa. Desde el momento en que comprendimos la magnitud de este cambio, nos movilizamos para desarrollar una solución novedosa y eficaz. De hecho, ya estamos operando al 100% con este nuevo sistema, totalmente preparados para ofrecer una solución fluida a nuestros clientes cuando el cambio aduanero entre en vigor en octubre.

Para Canarias, la importancia de la aduana es tan crítica como la del transporte, el buque o la terminal. Si no se controlan absolutamente todas las partes del proceso puerta a puerta, la eficiencia se ve comprometida y no podemos garantizar el servicio ágil y limpio que prometemos.

Por esta razón, en JSV no nos definimos simplemente como una naviera, sino como un operador multimodal cuyo objetivo es optimizar la eficiencia y la sostenibilidad en cada eslabón de la cadena logística. Evidentemente, la inversión en nuestra terminal portuaria y en los buques es considerable, y el esfuerzo económico es inmenso. Como familia Herzog, hemos realizado y seguiremos realizando cuantiosas inversiones en nuestra empresa porque creemos firmemente en nuestro modelo de negocio y en su potencial. No obstante, estamos convencidos de que el crecimiento que esperamos en los próximos años será mucho más sólido y profesional si lo emprendemos de la mano de un socio tan experimentado y profesional como Nazca Capital. Esta alianza representa, sin duda alguna, un paso adelante que se traduce en una inversión continua en calidad e innovación.





ENTREVISTA

GERMÁN SUÁREZ
PRESIDENTE DE ASTICAN

Germán Suárez: “Si logramos que el talento se enamore de nuestro proyecto, estará con nosotros, seremos más competitivos”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

Dada la posición geoestratégica única de las Islas Canarias en las rutas marítimas globales, ¿cómo capitaliza Astican esta ventaja no solo para la captación de clientes de paso, sino también para el desarrollo de servicios especializados o nichos de mercado que la diferencien de astilleros en otras regiones?

Es fundamental destacar que el éxito de Astican y su posicionamiento como líder en la prestación de servicios a todo tipo de flotas en Canarias no sería posible sin la invaluable contribución del ecosistema portuario en su conjunto. A pesar de la excelente ubicación estratégica de las Islas Canarias, Astican no podría capitalizar su potencial si no fuera por la colaboración estrecha con otras empresas, profesionales y, crucialmente, las propias autoridades portuarias.

Los servicios que ofrecemos están intrínsecamente ligados a la existencia de puertos canarios que garantizan un alto nivel de fiabilidad y una amplia oferta de servicios y suministros de toda índole. Es esta robusta infraestructura y la calidad de los servicios portuarios existentes hoy en día en Canarias, junto con el compromiso de las empresas que operan en el entorno portuario, lo que permite a Astican alcanzar su actual nivel de rendimiento y liderazgo. Queremos enfatizar que, sin la excelencia de los servicios portuarios, Astican, por muy sólida que fuera su operación individual, no podría lograr los resultados que ostenta.

La historia del puerto de Las Palmas, y por extensión la de Astican, ha estado marcada por la identificación y el desarrollo de diversos nichos de mercado, lo que refleja la fortaleza y adaptabilidad de toda la comunidad portuaria. Estos nichos han emergido, se han consolidado y, a menudo, han dado paso a nuevas oportunidades que impulsan un crecimiento sostenido, transformándose finalmente en mercados tradicionales y fidelizados.

En los orígenes de Astican, hace muchos años, el nicho principal fue el sector de la pesca internacional que operaba en aguas africanas. El puerto de Las Palmas se erigió entonces como un puerto seguro, no solo en términos de seguridad física, sino también por la fiabilidad y calidad en la asistencia de las necesidades de estas flotas. Este



enfoque inicial fue clave en la concepción y desarrollo de Astican por parte del Estado para atender a estas flotas pesqueras en la región.

Más recientemente, desde el año 2000 en adelante, además de

atender a una amplia variedad de embarcaciones, Canarias ha experimentado un notable desarrollo y se ha consolidado como un referente para las plataformas petrolíferas. La presencia de estas estructuras en

los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife es una imagen familiar para residentes y visitantes. Este crecimiento se atribuye a dos factores principales: la consolidada capacidad técnica y la vasta ex-

periencia en reparaciones navales acumuladas a lo largo de décadas en Las Palmas, y la existencia de muelles de aguas profundas en los puertos canarios. La singularidad de estos muelles, que no tienen parangón en el continente africano debido a la orografía volcánica de las islas, ha sido determinante para atraer a esta clientela específica, quienes encuentran aquí las condiciones físicas y de servicio idóneas. La inversión de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en obras marítimas para alargar muelles y profundizar las dársenas fue fundamental para captar este segmento de mercado.

Mirando hacia el presente y el futuro, vislumbramos nuevas oportunidades en las energías renovables marinas, particularmente la eólica marina flotante. Si bien el sector privado y las instituciones canarias han demostrado un claro compromiso, su despegue depende en gran medida de la regulación pendiente por parte del Gobierno de España. Otros nichos emergentes incluyen la acuicultura, un sector en el que también participamos activamente, y todo lo relacionado con la realización, ensamblaje y fabricación a pequeña escala de prototipos y artefactos para las energías renovables marinas. En este ámbito, el apoyo de la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN) ha sido crucial, posicionando a Canarias como un centro de pruebas e innovación, lo que a su vez ha permitido a las empresas de servicios técnicos portuarios participar en estos prometedores mercados.

En definitiva, es imperativo reconocer que nuestro éxito no es una labor individual. Dependemos intrínsecamente de que todo el entorno portuario mantenga la fortaleza y la sinergia que ha demostrado a lo largo de los años.

Así es. La colaboración público-privada es, sin duda, un pilar fundamental para vuestro crecimiento. Me pregunto cómo Astican, más allá de su reconocida labor en la reparación naval tradicional, está explorando y desarrollando nuevas líneas de negocio y servicios de valor añadido. ¿Podríamos esperar que estas iniciativas se materialicen y se conviertan en una realidad palpable en los próximos meses y años?

En cuanto a las líneas de negocio, la descarbonización del transporte marino emerge como una dirección clara y fundamental. Los armadores se ven en la necesidad de adaptar sus embarcaciones para cumplir con las regulaciones medioambientales, impulsados no solo por la normativa, sino por una convicción generalizada en el sector marítimo y portuario sobre la importancia de la sostenibilidad ambiental. Esta adaptación va por delante de todo.



Las modificaciones de buques existentes para cumplir con las regulaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Unión Europea —que en ocasiones son incluso más exigentes, generando cierta incertidumbre por la diversidad de normativas— representan una fuente significativa de actividad para los astilleros. Este es un nicho en el que llevamos años trabajando, no solo en Astican, sino también a través de nuestra filial, Astilleros de Santander. Allí, una de nuestras especializaciones clave es la transformación, conversión o adaptación de buques existentes para fines muy diversos, siendo la descarbonización una de las más importantes.

Estamos hablando de proyectos tan innovadores como la instalación de velas de succión en barcos. De hecho, hace unos meses, en nuestros astilleros de Santander, se instalaron las mayores velas de succión del mundo en un buque Bulk Carrier reconvertido. Este proyecto se llevó a cabo para un armador específico y el fabricante de las velas, Bound for Blue, una empresa española con un notable éxito internacional.

Además, realizamos modificaciones en la forma del casco de los barcos para mejorar su eficiencia en la navegación, lo que se traduce en ahorro de combustible y, por ende, en una reducción de las emisiones de dióxido de carbono. También añadimos implementos a las hélices o al timón que contribuyen a una navegación más eficiente.

Contamos con la experiencia necesaria para instalar esta serie de soluciones en cualquier tipo de embarcación. Este portafolio de servicios lo ofrecemos al mercado desde hace tiempo, y puedo afirmar con satisfacción que somos pioneros y un referente en Europa en este tipo de servicios como astilleros.

El sector de la reparación naval es cíclico y altamente competitivo. Desde su perspectiva, ¿cuáles son los principales motores de crecimiento y las tendencias disruptivas que están redefiniendo el panorama global, más allá de la descarbonización? Pienso en la automatización en buques, la ciberseguridad marítima, o el auge de nuevas rutas comerciales.

La actividad en astilleros de reparación naval como el nuestro está intrínsecamente ligada a un factor determinante: el ciclo del negocio. Como bien ha definido, el negocio de la reparación naval es, por naturaleza, maduro y cíclico. La prosperidad o la desaceleración de este ciclo dependen directamente del nivel de los fletes en el mercado para cada tipo de embarcación.

Para aquellos menos familiarizados con la terminología marítima, el flete se refiere a la tarifa que un cliente paga diariamente por el

alquiler de un buque para el transporte de mercancías de un punto a otro.

En los últimos años, particularmente desde la irrupción de la pandemia de COVID-19, los fletes se han mantenido en niveles elevados, incluso inusualmente altos en algunos periodos. Tras el levantamiento de las restricciones de confinamiento, y a pesar de la disminución de los viajes, el incremento exponencial de las compras online generó una demanda sin precedentes de transporte marítimo. Recordará, sin duda, la época en que el costo de transportar contenedores de Asia a Occidente alcanzó cifras desorbitadas, un fenómeno inesperado que impulsó significativamente los fletes.

Desde aquel pico post-COVID, la dinámica del mercado de fletes ha estado influenciada por una compleja interacción de factores: el aumento de los precios de la energía impulsado por conflictos geopolíticos, como el de Rusia y Ucrania, que ha mantenido los fletes para ciertos tipos de mercancías en valores positivos; la ocurrencia de fenómenos meteorológicos adversos, como la sequía en el Canal de Panamá, que reducen la oferta de buques disponibles al limitar el tráfico marítimo; las tensiones geopolíticas y económicas, especialmente entre Estados Unidos y China, que generan congestión y interrupciones en las rutas comerciales globales; y el resurgimiento de ataques en rutas clave, como en el Canal de Suez, que obligan a los buques a tomar trayectos más largos, contribuyendo a la escasez de oferta y, por ende, a la estabilidad o alza de los fletes.

Todos estos elementos, al combinarse, impactan las rutas comerciales, provocando que los barcos tarden más días en llegar a sus destinos o que deban realizar viajes más extensos. El resultado neto es una reducción en la oferta de buques disponibles para el transporte de mercancías.

A pesar de que el comercio mundial no atraviesa su mejor momento debido a la incertidumbre económica y las interferencias comerciales, los fletes, en términos generales, se mantienen en un nivel positivo. Aunque no han alcanzado los picos "disparatados" de la pos-COVID, su buen estado actual es el escenario más favorable para que astilleros como el nuestro sigan prosperando.

Como empresario, mi preferencia sería que los fletes estuvieran altos debido a un intenso comercio internacional, una vibrante actividad económica y un crecimiento robusto que impulse la necesidad de transportar más bienes. Desearía



que no dependieran de disrupciones negativas como conflictos bélicos o fenómenos meteorológicos adversos. Sin embargo, mantengo el optimismo y espero que el próximo ciclo positivo del sector se deba a estas circunstancias deseables, asegurando así un buen desempeño para los próximos años, más allá del impulso ya significativo que nos brinda la descarbonización.

“Una de nuestras especializaciones clave es la transformación, conversión o adaptación de buques existentes para fines muy diversos, siendo la descarbonización una de las más importantes”

La escasez de mano de obra cualificada es un desafío global en la industria pesada. ¿Cómo percibe Astican esta problemática en el contexto canario y español, y qué papel cree que deben jugar los gobiernos y las instituciones educativas para asegurar el futuro del talento en el sector?

En Astican, percibimos una realidad que, sin duda, resuena con lo que experimenta el resto del mundo desarrollado y, de manera especifi-

ca, el sector naval en Europa. Nos encontramos con profesionales de gran valía, pero su número es insuficiente. Hay talento, sí, pero no en la cantidad necesaria para cubrir la demanda.

¿Qué pueden hacer las instituciones y los gobiernos, en colaboración con el sector privado, para abordar esta situación? Considero que, si bien la formación académica es susceptible de mejora —es crucial adaptar los programas formativos a la vertiginosa realidad económica actual—, los jóvenes que egresan de las universidades, la formación profesional y otras escuelas técnicas en España poseen una sólida base de conocimientos. Es cierto que la empresa debe complementar esta formación inicial, ya que la teoría y la práctica difieren, pero la base es buena. Sin embargo, el problema persiste: son pocos, no son suficientes.

Cada vez más, creo firmemente que debemos concentrar un gran esfuerzo en generar vocaciones. Esto implica una labor que debe comenzar desde las etapas más tempranas de la educación, en las escuelas de primaria y secundaria, mucho antes de que los jóvenes definan su futuro profesional. Es esencial explicarles las vastas posibilidades que ofrece la "economía azul": la belleza y el potencial de nuestro negocio, del sector portuario y del transporte marítimo. Esta es una tarea que nos incumbe a todos, tanto al ámbito público como al privado.

Añadiría, además, una reflexión que escuché recientemente de un colega del sector, de Talleres Quintana, un histórico taller en Santa Cruz de Tenerife que celebró recientemente su centenario. Él señalaba, con gran perspicacia, que existe una percepción social errónea: parece que elegir la formación profesional (FP) es visto como una opción de segunda categoría, como si fuera la alternativa para quienes "no pudie-

ron ir a la universidad". Esta visión distorsionada impide que se perciba la FP como una elección válida y deseable para dedicarse a nuestro sector, lo que afecta directamente la atracción de nuevo talento.

Mirando hacia el futuro, ¿cuál considera que es el mayor desafío o la mayor oportunidad para Astican en los próximos cinco a diez años, y qué visión personal tiene usted para el liderazgo de la empresa en ese período?

No me atrevería a señalar un único mayor desafío, ya que considero que enfrentamos varios retos cruciales que hemos estado analizando. Uno de los principales desafíos, y que se acentuará en los próximos años si no cambiamos la tendencia actual, es la escasez de personal cualificado. Contar con gente bien preparada es fundamental. Relacionado con esto, y viéndolo también como una oportunidad, es crucial cambiar el enfoque de "retener el talento" a "enamorar el talento". Si llegamos al punto de tener que "retener", ya es tarde. Las nuevas generaciones no comparten las mismas expectativas que las anteriores. Por eso, me preocupa cómo podemos mantener a los jóvenes enamorados de la empresa. Dedicamos tiempo a este aspecto porque creemos que, para quienes sepan gestionarlo, los desafíos se transforman en oportunidades. Si logramos que el talento se enamore de nuestro proyecto, estará con nosotros, seremos más competitivos.

Otro desafío significativo es la incorporación y el uso de la inteligencia artificial (IA) en nuestro trabajo diario. La IA abre un sinfín de posibilidades; es una herramienta que nos permite trabajar más rápido, mejor y de forma más productiva. Además, estamos seguros de que este talento joven que queremos "enamorar" valorará contar con estas herramientas en la empresa, ya que las utilizan en su día a día. Sin embargo, también representa un reto para la empresa el utilizar la IA sin comprometer la ciberseguridad ni la protección de datos, evitando así la exposición de nuestro negocio. Ya estamos trabajando en ello, formando a nuestro personal y animando a cualquier persona de la organización, sin importar su jerarquía, a que se identifique como pionera en la implementación de la IA en nuestro día a día. Queremos escuchar sus propuestas desde dentro.

Finalmente, y de forma más general, el desafío es cómo integrar la innovación y los avances tecnológicos de nuestro entorno de manera organizada y estructurada. Aunque la inteligencia artificial es ahora el foco principal, seguirán surgiendo nuevas innovaciones que tendremos que incorporar al negocio de forma eficiente y puntual, evitando la descoordinación o la desorganización interna.



ENTREVISTA

EUGENIO FALCÓN
DIRECTOR COMERCIAL
DE MOTONÁUTICA
LAS PALMAS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

No es la primera vez que conversamos, y de hecho, para comenzar, en entrevistas anteriores usted mencionó la idea de vender ilusiones más que embarcaciones. ¿Considera que los puertos canarios están preparados para acompañar la experiencia náutica que el cliente actual exige?

Es cierto que, como bien dices, nuestro negocio se basa en vender ilusiones, una labor a la que me he dedicado por más de 40 años.

Actualmente, el principal problema que enfrentamos en Gran Canaria es la escasez de amarres para embarcaciones de recreo. Estamos dejando de vender muchas embarcaciones porque los puertos están saturados y sin perspectivas de mejora a corto, medio o incluso largo plazo.

Esto representa un hándicap muy significativo: no podemos entregar barcos porque simplemente no hay amarres disponibles para ellos.

Hablamos de un problema de infraestructuras, tanto privadas como estatales. La realidad es que los puertos no han evolucionado a la par con el desarrollo del mercado.

Efectivamente, es una pena. Al final, el cliente que tiene la ilusión de poseer una embarcación, especialmente en Canarias, donde po-

demostramos disfrutar del mar todo el año gracias al buen clima, se encuentra con la frustración de no poder adquirir un barco porque no tiene dónde amarrarlo.

Es como comprar un coche y que te digan que no hay dónde aparcarlo, lo que te impide la compra. La situación es exactamente la misma.

El año pasado conversamos sobre el fueraborda integral eléctrico. Un año después, ¿qué acogida ha tenido la tecnología eléctrica tanto en puertos como en clientes? ¿Siente que hay avances reales o persisten aún barreras significativas?

Existen aún muchas barreras para la adopción de la tecnología eléctrica en el ámbito náutico. En primer lugar, si bien el precio puede ser un factor discutible, el costo de estos motores es ligeramente superior al de los de combustión tradicionales.

Sin embargo, el principal obstáculo radica en la confianza del cliente. A pesar de que los motores de gasolina actuales son significativamente menos contaminantes, los consumidores siguen prefiriendo esta tecnología por su mayor autonomía. En el mar, a diferencia de la infraestructura terrestre para vehículos eléctricos, no existen puntos de recarga accesibles. No se puede "repostar" electricidad como se hace con un coche en un centro comercial. Esta ausencia de "electrolineras" marinas es un gran hándicap, ya que quedarse sin batería en alta mar presenta un problema logístico complejo.

Por lo tanto, la tecnología eléctrica en este sector se encuentra to-

Eugenio Falcón: "No se trata de construir puertos nuevos, sino de optimizar la gestión de los espacios actuales"

davía en una fase muy incipiente, enfrentando complicaciones significativas. Es comprensible que los clientes muestren reticencia a confiar en algo que no sea lo convencional, dada la imposibilidad de cargar un motor eléctrico en cualquier puerto deportivo. La autonomía de las baterías depende enteramente de los medios propios del propietario. En resumen, estamos muy en pañales en lo que respecta a esta tecnología.

Por otro lado, el turismo náutico ha ganado fuerza en los últimos años. Como mencionaba antes, ¿cree que los puertos deportivos de Gran Canaria están aprovechando todo su potencial como dinamizadores económicos?

Sí. El sector del turismo náutico, que incluye tanto las excursiones en barcos grandes como el alquiler de embarcaciones más pequeñas (con o sin titulación), ha experimentado un crecimiento notable. Casualmente, desde el fin de la pandemia hasta ahora, este auge ha sido muy, muy significativo.

Lo confirmo por la gran cantidad de demanda que tenemos de nuestros clientes profesionales que nos compran barcos para alquilar. Con lo cual, hemos comprobado que es un sector muy interesante.

Los puertos se han adaptado positivamente a esta tendencia, dentro de las posibilidades de sus infraestructuras actuales.

En cuanto a innovación, Motonáutica siempre ha estado a la vanguardia. Hoy, ¿qué papel juegan los puertos como plataforma de prueba o exhibición de nuevos productos náuticos?

Los puertos privados siempre están dispuestos a colaborar en la organización de eventos y exhibiciones, a diferencia de los puertos estatales o autonómicos, que suelen poner más trabas y no ofrecen ayudas. Por eso, cuando organizamos este tipo de eventos, nos centramos en los privados.

Nos interesa mutuamente que haya una colaboración activa. En los puertos privados de Gran Canaria, es una maravilla trabajar en esto. Siempre contamos con su apoyo sin problema, y ellos con el nuestro.

Como actor privado con una trayectoria consolidada, ¿qué mejoras urgentes consideran necesarias en la gestión por-

tuaria para favorecer la actividad empresarial del sector?

La mejora más urgente y fundamental es, sencillamente, la ampliación de la capacidad de amarre en los puertos existentes. No se trata de construir puertos nuevos, lo cual es complejo, sino de optimizar la gestión de los espacios actuales para que cada puerto pueda ofrecer más amarres. Esta ampliación es vital para la supervivencia de nuestro negocio, especialmente para la venta de embarcaciones de cinco metros de eslora en adelante.

Esta demanda es, sin duda, compartida por todos los agentes y empresas del sector. No solo nos enfrentamos a dificultades para vender barcos, o a que el cliente no pueda comprarlos por falta de espacio, sino que los profesionales dedicados al alquiler de embarcaciones tampoco encuentran amarres disponibles. Al final, es un círculo vicioso donde todos los eslabones de la cadena se ven afectados y se necesitan mutuamente.

¿Qué condiciones deberían darse para poder solicitar o para poder poner en marcha algún proyecto de cara a ampliar esos espacios?

Es fundamental que exista un compromiso político sólido, tanto en lo referente a la disponibilidad de amarres como al uso de rampas. Las rampas son cruciales, ya que permiten la botadura de embarcaciones de ciertas esloras mediante remolques. Sin embargo, en Gran Canaria, la mayoría de estas rampas están clausuradas debido a decisiones de diversas entidades, ya sean estatales, del Gobierno de Canarias, de Puertos del Estado o del Cabildo. Esta situación es insostenible: si los puertos cierran las rampas y no tenemos amarres, nuestra actividad se paraliza, impidiéndonos avanzar al no disponer de infraestructura para nuestras embarcaciones.

La colaboración público-privada es, sin duda, primordial en este asunto. Es indispensable que los organismos públicos se involucren activamente y comprendan la relevancia de la industria náutica en Canarias. Este sector es fundamental para la economía regional, generando aproximadamente 2.000 puestos de trabajo directos e indirectos. Estamos hablando de un impacto significativo en numerosas familias.

¿Cómo valora el papel del Puerto de Las Palmas como polo logístico y comercial para el mercado náutico del África Occidental y del Atlántico Medio?

El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria es, sin duda, el principal puerto de las Islas Canarias. Cuenta con el mayor número de amarres, las mejores infraestructuras y una ubicación geográfica estratégica, lo que lo convierte en un punto clave.

Esto se observa a diario con la presencia de embarcaciones profesionales de turismo, transporte de pasajeros y vehículos, y de mercancías. Además, en los últimos años, ha sido un centro importante para las plataformas petrolíferas que llegan para reparaciones y revisiones.

El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria es, por tanto, estratégico en la zona atlántica, tanto para África como para América.

Para concluir, me gustaría preguntarle: ¿Qué le ilusiona a nivel personal y profesional de lo que está por venir en el ámbito portuario? ¿Dónde ve a Motonáutica y a los puertos canarios de aquí a unos años?

Una cosa es la ilusión que tengo, y otra muy distinta es la realidad que percibo. Llevo más de 40 años en este sector, así que, como se dice, ya "peino canas". Mi ilusión sería ver la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los existentes, especialmente en Gran Canaria, que es donde enfrentamos el problema más apremiante.

Esto es vital para poder seguir trabajando y creciendo. No es lo mismo renovar la flota, recogiendo barcos usados para vender nuevos, que tener la opción de vender embarcaciones nuevas sin la necesidad de recoger otras, simplemente porque no hay amarres. Por lo tanto, mi ilusión es que haya más plazas disponibles. Sin embargo, la realidad me hace ser un tanto pesimista en este sentido.

Aunque soy una persona muy optimista y siempre intento ver la botella medio llena, la verdad es que no hay proyectos a corto ni a medio plazo para la ampliación de puertos. Así que, por ahora, lo dejaremos en un 50% optimismo y 50% pesimismo.

Esperemos que las demandas del sector sean escuchadas y que se tomen las medidas necesarias.



ENTREVISTA

LUISA RAMOS
PRESIDENTA DE
LA ASOCIACIÓN DE
REPARACIONES NAVALES

Luisa Ramos: “La industria de la reparación naval en el puerto de Las Palmas tiene una fortaleza envidiable”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

El 2024 fue un año de fuerte crecimiento para el sector marítimo, pero también de disrupciones. Desde la perspectiva de la ARN, ¿cuál es el estado de salud actual de la industria de reparaciones navales en Las Palmas? ¿Cómo se ha comportado el volumen de trabajo y la rentabilidad de las empresas asociadas en el último año?

El estado de la industria de la reparación naval en el puerto de Las Palmas considero que tiene una fortaleza envidiable. Las empresas que se dedican a la reparación naval en nuestro Puerto han consolidado altísimos niveles de calidad técnica y solvencia en resolver proyectos complejos de reparación y mantenimiento de buques de todo tipo, y de unidades de perforación petrolífera.

Esto, unido al altísimo nivel de prevención de riesgos laborales que se implementan en los proyectos que se llevan a cabo, hace que el puerto de Las Palmas y nuestra industria tenga una reputación y una carga de trabajo asegurada. Sin embargo, hay que considerar y destacar también que es un sector con cierta inestabilidad temporal en cuanto al volumen de carga de trabajo, es decir, hay picos de trabajo que son difíciles de organizar con los recursos locales, frente a épocas en que baja algo la demanda lo que requiera una solidez empresarial muy alta.

La crisis del Mar Rojo y las restricciones en el Canal de Panamá han reconfigurado las rutas marítimas. ¿Cómo han afectado estos factores directamente a la actividad de reparación naval en Las Palmas? ¿Han observado un cambio en el tipo de buques que llegan para reparación o en la urgencia de los trabajos debido a estos fenómenos?

Efectivamente, si ha habido algún efecto en la carga de trabajo relacionada con la reparación en nuestro puerto por las circunstancias que mencionas, ha sido únicamente para trabajos de emergencia. La mayor parte del trabajo que se realiza en nuestro puerto ya viene previamente programado por los armadores con tiempo suficiente de antelación y se concentra, básicamente, en flotas que operan en la costa occidental africana, que tienen su ruta ya establecida entre



Suramérica o Sudáfrica y el norte de Europa, o buques que están operando en el Caribe y vienen hacia las islas por ser un enclave geográficamente bastante adecuado para ello en sus intereses.

Es cierto que, probablemente, el suministro de combustible o la consignación haya visto aumentado su actividad como consecuencia de lo que menciona, pero no la reparación naval en sí, al menos no en volúmenes significativos.

Como representante de los intereses de sus asociados, ¿cuáles han sido las preocupaciones o desafíos más recurrentes que las empresas de reparación naval les han transmitido durante el último año? ¿Hay algún tema específico que les mantenga especialmente ocupados en la defensa de sus intereses?

En este momento, la mayor preocupación que tiene a cualquier sector es el alto nivel de absentismo, que, unido a la falta de vocación en los jóvenes por desarrollarse en

oficios tradicionales, hace peligrar el futuro de nuestro sector en los niveles en que está actualmente, y la continuidad de algunas empresas.

La falta de personal cualificado es un desafío estructural en muchos sectores técnicos. ¿Cómo de crítica es la escasez de mano de obra cualificada en la reparación naval en Las Palmas? ¿Qué perfiles son los más difíciles de encontrar y qué iniciativas o proyectos concretos está impulsando la ARN, en colaboración con instituciones educativas o la administración, para cerrar esta brecha?

Como continuación de la respuesta anterior, efectivamente, el desafío que tenemos actualmente es conseguir aumentar la vocación por oficios como soldadores, caldereros, pintores, tuberos, mecánicos, electromecánicos... que se consideran actualmente poco interesantes para la juventud. Es nuestra prioridad. Es muy triste que tengamos que acudir a las bolsas de empleo internacionales

para cubrir puestos de trabajo que se van a desarrollar en Las Palmas, en nuestro puerto.

Las instituciones educativas y políticas son conocedoras de este problema y tratan de adecuar los programas relacionados con nuestra colaboración, pero el principal problema no está en los estamentos educativos ni sociales, sino en la propia sociedad y la falta de vocación para este tipo de trabajos.

De cara al resto de 2025 y principios de 2026, ¿cuáles son los objetivos más inmediatos y prioritarios que la ARN se ha marcado? ¿Existen campañas específicas de promoción, negociaciones con la administración o proyectos para mejorar la competitividad del sector?

Los objetivos de nuestra asociación continúan siendo afianzar la necesidad de contratación local, colaborar en los programas educativos y de colocación de jóvenes y transmitir en los foros en los que se nos convoque las bondades del sector en nuestro puerto. Es

un sector que permite desarrollar empleo de calidad, con sueldos de calidad y no tenerse que desplazar a otras ciudades para ello.

Esto está siendo complicado y tenemos que abordarlo desde los colegios antes de que los jóvenes tomen las decisiones en cuanto a lo que quieren hacer con su futuro y en ese sentido, queremos colaborar con los estamentos correspondientes.

ARN está presente en otras asociaciones y hace hincapié en estas necesidades donde corresponde. En estos momentos tenemos retos de digitalización de nuestro sector, tenemos retos de adecuación a la legislación que nos afecta, cambiante en todo momento y para ello siempre estaremos amparando a los asociados y caminando juntos para conseguir los mejores resultados.

“La mayor preocupación que tiene a cualquier sector es el alto nivel de absentismo”

Las Palmas es un punto estratégico, pero compite con otros hubs de reparación naval. ¿Cómo percibe la ARN la competencia de otros puertos en la región (ej. Gibraltar, Malta) o incluso a nivel internacional? ¿Qué fortalezas diferenciales tiene Las Palmas para mantener y atraer negocio?

Cierto que tenemos que estar atentos a la competencia que nos pueden ofrecer puertos y astilleros situados en Gibraltar, en Dakar, y otros puertos de península. Pero nuestro Puerto tiene una excelente reputación, principalmente por el nivel de solvencia técnica alcanzado y la seguridad (no sólo en el aspecto de la prevención de riesgos también social en la propia ciudad), las conexiones internacionales que tenemos por nuestras características en Canarias, etc. hacen que seamos un enclave privilegiado para las reparaciones en el Atlántico, de hecho, armadores operando en caribe se desplazan hasta Canarias a reparar y vuelven a operar allí para que nos hagamos una idea.

Tenemos, sin embargo, el inconveniente del nivel de precios que supone la insularidad y la necesidad de estar siempre atentos a proporcionar los mejores servicios en cuanto a logística, cuestiones fundamentales para mantener nuestra competitividad.



ENTREVISTA

NAYRA MARTÍN
GENERAL MANAGER
DE HIADES

Nayra Martín: “Nuestra misión es facilitar la toma de decisiones en entornos portuarios complejos”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

¿Cómo se alinea la especialización de Hiades en bases inteligentes y desarrollo de negocios con las necesidades del sector portuario, considerando su complejidad operativa, logística y el gran volumen de datos que maneja?

En Hiades entendemos muy bien que los puertos operan en un entorno altamente complejo, donde interactúan muchos actores distintos: desde autoridades portuarias hasta operadores logísticos, navieras, consignatarios, tanto del ámbito público como privado. En este contexto, tener acceso a datos precisos y en tiempo real es clave para tomar buenas decisiones.

Nuestra especialización parte justamente de ahí: del desarrollo de bases inteligentes y de soluciones que mejoran cómo se intercambia la información entre todos los actores. No solo hemos trabajado en la visualización y análisis de datos, sino que además hemos dado un paso más allá con una capa estratégica que llamamos "port intelligence". Esta combina modelos de datos estandarizados, algoritmos avanzados y un cuadro de mando colaborativo que facilita la toma de decisiones compartidas. Buscamos que los datos se conviertan en una ventaja competitiva real para los puertos.

También hemos desarrollado herramientas que permiten automatizar y digitalizar procesos clave, adaptándonos al nivel tecnológico de cada cliente. No nos quedamos solo en el "reporting" de lo que ya pasó, sino que ayudamos a anticipar eventos críticos, identificar cuellos de botella, gestionar escalas, controlar activos y planificar los recursos.

Al final, nuestro objetivo es claro: que los puertos operen de forma más eficiente, conectada e inteligente.

Dado que Hiades tiene presencia tanto en Iberoamérica como en Europa, ¿han notado diferencias significativas en las demandas o en el nivel de madurez digital de los puertos? ¿Cómo adaptan sus soluciones a esas realidades?

Sí, claro que hay diferencias, y no solo entre Europa e Iberoamérica, sino incluso dentro de cada región. Por ejemplo, en Europa, y especialmente en los puertos españoles y del Mediterráneo, vemos una mayor consolidación en lo que son infraestructuras digitales. Están mucho más enfocados en temas

como el intercambio de datos, la sostenibilidad y el cumplimiento normativo, tanto con directivas europeas como con sus propias normativas locales.

En cambio, en Iberoamérica el enfoque suele ser más progresivo. Entonces, lo que hacemos es aplicar un enfoque escalable y progresivo. Empezamos siempre con una consultoría para entender en qué punto se encuentra cada puerto, cuál es su nivel de digitalización y qué necesidades tienen. A partir de ahí, vamos desplegando soluciones por etapas, según sus prioridades y capacidades. Y no solo ofrecemos la tecnología, también acompañamos al cliente con servicios estratégicos, transferencia de conocimiento y adaptación a marcos regulatorios, tanto internacionales como locales. Nuestro objetivo es que cada puerto avance a su ritmo, pero con soluciones que realmente le aporten valor desde el primer día.

¿Cómo visualizan desde Hiades la evolución de sus servicios en el sector portuario en los próximos 5 a 10 años? ¿Qué tecnologías o enfoques creen que serán realmente disruptivos y cómo piensan incorporarlos?

Nosotros vemos que el futuro del sector portuario va claramente hacia plataformas más inteligentes, interoperables y resilientes. Creemos que la gestión del dato va a ser tan crítica como lo son hoy las infraestructuras físicas del puerto. Al final, los puertos están evolucionando hacia modelos de puertos inteligentes, donde no solo se trata de mover mercancías, sino de integrar información, eventos y conocimiento entre todos los actores de la cadena logística.

En los próximos años vamos a ver un salto importante en todo lo relacionado con transporte multimodal, coordinación en tiempo real y herramientas cada vez más adaptables y fáciles de usar. Tecnologías como los digital twins, la IA generativa, algoritmos de optimización o automatización en la planificación de atraques van a tener un papel clave. También veremos un desarrollo fuerte en lo que llamamos data spaces o espacios de datos compartidos, con arquitecturas abiertas que permitan intercambiar información de forma segura entre diferentes sistemas y actores.

En Hiades ya estamos incorporando muchas de estas tecno-



logías en nuestras plataformas, como Aurora y Elcano. Estas no solo ofrecen servicios digitales en tiempo real a la comunidad portuaria, sino que además las estamos construyendo sobre estándares internacionales, con el objetivo de lograr una trazabilidad completa de eventos críticos.

A medio plazo también estamos explorando el uso de tecnologías como blockchain para la trazabilidad documental, y reforzando todo con mecanismos de ciberseguridad, alineados con los marcos europeos para la protección de infraestructuras críticas, que son especialmente relevantes en el entorno portuario.

En resumen, el futuro del puerto es digital, y desde Hiades estamos trabajando para que esa transformación no solo sea posible, sino que también esté bien estructurada, segura y orientada a generar valor real.

La colaboración y la interoperabilidad entre diferentes actores portuarios es algo clave. ¿Qué papel juega Hiades en facilitar esa colaboración a través de sus soluciones tecnológicas, y cómo enfrentan las posibles barreras culturales o tecnológicas que puedan surgir?

En Hiades creemos que para avanzar en la transformación digital del sector portuario hay tres pilares fundamentales: estandarización, modularidad e interoperabilidad. Nuestras soluciones, como Amura, están pensadas para crear entornos colaborativos de trabajo, donde distintos actores puedan intercambiar información de forma estructural-

da sin depender de infraestructuras propietarias. Por eso siempre aplicamos estándares y normativas internacionales, lo que facilita mucho la integración y la colaboración entre sistemas y organizaciones.

En cuanto a las barreras culturales, que son muy reales, apostamos por un enfoque de eco creación con el cliente. Esto quiere decir que no solo entregamos una solución, sino que trabajamos junto a ellos en el proceso. Usamos metodologías ágiles, sesiones de interacción, formación y acompañamiento para que la transformación no sea solo tecnológica, sino también organizativa y cultural.

¿Qué nuevas acciones específicas están explorando o desarrollando actualmente que consideren que tendrán un mayor impacto en la eficiencia y competitividad del sector portuario a nivel global?

Ahora mismo estamos desarrollando una plataforma digital llamada *El Cano*, que creemos que va a marcar un antes y un después. Está basada en arquitecturas de comunicación abiertas y estandarizadas (como S100 y S200), y viene a resolver problemas muy actuales como la falta de trazabilidad y la ciberseguridad en la comunicación entre buques. Lo interesante de *Elcano* es que sustituye el uso del correo electrónico en muchas operaciones y permite tener una trazabilidad completa de todos los eventos. Lo planteamos como una solución *plug and play*, es decir, que cualquier puerto, sin importar su tecnología, pueda integrarse fácilmente usando estándares.

Además, estamos trabajando en el desarrollo de algoritmos de inteligencia artificial para la clasificación de maniobras, generación de cuadros de mando y análisis del impacto operativo. Todo esto usando datos reales y mediciones de tiempo, lo que permite identificar mejoras concretas: desde reducir tiempos de espera hasta optimizar procesos clave en el puerto.

Y en estas últimas semanas hemos tenido muy buenas noticias: por un lado, nos han concedido una ayuda dentro del Espacio Europeo de Datos para un proyecto que conecta a los puertos de Barcelona, Valencia y Baleares. La idea es crear un espacio de datos compartido entre ellos para resolver casos de uso reales y mejorar su operativa y gestión. Lo más motivador es que las tres autoridades portuarias han apoyado el proyecto con muchísimo entusiasmo.

Por otro lado, también nos han aprobado un proyecto europeo en el marco de los fondos europeos CEF-Transporte—Acciones relacionadas con la movilidad inteligente e interoperable llamado *Nelson*, centrado en mejorar la eficiencia y la seguridad de la navegación mediante soluciones digitales. Este proyecto es especialmente importante para nosotros porque lo desarrollamos junto a un consorcio europeo donde están Fintraffic, el Instituto Meteorológico Finandés, Consorcio europeo de con empresas de Finlandia y Suecia, entre otros. La meta es crear una nueva generación de firewalls marítimos inteligentes, con un fuerte enfoque en la sostenibilidad y la eficiencia.

A nivel nacional, el consorcio también incluye a la Autoridad Portuaria de Huelva y la de Las Palmas y colaboración de la Autoridad Portuaria de Tenerife, donde se van a hacer pruebas reales de todo lo que desarrollemos. Así que los próximos meses vamos a estar muy enfocados en seguir avanzando en la optimización portuaria, y además con el valor añadido de colaborar con socios europeos que aportan nuevas visiones y experiencias.

Este proyecto tiene un presupuesto total de unos 15 millones de euros, de los cuales casi 8 millones están subvencionados. Estamos convencidos de que será un impulso enorme tanto para nuestras soluciones como para la transformación del sector portuario en general.



ENTREVISTA

JOSÉ MAYOR
PRESIDENTE DE ONEPORT
Y DIRECTOR GENERAL DE
ATLANSEA CONSIGNATARIOS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS
Con una larga trayectoria marítima en el Puerto con Atlasea, desde 1988, ¿Cómo valora la evolución del Puerto de Las Palmas desde los ochenta hasta ahora?
Nuestra andadura se inició con muchas ganas e ilusión en medio de una actividad frenética que existía en este puerto entorno a la pesca.

José Mayor: “Hay que apoyar al puerto en su evolución; potenciarlo en la continua mejora de su logística e internacionalización”

Nuestra mejor actitud quizás fue adaptarnos a los cambios que el propio puerto también adaptó a los movimientos del mercado. Ha sido una trayectoria dura y de altibajos, pero que hemos soportado gracias a las buenas estructuras logísticas y capacidad de llamada que tiene este puerto.
¿Ha cambiado mucho el mundo de los consignatarios hasta ahora?
El mundo de los consignatarios cambia todos los días. Todos los barcos son diferentes e incluso cada escala de barco es diferente. Hoy se trabaja más digitalmente y antes más personalmente, pero los servicios siguen igual, rápido, efectivo y competitivo.
¿Cuáles son las principales mejoras que tenemos ahora en el sector y que permite realizar la actividad en mejores condiciones?
Como le comenté el mundo digital, correos electrónicos, etc. han facilitado

mucho la labor de medios portuarios. También están en constante evolución, eso hace mejor rendimiento con menos esfuerzo.
¿Cuáles son los principales servicios que se prestan desde el Puerto de Las Palmas y cuáles son los más demandados?
Los buques llevan en su interior una comunidad humana y necesitan todo tipo de servicios, provisiones, sanitarios, medios para el hogar, todos son importantes ya que, una vez salidos del puerto, la única alternativa es llegar al próximo puerto, por lo que debe salir de la mejor forma posible.
En el sector marítimo y logístico la calidad es fundamental, ¿Cómo de importante es ofrecer servicios oficialmente acreditados?
Hoy la calidad es básica y en servicios internacionales o estas bien acreditado o no

llegas. Procuramos estar en los máximos posibles y necesarios para nuestros servicios.
¿Cuáles diría que son los elementos por los que los clientes eligen a unos frente a otros?
Es cierto que hay bastante competencia en este sector, pero este puerto recibe muchos buques y de muy variada actividad, lo que hace que se reparta el negocio. El secreto del consignatario está a la vista de todos, servicios, ya que todo es urgente. Los buques no pueden esperar.
¿Cómo ha sido adaptar la digitalización al sector y la actividad?
Hoy y más en este sector que cada día se internacionaliza más, o estás al día de los avances digitales o te quedas en desventaja en la competencia. Si no te adaptas o estas al día te quedas fuera.
Desde Oneport ¿Cómo ve el futuro? ¿Hacia dónde va El Puerto de Las Palmas?
El futuro del consignatario es día a día y barco a barco. Tres hoy y ninguno mañana y dos el domingo o el día de tu cumpleaños. Nuestra brújula indica que hay que apoyar al puerto en su evolución; potenciarlo en la continua mejora de su logística e internacionalización.
Nuestros vecinos no son tontos y todos quieren progresar a costa de nuestro puerto que es más internacional de la zona y mejor. Por eso desde Oneport apostamos por la organización de jornadas como SHIPPING CANARY ISLANDS 2025, el 20 y 21 de octubre, en Gran Canaria a favor del Futuro de los Puertos Canarios.

www.oneport.org
eventos@oneport.org

#SCAI2025

Las Palmas de Gran Canaria

SHIPPING CANARY ISLANDS

20 & 21 OCTUBRE 2025

TENDENCIAS GLOBALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: EL FUTURO DE LOS PUERTOS CANARIOS

ÁFRICA

CIBERSEGURIDAD

GEOPOLÍTICA

MERCOSUR

POSICIÓN ESTRATÉGICA

TASAS DE EMISIÓN

PESCA



HOTEL BOTÁNICO

& The Oriental Spa Garden

★★★★★ GL



A MEMBER OF
THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD



Ilusión por volver, razones para quedarte.
Descubre nuestras nuevas habitaciones.





Betsabé Morales: “La Fundación debe ser un catalizador del desarrollo sostenible, la formación y la innovación en el entorno portuario de Las Palmas”

ENTREVISTA

BETSABÉ MORALES
GERENTE FUNDACIÓN PUERTOS
DE LAS PALMAS

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS
Hace relativamente poco tiempo que contamos con usted como gerente de la Fundación Puerto de Las Palmas. ¿Cómo han sido estos primeros meses?

Han sido intensos, pero muy ilusionantes. Desde el primer día entendí que esta Fundación tiene un potencial enorme para ser un motor de cambio real dentro del ecosistema portuario. Me he volcado en escuchar, reunirme con entidades clave y comprender en profundidad las necesidades y oportunidades que tenemos por delante. Hay mucho por hacer y muchas ganas de trabajar por una visión moderna, útil y conectada con la realidad.

¿Cuáles han sido las primeras tareas o proyectos con las que se ha puesto?

Mi primera tarea ha sido analizar el estado actual de la Fundación y actualizar el enfoque estratégico. Hemos comenzado a diseñar un plan de trabajo a medio plazo, con acciones concretas en comunicación, formación, sostenibilidad y colaboración con los actores que conforman el entorno portuario. También hemos activado una hoja de ruta para mejorar nuestra visibilidad, tanto interna como externamente, y reforzar nuestra presencia institucional. Otro aspecto clave ha sido empezar a generar contenido que refleje el valor que aporta la Fundación y todo lo que ocurre en nuestros puertos.

Y por seguir en la misma línea, ¿cuáles cree usted que deberían ser los objetivos de esta Fundación?

La Fundación debe ser un catalizador del desarrollo sostenible, la formación y la innovación en el entorno portuario de Las Palmas. Queremos reforzar los pilares de educación, cultura y sostenibilidad, y que nuestras acciones impacten positivamente en la comunidad. También aspiramos a ser un puente entre las instituciones, las empresas, las personas trabajadoras y la sociedad, impulsando un modelo de puerto más humano, moderno y eficiente, que mire al futuro sin perder su esencia.

Lo cierto es que hemos podido ver cómo usted no ha parado de recibir y mantener reuniones con muchas organizaciones, empresas, asociaciones, administraciones y un sinfín de personas. ¿Veremos, entonces, una Funda-

ción Puertos de Las Palmas que apuesta por crear sinergias con otras entidades y por fomentar la colaboración público-privada?

Absolutamente. La colaboración está en el centro de nuestra manera de trabajar. Creo profundamente en el valor de las alianzas, en compartir conocimiento y recursos para multiplicar el impacto. Nuestro objetivo es tender puentes, generar confianza y desarrollar proyectos conjuntos que beneficien al conjunto del puerto y, por extensión, a toda Canarias. Un puerto no puede avanzar solo; necesita hacerlo acompañado de sus empresas, instituciones, profesionales y de toda su comunidad.

Esta Fundación existe y puede desplegar todo su potencial gracias al compromiso de nuestros patronos y colaboradores, que forman parte esencial de nuestra estrategia. Gracias a ellos, somos una plataforma sólida que impulsa el puerto desde una visión integradora, innovadora y abierta al mundo.



Queremos fortalecer nuestra acción en educación, sostenibilidad, digitalización, cultura y proyección internacional

¿Son la formación y la divulgación objetivos prioritarios también?

Sí, sin duda. La formación es una herramienta clave para el crecimiento y la adaptación a los retos que enfrenta el sector. Desde la Fundación estamos trabajando para ofrecer formación actualizada, accesible y alineada con las necesidades del entorno portuario.



Además, queremos que la actividad portuaria se conozca y se entienda, por eso también apostamos por la divulgación, por acercar el puerto a la sociedad, y por visibilizar el talento y las oportunidades que genera.

¿Y la economía azul? Hoy no se entiende la palabra puerto sin este precepto.

La economía azul es uno de los grandes ejes de futuro y una oportunidad para Canarias. Nuestros puertos tienen que liderar la transición hacia modelos más sostenibles, y desde la Fundación queremos acompañar ese camino. Vamos a apoyar proyectos que impulsen la innovación tecnológica, el respeto medioambiental y la generación de empleo de calidad en torno a los recursos marinos. Apostamos por un desarrollo que sea compatible con la conservación del entorno y el bienestar de las personas.

Por suerte para todos, parece que la mujer empieza a estar muchísimo más presente también en sector marítimo-portuario, buena cuenta de ello es usted y, por ejemplo, que la presidenta de la Autoridad Portuaria también son mujeres. ¿Cree que hemos dado pasos en firme en este sentido?

Hemos avanzado, pero aún queda camino por recorrer. Es muy positivo ver que cada vez hay más mujeres ocupando espacios de lide-

razgo en el sector, así como en oficios tradicionalmente masculinizados. El talento no tiene género, y debemos seguir trabajando para que las niñas y jóvenes vean en el puerto un espacio lleno de oportunidades. Y está claro que contar con una mujer como Beatriz Calzada al frente de la Autoridad Portuaria es un ejemplo inspirador que impulsa a muchas otras niñas a soñar con liderar también. Desde la Fundación seguiremos promoviendo iniciativas que fomenten la igualdad real, porque la diversidad nos hace más fuertes como institución y como sociedad.

Nos gusta siempre finalizar las entrevistas poniendo el foco en el futuro. ¿Hacia donde quiere llevar esta Fundación? ¿Cuáles son esos proyectos que quiere cumplir sí o sí?

Mi objetivo es que la Fundación sea una herramienta útil, dinámica y comprometida con el presente y el futuro del puerto. Queremos fortalecer nuestra acción en educación, sostenibilidad, digitalización, cultura y proyección internacional. Estamos trabajando en una programación estable de actividades, en reforzar nuestra presencia online y en establecer una red sólida de colaboraciones. Y, sobre todo, queremos que se nos vea como un agente que impulsa el desarrollo y las oportunidades en el entorno portuario. Ese es nuestro rumbo y nuestra motivación diaria.



Rafael García: “Queremos ser reconocidos como un punto de servicio cualificado en uno de los puertos más importantes del Atlántico medio”



ENTREVISTA

RAFAEL GARCÍA
CEO DE TECHNICAL
MARITIME BUREAU

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS
TMB opera en un sector altamente competitivo. ¿Cómo logra la empresa diferenciarse de sus competidores, tanto a nivel de servicios como de propuesta de valor al cliente?

TMB mantiene una política empresarial distintiva en relación con la competencia. Nuestra práctica habitual es proporcionar a los clientes una gestión integral y centralizada de todos los servicios que puedan requerir. Esto incluye desde reparaciones y asesoramiento técnico hasta ingeniería y apoyo logístico.

Nuestro objetivo principal es simplificar las operaciones para el cliente o armador del buque, eliminando la necesidad de coordinarse con múltiples empresas para organizar una parada técnica. Esta aproximación nos distingue significativamente de otras empresas en el sector de las reparaciones navales e industriales.

Mencionan contar con un "amplio abanico de servicios". ¿Existen planes para expandir aún más la cartera de servicios de TMB o incursionar en nuevos mercados geográficos o segmentos industriales en el futuro cercano?

Actualmente, estamos inmersos en un proceso de expansión e internacionalización. Esta estrategia responde a la relativa inestabilidad en el flujo de buques en los puertos

canarios, donde la actividad no presenta una continuidad constante.

Por ello, estamos diversificando y expandiéndonos a nuevas localizaciones internacionales. El objetivo es ampliar tanto nuestra cartera de clientes como nuestra oferta de servicios.

Desde su perspectiva como CEO, ¿cuáles considera que son los mayores desafíos que enfrenta actualmente el sector de reparación y mantenimiento naval y cómo se está preparando TMB para afrontarlos?

Actualmente, uno de los mayores desafíos que enfrentamos, no solo en Canarias sino a nivel global, es la dificultad para encontrar personal cualificado con especializaciones cruciales para nuestro sector, como soldadura, mecánica, hidráulica y electrónica.

Para abordar esta escasez de talento, en TMB estamos impulsando fuertemente la formación dual. También participamos activamente en el programa Erasmus, facilitando el intercambio de estudiantes para realizar prácticas tanto en Canarias como en Europa. Además, estamos desarrollando un aula de estudio innovadora que, con el apoyo de la inteligencia artificial, ayudará a los nuevos operarios provenientes de formaciones profesionales y universidades. Nuestro objetivo es crear una futura bolsa de trabajo que nos garantice la disponibilidad de operarios cualificados.

La escasez de vocaciones en este campo es un desafío a nivel regional, nacional e internacional. Parece que a los jóvenes de hoy no les atrae tanto este tipo de trabajo, posiblemente debido a su naturaleza exigente y a la necesidad de tener flexibilidad geográfica y horaria. Por eso, estamos trabajando arduamente en el desarrollo de programas de formación, en cooperación con instituciones públicas e internacionales, para asegurar la creación de esa futura bolsa de trabajo que tanto necesitamos. Es fundamental, ya que las plantillas actuales en las empresas locales tienen una edad avanzada, con un alto porcentaje de empleados cercanos a la jubilación. Debemos encontrar la manera de compensar esta situación

para asegurar la disponibilidad de mano de obra cualificada.

La digitalización está transformando muchas industrias. ¿Cómo prevé que la digitalización impactará en el futuro de la reparación y mantenimiento naval?

Es innegable que en el siglo XXI, la digitalización de las empresas y del entorno no es una tendencia futura, sino una reali-

dad presente con la que trabajamos a diario. La implementación de diversos sistemas digitales es crucial para todas las empresas de nuestro sector, especialmente en las áreas de ingeniería y formación.

Esta transformación nos permitirá dinamizar procesos, hacer que las vías de comunicación y la información en la nube sean más accesibles y dinámicas, y, en última instancia, competir en productividad con las empresas internacionales que ofrecen servicios en el mercado local.

¿Está TMB abierto a establecer alianzas o colaboraciones estratégicas con otras empresas, instituciones o centros tecnológicos para potenciar su crecimiento o desarrollar nuevas soluciones?

En TMB, estamos completamente abiertos a la colaboración. Nuestra filosofía se basa en la convicción de que trabajar junto a otras empresas del sector y con instituciones públicas nos permitirá ser más eficientes, más fuertes y captar proyectos de mayor envergadura. Esto, a su vez, generará más riqueza para el tejido económico regional y local.

“Nuestro objetivo es crear una futura bolsa de trabajo que nos garantice la disponibilidad de operarios cualificados”

De hecho, ya estamos colaborando activamente con diversas instituciones públicas. Si bien reconocemos que, a nivel local en Canarias, la colaboración entre empresas del mismo sector puede ser un desafío debido a la reticencia de algunas a compartir ciertos mercados, en TMB mantenemos una postura de total apertura a la colaboración. Nos esforzamos por hacerlo siempre que sea posible con empresas de la competencia que compartan nuestra misma política de cooperación.

Si miramos a 5 o 10 años en el futuro, ¿dónde le gustaría ver a TMB y cuáles serían los principales hitos que la empresa debería alcanzar para llegar allí?

En los próximos cinco a diez años, mi aspiración personal es que TMB se consolide como un referente local, nacional e internacional. Queremos ser reconocidos como un punto de servicio cualificado en uno de los puertos más importantes del Atlántico medio.

Además, me gustaría que TMB sea un referente en el ámbito de la formación, colaborando activamente con instituciones públicas y centros de formación. Es crucial que trabajemos juntos para asegurar el futuro de este sector; de lo contrario, corre el riesgo de desaparecer progresivamente, lo cual sería lamentable, dado su significativo aporte al PIB de Canarias.

Finalmente, deseo ver a TMB involucrado en el desarrollo de proyectos en Canarias en colaboración con otras empresas internacionales. Esto sentaría las bases para una industria próspera y estable, ofreciendo oportunidades laborales a los jóvenes y permitiéndoles construir un futuro.





Al Bano Betancor: “El factor que define nuestra permanencia es la capacidad de adaptación sin perder identidad”

ENTREVISTA

AL BANO BETANCOR
BRANCH MANAGER DE
ERHARDT SHIPPING
SERVICES EN CANARIAS

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS

Erhardt cuenta con una larga trayectoria en el sector marítimo y portuario. ¿Cómo ha evolucionado la compañía para adaptarse a los cambios y desafíos del mercado a lo largo de los años, y cuál considera que ha sido el factor clave de su éxito y permanencia?

El factor que define nuestra permanencia es la capacidad de adaptación sin perder identidad y la visión a largo plazo de los negocios en los que estamos presentes.

A lo largo de nuestros más de 140 años de historia, en Erhardt hemos sabido mantener lo esencial: una orientación clara al cliente y compromiso con las personas que formamos esta empresa. Pero también hemos aprendido a cambiar cuando el entorno lo exigía. Hemos evolucionado desde una empresa familiar vinculada al puerto, a un ecosistema logístico con presencia internacional, diversificando servicios y apostando siempre por el desarrollo profesional de las personas. En Erhardt creemos que la permanencia no se logra resistiendo el cambio, sino integrándolo de forma coherente en nuestra forma de trabajar.

Mirando hacia los próximos 5 a 10 años, ¿cuáles son las principales tendencias o cambios que anticipa que moldearán el futuro del sector portuario y marítimo?

El sector está en plena transformación. Vemos tres grandes vectores de cambio: la sostenibilidad medioambiental, con una presión creciente para reducir la huella de carbono en sector marítimo; la digitalización, que va más allá de la automatización y apunta a una gestión más inteligente de todos los servicios necesarios que se desarrollan en puerto; y la necesidad de cadenas de suministro más resilientes. Los puertos ya no serán solo infraestructuras físicas, sino nodos estratégicos en redes logísticas globales cada vez más complejas e integradas.

Nuestros clientes, precisarán de compañías capaces de operar a nivel global y con una visión integradora de la cadena de suministro.

¿Cuál es la visión estratégica de Erhardt para el futuro? ¿Hay planes de diversificación, expansión a nuevos mer-

cados o desarrollo de nuevos servicios que pueda compartir con nosotros?

Nuestra visión es siempre la misma, estar muy cerca de los clientes y apostar por todo aquello que aporta valor a nuestra propuesta de servicio: las personas, la tecnología como soporte de las operaciones y la inversión en activos adaptados a las necesidades de las empresas. Nuestra visión estratégica se basa en ayudar al cliente ofreciéndole una solución logística capaz de integrar los múltiples pasos de las cadenas de suministro, todo ello bajo la gestión y control de un mismo interlocutor.

En la actualidad contamos con presencia en West Africa, América (EEUU y México), Asia (China), Europa (España, Portugal y Turquía) y Oriente Medio (Arabia Saudí y Emiratos Árabes Unidos). Seguimos explorando nuevos países en estas regiones con un enfoque muy selectivo: no buscamos estar en más sitios, sino estar mejor donde podemos aportar más. Estaremos allí donde sea necesario acompañar a nuestros clientes.

¿Qué papel cree que deben jugar los puertos en la economía circular y en la promoción de un comercio más justo y equitativo a nivel global? ¿Cómo contribuye Erhardt a esta visión?

En Erhardt integramos la sostenibilidad en nuestras operaciones portuarias, promoviendo la eficiencia energética y colaborando estrechamente con clientes y autoridades para facilitar flujos logísticos más responsables.

En aquellos puertos donde operamos también como terminales, desarrollamos planes de sostenibilidad específicos y evaluamos de forma continua cómo mejorar nuestra eficiencia y reducir emisiones. Un ejemplo concreto es el puerto de A Coruña, donde hemos implantado un sistema automatizado de transporte horizontal desde el cantil del muelle a los almacenes, lo que ha permitido evitar la circulación de más de 35.000 camiones anualmente.

En un contexto internacional marcado por la incertidumbre y la inestabilidad, ¿cómo valora la situación actual y las perspectivas del mercado portuario en Europa y en Canarias en particular?

A pesar de la complejidad del entorno actual, principalmente en Oriente Medio que nos ha beneficiado a casi todas las empresas del sector portuario en nuestra región, existen razones para el optimismo en el ámbito portuario europeo. La Comisión Europea está impulsando una directiva que busca reforzar la cooperación entre Estados miembros y avanzar hacia la digitalización del sector, mediante la implantación de un sistema armonizado y centralizado para la gestión de permisos en determinados sectores, como el de la Carga de Proyectos.



El potencial de crecimiento de la actividad portuaria es evidente, especialmente por el aumento sostenido de la demanda energética. El consumo eléctrico, impulsado por sectores como los centros de datos y las tecnologías emergentes, está generando nuevas oportunidades para los puertos, especialmente en el ámbito de la Carga de Proyectos vinculado a las energías renovables.

En este contexto, Canarias se consolida como un enclave estratégico de conexión con África, impulsado por el crecimiento de la demanda energética, que está favoreciendo el tráfico de cargas destinadas al mantenimiento, abastecimiento y modernización de las infraestructuras extractivas de petróleo y gas en África Occidental.

Incertidumbre y aranceles definen el entorno operativo actual, lo que exige una mayor agilidad, alianzas sólidas y herramientas analíticas que permitan anticipar y responder a los nuevos desafíos. Para ello, la inversión en modernización de infraestructuras portuarias y la colaboración público-privada se presentan como elementos esenciales para avanzar hacia un modelo más eficiente de nuestros puertos.

¿Cuáles son los principales desafíos para las infraestructuras portuarias ante el auge de las energías renovables?

Muchos puertos fueron diseñados con un enfoque prioritario en el tráfico de contenedores, lo que hoy limita su capacidad para adaptarse al crecimiento de la carga fraccionada, especialmente en sectores estratégicos como el energético y, en particular, el de las energías renovables.

Este desajuste también se da en el ámbito de la flota marina actual, donde existe una carencia clara de buques preparados para manejar los volúmenes y dimensiones de los componentes de, por ejemplo, eólica offshore, requeridos. La falta de infraestructuras adecuadas y de embarcaciones especializadas supone un cuello de botella para el despliegue eficiente de estas tecnologías clave para la transición energética.

Si tuviera que enviar un mensaje clave a los lectores de este especial sobre el futuro de los puertos y el papel de empresas como la suya, ¿cuál sería?

El futuro de los puertos no lo define solo la infraestructura, sino la capacidad de adaptarse, colaborar y generar valor añadido. En ese contexto, empresas como Erhardt tenemos la responsabilidad de ser parte activa del cambio: ofreciendo soluciones reales,

“Nuestro conocimiento del entorno marítimo y logístico en Canarias nos ha convertido en un socio estratégico para operaciones vinculadas al sector oil & gas en África Occidental”

apostando por el talento y buscando siempre el equilibrio entre eficiencia, innovación y sostenibilidad. No se trata de anticipar el futuro, sino de construirlo desde ahora, con realismo, visión y consistencia.

Para finalizar, ¿qué papel juega Erhardt Shipping Services en el ámbito de las consignaciones en Canarias y cómo contribuye a conectar con mercados estratégicos como África Occidental?

Desde nuestras oficinas en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife prestamos servicios agencia a todo tipo de buques, desde portacontenedores, cargueros (líquido/granel)... hasta plataformas offshore y embarcaciones especializadas en el sector energético. Nuestra experiencia local, combinada con nuestra sólida red internacional, nos permite ofrecer este tipo de servicios especializados en todos los puertos canarios a navieras y fletadores de todo el mundo.

Además, nuestro conocimiento del entorno marítimo y logístico en Canarias nos ha convertido en un socio estratégico para operaciones vinculadas al sector oil & gas en África Occidental. Actuamos como hub logístico para el suministro de materiales, repuestos y provisiones, coordinando desde Canarias toda la operativa de transporte hacia plataformas offshore situadas frente a las costas de países como Nigeria, Angola o Senegal. Esta doble función —agente consignatario y coordinador logístico— nos permite ofrecer una solución integrada que asegura eficiencia y cumplimiento normativo en entornos operativos complejos.



David Hernández Cabrera: “Avanzamos hacia una logística más sostenible, digital y conectada”



ENTREVISTA

DAVID HERNÁNDEZ CABRERA
REGIONAL MANAGER DE ISLAS
CANARIAS EN SUARDIAZ GROUP

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS
**¿Cómo consigue una compañía
mantenerse en lo alto del mercado tras
75 años?**

La clave está en combinar tradición e innovación. En SUARDIAZ hemos sabido evolucionar desde nuestros orígenes como naviera familiar hasta convertirnos en un operador logístico integral de referencia in-

ternacional. Esto ha sido posible gracias a una visión a largo plazo, una fuerte apuesta por la sostenibilidad, la digitalización de nuestros procesos y, sobre todo, a la confianza de nuestros clientes y al compromiso de un equipo humano altamente cualificado.

Mantenerse en lo alto exige anticiparse al cambio, adaptarse con agilidad a los nuevos desafíos del sector –como la descarbonización o la transformación digital– y seguir ofreciendo un servicio personalizado y fiable. Para nosotros, cada reto es una oportunidad de seguir mejorando.

¿Considera que, actualmente, estamos en un buen momento para el sector? ¿Cuál es vuestra situación actual?

El sector se encuentra en un momento de transformación profunda, impulsado por la sostenibilidad, la digitalización y los nuevos

marcos regulatorios. Esto conlleva desafíos, pero también grandes oportunidades para aquellas compañías capaces de adaptarse e innovar.

En SUARDIAZ Group estamos en una posición sólida. Gracias a nuestra experiencia, al compromiso de nuestros equipos y a nuestra capacidad de integrar soluciones logísticas complejas, hemos sabido anticiparnos a los cambios.

Seguimos invirtiendo en flota más sostenible, en procesos digitales y en la ampliación de nuestra red de servicios.

Creemos que es un buen momento para consolidar alianzas estratégicas y seguir generando valor a través de soluciones logísticas eficientes, sostenibles y personalizadas.

Hablamos de lo positivo, que es mucho, pero siempre conviene analizar los puntos más débiles. ¿A qué problemas y retos se están enfrentando ahora mismo?

Entre los principales desafíos a los que nos enfrentamos se encuentra la necesidad de adaptarnos a las fluctuaciones en los costes de transporte.

Asimismo, estamos centrados en fomentar nuestra capacidad ante interrupciones en la cadena de suministro y cumplir con las recientes regulaciones medioambientales. La integración de nuevas tecnologías y la formación continua de nuestros empleados son fundamentales para alcanzar estos retos.

Sin duda Canarias es un muy buen lugar para nuestro sector. De hecho, SUARDIAZ Group, como muestra de su compromiso con las islas, está presente desde hace 60 años.

Cabe destacar que, en Canarias, al igual que en el resto del grupo Suardiaz se ofrece un servicio multimodal. Es decir, una solución logística integral que combina transporte marítimo, aéreo y terrestre, aportando además soluciones aduaneras con un departamento propio dedicado en exclusividad.

Desde Canarias este servicio multimodal nos permite conectar eficazmente la península y el resto del mundo con todas las islas del archipiélago y, aunque se utilizan distintos modos de transporte, tener un único punto de contacto simplifica la gestión operativa.

Además, en Canarias nos encontramos en un enclave estratégico entre Europa, África y América, y contamos con infraestructuras portuarias, aéreas modernas y con profesionales altamente capacitados.

A pesar de soportar costes adicionales derivados de la insularidad y estar condicionados por la fuerte dependencia del transporte marítimo y aéreo, creemos firmemente en el potencial logístico de Canarias y seguimos apostando por su desarrollo como Hub marítimo de referencia.

¿Cómo introducimos el concepto de sostenibilidad en una compañía como esta?

La sostenibilidad es un valor clave para SUARDIAZ Group que, a través de una política comprometida y adecuada, garantizamos nuestro compromiso Medioambiental, Social y de Buen Gobierno. En nuestra voluntad por garantizar la prestación de los servicios que ofrecemos y conscientes de que la calidad, el medioambiente, la seguridad y salud en el trabajo y la sostenibilidad son cimientos básicos en el desarrollo de nuestra actividad, hemos implantado un Sistema Integrado de Gestión fundamentado en la mejora continua y basado en los requisitos que establecen las normas UNE-EN ISO 9001:2015, UNE-EN ISO 14001:2015 (medio ambiente), UNE-EN ISO 14064-1:2019 e ISO 45001:2018 para dirigir el desarrollo de nuestras actividades.

Además, nuestra estrategia está alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) del Pacto Mundial de Naciones Unidas, y contamos con un departamento corporativo que lo gestiona de forma centralizada a nivel de Grupo.

¿Y la innovación?

La innovación está siendo clave para el Grupo ya que gracias a la adopción de nuevas tecnologías e innovaciones en toda la cadena de valor de nuestro negocio somos capaces de responder a los desafíos del momento y, sin duda, mejorar la eficacia de la cadena de suministro.

Sabemos que, a lo largo de estos años, han ido alcanzando diferentes hitos y metas, pero ¿cuáles son las siguientes que les gustaría alcanzar?

Mirando al futuro, nuestros principales objetivos pasan por seguir avanzando hacia una logística más sostenible, digital y conectada. Queremos reforzar nuestra presencia en mercados estratégicos como el norte de Europa, el Mediterráneo y el norte de África, consolidar nuevas rutas, e invertir en soluciones tecnológicas que optimicen la eficiencia de nuestras operaciones.

Además, seguimos apostando por el talento, por la diversificación de nuestros servicios y por liderar la transición energética del transporte marítimo, con buques más limpios – como los buques GNL que se incorporarán a nuestra flota en los próximos años, así como la instalación de Scrubbers en los actuales – de manera que podemos ofrecer operaciones más responsables. En definitiva, queremos seguir siendo un socio logístico de referencia para nuestros clientes, acompañándolos en sus propios retos de crecimiento y transformación.



José Ramón Mazo: “La sostenibilidad es una prioridad para Grupo Mazo”

ENTREVISTA

JOSÉ RAMÓN MAZO
DIRECTOR GENERAL
DE GRUPO MAZO

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

¿Está golpeando la incertidumbre económica al sector de la logística y el transporte?

Como en cualquier otro sector, la incertidumbre económica nos afecta, especialmente en el aumento de los costes operativos: combustibles, adquisición de flota, mantenimiento, seguros, fletes, los costes financieros, así como la incertidumbre de la reducción de la jornada laboral o la posible aplicación de los coeficientes correctores en la jubilación anticipada de los conductores. Además, la volatilidad en los volúmenes de carga, provocada por el comportamiento impredecible del consumo o por las campañas agrícolas, nos obliga a adaptar nuestras operaciones de forma constante. Es algo muy habitual en nuestro sector. Pongamos dos ejemplos: un invierno con temperaturas suaves en Europa supone un descenso en el consumo de cítricos, ya que la gente asocia su consumo con la vitamina C y la prevención de resfriados. O, si lo trasladamos a Canarias, una bajada en la producción de plátanos también nos penaliza, ya que los viajes desde Canarias a la Península están casi exclusivamente destinados a esta fruta.

¿Hablamos de más desafíos a nivel financiero, operativo o de qué tipo?

Existe una presión financiera derivada del encarecimiento generalizado de los recursos necesarios para desarrollar nuestra actividad. Por otro lado, nos enfrentamos a desafíos

operativos como la ya conocida escasez de conductores, la saturación de infraestructuras logísticas o los cuellos de botella en determinados puertos.

¿El hecho de operar en distintas comunidades autónomas y en territorios tan dispares se afronta también como un reto?

Sí, y es un reto real. A veces hablamos de "una sola España" sobre el mapa, pero en términos legales y operativos existen muchas "Españas". Un dato lo ejemplifica bien: en España hay unos 52 convenios colectivos del transporte de mercancías por carretera. Esto significa que, dependiendo de la ubicación de tu empresa, serás más o menos competitivo según el convenio que debas aplicar. Además, cada comunidad autónoma puede tener normativas distintas en materia de fiscalidad, medioambiente, circulación, etc.

Sin embargo, seguramente no todo es negativo. ¿Cuál es la situación en Canarias?

En nuestro caso, hemos apostado por estar presentes en Canarias con soluciones adaptadas, y eso nos está permitiendo crecer de forma sostenida. Llevamos más de 30 años

realizando transportes en el archipiélago, lo que nos ha convertido en un referente tanto en los trayectos que conectan las Islas con la Península como en las operaciones interinsulares que desarrollamos. Somos de los pocos operadores logísticos que llegan a todo el archipiélago.

Vimos que, el año pasado, ya se subían firmemente al carro de la sostenibilidad, reduciendo emisiones con camiones eléctricos. ¿Es ese el camino a seguir en términos generales?

La sostenibilidad es una prioridad para Grupo Mazo. Llevamos décadas buscando soluciones que nos permitan operar con un menor impacto medioambiental. En nuestros trayectos combinamos carretera con barco o tren para reducir nuestra huella de carbono. Por ejemplo, gracias al uso del tren, logramos reducir los kilómetros recorridos por carretera. También aprovechamos rutas marítimas que nos permiten recortar distancias. Nuestra especialización en la intermodalidad ha sido una de nuestras señas de identidad.

A esto se suma la continua renovación de nuestra flota y la incorporación de los primeros vehículos 100 % eléctricos, que hemos puesto en marcha en Las Palmas. Ahora bien, el camino hacia una logística totalmente sostenible debe ser realista y progresivo. No todo el territorio ni toda la infraestructura están aún preparados para una electrificación masiva.

Tampoco está claro si la electrificación será la solución definitiva. Existen alternativas con combustibles limpios y renovables que no están recibiendo la atención que merecen, y cuya implantación sería mucho más sencilla.

Además de todo esto, nosotros debemos esforzarnos por desarrollar una gestión más eficiente del transporte: optimización de rutas, consolidación de cargas, e incluso aumentar la formación en conducción eficiente.

¿Resulta complicado abogar por la movilidad sostenible en un territorio como Canarias?

En cualquier territorio es complicado operar con camiones eléctricos, especialmente los de gran tonelaje. En Canarias, esta dificultad se ve acentuada por la orografía accidentada de varias de sus islas, con pendientes pronunciadas que exigen un mayor consumo energético. Otra barrera es la escasa disponibilidad de puntos de carga rápida para este tipo de vehículos.

La incorporación de vehículos 100 % eléctricos en Gran Canaria fue posible gracias al esfuerzo conjunto de Lidl, Daimler Truck (Mercedes-Benz) y Grupo Mazo. También fue clave la colaboración del Gobierno Insular para hacer realidad estas rutas más limpias. Se trata de un servicio específico para tiendas del supermercado, pero con limitacio-

nes de autonomía y carga que no tendríamos con camiones convencionales.

¿Y en este sentido, no creen que la administración debería apoyar más firmemente con medidas concretas?

Sin duda. Las empresas estamos invirtiendo, pero necesitamos un marco claro y estable, además de ayudas eficaces que realmente lleguen al sector. Hay que tener en cuenta que un camión 100 % eléctrico cuesta tres veces más que uno convencional. Por tanto, si no existen este tipo de ayudas o fórmulas de colaboración entre sector privado y sector público, la transición sería inviable.

¿Por qué los clientes eligen a Grupo Mazo frente a otras empresas del sector?

Porque ofrecemos fiabilidad, trazabilidad y compromiso. Somos una empresa con más de 80 años de experiencia, pero con una mentalidad claramente orientada a la innovación y a la mejora continua. Apostamos por el trato directo, por entender la realidad de cada cliente y por garantizar un servicio adaptado incluso en circunstancias complejas. Eso es lo que estamos haciendo en Canarias: adaptarnos a las necesidades del cliente para que siga confiando en nuestro servicio. Al final, nuestra marca es reconocida por nuestros altos estándares de calidad.

“Queremos ser un socio estratégico para las empresas canarias, especialmente en el ámbito del transporte refrigerado”

No podemos dejar de hablar de la innovación que, junto con la sostenibilidad, parecen ser los dos mantras de nuestra época. ¿Cómo ha evolucionado y cómo prevén que continúe?

En Grupo Mazo hemos digitalizado procesos, implantado sistemas de trazabilidad en tiempo real, desarrollado una app propia para nuestros conductores e integrado tecnologías que nos ayudan a mejorar cada día. El futuro pasa por seguir automatizando, por la inteligencia artificial aplicada a la planificación de rutas y por avanzar hacia una logística más predictiva que reactiva.

Un ejemplo claro es lo que hacemos en nuestro taller. En transporte, tener un camión parado implica pérdidas. Por eso, venimos aplicando una estrategia de mantenimiento predictivo, que minimiza riesgos de averías, pinchazos y otras incidencias.

¿Cuál es la hoja de ruta de Grupo Mazo en Canarias?

Queremos ser un socio estratégico para las empresas canarias, especialmente en el ámbito del transporte refrigerado. Y, sobre todo, hacerlo bajo un modelo de negocio responsable y sostenible. Nuestra aspiración es ser la opción preferida por quienes necesitan un servicio de transporte fiable y adaptado a las particularidades del archipiélago.





Manuel F. Martínez: “Nuestro principal objetivo es fomentar un aumento de las inversiones en la Zona Franca de Granadilla”

ENTREVISTA

MANUEL F. MARTÍNEZ

DELEGADO DEL ESPECIAL DEL
ESTADO DEL CONSORCIO DE LA
ZONA FRANCA DE TENERIFE

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS

Dado que ha transcurrido ya más de un año desde su nombramiento como Delegado Especial del Estado del Consorcio de la Zona Franca de Tenerife, nos gustaría conocer: ¿Cuáles han sido los principales logros o hitos que destacaría de esta primera etapa bajo su liderazgo?

Inicialmente, el principal objetivo ha sido activar y dinamizar la entidad. A pesar de haber sido creada por orden ministerial en 2006 e iniciar su andadura en 2010, la entidad carecía de personal, contando únicamente con la figura del delegado especial del Estado al frente.

Actualmente, hemos logrado incorporar a dos profesionales, uno con perfil jurídico y otro administrativo. Esto permitirá poner en marcha las labores administrativas esenciales de la entidad. Este ha sido uno de los ejes fundamentales de nuestro trabajo y, en paralelo, hemos avanzado significativamente en la configuración administrativa, implementando herramientas informáticas y una sede electrónica. Estos desarrollos son cruciales para establecer una conexión eficiente tanto con la ciudadanía como con los operadores de la zona franca.

En un contexto global de creciente competencia y cambios geopolíticos, ¿qué ventajas competitivas distintivas ofrece la Zona Franca de Tenerife a las empresas, más allá de los beneficios fiscales, y cómo piensa potenciar estas ventajas para atraer inversiones estratégicas?

Estamos en las fases finales de nuestro plan estratégico, cuya aprobación esperamos obtener en el próximo pleno del 1 de agosto. Este plan se enfocará en dos sectores con un vasto conocimiento en Canarias, y particularmente en Tenerife: el agua y las energías, especialmente las renovables.

A pesar de contar con un gran *know-how* en estas áreas, hasta ahora no ha habido un desarrollo industrial o de investigación que culmine en un producto final tangible. Por ello, nuestro plan contempla la creación de un centro de transformación de conocimientos. Este centro permitirá que los proyectos desarrollados por nuestros egresados universitarios o de formación profesional (FP) en los sectores estratégicos del agua y las energías puedan materializarse e integrarse en el tejido industrial.

Además, este centro servirá como un elemento clave para la cooperación con los países vecinos del África del Sahel, principalmente Senegal, Mauritania, Marruecos y Cabo Verde. Buscamos facilitar la transferencia de conocimiento y el desarrollo en torno al agua y la energía a través de la cooperación internacional. Con esta iniciativa, aspiramos a atraer inversión tanto de América Latina como de África, posicionándonos como un puente de conexión entre Europa, África y América.

“Nuestro plan contempla la creación de un centro de transformación de conocimientos”

En línea con estos objetivos estratégicos, estamos evaluando proyectos de infraestructura cruciales para mejorar la operatividad y competitividad de la zona franca a corto y largo plazo. Actualmente, estamos en conversaciones para que una parte del desarrollo del polígono industrial de Granadilla sea la alternativa, aunque no está cerrada.

Consideramos que esta es la infraestructura idónea, dado que ya contamos con un aeropuerto y un puerto adyacentes, además de diversas infraestructuras de conectividad por carretera y red informática. También disponemos de recursos esenciales como el agua (desalación y reutilización) y energías reno-



vables. El ámbito geográfico del polígono de Granadilla es, a nuestro parecer, el principal objetivo que debemos marcarnos, y esperamos poder anunciar un hito significativo al respecto antes de que finalice el año.

En línea con los objetivos de desarrollo sostenible, ¿cómo se está integrando la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética en la gestión y el desarrollo de la Zona Franca de Tenerife? ¿Existen planes para impulsar la economía circular o la adopción de energías renovables en el recinto?

En relación con nuestra estrategia anterior, nuestro plan estratégico contempla un desarrollo clave en ciertas áreas del polígono industrial de Granadilla. Estas zonas cuentan con infraestructuras que permiten una economía circular significativa. Por ejemplo, disponemos de una tubería por donde circula agua reutilizada de Santa Cruz, lo que podría destinarse a diversos procedimientos y procesos industriales.

Además, la zona alberga una subestación eléctrica que se alimenta 100% de energía eólica. Esto subraya nuestra convicción de que el desarrollo económico debe ir de la mano con la lucha contra el impacto medioambiental.

Por lo tanto, el objetivo principal de la zona franca dentro del polígono de Granadilla es convertirse en un parque industrial que cumpla con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en línea con la Agenda 2030 (tanto estatal como canaria), el Pacto Verde de la Unión Europea y el Plan Industrial Verde de la Comisión Europea. Este enfoque busca garantizar un crecimiento económico respo-

tuoso con el medio ambiente y socialmente responsable.

¿Cuál es su visión sobre el futuro de la Zona Franca de Tenerife a 10 años vista? ¿Cómo imagina que habrá evolucionado su papel en la economía de las Islas Canarias y en el panorama comercial atlántico?

Nuestro principal objetivo es fomentar un aumento de las inversiones en la Zona Franca de Granadilla, con el fin de generar empleo de calidad. Nos centraremos en sectores estratégicos como el agua y la energía, donde el conocimiento y la transferencia tecnológica servirán como elementos clave para la cooperación con países vecinos. Creemos firmemente que el desarrollo de estos recursos puede contribuir a reducir los flujos migratorios hacia Canarias, al promover el crecimiento económico y la estabilidad en el continente africano.

La experiencia de Tenerife y Canarias en el desarrollo de los recursos hídricos y energéticos ha sido fundamental para nuestra propia supervivencia económica y el crecimiento turístico, incluso en contextos de vulnerabilidad. Consideramos que estas herramientas pueden ser cruciales para impulsar el desarrollo en África, lo que a su vez abriría nuevas oportunidades para la exportación de nuestros productos y servicios a la región, al tiempo que contribuiría a mitigar la presión migratoria.

Aspiramos a que esta perspectiva se materialice en los próximos diez años, consolidando el desarrollo de la Zona Franca, principalmente en el entorno del municipio de Granadilla.



ENTREVISTA

ALBERTO DIETER
DELEGADO DE FACOCIP

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS

Facocip tiene una impresionante cartera de proyectos que abarcan desde el emprendimiento juvenil hasta la inserción laboral y la igualdad de género en el sector marítimo. ¿Cómo encajan todas estas iniciativas en una visión estratégica a largo plazo para el desarrollo de la economía azul en Canarias? ¿Cuál es el objetivo final que buscan alcanzar con esta diversidad de programas?

Desde nuestra perspectiva, las Islas Canarias son un foco y centro de oportunidades para el desarrollo de nuevas formas de economía, tecnología e innovación. Creemos que, al ser un archipiélago geoposicionado estratégicamente y contar con dos universidades públicas de alto nivel, la adaptación de la economía es fundamental.

Como Delegado de Facocip, ¿cuáles considera que son los mayores retos que enfrenta actualmente la economía azul en Canarias y, a su vez, cuáles son las mayores oportunidades de crecimiento y desarrollo para este sector en los próximos años?

En mi opinión, la vocación de Canarias es eminentemente marítima. Considero que, en los próximos diez años, el sector marítimo experimentará un crecimiento significativo, superando el 30% de su contribución actual, con una proyección de expansión aún mayor en el futuro.

Específicamente en el ámbito de la empleabilidad, ¿cómo ha evolucionado la demanda de perfiles profesionales en la economía azul en los últimos años y qué papel ha jugado Facocip en la adaptación de la oferta formativa para satisfacer esa demanda? ¿Existen nuevas áreas de oportunidad laboral emergentes?

Hemos identificado la existencia de nuevas tecnologías que optimizan los procesos en diversos ámbitos. Como Factoría de Cohesión, nuestra función ha sido principalmente comunicativa e institucional, impulsando a las entidades públicas a priorizar la formación profesional orientada al empleo, especialmente la FP Dual.

Nos hemos centrado en la creación de plazas formativas en áreas de alta demanda empresarial, como el sector metalúrgico, la tecnología y la innovación. Adicionalmente, hemos desarrollado actividades dirigidas a personas en riesgo de exclusión social, facilitando su acceso a oportunidades y recursos.



“Nuestra visión es posicionar a Canarias como un referente en la economía azul”

Alberto Dieter: “Buscamos contribuir significativamente a la creación de empleo de calidad vinculado al mar”

Dado el alcance de sus proyectos, la colaboración con otras entidades es fundamental. ¿Podría hablar sobre el tipo de alianzas estratégicas que están buscando o fortaleciendo para potenciar el impacto de sus iniciativas?

Sí, por supuesto. Nuestra organización se ha regido siempre por una filosofía intrínsecamente colaborativa. Desde nuestros inicios, hemos rechazado cualquier enfoque competitivo o excluyente, optando en cambio por la construcción de sinergias y alianzas. Este compromiso se manifiesta en nuestra activa cooperación con diversas entidades, enriqueciendo así nuestro impacto y alcance.

Trabajamos de la mano con organizaciones del tercer sector, aprovechando su vasta experiencia en la inserción laboral para amplificar nuestras iniciativas y brindar un apoyo más completo a quienes lo necesitan. Asimismo, nos in-

lucramos con entidades culturales en la organización de eventos como conciertos, espectáculos de danza y obras de teatro, que a menudo tienen lugar en los dinámicos entornos portuarios de Canarias. Estas actividades no solo enriquecen la oferta cultural de las islas, sino que también revitalizan estos espacios clave.

Un pilar fundamental de nuestra estrategia es la colaboración con clústeres empresariales. Específicamente, nos hemos asociado con el clúster canario de logística y transporte y el clúster marítimo. A través de estas alianzas, buscamos motivar a las empresas de estos sectores a adoptar una visión a largo plazo, impulsando la innovación y la adaptación a los desafíos y oportunidades del futuro.

Debido a nuestra experiencia y conocimiento en estos campos, somos frecuentemente consultados como expertos. Diversos colectivos y entidades nos solicitan infor-

mación y nuestra opinión, lo cual valoramos como una confirmación de nuestro rol y contribución al desarrollo de la comunidad canaria.

Dada la posición estratégica de Canarias, ¿cómo ve el papel de las islas como un hub para la economía azul a nivel atlántico? ¿Existen iniciativas para fortalecer la colaboración con regiones de África o Latinoamérica en este ámbito?

Desde nuestra perspectiva, analizamos la contribución de Canarias desde el conocimiento y la provisión de servicios portuarios. Es crucial señalar que cualquier servicio prestado a un buque, ya sea de reparación naval o aprovisionamiento, se considera una transacción internacional. Esto convierte al sector portuario en un gran impulsor de la internacionalización de Canarias.

En cuanto a la vertiente del conocimiento, es innegable la influencia de nuestras universidades públicas de alto nivel. Además,

contamos con una vasta red de instituciones y organismos dedicados a la investigación marina, como la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN), el Instituto Tecnológico de Canarias (ITC) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Estas entidades, muchas de ellas gestionadas por los cabildos insulares, llevan a cabo una investigación y desarrollo intensivos vinculados al ámbito marítimo. Por lo tanto, el impacto de Canarias no se limita únicamente a los servicios portuarios, sino que abarca un espectro mucho más amplio de actividades ligadas al mar.

Finalmente, ¿cómo visualiza el papel de Facocip en la configuración del futuro de la economía azul en las Islas Canarias, y qué nuevos proyectos o líneas de acción tienen en mente para los próximos años?

Nuestra visión es posicionar a Canarias como un referente en la economía azul tanto en Europa como a nivel global. Para lograrlo, aprovecharemos los fondos de recuperación y resiliencia disponibles, lo que nos permitirá diversificar nuestra economía.

Además, buscamos contribuir significativamente a la creación de empleo de calidad vinculado al mar. A pesar de que las islas tienen una historia intrínsecamente ligada al océano, tradicionalmente hemos vivido de espaldas a sus oportunidades. Es hora de cambiar esa perspectiva.



Octavio Rodríguez: “Nuestra filosofía se basa en la innovación constante”

► Rodritol inaugura un varadero de superyates en Las Palmas: un salto de calidad para el sector naval canario

ENTREVISTA

OCTAVIO RODRÍGUEZ
DIRECTOR GERENTE DE
RODRITOL

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS

Rodritol se posiciona como una empresa a la vanguardia en innovaciones. ¿Podría detallar alguna innovación reciente o tecnología emergente que Rodritol haya implementado y que considere que ha tenido un impacto transformador en los servicios de mantenimiento naval e industrial que ofrecen?

Rodritol, con 54 años de trayectoria, se ha consolidado como un referente en el sector industrial y naval de Canarias. Nuestra filosofía se basa en la innovación constante, equipando el mercado con las últimas tecnologías en mantenimiento y reparación.

Recientemente, hemos realizado importantes inversiones en tecnología de vanguardia para optimizar nuestros procesos. Hemos incorporado un robot de corte de chapa diseñado a medida para cuadros eléctricos. Este sistema automatiza y ejecuta con precisión los orificios necesarios para la instalación de pulsatería, pilotos luminosos y equipos de medición, garantizando acabados de alta calidad y eficiencia. Además, hemos adquirido una máquina de alta precisión para la medición de ejes y cajas de motores eléctricos. Esta tecnología nos permite obtener mediciones con un margen de error de milésimas, lo cual es crucial para determinar las tolerancias de los rodamientos y asegurar el óptimo funcionamiento de motores eléctricos y generadores. Esta inversión es fundamental para la fiabilidad y durabilidad de los equipos que intervenimos.

En línea con nuestro compromiso con la mejora continua, estamos inmersos en un ambicioso proyecto de digitalización de nuestros procedimientos diarios. Estamos transformando nuestros procedimientos de montaje, mantenimiento y reparación de motores, generadores y



transformadores, entre otros, a un formato digital. Para ello, hemos desarrollado aplicaciones específicas que permiten a nuestro personal registrar datos directamente desde iPads, tablets o teléfonos móviles. Esto facilita la recopilación de información en tiempo real, elimina el uso de papel y mejora la clasificación y el acceso a los datos. La digitalización nos proporciona un control exhaustivo sobre cada procedimiento, permitiéndonos generar informes detallados y mantener un historial completo del mantenimiento de las máquinas que pasan por nuestras instalaciones. Esto optimiza la toma de decisiones y mejora la trazabilidad de nuestros servicios.

En Rodritol, seguimos comprometidos con la inversión en tecnología y la optimización de nuestros procesos para ofrecer soluciones de mantenimiento y reparación cada vez más eficientes y precisas.

Octavio, por lo que comenta, la inversión en I+D+i es clave para vuestro crecimiento. Me gustaría saber qué balance hace del sector en estos últimos años. ¿Han sido años positivos?

Es innegable que, si bien existen fluctuaciones anuales, con periodos más desafiantes y otros más favorables, tanto el sector naval como el industrial en Canarias son pilares fundamentales para la economía regional. Estos sectores demuestran una operatividad constante.

El Puerto de Las Palmas, por ejemplo, ostenta una posición es-

tratégica a nivel mundial, lo que asegura un flujo ininterrumpido de todo tipo de embarcaciones. Hemos reforzado nuestro compromiso con este puerto, inaugurando un varadero en el Muelle de Refugio, junto al acuario, destinado al servicio de superyates. Esta iniciativa busca ofrecer mantenimiento y preparación a embarcaciones de lujo que transiten por Canarias, un servicio que hasta ahora no estaba disponible en el Puerto de Las Palmas. Esta es una apuesta definitiva por cubrir una demanda existente y ampliar la oferta de servicios del archipiélago.

Sin duda alguna, esta es una inversión significativa y bastante potente. ¿Cuáles son las expectativas a futuro para este varadero?

Hemos superado un considerable retraso en la materialización de este varadero, que finalmente se hizo realidad el pasado mes de noviembre. Actualmente, nos encontramos en la segunda fase del proyecto, que contempla la construcción de las naves industriales. Estas albergarán las oficinas y una serie de servicios esenciales para atender a las embarcaciones de lujo y superyates. Nuestro objetivo es ofrecer un servicio integral, aprovechando el paso de estas embarcaciones de gran porte por Canarias que requieran servicios de reparación y mantenimiento.

Numerosas embarcaciones de este tipo transitan por Canarias con rumbo al Caribe. Suelen pasar la temporada estival, de junio a sep-

tiembre, en el Mediterráneo, para luego iniciar la travesía atlántica entre septiembre y octubre, realizando muchas de ellas escala en nuestras islas.

Nuestra estrategia es captar estas embarcaciones, demostrándoles que, si bien el Mediterráneo es una opción consolidada, aquí en Canarias somos igualmente capaces de ofrecer un servicio de alta calidad. Esto es posible gracias al respaldo de un puerto que históricamente ha brindado todos los servicios que estas embarcaciones demandan.

Es crucial destacar que, al atender a una embarcación de lujo, debemos ajustar nuestra mentalidad y protocolos. Tenemos que ajustar nuestros protocolos para que sean adecuados a los servicios requeridos por estas embarcaciones. Las embarcaciones de lujo exigen una calidad de servicio superior, no solo en la ejecución técnica de los trabajos, que serán igualmente rigurosos, sino también en aspectos como la presentación de nuestro personal (limpieza, pulcritud, etc.). Será primordial que todo el equipo sea capaz de adaptarse a estas exigencias, comprendiendo que la calidad en cada detalle es lo que distingue a este segmento del mercado.

En un sector donde la disponibilidad es crucial, ¿qué medidas adoptan para garantizar una respuesta rápida y efectiva a las necesidades de cada cliente, minimizando así el tiempo de inactividad de las operaciones navales?

En este sector, la disponibilidad es crucial. Tenga en cuenta que estas embarcaciones operan como empresas flotantes con compromisos contractuales. Por ejemplo, muchos de estos yates son empresas flotantes, no son utilizados durante todo el año. Por ello, suelen ser alquilados (chateados) a clientes que desean pasar una semana en destinos como las Bahamas o Santa Lucía, en el Caribe.

Es imperativo que el yate esté en su destino, por ejemplo, el 16 de noviembre, para recoger a una familia o grupo que lo ha alquilado. Cualquier retraso o problema imprevisto debe ser evitado y solucionado con máxima celeridad para asegurar que la embarcación cumpla con sus compromisos en tiempo y forma.

A modo de conclusión, Octavio, mirando hacia el futuro, ¿cómo visualiza a Rodritol en la próxima década en términos de su posicionamiento en el mercado global de mantenimiento naval? Y, ¿qué legado le gustaría dejar como director gerente de la empresa?

Espero que el futuro sea prometedor. Creo que estamos haciendo las cosas bien, y ese siempre ha sido nuestro objetivo prioritario.

Rodritol, un nombre que surge de los apellidos de mis padres, Rodríguez Toledo, quienes fundaron esta empresa hace más de cincuenta años, representa para mí una gran responsabilidad. Me siento comprometido a mantener los valores y la vitalidad que ellos me inculcaron desde pequeño. Nuestra prioridad siempre ha sido ofrecer el mejor servicio técnico del mercado, atendiendo a nuestros clientes de forma urgente cuando sea necesario. Para lograrlo, hemos invertido constantemente en equipamiento, investigación y desarrollo, así como en tecnología de vanguardia. Sin embargo, nuestra inversión más importante siempre ha sido en el capital humano, que es, sin duda, lo que nos brinda la capacidad para ofrecer este tipo de atención. Es fundamental formar al personal y garantizar el mejor servicio del mercado. Esto es lo que espero seguir ofreciendo a este sector y a este puerto que tanto contribuye a nuestra economía.

Me encuentro en una etapa de mi vida profesional donde me apasiona liderar proyectos que generen empleo y futuro para Canarias. Nuestro compromiso es la excelencia, con nuestros clientes, con la económica de nuestras islas, con el bienestar de nuestros colaboradores y con el futuro de la industria marítima a nivel internacional.

Mi liderazgo esta basado en la escucha de mi equipo, anticiparme a los cambios, actuar con responsabilidad social corporativa, convencido de que un equipo motivado, valorado y con buena formación es la base de cualquier avance sostenible y de éxito.



ENTREVISTA

EDUARDO ÁLVAREZ
VICEPRESIDENTE DE
ASOCELPA

Eduardo Álvarez: “Asocelpa es clave en la defensa de un modelo portuario que ahonde en la colaboración público-privada”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

Eduardo Álvarez Jubells, director de la consignataria Albartos Inter Shipping, es vicepresidente de la Asociación de Consignatarios y Estibadores de Buques de Las Palmas (Asocelpa) desde el 25 de abril de 2024 y miembro de la Junta Directiva desde diciembre del 2017. Este año Asocelpa celebra su primer centenario.

¿Qué representa Asocelpa?

A día de hoy la Asociación se compone de 42 asociados, esto es, más del 90% de las consignatarias censadas en la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Los consignatarios viabilizan el 99,9% de las escalas de buques (15.000 escalas en 2024). Esta alta representatividad dota a Asocelpa de un liderazgo sectorial indiscutible.

Siguiendo con el objetivo de su fundación en 1925, defiende los intereses de sus asociados y promueve el Puerto de Las Palmas, actuando como servicio técnico-profesional para la mejora de los servicios del Puerto, dando voz a sus asociados en una infinidad de foros. Sus asociados son los mejores clientes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, ya que representan y coordinan la totalidad de los servicios prestados al buque y a sus tripulantes y pasajeros.

¿Cuáles serían algunos de los hechos a destacar de la patronal?

En primer lugar, indudablemente su fundación en 1925, momento en el que un grupo de empresarios se agruparon en un momento de álgido tráfico marítimo y crecimiento económico, para representar a las distintas navieras ante las distintas autoridades y organismos.

La participación, durante un largo periodo de tiempo, en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y en su predecesora Junta de Obras del Puerto, es también algo a recordar.

Quiero destacar también el nombramiento en el año 2003 de Doña Caridad Cuyás Jorge como presidenta de Asocelpa, dado que fue pionera en un sector históricamente masculinizado.

No se puede obviar el propio centenario de Asocelpa, ya que es un hecho histórico y extraordinario tanto en el entorno portuario como en el marco asociativo de Canarias, haciendo buen uso del legado recibido, manteniendo los mismos



valores de su constitución actualizados a nuestro tiempo.

¿Y del Puerto de Las Palmas?

Desde mi visión personal, supone un hito en la historia del puerto la decisión del traslado del puerto original de Gran Canaria, cerca del parque San Telmo, a la ubicación actual a partir de febrero de 1883, con su consecuente construcción. Esto supuso la creación de un puerto internacional con una relevante situación geoestratégica en el Atlántico, captando compañías británicas que propagaron el desarrollo comercial, transformando significativamente la ciudad, potenciando igualmente el empleo y la economía local.

A destacar también la reconversión y diversificación económica entre los años 70 y 90, dado que el Puerto pasa de suministrar mercancías tradicionales a ofrecer

múltiples servicios. Aparecen las terminales de contenedores, se consolidan los astilleros y se profesionalizan los servicios de reparaciones navales, y arriban importantes flotas de pesca.

Hoy podemos destacar igualmente el auge de escalas de offshore, el turismo de cruceros, la implantación de la eólica marina o la descarbonización y la conversión del bunkering. Hay que resaltar la capacidad de adaptación del Puerto de Las Palmas, el cual se caracteriza por su gran resiliencia.

¿Cuál es cometido de Asocelpa en el desarrollo de la actividad portuaria?

Asocelpa es clave en la defensa de un modelo portuario que ahonde en la colaboración público-privada, persiguiendo siempre la diversificación y consolidación de tráficos, defendiendo las políticas que fortalezcan la posición del Puerto Las

Palmas a nivel internacional.

Nuestra marca está centrada en el sector marítimo pero con gran influencia en la economía canaria. La labor del consignatario ha sido, desde sus inicios, fundamental para el crecimiento económico de las islas, al generar empleo, atraer inversiones y fortalecer las conexiones comerciales.

¿Cuáles son los principales retos?

Uno de ellos sería la materialización de la cualificación profesional de la consignación de buques, actualmente en desarrollo.

También, el que sea reconocida la relevancia de la patronal en todos los ámbitos, dado que representa al sector que significa el máximo captador de los clientes que nos visitan, siendo así un polo de negocio para el resto de los innumerables servicios que participan en la escala de un buque.

¿Cuáles son las peticiones principales de Asocelpa?

La protección de la singularidad de Canarias, al depender de sus puertos como único medio de abastecimiento, con el propósito de lograr unas tasas y tarifas adecuadas para los tráficos sensibles y estratégicos, los cuales ayuden al crecimiento económico. Para una economía insular como la nuestra es vital, porque está en la génesis y en el sentido de nuestros puertos el mantener un alto nivel competitivo.

A este respecto, se demanda el que sea reconocida la mencionada particularidad en las diferentes regulaciones, tal y como la referente a la aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (EU ETS).

La digitalización de la totalidad de procedimientos, lográndose de esta forma una administración más ágil y una mayor eficiencia en la gestión de escalas.

La deseable competencia en la totalidad de servicios a ofrecer al buque.

La evolución hacia combustibles alternativos que aseguren nuestra importancia como puerto líder de bunkering en el Atlántico Medio.

La liberalización y aumento de las líneas de atraque y la expansión del Puerto de Las Palmas para dar cabida a nuevos negocios, evitando su colmatación.

¿Y sobre el futuro de Asocelpa y del Puerto de Las Palmas?

Asocelpa lleva un siglo representando a los navieros y armadores que utilizan nuestros Puertos, lo que supone una relación de confianza basada en la calidad del servicio ofrecido durante este largo periodo, y ello tiene visos de aumentar porque ofrecemos beneficios tangibles para el tráfico marítimo en esta estratégica zona del Atlántico.

Asocelpa continuará siendo el referente ante cualquier escenario con el que se pueda encontrar, para salvaguardar las mejores condiciones que permitan a nuestros tráficos actuales y futuros seguir confiando en el Puerto de Las Palmas.

En cuanto al Puerto, esperamos que próximamente pueda considerarse dentro del Grupo I del sistema portuario español, ya que así queda acreditado por los datos de su tráfico marítimo. Ello significaría disponer de mayores recursos que permitan una mejor explotación de este.



Ángel Escolar: “Canarias es, sin duda, un destino náutico de vela de gran importancia global”

ENTREVISTA

ÁNGEL ESCOLAR
DIRECTOR DE
ECC YACHT CHARTER

M.H. | TRIBUNA DE CANARIAS
Desde su perspectiva, ¿cuál es el balance actual del sector del chárter náutico en las Islas Canarias? ¿Es un momento de crecimiento, consolidación, o existen presiones significativas?

Canarias se ha consolidado como un destino clave para la navegación a vela, especialmente relevante entre los meses de octubre y abril. En contraste, la navegación a motor no es la más idónea para vacaciones en las islas debido a las condiciones de mar y viento.

La importancia del chárter de vela en este período se debe a las favorables condiciones climáticas de Canarias. Mientras gran parte de Europa experimenta frío y mal tiempo, las islas ofrecen un clima templado, ideal para la navegación. Sin embargo, durante el verano, la afluencia de navegantes disminuye considerablemente debido a los fuertes vientos, lo que lleva a muchos a optar por destinos como el Mediterráneo.

Actualmente, el sector del chárter de vela en Canarias está experimentando una baja significativa. Nuestro principal mercado, el alemán, parece estar afectado por la situación económica actual, lo que ha provocado esta disminución. Históricamente, este turismo náutico atrae a visitantes de Alemania, Rusia, Ucrania y países bálticos, quienes buscan las condiciones ideales de navegación que Canarias ofrece específicamente de octubre a abril. Fuera de esta temporada, la actividad de chárter náutico se detiene casi por completo.

¿Cómo ha evolucionado el perfil del cliente de chárter náutico en los últimos años? ¿Se está “democratizando” más el acceso, o sigue siendo un servicio más exclusivo?

El mercado al que nos referimos no es exclusivo. Se compone principalmente de personas mayores de 50 años, muchos de ellos ya jubilados. La demanda es alta, pero solo durante la temporada que va de octubre a abril. El resto del año, con buen tiempo en toda Europa, la gente opta por navegar en el Báltico o el Mediterráneo, que también son excelentes destinos.

Canarias se mantiene estable en este nicho de mercado durante su temporada alta.

¿Qué tipo de solicitudes o personalizaciones son cada vez más solicitadas por parte de sus clientes? ¿Ofrecen paquetes o servicios a medida más allá del alquiler básico del barco?

No. Los clientes que eligen Canarias para la navegación a vela suelen ser personas con experiencia y conocimientos técnicos. Debido a las condiciones de mar y viento en las islas, este destino no es ideal para principiantes. Por lo general, los clientes alquilan la embarcación y navegan por las islas a su propio ritmo, sin paquetes turísticos preestablecidos.

Muchos de estos navegantes son propietarios de barcos en sus países de origen (principalmente de zonas con inviernos fríos, como el Báltico) y eligen Canarias para navegar durante la temporada en la que no pueden hacerlo en sus lugares de residencia. Son clientes muy leales y repetidores.

Sin embargo, una de las principales quejas de estos visitantes es la dificultad para traer y mantener sus propios barcos en Canarias. Les resultaría mucho más conveniente tener su embarcación en las islas y venir a navegar



regularmente. El problema radica en la falta de infraestructura portuaria adecuada:

Marinas saturadas: Los puertos están llenos, lo que impide que puedan atracar sus barcos.

Falta de seguridad y modernización: A excepción de algunas marinas en Lanzarote y Las Palmas (que también están saturadas), muchas instalaciones no ofrecen la seguridad y los servicios modernos que esperarían, a diferencia de las marinas en el resto de Europa. Necesitan instalaciones con vigilancia y servicios profesionales donde puedan dejar sus barcos con tranquilidad.

Existe una clara necesidad de mejorar y profesionalizar las infraestructuras náuticas en Canarias. Muchas de las marinas existentes, gestionadas por el gobierno canario, no

cumplen con los estándares esperados por estos navegantes experimentados. Abordar estas deficiencias sería crucial para atraer y retener a este turismo fiel y de alto valor, que podría dejar una derrama económica significativa en las islas.

Si tuviera que describir la visión a largo plazo de ECC Yacht Charter en las islas, ¿cómo la definiría? ¿Qué aspiraciones tienen para su presencia y contribución al turismo náutico en Canarias en los próximos 5 a 10 años?

Canarias es, sin duda, un destino náutico de vela de gran importancia global. Aquí vienen a entrenar equipos de vela de todo el mundo, atraídos por nuestras condiciones óptimas de viento y mar. Sin embargo, a pesar de este potencial, el archipiélago se enfrenta a una carencia crítica de infraestructura y profesionalización. No se trata solo de construir nuevas marinas, sino de optimizar las existentes para que operen de manera verdaderamente profesional.

Si lográramos esta consolidación, Canarias podría atraer un turismo de calidad, muy potente y fiel. No existe otro lugar en Europa con nuestras condiciones climáticas estables para la navegación a vela, ni siquiera el Caribe, que sufre de huracanes. Los navegantes disfrutan del cielo azul, el mar cristalino y la posibilidad de navegar cómodamente en pantalón corto, algo impensable en sus países de origen donde el mar y el cielo suelen ser grises. La presencia constante de viento es un factor crucial para ellos, y eso lo tenemos en Canarias.

A pesar de ser un destino tan demandado, existen desafíos significativos que impiden la consolidación del sector. La escasez de profesionales cualificados para la reparación de velas, mecánica náutica, carpintería o fibra es un problema grave. Esto provoca que los servicios se demoren, lo que disuade a los navegantes de establecerse aquí a largo plazo.

Además, Canarias es un punto de paso vital para las travesías atlánticas, con miles de barcos haciendo escala cada año. Sin embargo, se necesita una mayor inversión, tanto pública como privada, para capitalizar esta afluencia. Es fundamental que los responsables políticos reconozcan este nicho de mercado y su potencial económico, priorizando el desarrollo náutico sobre otras actividades. La excelente conectividad aérea de las islas con Europa, que permite a los visitantes llegar en pocas horas, es una ventaja adicional que no estamos aprovechando al máximo.

Es imperativo que tomemos conciencia de esta oportunidad única y actuemos para retener a este tipo de turismo que, además de fiel, aporta un valor añadido significativo a nuestra economía.



NAVAN

Sé dueño de tu tiempo libre

El tiempo es el recurso más valioso. Disfrútalo como más te gusta a bordo del barco que te mereces. Experimenta la emoción de navegar con los tuyos en un barco diseñado para satisfacer todos tus deseos. Tu felicidad está asegurada gracias a un equipamiento de primer nivel, que te permitirá navegar, practicar deportes náuticos y pernoctar en el mar, de forma cómoda y segura.

www.navan-boats.com



Navan S30



Motonáutica
Las Palmas

C/ Los Dragos, 1-3
Polígono Industrial de Arinaga Fase IV
35118 Agüimes [Las Palmas]



Powered by
MERCURY

Tel. 928 18 06 94 • E-mail: comercial@motonauticalaspalmas.com • www.motonauticalaspalmas.com



ENTREVISTA

ROISIN MC SORLEY
DIRECTOR DE CATLANZA

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

¿Cómo comenzó la andadura de Catlanza y cómo ha llegado a ser lo que es hoy?

Catlanza nació hace 30 años con una visión clara: ofrecer una experiencia única de navegación en Lanzarote que combinara calidad, atención al cliente y respeto por el entorno marino. Comenzamos con un solo catamarán y muchas ganas de mostrar lo mejor de la isla desde

el mar. Con el tiempo, gracias al trabajo constante y a la confianza de nuestros clientes, hemos ido creciendo hasta convertirnos en un referente en excursiones marítimas de alta calidad en Canarias. La clave ha sido mantenernos fieles a nuestros valores y evolucionar siempre con las necesidades del visitante.

¿Es un buen momento para el sector?

Sin duda estamos en un momento positivo, aunque también desafiante. El turismo ha experimentado una recuperación importante en los últimos años y vemos una tendencia clara hacia experiencias más personalizadas y sostenibles. No obstante, también existe una creciente competencia y una



Roisin Mc Sorley: “Nuestro equipo es el corazón de Catlanza”

mayor exigencia por parte del cliente, lo que nos obliga a estar siempre mejorando y adaptándonos. En nuestro caso, estamos muy satisfechos con la respuesta del público y vemos un futuro prometedor si seguimos apostando por la calidad y la innovación.

Cada vez vemos más cómo el turista no busca solo pernoctar en el hotel y quedarse todo

el día en una tumbona, por el contrario, busca experiencias que generen valor en sus vacaciones. ¿También lo notan en este segmento?

Lo notamos cada día. El cliente de hoy busca autenticidad, conexión con el destino y experiencias que vayan más allá del simple descanso. En nuestras excursiones vemos cómo los visitantes quie-

ren descubrir el entorno, aprender sobre la isla, disfrutar del mar de una forma activa y segura, y llevarse recuerdos únicos. Ya no basta con ofrecer una travesía; hay que ofrecer un momento memorable.

¿Cuál es el valor añadido que ofrece Catlanza en la experiencia?

Nuestro valor añadido está en los detalles. Desde el primer momento, nos esforzamos por ofrecer un servicio personalizado, profesional y cercano. Contamos con un equipo multilingüe y altamente cualificado que garantiza seguridad y diversión a bordo. Además, nuestras excursiones incluyen todo lo necesario para que el cliente solo tenga que relajarse: comida, bebida, actividades como snorkel y sobre todo, una atención al cliente que marca la diferencia. También tenemos opciones exclusivas para adultos o para familias, adaptándonos a cada tipo de visitante.

Entonces, ¿es importante el personal en toda la experiencia?

Es fundamental. Nuestro equipo es el corazón de Catlanza. Ellos son quienes crean el ambiente a bordo, quienes explican, guían, entretienen y cuidan de nuestros pasajeros. La profesionalidad, amabilidad y pasión de nuestro personal es lo que más valoran nuestros clientes y una de las razones por las que muchos repiten año tras año.

¿Cuáles son los servicios que están prestando?

Actualmente ofrecemos excursiones diarias en catamarán desde Puerto Calero hacia las playas de Papagayo, con opciones tanto para familias como para adultos. Incluimos traslados desde los principales alojamientos, comida a bordo, barra libre y actividades como snorkel. También organizamos salidas privadas para eventos especiales, grupos reducidos, incentivos de empresa o celebraciones. Desde la pandemia dejamos de ofrecer motos de agua, enfocándonos más en una experiencia relajada, segura y sostenible. Estamos reforzando nuestras propuestas centradas en la naturaleza y la cultura local, que es lo que cada vez más demanda el viajero consciente.

¿Preocupa en este sector la competencia desleal o no abunda?

En realidad, no. No sentimos que tengamos una competencia directa. Catlanza es una experiencia muy especial y única, y entendemos que hay distintos tipos de clientes para diferentes tipos de excursiones. Nosotros tenemos la suerte de contar con un público muy agradable, que nos elige por el propio catamarán, por la tripulación, por la calidad de nuestros servicios y por la reputación que hemos construido a lo largo de los años. Sabemos bien quiénes somos y qué ofrecemos, y eso nos permite mantener una posición sólida en el sector.





Antonio Miguel Rodríguez: “Nuestras líneas de trabajo pasan siempre por aspectos claves como la defensa de nuestra profesión”

ENTREVISTA

ANTONIO MIGUEL RODRÍGUEZ
COLEGIO OFICIAL DE PERITOS
E INGENIEROS TÉCNICOS
INDUSTRIALES

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

No podemos evitar comenzar esta entrevista con la buena noticia con la que nos encontrábamos hace unos meses, pues ha sido aprobada la moción en el Senado para la reclasificación de los cuerpos de Ingenieros Técnicos y Arquitectos Técnicos al subgrupo A1 de la Administración Pública. ¿Satisfechos?

Bueno, es un paso más en el reconocimiento del derecho de nuestros profesionales a ocupar el nivel que les corresponde en la función pública. No a ocupar el puesto de nadie, no a desplazar a nadie como en algunos ámbitos pretenden hacer con nosotros, sino a llegar al nivel que por formación y capacitación nos corresponde, por supuesto superando las pruebas que correspondan. Satisfechos estaremos en cualquier caso cuando esta iniciativa cristalice en dejar sin efecto la disposición transitoria tercera del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público.

Una disposición que era temporal por su propia definición, que estaba condicionada a la implantación de los títulos de grado, algo completado y consolidado desde hace ya muchos años, y que sin embargo desde algunas instancias se pretende mantener de forma totalmente injusta.

¿Qué supondrá esta nueva reclasificación para el colectivo?

Supondrá de entrada hacer justicia, y es que cuando la generalidad de las profesiones acceden con el grado al nivel A1 de la función pública, en la ingeniería, con títulos de grado con la misma carga de 240 ECTS, se pretenden mantener postulados obsoletos basados en criterios clasistas que no obedecen a objetividad alguna, y que por supuesto en el resto de Europa están ya superados, siendo el título de grado el habilitante para el ejercicio de la profesión.

Sin embargo, la lucha y las peticiones no acaban aquí, ¿verdad? ¿Qué más piden al Gobierno Central?

Realmente creo que no se trata de pedir, se trata insisto de que se haga justicia, que se adopten las medidas necesarias, sencillas realmente en este caso con el simple requerimiento de derogación de la disposición transitoria citada, para que nuestros titulados ocupen el nivel que les corresponde.

Cambiando de tercio, nos trasladamos a Canarias, donde uno de los proyectos más importantes en los que participa el Colegio, es la Mesa de la Ingeniería canaria. ¿Qué se pretende con ella?

La Asociación Mesa de la Ingeniería de Canarias, MICAN, acaba de nacer agrupando a todas las profesiones implantadas en nuestra comunidad autónoma, desarrolladas por las personas egresadas como ingenieras técnicas o graduadas en ingeniería, vinculadas a su ejercicio en Canarias a través de los Colegios Profesionales u organizaciones colegiales asociadas.

Son muchos temas los que nos unen, lo comentado anteriormente del acceso de los graduados al nivel A1 de la función pública sin ir más lejos, y con ese espíritu de unión nace este proyecto, para de entrada defender nuestras profesiones, distintas pero complementarias siempre, y para por ejemplo poder ser nexo de unión entre el mundo universitario, el ámbito empresarial y el colectivo profesional de la ingeniería.

¿Cuáles son esos grandes retos a los que se enfrenta el sector en las islas?

Los Colegios profesionales nos enfrentamos al reto continuo de, como corporaciones de derecho público, y más allá de que en nuestro caso la colegiación es obligatoria para el ejercicio de la profesión, dar el mejor servicio posible a nuestros colegiados, además de por ejemplo fomentar la incorporación de los más jóvenes que recién se egresan de la universidad.

¿Sigue siendo el exceso de burocracia una lacra para este y otros sectores relacionados? Lo cierto es que, desde el Gobierno de Canarias, afirman abogar por una simplificación.

Por supuesto. Trámites repetidos entre administraciones, plazos eternos en la gestión de licencias o permisos, etc., son aspectos que van directamente en contra de cualquier criterio de eficacia en la gestión. Y ahí quiero recordar que los Colegios profesionales podemos ser una herramienta muy útil para, trabajando con las administraciones públicas correspondientes, estar al servicio de la sociedad.

En el caso particular de nuestro Colegio, cuando existió el visado de calidad y conformidad para los proyectos de instalaciones eléctricas, por ejemplo, contri-



buimos a descargar de trabajo a la propia administración pública, consiguiendo reducir plazos y aumentar la seguridad de las instalaciones. Lamentablemente, malas

decisiones en algunas instancias contribuyeron a que desapareciera este servicio, aunque el propio Gobierno de Canarias ha aprobado recientemente el Decreto Ley 3/2025, de 21 de abril, para la agilización de la tramitación de licencias urbanísticas y el impulso de la construcción de viviendas, que implica a los Colegios en los procedimientos regulados.

¿Qué otros proyectos y líneas de trabajo tiene en su haber el Colegio?

Nuestras líneas de trabajo pasan siempre por aspectos claves como la defensa de nuestra profesión, cuando por ejemplo se nos pretende excluir como titulación competente para un determinado trabajo y tenemos que actuar con los recursos correspondientes, o como la preparación de una oferta formativa de calidad tanto a través de nuestra plataforma de formación on line, gestionada por nuestro Consejo General, como con acciones que de forma presencial se suelen realizar en nuestra sede.

Tenemos asignaturas pendientes, como intentar incrementar el número de mujeres que acceden a las profesiones de ingeniería, fomentar las vocaciones entre nuestras niñas para que sean ingenieras en el futuro.

Para esto y para muchas cosas más, mantenemos plenamente activo nuestro compromiso de trabajo en defensa de nuestra querida profesión. Y no me gustaría terminar esta respuesta sin recordar que nuestro querido Colegio celebrará el próximo año su 50 aniversario, 10 lustros trabajando para nuestros colegiados, y sobre todo al servicio de la sociedad en general.



Los Colegios profesionales podemos ser una herramienta muy útil para, trabajando con las administraciones públicas correspondientes, estar al servicio de la sociedad



Natalia Rodríguez, Ángela Ortega y Rosaura Guzmán: “Uno de los objetivos fundamentales de las enfermeras es educar a la población para fomentar el autocuidado y mejorar la salud”

ENTREVISTA

NATALIA RODRIGUEZ NOVO

PRESIDENTA DEL COLEGIO OFICIAL DE ENFERMEROS DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

ÁNGELA MARÍA ORTEGA

BENÍTEZ Y ROSAURA GUZMÁN GONZÁLEZ

VOCALES DEL COLEGIO OFICIAL DE ENFERMEROS DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

¿Qué balance general hace el Colegio de la actividad enfermera durante la primera mitad de 2025?

La junta de gobierno del Colegio sigue trabajando en aras de dar una solución a las reivindicaciones históricas profesionales (déficit de enfermeras, fuga del talento, estabilización laboral, reconocimiento de categoría A1, prescripción enfermera, consolidación de las especialidades, nuestras competencias profesionales...). A principios de este año, el Ministerio de Sanidad publicó un informe que valida lo que llevamos denunciando desde hace más de una década desde la organización colegial: la previsión de un empeoramiento progresivo de la situación, por el déficit de enfermeras, lo cual se ha cumplido y continuará si no se implementan estrategias y una planificación adecuada.

El déficit de plazas universitarias, para cursar los estudios de enfermería, sigue siendo una constante. A pesar de las reuniones con los responsables de las universidades para explorar la posibilidad de ampliarlas, hasta el momento no ha habido cambios significativos. Asimismo, se destaca el déficit de profesorado en el departamento de enfermería de la Universidad de La Laguna. Muchos profesores a tiempo completo se han jubilado o están próximos a hacerlo, y el departamento se sostiene en gran medida gracias a profesores asociados con contratos a tiempo parcial. Esta situación dificulta enormemente el mantenimiento de la calidad formativa y, más aún, la ampliación del número de estudiantes, ya que el personal docente actual es insuficiente para la demanda existente. Esto evidencia una falta de inversión en el aumento de profesionales de enfermería.

A pesar de la convocatoria de oposiciones para la estabilización de personal, el proceso es lento y aún hay un número considerable de profesionales con contratos precarios.



Natalia Rodríguez Novo. Presidenta del Colegio Oficial de Enfermería de Santa Cruz de Tenerife.

Con la llegada del verano, una época en la que tradicionalmente se contrataba a todos los recién egresados de las universidades (tanto la Universidad Europea como la Universidad de La Laguna), se está observando una paradoja. Algunas gerencias hospitalarias informan que no disponen de enfermeras para contratar, alegando que las listas de contratación están agotadas. Sin embargo, el Colegio de Enfermería cuenta con un número de colegiadas en la modalidad "no ejerciente", que corresponde a profesionales que no tienen empleo.

Esta situación genera un "enfrentamiento" o contradicción. No se sabe con certeza si el problema radica en la forma en que se realizan los avisos en las listas de contratación (si se utilizan listas oficiales o no), pero la realidad es que hay gerencias que dicen no tener personal mientras el colegio tiene enfermeros desempleados.

¿A qué consideran que se debe este hecho?

La explicación más plausible para esta disparidad es la existencia de malas condiciones de contratación. Los profesionales suelen ser enviados de un lugar a otro, del norte al sur de la isla, con poca antelación, y se les paga un salario bajo por cubrir incidencias, lo que implica una gran cantidad de tiempo y dinero en desplazamientos.

Además, en el último tiempo, el Colegio ha recibido quejas de enfermeros sobre la exigencia de estar permanentemente disponibles por teléfono. Si no responden a la tercera llamada, pueden ser sancionados, lo

que les impide la desconexión digital a la que tienen derecho por ley. Esta situación es aún más grave considerando la supuesta escasez de enfermeras: se sanciona a profesionales por no coger el teléfono, a pesar de que las gerencias afirman no tener personal disponible. Es fundamental revisar estas prácticas para permitir que las enfermeras, incluso con contratos inestables, puedan desconectarse digitalmente.

La situación se agrava con la falta de cobertura en los planes de vacaciones, especialmente en los Servicios de Urgencias (SNU). A pesar de que se solicitan las vacaciones con antelación (hasta marzo para que se puedan organizar las contrataciones), los planes de sustitución no se están cubriendo. Esto lleva a que los servicios se cubran con personal de guardia o de otros centros.

Lo preocupante es que esta falta de planificación no ocurría antes. Las vacaciones eran consideradas "sagradas" y se garantizaba su sustitución. Ahora, los descubiertos son habituales, incluso por ausencia de compañeros de vacaciones, lo que demuestra una clara falta de planificación.

Se alega la falta de enfermeros, y aunque se recurra a listas supletorias, su elaboración y gestión toman meses. Mientras tanto, hay compañeros sancionados por no haber podido atender una llamada telefónica.

En resumen, convergen múltiples situaciones negativas que culminan en la elaboración de listas de sancionados. Las gerencias alegan no llamar a estos profesionales porque están sancionados, a pesar de que estos trabajadores necesitan el empleo y no han cometido faltas graves. Esto pone de manifiesto la necesidad urgente de revisar las normativas y prácticas de gestión del personal de enfermería para garantizar condiciones laborales justas y una planificación adecuada que permita la cobertura de las necesidades sanitarias.

¿Y qué expectativas tienen sobre la resolución de estas demandas a corto y largo plazo?

Aunque la forma de contratación no depende directamente de las organizaciones colegiales, estas están trabajando activamente en la elaboración de un documento que se enviará a las gerencias para que revisen la situación. Se enfatiza que el derecho a la desconexión digital es fundamental para cualquier trabajador, independientemente de la naturaleza de su contrato. Un enfermero, incluso con un contrato eventual, forma parte de la empresa y debe tener garantizado este derecho. Ignorar esto genera un estrés constante en los profesionales.

La inestabilidad laboral se agrava cuando los contratos son por días o semanas, lo que

impide al enfermero saber cuándo trabaja, cuándo libra o cuándo podrá disfrutar de vacaciones. Esta falta de previsibilidad afecta la vida personal y profesional, imposibilitando la organización y el establecimiento de vínculos con compañeros o servicios específicos.

Teniendo en cuenta las problemáticas de la exigencia de especialización sin un reconocimiento, la fuga de talento y la mala gestión del recurso humano, y la necesidad de una reivindicación del grupo A1, ¿qué propuestas concretas e innovadoras podrían implementarse para transformar la gestión del personal de enfermería en Canarias, asegurando tanto el desarrollo profesional y la retención del talento, como una gestión sanitaria más eficiente, inclusiva y centrada en las necesidades reales del sistema y de los pacientes?

Se destaca que la enfermera generalista es muy versátil, pero la demanda del sistema sanitario a menudo requiere atención especializada sin ofrecer el reconocimiento económico correspondiente ni en su categoría profesional como especialista. Es inaceptable que un profesional recién graduado se vea obligado a rotar por diversas unidades (crónicos, paliativos, pediatría, urgencias) sin la capacitación específica para cada una. Esta práctica demuestra una falta de respeto hacia la profesión y evidencia una gestión deficiente del recurso humano en enfermería, lo que ha llevado a la situación actual de crisis.

En esta línea, la mala gestión del recurso humano en enfermería en Canarias ha provocado un éxodo de profesionales. Muchos enfermeros canarios optan por buscar mejores condiciones laborales en otros países, como Noruega, donde la cifra de profesionales emigrados se ha triplicado este año. La improvisación en la organización de turnos y destinos (hoy en un lugar, mañana en otro) está quemando al personal y afectando la calidad de la atención. Se insiste en la necesidad de una hoja de ruta planificada a medio y largo plazo, así como una mejor gestión y planificación política.

El Consejo Internacional de Enfermería trabaja en una agenda global enfocada en fortalecer la profesión de enfermería y mejorar la salud a nivel mundial, que abordan temas cruciales como la estabilización profesional, la retención del talento y el bienestar de los profesionales. La falta de atención a estas cuestiones incrementa el absentismo laboral y el abandono de la profesión. Además, la marcha de profesionales conlleva un aumento en los costes económicos a largo plazo, ya que se invierte en formar a enfermeros que luego se van, y es necesario contratar a otros para reemplazarlos.

Asimismo, se reitera la reivindicación del grupo A1 para las enfermeras, un objetivo por el que ha trabajado la organización colegial a nivel nacional. Sin embargo, surge una preocupación: que se cree un "A1+" que ostente la capacidad de alta gestión, dejando a las enfermeras en un A1 con limitaciones. Esto sería una forma de silenciar las demandas y restringir el acceso a puestos directivos.

Por lo comentado, se propone un cambio de modelo en la gestión sanitaria, permitiendo que más profesionales, con formación específica en gestión, accedan a puestos directivos.

Dada la visión de la enfermería como líderes del cuidado y su papel crucial en la demanda social, junto con los avances y conflictos actuales en sus com-



Angela María Ortega Benítez. Vocal del Colegio Oficial de Enfermería de Santa Cruz de Tenerife.

petencias (como la prescripción, las especialidades, la enfermería escolar, la dermocosmética, y el uso de ecógrafos y teledermatología), ¿cómo pueden las políticas sanitarias y la colaboración interprofesional superar las barreras existentes para el pleno desarrollo y reconocimiento de las competencias enfermeras, garantizando así una mejor calidad asistencial y el aprovechamiento óptimo de su formación y liderazgo en el sistema de salud?

El objetivo central del sistema de salud es asegurar una mejor calidad y accesibilidad para el usuario, lo que se traduce en una experiencia del paciente mejorada y una continuidad asistencial garantizada. Para alcanzar esta meta, es crucial contar con un mayor número de profesionales bien formados y con una perspectiva renovada. En este contexto, las enfermeras se posicionan como líderes esenciales en el cuidado y la gestión del mismo, con un enfoque integral que abarca la prevención, la educación sanitaria y el cuidado holístico de las personas a lo largo de todas las etapas de sus vidas.

A pesar de su rol vital, las enfermeras se enfrentan a avances y conflictos significativos en el desarrollo de sus competencias. En cuanto a la prescripción enfermera, se espera que el nuevo borrador de la Ley del Medicamento les otorgue una autonomía total dentro de su ámbito de actuación. Sin embargo, en el área de las especialidades, el progreso es lento. A pesar de la apertura de listas de contratación específicas, muchos especialistas no cubren puestos acordes a su formación ni reciben la remuneración correspondiente, quedando incluso fuera de bolsas de trabajo especializadas. Esta situación genera paradojas, como un especialista en pediatría trabajando en un geriátrico, lo que representa un desaprovechamiento de la inversión en su formación.

Además, se observan barreras en otras áreas cruciales. El número de enfermeras escolares en Canarias está estancado, sin previsiones de aumento a pesar de las propuestas parlamentarias. En el ámbito de la enfermería dermoestética las profesionales enfrentan acusaciones de intrusismo y conflictos con el sector médico, a pesar de que esta disciplina se adquiere mediante másteres, no siendo una especialidad médica o de enfermería. Numerosas compañeras sufren acoso y se enfrentan a procesos judiciales, con inspecciones a sus

clínicas cuando poseen los permisos y acreditaciones oportunas. Resulta irónico que los mismos médicos que realizan procedimientos dermoestéticos cuestionen la capacidad de las enfermeras para llevar a cabo punciones, una práctica que han realizado históricamente. Finalmente, el uso de ecógrafos por parte de las enfermeras para mejorar los cuidados y la formación en teledermatología están siendo bloqueados por el sector médico, obligando constantemente a las enfermeras a justificar sus conocimientos y capacidades.

Ante el malestar profesional y la frustración de los usuarios, junto con la paradoja entre la vocación y alta empleabilidad de la enfermería y la insuficiente inversión institucional en su formación y contratación, ¿cómo se puede revertir la crisis actual en la sanidad canaria para valorar, retener y potenciar a los profesionales locales mientras se mejora la calidad asistencial y la experiencia del paciente?

El malestar general en la profesión se traduce en una falta de valoración y respeto, lo que genera descontento en los profesionales. Al mismo tiempo, los usuarios también se ven afectados por las largas listas de espera para intervenciones, citas médicas y de enfermería. Esta frustración del usuario se ha traducido en un aumento de las agresiones a los profesionales en los centros de trabajo, un problema que no se aborda de manera efectiva con un plan claro. Paralelamente, el colegio registra un aumento de casos de intrusismo profesional.

A pesar de todos estos desafíos, la enfermería es una profesión vocacional con un profundo compromiso social y con el cuidado. La labor del Colegio de Enfermería de Tenerife, a través de sus estructuras y servicios, busca proyectar una imagen de la enfermera como un elemento válido y esencial para la sociedad, algo que la sociedad reconoce y valora. La prueba de ello es el aumento en la demanda para estudiar enfermería en las universidades canarias, con las mejores notas de acceso y una alta eficiencia en la contratación (el 99% de los graduados son contratados en los primeros tres meses).

Las enfermeras ofrecen un cuidado humano, holístico y cercano, lo que lo hace atractivo para los jóvenes. El Colegio promueve esta visión a través de formación continuada, jornadas, congresos e información a otros sectores sociales (ej. charlas en institutos, primeros auxilios en colegios). El objetivo final es que la sociedad sea capaz de autocuidarse y mejorar su bienestar.

Sin embargo, a pesar de la alta demanda y la eficiencia laboral de los graduados en enfermería, las instituciones no comparten este objetivo, ya que no contratan a más profesores ni amplían las plazas universitarias. Se critica que, en lugar de formar a los estudiantes canarios que desean estudiar enfermería, se dependa de la llegada de un 25% de enfermeras de fuera.

Uno de los objetivos de las enfermeras es educar a la población para fomentar el autocuidado y mejorar la salud. Sin embargo, este objetivo no es compartido por las instituciones. A pesar de que la enfermería es una profesión con una eficiencia de contratación del 99% (el 99% de las enfermeras graduadas consiguen empleo en los tres primeros meses), lo que significa que un canario que estudia enfermería tiene asegurado un puesto de trabajo y un salario, las instituciones no incrementan las plazas



Rosaura Guzmán González. Vocal del Colegio Oficial de Enfermería de Santa Cruz de Tenerife.

universitarias ni contratan más profesores.

Además, Canarias es una potencia turística mundial, y una de las razones por las que tantos visitantes eligen las islas es la seguridad sanitaria. Esta seguridad no solo proviene de la vigilancia policial, sino, de manera crucial, de la excelente atención del personal de enfermería. La enfermería canaria proyecta una imagen internacional de calidad, tanto a nivel científico como clínico, lo que atrae a turistas que buscan un destino con buenos cuidados de enfermería y una sólida seguridad sanitaria. Por tanto, es vital cuidar a los enfermeros, ya que son parte fundamental de la marca turística de Canarias y contribuyen a la seguridad clínica. El Colegio de Enfermería trabaja continuamente para garantizar un profesional ético y deontológico, consolidando la imagen de la profesión en consonancia con su labor.

“La Enfermera ofrece un cuidado humano, holístico y cercano”

¿Cómo contribuye el Colegio de Enfermería de Tenerife al desarrollo, visibilidad y bienestar de la profesión, tanto a nivel local como internacional?

La organización colegial de enfermería en Tenerife demuestra un firme compromiso con el avance y la dignificación de la profesión. Esto se materializa a través de un potente Instituto de Formación, que anualmente pone a disposición de sus colegiados más de cinco mil plazas en cursos presenciales, online, jornadas y congresos, respondiendo a la alta demanda de formación continua y actualización profesional. Paralelamente, el Instituto de Investigación ofrece un apoyo crucial para el desarrollo de la enfermería, facilitando trabajos de fin de máster y especialidad, tesis doctorales y diversos proyectos de investigación. Un claro ejemplo de este impulso es la ayuda económica

para la publicación de artículos en revistas internacionales de alto impacto, lo que ha llevado a que la provincia de Santa Cruz de Tenerife cuente con un número de doctores en enfermería notablemente superior al de otras provincias. Asimismo, la Comisión Deontológica vela por la ética profesional, elaborando informes en situaciones de conflicto, organizando "cafés éticos" para debatir dilemas y liderando la esperada revisión del código deontológico de la enfermería española después de 30 años.

El Colegio también ha emprendido un valioso esfuerzo en el rescate del patrimonio histórico y la creación de nuevos espacios para la profesión. Un proyecto significativo es el análisis y la digitalización de su archivo histórico, que se remonta a 1912, con el fin de preservar y difundir esta rica trayectoria. Además, se encuentra en fase de culminación la rehabilitación de la "Casa de las Enfermeras" en La Laguna, una casona del siglo XVI que será un punto de encuentro y conocimiento, albergando un museo de la enfermería, una biblioteca, una cafetería, espacios para asociaciones, un salón de actos y una sede administrativa. Esta iniciativa se complementó recientemente con un emotivo homenaje a los compañeros jubilados, valorando su legado y fomentando el intercambio intergeneracional.

En el ámbito de la solidaridad y la innovación social, la ONG Solidaridad Enfermera del Colegio de Tenerife destaca como la más activa a nivel nacional. La ONG mantiene sus cursos de RCP básica en centros educativos y otras organizaciones, forma a cuidadores informales, incluyendo a personas migrantes, dotándolos de habilidades para el cuidado de personas dependientes facilitando así, su inserción laboral. Continúa colaborando con proyectos con Cáritas, Fundación Maín, y otras entidades que trabajan con colectivos vulnerables como Instituto Intercultural Canario, Fundación ECCA Social, etc...

La renovación del acuerdo con la Universidad de La Laguna para la Cátedra de Enfermería, la más antigua de España, refuerza el impulso a la investigación, formación y proyección de la profesión. La reafirmación del liderazgo y la visibilidad internacional son pilares fundamentales para el Colegio. Un ejemplo reciente de su impacto internacional fue la destacada participación de enfermeros de Tenerife en el Congreso Internacional de Enfermería en Helsinki, donde presentaron numerosos trabajos científicos. La calidad y el volumen de la producción científica canaria recibió reconocimiento global, demostrando el compromiso de las enfermeras de la provincia y la posibilidad de replicar proyectos locales en otros países. La elección de un enfermero español como nuevo presidente del Consejo Internacional de Enfermeras en este congreso representa un hito y una celebración para todo el colectivo.

Finalmente, se enfatiza que la enfermería es un pilar esencial para construir una sociedad saludable, abarcando la gestión, la asistencia y la creación de bienestar. Se lamenta la situación actual de una sociedad "enferma" debido, en parte, a una atención deficiente, y se promueve una visión donde tanto personas como profesionales se cuidan mutuamente. Esto requiere la corresponsabilidad de todos los actores: colegios profesionales, sanitarios, instituciones, usuarios y la sociedad en general.



ENTREVISTA

VANESA EUGENIO
PRESIDENTA DEL
COLEGIO OFICIAL DE
FISIOTERAPEUTAS DE
CANARIAS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

El panorama de la salud está en constante evolución, impulsado por factores como el envejecimiento poblacional, el aumento de enfermedades crónicas y el avance tecnológico. ¿Cómo está el Colegio anticipando y preparando a la profesión para estos grandes desafíos demográficos y epidemiológicos en Canarias, asegurando que la fisioterapia siga siendo una solución relevante y efectiva?

El Colegio Oficial de Fisioterapeutas de Canarias está implementando, en este sentido, diversas estrategias. Incidimos en la importancia de programas de envejecimiento activo, donde la fisioterapia juega un papel crucial para prevenir enfermedades asociadas al sedentarismo y mejorar la calidad de vida de las personas mayores. Esto incluye la promoción de la movilidad, el equilibrio, la fuerza muscular y la prevención de caídas. Hemos de hablar también de programas de detección de la fragilidad, con objeto de prevenir, mejorar e incluso revertirla. Se busca que la población se empodere a través de la educación sobre hábitos saludables y la importancia de la fisioterapia preventiva.

Otro punto clave ha sido el "IV Congreso Internacional del Colegio Oficial de Fisioterapeutas de Canarias", que se propuso abordar la cronicidad desde una perspectiva de salud y no de enfermedad, centrando el protagonismo en la persona, su familia y su entorno. Hablamos por tanto de trazar en Canarias un cambio de paradigma hacia la atención centrada en la persona con patología. Es fundamental para nosotros la colaboración con otros profesionales para ofrecer una atención integral a las personas con enfermedades crónicas, reconociendo la fisioterapia como parte esencial de ese equipo multidisciplinar.

Estamos anticipando estos desafíos a través de una estrategia multifacética que incluye la promoción de la prevención y el envejecimiento activo con un enfoque integral y multidisciplinar en el manejo de la cronicidad, con el objetivo de asegurar que la fisioterapia siga siendo una solución clave y efectiva para la salud de la población canaria.

Más allá de la atención directa, ¿cómo está posicionan-

Vanesa Eugenio: "Uno de nuestros objetivos es el Fortalecimiento del Papel del Fisioterapeuta en Atención Primaria en colaboración con el Servicio Canario de la Salud"



do el Colegio a la fisioterapia como un actor clave en la prevención, la promoción de la salud y la educación sanitaria a nivel comunitario en Canarias? ¿Existen proyectos o campañas específicas dirigidas a la población general o a colectivos vulnerables?

Uno de nuestros objetivos es el Fortalecimiento del Papel del Fisioterapeuta en Atención Primaria en colaboración con el Servicio Canario de la Salud. Esta iniciativa, enmarcada en la Estrategia +AP, busca no solo la atención de patologías musculoesqueléticas, del suelo pélvico y respiratorias, sino también el desarrollo de funciones de promoción de la salud, prevención de la enfermedad e intervención comunitaria. La evidencia científica ratifica que la derivación directa de pacientes desde el médico de familia al fisioterapeuta facilita un abordaje precoz y potencia la participación del fisioterapeuta en actividades preventivas colaborando a la sostenibilidad del sistema en términos de costo eficacia.

Integración de la figura del fisioterapeuta en servicios especializados. De manera desigual en las distintas gerencias ya se incluye la

posibilidad de derivación directa a fisioterapia desde otras especialidades médicas integrando al fisioterapeuta como figura necesaria en los equipos multidisciplinarios, como por ejemplo en UCI, unidades de suelo pélvico, rehabilitación cardiaca,...

Muchas son las campañas que hemos desarrollado dirigidas a la población general: "Acompañándote en el camino"; "Tu amiga la columna"; Muévete por la fisioterapia"; "Sitycleta"; dos ediciones de Feria de la Salud; jornadas con asociaciones de pacientes; participaciones en radio, TV y prensa; publicaciones en RRSS dirigidas a la población; talleres, charlas y material divulgativo elaborado por nuestras comisiones de trabajo... Y las que quedan por llegar...

Estamos trabajando activamente para transformar la percepción de la fisioterapia, mostrándola como una herramienta esencial para mantener la salud, prevenir enfermedades y educar a la población en hábitos de vida saludables, a través de la colaboración institucional, campañas dirigidas y proyectos comunitarios específicos.

¿Qué estrategias están implementando para incenti-

var la especialización y la alta cualificación de sus miembros en áreas emergentes o de alta demanda (como fisioterapia deportiva de élite, neurología avanzada, dolor crónico o salud de la mujer), y cómo se garantiza el reconocimiento y la calidad de estas especializaciones?

La regulación de las especialidades en fisioterapia a nivel estatal aún está en proceso de consolidación formal por parte del Ministerio de Sanidad. La Asociación Española de Fisioterapeutas y el Consejo General de Colegios de Fisioterapeutas de España están trabajando e impulsando activamente para lograrlo. El colegio además tiene un papel activo dentro del comité ejecutivo del consejo en la figura de nuestro tesorero Santiago Sánchez.

Los colegios, preparándonos para el futuro, estamos desarrollando diversas líneas de trabajo: Fomento y promoción de la formación continua especializada con cursos, congresos, jornadas y seminarios, llevamos unos años apostando por formación de alto nivel internacional. Establecimiento de un acuerdo entre los colegios de fisioterapia de España facilitando el acceso a la formación desarrollada en todo el territorio nacional. Creación de comisiones de trabajo por área de dedicación preferente ofreciendo un espacio donde fisioterapeutas con intereses comunes puedan compartir conocimientos, discutir casos clínicos, mantenerse actualizados y crear materiales divulgativos y campañas para la población. Promoción de la investigación incentivando a sus miembros a participar en proyectos de investigación y a basar su práctica en la evidencia científica destinando una partida presupuestaria para ello.

Desde una perspectiva de sostenibilidad del sistema sanitario, ¿cómo puede la fisioterapia, a través de la gestión de la cronicidad y la prevención de la discapacidad, contribuir a reducir la presión sobre otros niveles asistenciales y optimizar el uso de los recursos públicos en Canarias?

La fisioterapia se erige como un pilar fundamental para la sostenibilidad del sistema sanitario en Canarias. Su impacto se traduce en una significativa reducción de la presión sobre otros niveles asistenciales y una optimización del uso de los recursos públicos. No me cansaré nunca de decir que "los fisioterapeutas somos costo efectivos" y nos apoyamos en una sólida evidencia científica y en la experiencia de otras comunidades y países. ¿Cómo contribuimos a la sostenibilidad? Pues de la siguiente manera:

Reducción de la demanda en Atención Especializada y hospitalaria desde el abordaje precoz en Atención Primaria. La derivación directa a fisioterapia evita la cronicidad de las patologías y disminuye la necesidad de derivaciones a especialistas (se reduce así sus largas listas de espera), a servicios de urgencias y hospitalización. Es más, el desempeño del fisioterapeuta libera tiempo y recursos de otros profesionales (médicos de familia, enfermeras, médicos especialistas) que pueden centrarse en casos más complejos o en la gestión de enfermedades agudas. Esto contribuye a la optimización de los recursos públicos con un menor gasto farmacéutico al reducir el dolor y mejorar la función a través de terapias no farmacológicas. La fisioterapia puede disminuir la necesidad de medicación, lo que se traduce en un ahorro significativo en la factura farmacéutica del sistema. Está demostrado que nuestra integración en los equipos multidisciplinarios hospitalarios tiene amplia evidencia en términos de coste-efectividad, reduciendo notablemente los días de estancia hospitalaria y las posteriores complicaciones.

Reducción de reingresos hospitalarios, especialmente en personas con patologías crónicas o complejas, la fisioterapia ayuda a prevenir complicaciones, mejorar la autonomía funcional y, en consecuencia, disminuir la probabilidad de reingresos, que son extremadamente costosos y suponen importantes trastornos para la persona y su entorno.

Gestión eficiente de la cronicidad con el empoderamiento de la persona con patología: La fisioterapia contribuye a educar en el autocuidado, la autogestión de su condición y la adopción de hábitos de vida saludables. Además ayuda en la prevención de complicaciones y exacerbaciones a través del ejercicio terapéutico y la educación, los fisioterapeutas pueden enseñar a identificar signos de alerta, manejar sus síntomas y prevenir crisis o empeoramientos de su condición, lo que evita hospitalizaciones de emergencia. Una rehabilitación adecuada y temprana tras una lesión o cirugía es crucial para una recuperación completa, previniendo



do la discapacidad residual y la necesidad de futuras intervenciones o cuidados a largo plazo.

Todo esto reduce la dependencia de los servicios sanitarios y fomenta una mayor responsabilidad sobre su propia salud y además una mejora de la calidad de vida y funcionalidad.

La fisioterapia es clave en la promoción del envejecimiento activo, con programas de ejercicio adaptado para prevenir la sarcopenia, mejorar el equilibrio y la fuerza, y reducir el riesgo de caídas en personas mayores. Las caídas son una de las principales causas de fracturas y dependencia en la tercera edad, con un alto coste sanitario y social.

En resumen, la fisioterapia actúa como un "amortiguador" para el sistema sanitario canario. Permite desviar la demanda de niveles asistenciales más costosos, optimizar los recursos existentes y, en última instancia, contribuir a la sostenibilidad económica y funcional del sistema de salud a largo plazo.

En esta misma línea, ¿cómo promueve el Colegio una mayor colaboración e integración de la fisioterapia en los equipos multidisciplinares de los centros de salud, hospitales y residencias de mayores en Canarias, superando posibles barreras interprofesionales para lograr una atención más holística al paciente?

El Colegio implementa diversas estrategias para fomentar esta integración a través de la organización y participación en jornadas, cursos y congresos multidisciplinarios, estos foros facilitan el intercambio de conocimientos, la comprensión de los roles de cada profesión y la identificación de sinergias en la atención al paciente. Queremos comenzar a desarrollar programas de formación en habilidades blandas (comunicación efectiva, trabajo en equipo y liderazgo), esenciales para una interacción fluida en entornos multidisciplinarios. Insistimos en el

impulso de modelos asistenciales colaborativos como es la integración en los equipos básicos de AP (Seguimos siendo equipo de apoyo y no básico), participación en unidades especializadas hospitalarias. Se hace necesario cada vez más la inclusión de fisioterapeutas en unidades específicas en atención especializada, como las de ictus, rehabilitación cardíaca, hospitalización a domicilio, unidades de cuidados intensivos o equipos de paliativos con independencia plena de los servicios de rehabilitación. Su presencia garantiza una rehabilitación precoz y continua, optimizando los resultados y reduciendo el tiempo de hospitalización.

Promocionamos la participación en el desarrollo de guías clínicas interprofesionales y grupos de trabajo para establecer protocolos de actuación que integren la perspectiva de la fisioterapia con la de otras disciplinas. Esto estandariza la atención y asegura que el paciente reciba el tratamiento más adecuado en cada fase de su recuperación. Insistimos en la implementación de sistemas de información compartidos en los que los fisioterapeutas puedan acceder como todos los miembros del equipo multidisciplinar acceder y registrar la información de forma compartida, a través del informe de fisioterapia, facilitando la continuidad asistencial y la toma de decisiones conjuntas. Es vital la realización de sesiones clínicas periódicas donde fisioterapeutas y otros profesionales discutan casos complejos, coordinen planes de tratamiento y evalúen la evolución de los pacientes.

Al implementar estas estrategias, buscamos no solo elevar el perfil de la profesión, sino también asegurar que la población canaria reciba una atención más integrada, eficiente y, en última instancia, más holística y centrada en sus necesidades reales.

Como líder del Colegio, ¿cuáles considera que son los tres mayores desafíos éticos o

deontológicos que enfrenta la profesión actualmente en Canarias, y cómo está abordando el Colegio estas cuestiones para mantener la integridad y la confianza pública?

Lamentablemente los desafíos actuales no distan mucho de los pasados, yo diría que siguen siendo la constante lucha contra el intrusismo y la publicidad engañosa; el registro en fisioterapia junto con el consentimiento informado y el cumplimiento de nuestro código deontológico.

En un mercado de la salud cada vez más competitivo y digitalizado, nos encontramos con mucha publicidad engañosa, pseudoprofesionales y prácticas que se podrían considerar acciones de extrusismo por parte de nuestras personas colegiadas. Esto incluye promesas de curaciones milagrosas o resultados garantizados, la promoción de tratamientos sin base científica sólida, el intrusismo profesional por parte de personas sin la cualificación necesaria, el desprestigio de otros profesionales o de la profesión en general y ciertas atribuciones de colegiados y colegiadas que podrían tildarse de extralimitación de competencias. Estas prácticas no solo dañan la imagen de la fisioterapia, sino que ponen en riesgo la salud de la ciudadanía.

Hemos tenido contactos con el Servicio de Acreditación de Centros y Salud Pública, colaborando incluso, en el pasado, en la organización de una jornada sobre Salud Pública y publicidad sanitaria engañosa. En la actualidad queremos mejorar y agilizar los trámites burocráticos con el SAC y tendremos una reunión en septiembre para abordar ciertas cuestiones pendientes. Los colegios profesionales tenemos la obligación de velar y denunciar aquellos casos detectados sin número de acreditación. Por supuesto, hemos de denunciar a profesionales que se anuncian como fisioterapeutas cuando no lo son, llevando a engaños y a veces,

alternado la salud de las personas que acuden a ellos con falsos anuncios. A su vez, carecemos de competencias en inspección por lo que necesitamos la estrecha colaboración con el SAC y Salud Pública para combatir juntos estos asuntos.

Quiero recordar que la población puede acudir al COFC, ya sea por teléfono, mail o a través de la página web para consultar el número de colegiado/a de un fisioterapeuta, los profesionales sanitarios tenemos la obligación de estar colegiados para ejercer la profesión. Además tenemos una base de centros de fisioterapia en la web que es pública y se puede consultar.

Hemos realizado en el pasado algunas campañas de concienciación pública como una que realizamos en Adeje sobre los masajes en la playa o la campaña "Acompañándote en el camino". Nuestras comisiones están en constante creación de materiales divulgativos, vídeos, infografías, noticias web... dirigidas a la población en formato de píldoras informativas.



Los colegios profesionales tenemos la obligación de velar y denunciar aquellos casos detectados sin número de acreditación

Otro de los grandes retos sobre los que estamos trabajando es la concienciación de la obligación que tenemos para con el paciente en materia de seguridad, protección de datos y cumplimiento con la ley de autonomía del paciente. El fisioterapeuta, como profesional sanitario, debe dejar registro de todo aquello que hace, desde el diagnóstico de fisioterapia, la anamnesis, pasando por la exploración, y el plan de tratamiento. A ello hay que añadirle la necesidad

de contar con consentimientos informados en aquellas técnicas invasivas y/o intracavitarias, siguiendo además las recomendaciones de nuestro proveedor del seguro de responsabilidad civil de que siempre se haga por escrito. Además no debemos olvidar que es un derecho de la persona con patología.

Además, tenemos la obligación de defender la Fisioterapia y a las personas usuarias así mantenemos un renovado y estricto régimen disciplinario para investigar y sancionar cualquier infracción ética o deontológica. Contamos con un Comité de Disciplina externo a la junta de gobierno demostrando así nuestro compromiso con la transparencia, excelencia y la protección del público.

Al abordar estos desafíos de manera proactiva, buscamos no solo proteger la reputación y la integridad de nuestra profesión, sino, lo que es más importante, garantizar que la ciudadanía canaria reciba una atención fisioterapéutica de la más alta calidad y confianza.

Pensando en la próxima generación de fisioterapeutas, ¿qué consejo clave les daría para asegurar su éxito profesional y su contribución al sistema de salud canario, y qué papel espera que juegue el Colegio en su acompañamiento?

La verdad es que no soy de dar consejos... si tuviera que recomendarle algo a la próxima generación de fisioterapeutas en Canarias, sería que para asegurar su éxito profesional y su contribución significativa al sistema de salud deben centrarse en ser los mejores en su campo. Esto supone la constante formación continua y búsqueda la última evidencia científica y el compromiso con la atención integral de la persona y su entorno ofreciendo desarrollando la empatía, vocación y humildad que caracteriza al fisioterapeuta. "Trata como te gustaría que trataran a tus seres más querido o a ti mismo/a", esas serían mis palabras hacia ello/as.

La próxima, y cualquier generación de fisioterapeutas en Canarias debe ser proactiva en su aprendizaje y en su adaptación a un entorno de salud en constante cambio. El Colegio estará siempre a su disposición y haciendo lo mejor por la defensa de la profesión contribuyendo así a la mejora del bienestar de la sociedad canaria.

Quiero agradecer a Tribuna Canarias su constante buen hacer acudiendo siempre a los profesionales sanitarios para desempeñar su importantísima labor como agente de salud, ya que no debemos olvidarnos de que los periodistas tienen también una enorme responsabilidad divulgativa hacia la comunidad. Sólo "junto/as llegaremos más lejos".



María Candelaria Sánchez: “Queremos que la sociedad reconozca la relevancia de nuestra profesión”

ENTREVISTA

MARÍA CANDELARIA SÁNCHEZ
DECANA DEL COLEGIO OFICIAL DE
QUÍMICOS DE CANARIAS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

María Candelaria, ¿cuál es la labor principal del Colegio Oficial de Químicos de Canarias y cómo contribuye a fortalecer el tejido profesional y científico en las islas?

La labor principal del Colegio Oficial de Químicos de Canarias se articula en dos vertientes fundamentales:

Por un lado, nos dedicamos a la defensa de los profesionales químicos en Canarias. Esto implica un rol de apoyo, seguimiento y formación continua para nuestros colegiados.

Por otro lado, como Corporación de Derecho Público adscrita a la Administración Pública, tenemos la responsabilidad de velar por la sociedad en lo referente al ejercicio de las funciones de nuestros profesionales.

Canarias está avanzando hacia un modelo más sostenible, y la química juega un papel fundamental en esta transición. Pero, ¿cuál es exactamente la contribución de la química a este cambio?

Es innegable que la química permea todos los aspectos de nuestro entorno. En el contexto de nuestra apuesta colectiva por un futuro más sostenible, la química se perfila como un sector de gran relevancia para Canarias.

Desde la captura de CO₂ y el reciclaje químico hasta la producción de bioproductos, su influencia es palpable. En el ámbito de las energías renovables, la química es fundamental para el desarrollo del hidrógeno verde y las soluciones al problema del almacenamiento energético, incluyendo las baterías de alto rendimiento. En esencia, la química facilita el acceso global a recursos esenciales como la alimentación, la energía y el agua.

Asimismo, la química juega un rol vital en sectores en expansión como la medicina personalizada. Incluso en la tan debatida transformación digital, la química subyace en el desarrollo de combustibles de alta eficiencia y en la consecución de las cero emisiones requeridas por la ingente demanda energética de la digitalización, intensificada ahora por la inteligencia artificial. Los materiales avanzados son otro ejemplo claro de su omnipresencia.



En síntesis, tal como mencionaba al principio, la química está intrínsecamente ligada a todo lo que nos rodea. Todos los desafíos y las innovaciones que enfrenta la industria actual están, en última instancia, entrelazados con la industria química.

Uno de los grandes desafíos del sector científico es el relevo generacional. En este contexto, ¿cuál es la situación actual de los jóvenes químicos en las Islas Canarias en términos de empleo, oportunidades e innovación?

Tradicionalmente, los profesionales de la química, incluyendo químicos, ingenieros químicos y especialistas en ciencias ambientales (muchos de los cuales comparten campo con biólogos), han gozado de una alta empleabilidad. Si bien históricamente la industria química pesada se ha concentrado en otras regiones de España, como Tarragona o Huelva, en Canarias la inserción laboral se ha orientado más hacia sectores como el tratamiento de aguas y la docencia.

Sin embargo, en el actual escenario de desarrollo sostenible, se vislumbra una transformación significativa. Muchos de los nuevos trabajos relacionados con la innovación química presentan una mayor deslocalización, lo que significa que no requieren necesariamente de los tradicionales polos industriales. Dada la existencia de dos universidades públicas robustas y centros de investigación en Canarias, junto con la constante incorporación de nuevos profesionales, la alta empleabilidad en el sector químico se mantendrá.

Las nuevas tendencias abren un abanico de oportunidades diversificadas para los jóvenes químicos en las Islas Canarias. Aquellos interesados en innovación, investigación y desarrollo de productos encontrarán un terreno fértil para su progresión profesional. El sector químico, de por sí, ya se distingue

por ofrecer una de las tasas más elevadas de empleabilidad y oportunidades laborales, y esta tendencia se acentuará con el enfoque en la sostenibilidad y la descentralización de la innovación.

Desde su experiencia, ¿están las administraciones públicas aprovechando el conocimiento químico como una herramienta estratégica?

Se observa un avance progresivo en la consideración del conocimiento químico por parte de las administraciones públicas. En los últimos años, el debate se ha ampliado para incluir a diversos actores del sector y colegios profesionales, reconociendo el papel crucial de los químicos y sus representantes en la creación de nuevas normativas y la apertura a diversas áreas.

Sin embargo, queda un camino considerable por recorrer. Persisten desafíos, posiblemente debido a la falta de familiaridad con el amplio espectro de aplicaciones de la química. Es una responsabilidad compartida, donde los profesionales de la química deben intensificar su labor divulgativa para destacar las diversas áreas en las que pueden contribuir, especialmente en aquellos campos donde su participación aún no se ha considerado plenamente. A pesar de estos retos, la tendencia general es de progreso y una mayor apertura por parte de las administraciones.

Considerando el potencial estratégico del conocimiento químico, ¿cuáles son los sectores económicos clave en las Islas Canarias que podrían experimentar un mayor impulso y desarrollo significativo a través de una inversión estratégica y una colaboración más estrecha con los profesionales de la química?

La química es una disciplina transversal que permea prácticamente todos los aspectos de nuestra vida, y su relevancia estratégica en un enclave como las Islas Canarias es innegable. Si bien el potencial de Canarias como punto de conexión entre Europa y América, sumado a su condición de región ultraperiférica, ha sido un tema recurrente en el debate, es crucial dar un paso más allá para materializar sus ventajas.

Actualmente, existen sectores económicos clave en las islas que se beneficiarían enormemente de una mayor integración y colaboración con profesionales de la química:

Energías Renovables: La química es fundamental para el desarrollo y optimización de tecnologías relacionadas con la generación, almacenamiento y gestión de energías limpias, un área de inversión prioritaria a nivel global.

Gestión del Agua: Canarias es un referente en desalación, un campo donde los químicos han sido pioneros y continúan siendo esenciales. La optimización de los procesos de desalación, depuración y reutilización de aguas es y seguirá siendo vital para la sostenibilidad de las islas.

Nuevos Materiales y Transformación Digital: El diseño y la fabricación de productos y materiales avanzados, así como el soporte químico para la transformación digital en diversas industrias, ofrecen un vasto campo de acción para los profesionales de la química.

Estos sectores están recibiendo una considerable inversión, tanto del ámbito público como privado, lo que representa una oportunidad inmejorable para que los químicos locales aporten su conocimiento. La colaboración público-privada es fundamental para maximizar este potencial. Aunque ya se

observa un incremento en esta sinergia, aún requiere un mayor impulso para alcanzar su plena capacidad y asegurar un desarrollo sostenible y estratégico para las Islas Canarias.

Considerando la relevancia de la sinergia entre los diferentes actores, ¿cómo evaluaría el grado de transferencia de conocimiento y colaboración entre el ámbito universitario, el tejido empresarial y el ejercicio profesional de la química en el contexto específico de las Islas Canarias?

La transferencia de conocimiento entre la universidad, el tejido empresarial y el ejercicio profesional de la química en Canarias, aunque existe, aún se encuentra en una etapa incipiente. Hay una necesidad clara de fortalecer esta colaboración, que es un pilar fundamental de la sinergia público-privada.

Contamos con profesionales de la química altamente cualificados e investigación puntera en diversos campos dentro de la propia Facultad de Química, con científicos de renombre internacional. Sin embargo, el desafío radica en lograr que este conocimiento y los avances generados en el ámbito académico se materialicen y lleguen efectivamente a la sociedad y al sector productivo.

Aunque se han visto algunas iniciativas, como la creación de spin-offs universitarias en sectores específicos, es evidente que se requiere un impulso adicional para cerrar la brecha entre la investigación teórica y su aplicación práctica. El objetivo es que la excelencia investigadora se traduzca en innovación tangible que beneficie directamente al tejido empresarial y a la ciudadanía canaria.

Para concluir con la entrevista, y mirando hacia el futuro, ¿podría compartir cuáles son los principales objetivos estratégicos y los proyectos clave que el Colegio de Químicos de Canarias se ha propuesto alcanzar en los próximos años?

El Colegio de Químicos de Canarias tiene dos objetivos fundamentales, uno externo y otro interno.

El primer y más importante es visibilizar la figura del químico en Canarias. Queremos que la sociedad reconozca la relevancia de nuestra profesión y el enorme valor que los profesionales de la química pueden aportar. Se trata de destacar cómo el conocimiento químico beneficia a todos y las múltiples oportunidades que ofrece la colaboración con nuestros expertos.

Internamente, nos enfocamos en las nuevas generaciones. Buscamos acercar la química a los jóvenes que están decidiendo su futuro profesional, mostrándoles que es una carrera con amplias salidas laborales. Además, queremos que sepan que, a lo largo de toda su trayectoria, el Colegio será un pilar de apoyo, defensa y formación continua.

Estos dos pilares, la proyección externa y el acompañamiento interno, son clave para nuestro mandato. De hecho, estamos muy satisfechos con el trabajo realizado hasta ahora.

Se acercan hitos importantes que aprovecharemos para amplificar nuestro mensaje: el próximo año celebraremos el 70 aniversario de la creación del Colegio de Químicos en Canarias, y al siguiente, la Facultad de Química de la Universidad de La Laguna cumplirá también un centenario. Estas fechas serán la oportunidad perfecta para llevar a la sociedad la trascendental labor de los químicos en las islas, una trayectoria larga con un futuro prometedor.



ORGANIZACIÓN COLEGIAL DE ENFERMERÍA

**Colegio de Enfermeros
de
Santa Cruz de Tenerife**

Cuidando la salud de los canarios

www.enfermeriacanaria.com

Calle San Martín Nº 62 -38001 - Santa Cruz de Tenerife
Tfno. 922 240 389 Fax 822 069 795



Pablo Oromí: “Es esencial mantener siempre la mentalidad de hacer un buen trabajo y buscar la excelencia en nuestra labor”

ENTREVISTA

PABLO OROMÍ

DECANO DEL COLEGIO DE
INGENIEROS TÉCNICOS
DE OBRAS PÚBLICAS
DE S/C DE TENERIFE

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

Considerando la rápida evolución tecnológica, ¿cómo está el Colegio preparando a los ingenieros técnicos de obras públicas e ingenieros civiles para la integración de nuevas herramientas y metodologías (como BIM, gemelos digitales, inteligencia artificial en gestión de proyectos o robótica en construcción) y qué iniciativas concretas se están impulsando para asegurar la relevancia y competitividad de la profesión en el mercado laboral futuro?

Una de las responsabilidades esenciales de un colegio profesional, especialmente en el ámbito de la ingeniería, es asegurar que sus miembros se mantengan a la vanguardia de la técnica en su sector. Conscientes de esta necesidad, el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas ha implementado iniciativas de formación de alto impacto.

En los últimos años, el colegio ha organizado el programa formativo "Formación BIM: Metodología Aplicada a la Contratación Pública". Este programa, financiado por una subvención del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha estado abierto tanto a nuestros colegiados como a otros profesionales interesados. Ha sido un éxito rotundo. Demostrando nuestro compromiso, la demarcación provincial de S/C de Tenerife organizó una de las tres jornadas presenciales de este programa, compartiendo sede con Madrid y Valencia.

Además, a través de Unión Profesional, una entidad que agrupa a más de 30 colegios profesionales a nivel estatal, nuestro colegio quiere adherirse al "Programa Formativo en Competencias Digitales", financiado por fondos Next Generation de la Unión Europea, ofrece más de 150 horas de formación en contenidos digitales, incluyendo la inteligencia artificial. Esto subraya la fuerte apuesta de nuestro colegio por la formación en herramientas tecnológicas.

No cabe duda de que la actualización constante debe ser un pilar fundamental del colegio para sus profesionales.

La formación que organizamos directamente es crucial, pero también es vital ofrecer información actualizada sobre jornadas, congresos y cursos externos que puedan ser de interés para nuestros colegiados. Mantener a los profesionales informados sobre todas estas actividades y eventos es una parte esencial de nuestro compromiso.

Por su parte, ¿ofrece el Colegio cursos o talleres específicos sobre sostenibilidad en la construcción y la gestión de infraestructuras, adaptados a las necesidades actuales del sector?

En nuestro colegio, nos dedicamos a ofrecer cursos propios diseñados específicamente para nuestros colegiados. Estos programas abarcan tanto la ingeniería civil, que es nuestra materia central, como áreas transversales cruciales como la sostenibilidad; también sobre la explotación de infraestructuras, que es bastante habitual en nuestra profesión.

Estos cursos propios representan una excelente oportunidad. Están adaptados a las necesidades de nuestro sector, personalizados para nuestros colegiados y se ofrecen a precios especiales, lo que los hace más atractivos que las opciones externas.

Además de la oferta local, el colegio, a nivel nacional, facilita a todos los colegiados información detallada sobre los cursos impartidos en cada una de sus demarcaciones. Esto crea una sinergia importante, permitiendo que los colegiados de cualquier demarcación accedan no solo a la formación local, sino también a la ofrecida en el resto del territorio nacional.

Es fundamental destacar la creciente relevancia de la formación online. Su amplia presencia hoy en día facilita que nuestros colegiados puedan inscribirse y completar cursos a distancia desde cualquier otra demarcación, eliminando barreras geográficas y ampliando significativamente las oportunidades de desarrollo profesional.

El intrusismo profesional y la competencia desleal son preocupaciones constantes. ¿Qué acciones contundentes está llevando a cabo el Colegio para combatir el intrusismo en el ámbito de las obras



públicas y para defender las atribuciones exclusivas de los ingenieros técnicos colegiados, asegurando así la calidad y seguridad de las infraestructuras para la sociedad?

La colegiación es una batalla fundamental para nuestro colegio. No olvidemos que tanto la institución como sus colegiados desempeñan una labor social crucial al proyectar, construir y explotar infraestructuras. Es esencial que sean conscientes de que esta labor no puede ser realizada por cualquiera, sino por profesionales bien preparados.

Es obligatorio por ley que los profesionales de la ingeniería civil y de obras públicas se colegien. Esto asegura que el sector esté adecuadamente acotado en cuanto a los profesionales que lo desempeñan.

El colegio también se ocupa de una cuestión tan importante como es velar por el acceso de nuestros colegiados a los proyectos y obras licitadas por la administración. Este es el principal recurso para el desarrollo de nuestro trabajo profesional.

Recientemente, se están llevando a cabo iniciativas importantes relacionadas con los colegios profesionales y las profesiones reguladas. Estas colaboraciones se dan tanto entre los propios colegios profesionales como con la administración pública, a la que ofrecemos ayuda constantemente y de la que también recibimos un apoyo significativo.

Además, cabe destacar la reciente constitución de la Mesa de Ingeniería, que ha integrado a todos los colegios de ingeniería técnica en Canarias. Esta mesa nos permite conocernos mejor, colaborar, compartir experiencias y luchar por frentes comunes. Entre estos frentes, destacan la necesaria

colegiación de los profesionales del sector y la prevención del intrusismo en cada uno de los campos de la ingeniería.

Considerando todo lo que hemos hablado, ¿cuál diría el CITOP que es el mayor desafío al que se enfrenta la profesión en los próximos 3-5 años y cuál es la oportunidad más prometedora que ve para los ingenieros técnicos de obras públicas en Canarias?

Actualmente, nuestro sector se encuentra en un momento dulce, con numerosas oportunidades de trabajo, proyectos en marcha y obras en ejecución. Esto dibuja un panorama interesante y prometedor a corto plazo. Sin embargo, debemos ser conscientes de que gran parte de la actividad actual se debe a la existencia de múltiples subvenciones provenientes de España y, sobre todo, de Europa. Estas subvenciones tienen fecha de caducidad, por lo que es crucial que estemos preparados para cuando sus aportaciones disminuyan.

Para asegurar la sostenibilidad del sector, es fundamental que nuestro colectivo se mantenga altamente formado en las nuevas tendencias. Esto incluye la metodología BIM, la inteligencia artificial y la construcción industrializada. Esta última, que se está introduciendo gradualmente en el sector, es vital que la conozcamos y la implementemos. La construcción industrializada permite agilizar la actividad constructiva y, una vez que alcance su velocidad de crucero, nos brindará una construcción más eficiente, ágil y de mayor calidad. Para lograrlo, es indispensable la formación, la puesta en práctica de estas técnicas y, sobre todo, contar con profesionales especializados en ellas.

¿Qué programas o ayudas directas ofrecen para fomentar el empleo entre los ingenieros técnicos de obras públicas e ingenieros civiles, especialmente para los más jóvenes o aquellos que buscan nuevas oportunidades?

Nuestro colegio ofrece la figura del precolegiado, que permite a los alumnos de Ingeniería Civil con pocas asignaturas pendientes incorporarse a nuestra comunidad de forma gratuita. Disfrutan de los mismos derechos que un colegiado ordinario, incluyendo acceso a formación, publicaciones y oportunidades de empleo. Además, los colegiados en situación de desem-

pleo gozan de colegiación gratuita mientras mantengan esa condición, lo que facilita su permanencia en el colectivo y el acceso a todos nuestros servicios.

Mantenemos una excelente relación con la Universidad de La Laguna y su Escuela Politécnica Superior de Ingeniería. Mi participación como profesor asociado en dicha escuela nos permite un contacto directo con la formación académica, sus necesidades e inquietudes. De esta manera, servimos de puente crucial entre los alumnos próximos a titularse y las empresas que buscan nuevos ingenieros y ingenieras listos para iniciar su carrera profesional.

Desde hace varios años, el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Santa Cruz de Tenerife patrocina y convoca premios a los mejores trabajos fin de grado en la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad de La Laguna. Esta iniciativa no solo apoya, sino que también resalta la importancia de la excelencia y el buen hacer en el trabajo. Al fomentar la realización de proyectos de alta calidad y ofrecer una dotación económica, brindamos una motivación significativa para los alumnos que se encuentran en la fase final de su etapa universitaria.

Para los colegiados, tanto los que llevan años de experiencia como los que acaban de empezar, ¿qué mensaje clave le gustaría transmitir el Colegio sobre el valor de su trabajo y el futuro de la profesión?

Nuestra labor es crucial para la sociedad. Tenemos la responsabilidad de diseñar, construir y gestionar infraestructuras con la máxima responsabilidad y rigor, asegurando su utilidad no solo ahora, sino durante muchos años. Esto significa que las infraestructuras deben ser construidas con calidad, ser operativamente efectivas y duraderas, evitando la necesidad de correcciones o reformas a corto plazo.

Es esencial mantener siempre la mentalidad de hacer un buen trabajo y buscar la excelencia en nuestra labor. Esto garantiza una buena imagen, la repetición con los clientes y, sobre todo, el cumplimiento de nuestro objetivo principal: proporcionar a la sociedad lo que necesita de nosotros. Cuando las cosas se hacen bien, la sociedad confía en nuestro colectivo, lo que nos facilita seguir contribuyendo. A pesar de las dificultades que siempre surgen en el camino, debemos mantener nuestros valores firmes e inquebrantables.

Finalmente, es vital buscar la sinergia tanto dentro de nuestro propio colectivo como con otros. La unión hace la fuerza. Siempre respetando la competencia de cada uno, debemos saber aprovechar lo mejor de cada profesional para lograr objetivos comunes.



ENTREVISTA

LUIS GARCÍA

PRESIDENTE DEL
ILUSTRE COLEGIO DE
ADMINISTRADORES DE
FINCAS DE SANTA CRUZ
DE TENERIFE

Luis García: “El fin último es ser un espacio de convergencia, donde se reconozca que el Colegio pertenece a todos y está al servicio del bienestar común”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

Luis, el Colegio se encuentra en pleno proceso de cambio de sede. ¿Qué representa este paso para la institución?

Sí, en efecto, estamos en ese proceso de cambio, uno que representará una mejora muy importante para los colegiados y también cara a la sociedad. Lo que buscamos es conectar más el colegio con la sociedad. La idea es conseguir que el uso de la sede pueda ser para todos, que se puedan realizar reuniones y gestionar cualquier contacto con la ciudadanía. Esto incluye temas sociales como exposiciones de cuadros, presentaciones, firmas de libros o cualquier evento que nuestra sede pueda acoger para conectar directamente con la sociedad. Además, tendremos un área específica para la mediación en conflictos civiles y mercantiles.

En un entorno como el canario, donde muchas comunidades de propietarios se ubican en zonas turísticas, ¿cómo afecta esto al trabajo diario del administrador de fincas?

En efecto, la influencia se manifiesta principalmente en la mediación dentro de las zonas turísticas específicas. Resulta evidente la distinción entre las características inherentes a las zonas turísticas y las residenciales. En el contexto actual, donde los límites conceptuales a menudo se diluyen, la mediación en una comunidad de propietarios presenta desafíos considerables.



Afortunadamente, si bien reconocemos que las acciones actuales son insuficientes, observamos con optimismo la implementación de medidas legales destinadas a simplificar el proceso de toma de decisiones en las comunidades de propietarios.

Además de lo ya comentado, ¿qué otras particularidades implica la gestión de fincas en estos entornos turísticos? ¿Existen normativas específicas?

Aunque no existen regulaciones específicas diferenciadas, es crucial considerar el tipo de mantenimiento requerido en las comunidades situadas en zonas costeras, dada su proximidad al mar. En cuanto a la normativa, no se aplican regulaciones distintas entre una edificación junto al mar y otra ubicada en el interior de la isla; la legislación vigente es uniforme para todas.

¿Cómo valora la relación entre el Colegio y las administraciones públicas en lo que respecta a la mejora de la convivencia, la seguridad y el mantenimiento en las comunidades? Es muy importante, ¿no?

Confirmamos su relevancia; es, de hecho, totalmente necesaria.

La relación ha sido progresiva y ascendente. Nos hemos consolidado como agentes fundamentales para la buena convivencia entre la administración pública y la privada. Es imperativo que ambas partes logren un entendimiento y

que se optimicen los tiempos burocráticos en cualquier gestión, en respuesta a las demandas ciudadanas. En muchos casos, nos encontramos más próximos a la ciudadanía, constituyendo un factor crucial en la gestión.

Esa mediación y agilización son esenciales. Nos permiten no solo dinamizar los procesos, sino también fomentar la confianza del ciudadano en la administración pública, asegurando que las gestiones se desarrollen sin dilaciones innecesarias, un problema frecuente en la actualidad.

Por otro lado, ¿qué papel juega la digitalización en la transformación del trabajo de los administradores de fincas? ¿La nueva sede impulsará también este aspecto?

En efecto, el colegio ya tiene la mayoría de sus procesos digitalizados. No obstante, es fundamental destacar que los despachos de los administradores de fincas están también cada día más digitalizados. Esta evolución es una exigencia de la sociedad actual, ya que permite acceder a la información de primera mano con mayor celeridad.

Actualmente, la interacción con las administraciones públicas se gestiona casi en su totalidad a través de la digitalización de la documentación, mediante plataformas web y otros medios electrónicos. En este sentido, operamos bajo un modelo completamente digitalizado, y los ad-

ministradores de fincas estamos plenamente familiarizados con estas dinámicas, ya que llevamos muchos años implementándolas; no es una novedad para nosotros, ni siquiera a raíz de la pandemia.

En cuanto al colegio, si bien ya está digitalizado en su totalidad, la nueva sede incorporará una tecnología altamente innovadora. Aspiramos a estar muy por encima de los estándares actuales, con el objetivo de demostrar las posibilidades que ofrece la innovación en este ámbito.

Para concluir la entrevista, ¿cuáles son los retos inmediatos del colegio en esta nueva etapa y qué mensaje le gustaría transmitir a los colegiados de cara al futuro?

Para el futuro de nuestros colegiados, el objetivo primordial es acercarnos a la ciudadanía y potenciar la relación público-privada.

Estamos trabajando para convertirnos en un punto de encuentro para las comunidades de propietarios, facilitando la presentación de documentación y la fiscalización en la entrega de solicitudes de subvenciones a organismos públicos.

Asimismo, estableceremos una oficina de mediación destinada a resolver conflictos entre vecinos, e incluso entre administradores y vecinos. El fin último es ser un espacio de convergencia para todos, donde se reconozca que el colegio pertenece a todos y está al servicio del bienestar común.

Para nuestros colegiados y compañeros, el mensaje es claro: la nueva sede será su oficina, un nuevo punto de trabajo donde podrán gestionar sus asuntos y colaborar cuando lo necesiten, así como también encontrar un espacio de descanso.

Además, extendemos una invitación a todos los proveedores y empresas que colaboran con el colegio, especialmente aquellos que ofrecen productos de calidad para la ciudadanía, a que consideren nuestras puertas siempre abiertas.



Formación
Ofertas de empleo
Seguros de Resp. Civil
Defensa de la profesión
Asesoramiento legal
Visados colegiales
Publicaciones



Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
de Santa Cruz de Tenerife

¡COLÉGIATE!

922 249 699
tenerife@citop.es

Síguenos



facebook.com/CITOPTFE



linkedin.com/company/93271251



Samuel Cruz: “Esta sede es una clara apuesta por el crecimiento y la excelencia de nuestros profesionales”



ENTREVISTA

SAMUEL CRUZ

DECANO DEL COLEGIO
OFICIAL DE TITULADOS
MERCANTILES Y
EMPRESARIALES DE
SANTA CRUZ DE TENERIFE

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

La figura del Titulado Mercantil ha evolucionado significativamente a lo largo de los años. ¿Cómo definiría la relevancia y el papel crucial de los titulados mercantiles en el actual tejido económico y empresarial de Canarias y España?

Como es conocido, estamos respaldados por el Consejo General de Economistas. Esta entidad agrupa a todos los titulados mercantiles y colegios de economistas de España. Tenemos un peso nacional importante porque gran parte de nuestros compañeros colegiados forman parte de los registros del Consejo General de Economistas y participan muy activamente. Esto significa que las diversas actividades profesionales relacionadas con la economía y la empresa están vinculadas a nuestra organización.

¿Cuáles son estas actividades? Pues hablamos de asesores fisca-

les, auditores, economistas, peritos que realizan informes,.... Además añadir financieros y expertos en marketing. El reconocimiento que tenemos hoy es fruto de nuestra vinculación y buen trato con los diferentes agentes económicos y sociales. Como corporación de derecho público, la sociedad nos demanda, y siempre aportamos contenido y opinión cuando se nos requiere. Últimamente, esto se ha manifestado de forma muy visible en temas relacionados con el REF de Canarias.

En un entorno empresarial que exige una constante actualización, ¿cuáles son las áreas

de especialización emergentes o las competencias que el Colegio considera más vitales para los profesionales del sector?

Nuestro colegio está compuesto principalmente por un amplio número de asesores fiscales. Consecuentemente, la formación continua es un pilar fundamental de nuestra institución, y esta se encuentra incluida en la cuota colegial, ofreciendo más de 100 horas anuales de capacitación.

Gran parte de dicha formación se centra en el ámbito tributario. No obstante, también nos enfocamos en áreas como las nuevas tecnologías, el marketing y las finanzas. En este sentido, cualquier profesional, tanto del sector privado como público, que provenga de facultades de economía y empresa, y en algunos casos de turismo, y que desee una actualización profesional, encuentra cabida en nuestro colegio. Nos complace, por tanto, ofrecer el mejor servicio a nuestros colegiados.

En su visión, ¿cuáles son los principales desafíos que enfrenta la profesión de titulado mercantil en los próximos cinco años y cómo se está preparando el Colegio para afrontarlos?

Nuestros objetivos a corto plazo se centran en la consolidación. Hemos renovado nuestra sede colegial y el número de colegiados continúa en constante crecimiento. Este aumento, en un contexto de colegiación no obligatoria, es un claro indicador de que ofrecemos servicios de valor a un costo competitivo, destacándonos significativamente en esta labor. Tal como mencioné, proporcionamos formación continua y servicios adicionales que fomentan la vinculación de los colegiados con nuestra institución.

Sin embargo, como corporación, una de nuestras principales preocupaciones actuales reside en la inseguridad jurídica que afecta al Régimen Económico y Fiscal (REF) de Canarias. Como asesores fiscales, observamos con inquietud cómo la interpretación de la normativa, tanto la nuestra como la de la administración territorial, diverge en ocasiones de lo establecido en manuales o criterios generales, como los del Impuesto sobre Sociedades. Esta situación nos genera una gran preocupación, ya que consideramos que es un elemento crucial para incentivar la seguridad jurídica en la aplicación de los impuestos y, en última instancia, para beneficiar a Canarias mediante la atracción de inversiones.

“El reconocimiento que tenemos hoy es fruto de nuestra vinculación y buen trato con los diferentes agentes económicos y sociales”

Por lo que me comenta, colaboran con otras instituciones, universidades y también con otros colegios profesionales, ¿no?

Tenemos un vínculo especial con la Universidad de La Laguna y la Universidad Europea de Canarias, así como con la CEOE y organismos como Cajasiete. También colaboramos estrechamente con otros colegios profesionales. Básicamente, nuestros convenios se centran en ofrecer formación a terceros a un costo reducido, por ejemplo, con jóvenes empresarios. Esto significa que, dentro del tejido empresarial canario, como Corporación de Derecho Público, estamos ofreciendo lo que la sociedad demanda, y en menor escala, lo que nuestros colegiados necesitan, que es lo más importante para nosotros.

¿Qué mensaje le gustaría transmitir a los futuros profesionales que están considerando formarse en el ámbito mercantil o que acaban de iniciar su carrera?

A los futuros profesionales y a aquellos que se inician en el ámbito mercantil, les transmitimos un mensaje de oportunidad y apoyo continuo. Contamos con una sede renovada que funcionará como un centro neurálgico para el desarrollo profesional, ofreciendo un espacio de coworking accesible para los colegiados y salas de reuniones equipadas. Además, impulsaremos acciones en directo con figuras relevantes a nivel canario y nacional, enriqueciendo así la experiencia y el networking de nuestros miembros. En septiembre, presentaremos nuestros nuevos catálogos de servicios, diseñados para potenciar vuestra trayectoria, aprovechando al máximo las ventajas de esta moderna instalación. Esta sede es una clara apuesta por el crecimiento y la excelencia de nuestros profesionales.



ENTREVISTA

RITA M^a MENDOZAPRESIDENTA DEL COLEGIO
OFICIAL DE ENFERMERÍA
DE LAS PALMAS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS
Nos gustaría saber qué temas preocupan al Colegio de Enfermería de Las Palmas en 2025.

Para nosotros, la principal preocupación siempre ha sido la estabilidad laboral y las buenas condiciones de empleo en nuestra profesión. Esa es la parte que más nos inquieta, porque el acompañamiento del colegio es fundamental. Lo demás, como la formación, la investigación y las acciones para servir tanto a los colegiados como a la ciudadanía, ya está en marcha.

La verdad es que sentimos que estamos en velocidad de crucero, pero lo que más nos preocupa es garantizar que haya estabilidad laboral y que las contrataciones sean justas y adecuadas. Ahora, con el verano, es un momento crítico en la lista de contratación y estamos bastante ocupados con eso.

Parece que pasan los años y seguimos hablando de las mismas condiciones laborales que no terminan de mejorar para un colectivo tan grande e importante en Canarias. Además, los canarios dependemos de los cuidados de enfermeros y enfermeras. ¿La situación sigue tan complicada como en años anteriores?

Nosotras hemos estado siguiendo esto durante dos años, desde 2023, y tenemos una promesa de consolidación de empleo en la profesión. Este año ya salió la lista provisional y estamos a la espera de la definitiva, pero solo el 5% de nuestra afiliación ha conseguido consolidar su empleo. Por otro lado, hay muchas enfermeras que están muy descontentas porque las listas de contratación temporal se vinculan a ofertas de empleo. Antes teníamos resoluciones previas, pero ahora se ha creado una lista de empleo centralizada con una norma del 2011, lo que dificulta la contratación de enfermeras. Las gerencias ya están sacando listas supletorias porque realmente necesitan enfermeras.

Si bien hemos tenido algunos avances, como la salida de las listas de consolidación, creo que necesitamos un análisis profundo. No podemos seguir cada verano con falta de enfermeras, especialmente cuando la sociedad canaria está cambiando a un ritmo vertiginoso. No estamos en una situación de brazos caídos, pero es verdad que avanzamos lentamente y parece que algunas decisiones necesitan una revisión. Al final, lo que hace-



Rita Mª Mendoza: “La estabilidad laboral sigue siendo nuestra mayor preocupación”

mos es dar un servicio a la ciudadanía canaria, y estamos trabajando en cómo mejorar eso.

¿Tenemos o por lo menos apreciamos el apoyo institucional para que por lo menos hay una predisposición de seguir avanzando en estas mejoras?

Cuando la consejera anunció en el Día de la Enfermería que se iban a crear 5.000 plazas para consolidar, sumando las 2.300 prometidas y otras más, me alegró mucho. Pero ahora necesitamos que eso se traduzca en hechos. No estamos en una situación de brazos caídos, no podemos decir que no estamos avanzando, pero sí que lo hacemos muy despacio. Hay promesas, y ahora es el momento de convertirlas en realidades.

Es fundamental que como colectivo y organización colegial sigamos reivindicando nuestros derechos, porque lo justo es atender bien a la población. Si no lo hacemos, estaríamos cayendo en un tema de falta de ética, y eso es muy serio. Nuestras reivindicaciones son para lograr mejoras, y lo que realmente necesitamos son hechos, no solo promesas.

Hemos visto algunas peticiones que la enfermería canaria le hace al Gobierno de Canarias, y una de las más históricas es la necesidad de enfermería escolar en todos los centros educativos. En otras comunidades esto es algo habitual, pero aquí todavía estamos en

atrasados en la mayoría de los centros. ¿Confían en que esta propuesta avance?

Es genial que se haya aprobado en el Parlamento de Canarias por unanimidad. Eso muestra que hay sensibilidad política en este tema. Ahora, tanto a través de la Consejería de Sanidad como de la de Educación, necesitamos que se pongan en marcha. Desde el Colegio de Las Palmas, tenemos un proyecto de salud escolar que hay que financiar. La inversión necesaria es bastante pequeña en comparación con el retorno que tendría en la salud de los escolares y en sus resultados educativos. Entonces, ¿qué estamos esperando?

Además, sabemos que nuestra sociedad está viendo un aumento en patologías crónicas. Si no comenzamos a fomentar hábitos saludables desde la infancia, será muy complicado cambiarlos más adelante. También estamos trabajando en un estudio que pronto haremos público, que muestra que los adultos con mayor formación tienen mejor salud. La sanidad y la educación se retroalimentan, y pedimos a las instituciones, especialmente al Cabildo de Gran Canaria y al de Lanzarote, que sigan apoyando este proyecto de salud escolar. Sería una pena dar un paso atrás en los lugares donde se están ofreciendo estos servicios. La inversión en salud escolar debería ser una prioridad en cualquier sociedad que busque justicia social.

Hay otros temas en los que el colegio está trabajando activamente, como la innovación y la inteligencia artificial, que también van a llegar al campo de la enfermería. Se está trabajando en mejorar la atención domiciliaria, así que, ¿cuáles son esos puntos clave?

Los dos últimos temas que mencionaste son súper interesan-

tes. Hemos hecho unas jornadas sobre inteligencia artificial donde trajimos a los mejores expertos de todo el país y ofrecimos la formación tanto de manera presencial como online, para que enfermeras de toda Canarias pudieran participar, no solo de la provincia de Las Palmas. Esto ha sido solo un primer paso para que la gente vea cómo la IA puede facilitar el trabajo y ahorrar tiempo, sobre todo para el personal eventual o aquellos con más responsabilidades, ya que tienen que mantener todo actualizado en cuanto a servicios y protocolos.

Ahora mismo, estamos desarrollando una línea de formación continua vinculada a la IA. Por otro lado, también tenemos dos líneas de trabajo centradas en el cuidado de personas más vulnerables, como aquellas en situación de dependencia. Hemos realizado un estudio que vamos a hacer público seguramente después del verano, sobre cómo quiere la población canaria ser cuidada. Lo hemos extendido a las dos provincias y los resultados muestran lo que intuimos: la gente quiere estar en su casa, recibiendo un buen servicio y cuidado. Además, estamos trabajando en un proyecto de innovación para atender a estas personas en casa a través de cuidados profesionales. Es un proyecto que estamos impulsando con el Cabildo de Gran Canaria. Aunque es nuevo para nosotros, ya hay evidencia en otros países europeos, como en los Países Bajos y algo similar en Castilla y León. Lo que queremos es adaptarlo a nuestro contexto y ver si en zonas urbanas, donde vamos a centrar nuestros esfuerzos inicialmente, puede funcionar. Al final, nuestros proyectos de innovación están pensados para regalárselos a nuestra administración y así seguir avanzando en la atención a la población canaria.

¿Cuál es el objetivo que te marcarías sí o sí para este 2025 con el colegio?

Diría que lo más importante de aquí a que termine el 2025 es centrarnos en nuestro proyecto electoral, que acabamos de revalidar con las últimas elecciones. Es un proyecto al que nos hemos comprometido totalmente, en el que ya venimos trabajando y donde incluso hemos avanzado en varias áreas. Aun así, para mí es clave seguir contando con la opinión de todas esas enfermeras que confiaron en nosotros y que forman parte del colegio. Son nuestro equipo, nuestros profesionales, y queremos que su voz esté presente. Por eso, estamos pensando en organizar un encuentro en octubre, donde podamos trabajar juntas y juntos en priorizar acciones. Esa priorización será una herramienta fundamental para enfocar bien nuestro trabajo y seguir impulsando tanto la oferta de empleo como los servicios dirigidos a las colegiadas y también, claro, a la población canaria.



Montañas del Fuego - Ruta de los Volcanes

/imagine prompt: Un volcán dormido rodeado por una carretera serpenteante, en diálogo con el trazo de la lava petrificada.



DESCUBRE
UNA EXPERIENCIA
INSÓLITA



Centros de Arte,
Cultura y Turismo
LANZAROTE

**La inteligencia está en
saber ver con otra mirada.**

Descubre más. Conecta mejor.



Francisco Javier Sánchez: “Nos esforzamos por mantenernos al día con las últimas actualizaciones en digitalización y promover activamente la formación en las empresas”



ENTREVISTA

FRANCISCO JAVIER SÁNCHEZ
DECANO DEL COLEGIO OFICIAL DE
LA PSICOLOGÍA DE LAS PALMAS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

Francisco Javier, desde su posición como decano, ¿cómo valora la presencia y el papel de los profesionales de la psicología en sectores estratégicos como el portuario o el marítimo?

Como profesionales de la psicología, nuestro ámbito de estudio abarca la conducta y el comportamiento humano. Esto nos posiciona como figuras clave en todas aquellas ramas de actividad donde la interacción humana es un factor predominante.

La valoración de nuestra contribución en estos entornos es sumamente positiva, ya que nuestra actuación resulta esencial e importante desde múltiples perspectivas. Esto incluye, por ejemplo, la prevención a nivel de salud mental y bienestar psicológico, así como la optimización de la organización y la motivación en la realización de actividades laborales.

Por otra parte, nos gustaría saber: ¿Qué impacto tienen las condiciones laborales y el entorno portuario en la

salud mental de los trabajadores del sector? ¿Detectan demandas o necesidades específicas en este ámbito?

El sector portuario se caracteriza por una fuerte carga de trabajo y un alto nivel de responsabilidad. Desde el ámbito de la psicología, hemos detectado una clara necesidad de apoyo preventivo para gestionar el estrés laboral que estas condiciones pueden generar en los trabajadores portuarios.

Además, la actividad portuaria a menudo implica trabajos sometidos a gran presión, turnos rotatorios y, en ocasiones, aislamiento, factores que pueden impactar significativamente la salud mental.

¿Qué herramientas o recursos psicológicos considera esenciales para estos profesionales?

Para los profesionales del sector portuario, el enfoque psicológico debe centrarse en prepararlos para soportar la elevada carga de trabajo, las situaciones de rotación y el trabajo en soledad. Esto implica dotarlos de herramientas para afrontar el estrés y la frustración inherentes a sus funciones.

Es esencial una preparación mental robusta que les permita afrontar las exigentes condiciones laborales. Esto requiere formación especializada, que incluya talleres y herramientas para desarrollar habilidades sociales, de afrontamiento del estrés y de gestión de la soledad. Asimismo, las actividades grupales pueden ser muy beneficiosas para enfrentar estas situaciones y aprender de las experiencias compartidas.

En este sentido, nos gustaría saber si el colegio está llevando a cabo o prevé desarrollar algún programa, colaboración o acción formativa específica, como las que mencionaba, orientada al sector portuario o a sus trabajadores.

Actualmente, el colegio está a la espera de la firma de un convenio de colaboración con la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Esta propuesta, que ha sido presentada, está pendiente de revisión por parte de los órganos de gestión y sindicales de la autoridad portuaria. Esperamos que esta situación se resuelva en un futuro cercano.

Este convenio se centra principalmente en tres áreas clave: la gestión de los recursos humanos, la prevención en salud mental y la intervención en crisis y emergencias.

¿Observan un mayor interés por parte de las empresas del sector marítimo y portuario en cuidar la salud mental y el bienestar emocional de sus trabajadores y su plantilla?

Considero que este interés en la salud mental y el bienestar es generalizado en casi todo tipo de organizaciones y empresas, y no se limita únicamente a la autoridad portuaria. Es evidente que, en la actualidad, se ha reconocido que la persona es una parte esencial y principal de cualquier organización o empresa. Sin un personal en buen estado, una compañía no puede funcionar adecuadamente ni cumplir sus objetivos, incluyendo la obtención de beneficios.

La atención al bienestar del personal es crucial para que una empresa opere con eficiencia, calidad y, en última instancia, genere los réditos económicos necesarios para su sostenibilidad.

¿Cree que este interés por la salud mental y el bienestar continuará creciendo en el futuro, tanto en el sector portuario como en otros ámbitos? ¿Considera que esta preocupación está en auge?

Es una realidad evidente que, si bien el interés por la salud mental en el entorno laboral está en aumento, las empresas a menudo no tienen claridad sobre cómo abordarla de manera efectiva. En muchas ocasiones, se limitan a implementar medidas superficiales o "cosméticas", como la habilitación de espacios de ocio para el café o el juego.

Sin embargo, es crucial profundizar en la prevención adecuada de la salud mental de los empleados. Esto implica considerar diversos aspectos, no solo desde la perspectiva de la prevención psicológica, sino también desde el desarrollo de espacios de trabajo saludables que incorporen principios de psicología ambiental. El objetivo es que la empresa se convierta en una organización verdaderamente saludable para sus trabajadores, previniendo

problemas de salud mental y asegurando que estos puedan operar de manera eficaz, con calidad y contribuyendo al logro de los resultados y objetivos esperados.

Para concluir con la entrevista, ¿cómo está afrontando el colegio los desafíos de la digitalización, la formación continua y la adaptación a las nuevas necesidades sociales y empresariales?

No existe una solución única para los retos que enfrentamos. La sociedad actual se encuentra en un cambio perpetuo, donde la digitalización avanza y transforma el panorama de un día para otro.

Por lo tanto, la clave reside en que las organizaciones estén atentas a estos cambios y posean un sistema que les permita afrontar estas nuevas situaciones de manera continua. Evidentemente, esta capacidad de afrontamiento debe construirse de la mano del personal que compone la empresa. Es fundamental que este personal esté motivado y que la empresa facilite su formación y actualización constante para poder responder a las exigencias que el cambio nos impone. Las situaciones pueden transformarse radicalmente de un momento a otro, por lo que tanto la empresa como su personal deben estar preparados para esta situación de cambio continuo.



Actualmente, el colegio está a la espera de la firma de un convenio de colaboración con la Autoridad Portuaria de Las Palmas

Desde el Colegio de la Psicología de Las Palmas, como organización, también nos esforzamos por mantenernos al día con las últimas actualizaciones en digitalización y promover activamente la formación en las empresas para divulgar la información necesaria. Si bien reconocemos que la velocidad de los cambios a veces dificulta estar al tanto de todo, creemos que es una realidad que afecta a todas las organizaciones. Para poder dar una respuesta efectiva a estas situaciones, necesitamos contar con un equipo motivado y debidamente formado. Esto forma parte intrínseca del trabajo y la gestión de la propia organización, garantizando, como ya he reiterado, que pueda cumplir los objetivos para los que fue constituida y creada.



ENTREVISTA

ELÍAS MARRERO DÍAZ
DELEGADO DEL COLEGIO
OFICIAL DE INGENIEROS
AGRÓNOMOS DE CENTRO
Y CANARIAS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

Hace unas semanas hemos conocido el borrador que maneja el Gobierno de Canarias para actualizar la Ley del Suelo y sabemos que no están precisamente satisfechos al completo con ella. ¿Cuáles son los motivos?

En la consulta pública del borrador de proyecto de actualización de la Ley del Suelo, apenas hay mejoras significativas en la regulación del suelo rústico en cuanto a los usos agrarios, escenario que desde nuestro colectivo consideramos muy desafortunado y que debe corregirse.

¿Qué debe tener esta actualización de la Ley del Suelo para que resulte realmente positiva para el archipiélago?

Incluir modificaciones en los artículos 58 y 66 de la actual Ley del Suelo, siendo conveniente en el primero de ellos, que se permita por parte del planeamiento ambiental, territorial y urbanístico, la implantación de redes de riego en cualquier subcategoría de suelo rústico, y en el segundo de ellos, que los agricultores y ganaderos profesionales, cooperativas agrarias, sociedades agrarias de transformación, en suelo rústico de protección agraria, puedan implantar las construcciones, edificaciones e instalaciones que sean necesarias para el desarrollo de su actividad agraria específica.

Además de lo anterior, se debe incorporar una Disposición adicional, que permita a las explotaciones vitivinícolas a la hora de dimensionar la ampliación de su bodega, hacerlo no sólo en base a la superficie de viña y producción de uva de su propia explotación, sino también a partir de uva local procedente de otras explotaciones vitivinícolas, siempre y cuando dispongan de bodega inscrita en alguna denominación de origen protegida de vinos de Canarias.

Finalmente, también es totalmente indispensable que la modificación de la Ley del Suelo lleve incorporada la derogación del Artículo 6 bis. que obra en la legislación en materia del sector eléctrico canario, ya que, la capacidad de autoabastecimiento y soberanía energética no tiene que poner en peligro la capacidad de autoabastecimiento y soberanía alimentaria de Canarias.



¿Creen que, con un buen manejo de la parte agraria en esta Ley, el sector agrícola de las islas logrará por fin, tener un desarrollo ascendente?

En parte sí, ya que, dentro de todos los factores que afectan o impiden el normal desarrollo de la actividad agraria, el territorial podría dejar de ser uno de ellos.

Está claro que esta lucha es uno de los focos de trabajo del Colegio, pero ¿en qué otros temas están trabajando activamente?

Actualmente, entre otras tareas, se han aportado consideraciones a la Ley canaria de arbolado urbano, a un proyecto de decreto en materia de turismo con incidencia en suelo rústico y al texto normativo que determinará las zonas de aceleración de energías renovables de Canarias.

¿Sigue preocupando el relevo generacional en el sector?

Sí, nos preocupa enormemente. Uno de los grandes retos que enfrentamos hoy en el sector agrario es el relevo generacional. En toda España la situación es preocupante: la edad media de nuestros agricultores supera ya los 60 años y solo un 5% tiene menos de 35. En Canarias, esta realidad se agrava todavía más debido a factores como la insularidad, la lejanía de los mercados, los elevados costes de producción, la falta de rentabilidad en algunos cultivos y la escasa percepción social de la agricultura como una opción de futuro viable para la juventud.

Todo esto hace que muchas explotaciones terminen abandonándose y que se pierda no solo producción local, sino también un valioso conocimiento ligado a

Elías Marrero Díaz: “Debemos apostar por la formación técnica y la digitalización”

nuestra identidad y territorio. Esto pone en riesgo algo tan estratégico como nuestra soberanía alimentaria, en unas islas donde la dependencia exterior es ya muy elevada.

Desde el Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos tenemos claro que no podemos permitirnos perder a la próxima generación de agricultores. Por eso, proponemos tres líneas de actuación para revertir esta tendencia:

Primero, apostar por la formación técnica y la digitalización, para que los jóvenes cuenten con herramientas y conocimientos que hagan del campo un espacio innovador, eficiente y rentable. La agricultura moderna requiere perfiles cualificados capaces de aplicar tecnología, optimizar recursos y adaptarse a nuevas demandas del mercado.

Segundo, impulsar políticas reales de apoyo que faciliten el

acceso a la tierra, la financiación para iniciar o modernizar explotaciones y la puesta en marcha de proyectos agrícolas viables. El emprendimiento agrícola debe dejar de ser una aventura individual y convertirse en una apuesta respaldada institucionalmente.

Y tercero, trabajar para dignificar y visibilizar socialmente la figura del agricultor. Queremos mostrar a la sociedad y, sobre todo, a los jóvenes, que dedicarse a la agricultura es una profesión tan necesaria como estratégica, que genera empleo local, fija población en el territorio y cuida de nuestros paisajes y recursos naturales.

El Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de Canarias quiere ser un aliado clave para afrontar el relevo generacional. Estamos dispuestos a trabajar de la mano de las administraciones, los profesiona-

les del sector y, sobre todo, de los jóvenes que quieran apostar por nuestro campo. El futuro de la agricultura canaria pasa por ellos y, sin relevo generacional, simplemente no habrá agricultura.”

¿Qué otros cambios legislativos, al margen de la actualización de la Ley del Suelo, se deben aplicar?

Es totalmente imprescindible y vital la elaboración de legislación sectorial agraria por parte de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Soberanía Alimentaria del Gobierno de Canarias, y que dicha normativa, esté enfocada a facilitar el desarrollo de la actividad agraria, dotarla de una mayor seguridad jurídica y protegerla de ser sustituida por la implantación de las energías renovables.

Asimismo, y de igual importancia es la modernización del Mapa de Cultivos de Canarias, incluyendo más atributos, como, por ejemplo, la capacidad agrológica de sus recintos, de tal manera, que esta herramienta oficial sea capaz de generar una información agraria mucho más completa que la actual, y que esto, derive en una mejor toma de decisiones a la hora de ordenar el territorio y el suelo agrario por parte de los equipos redactores de planeamiento.

¿Qué proyectos planean llevar a cabo a corto y medio plazo?

Crear mesas de trabajo por materias en las que se analicen los principales problemas y desafíos del sector agrario de Canarias, así como establecer convenios de colaboración con otros colectivos o Administraciones como medio de transmisión de conocimiento.

El Hotel Botánico & The Oriental Spa Garden reabre sus puertas con una experiencia renovada y más exclusiva que nunca



► En un acto presidido por el presidente del grupo Loro Parque, Wolfgang Kiessling, el icónico cinco estrellas gran lujo del Grupo Loro Parque presentó sus nuevas instalaciones tras una ambiciosa reforma

El Hotel Botánico & The Oriental Spa Garden celebró el 24 de julio pasado su reapertura oficial, marcando el inicio de una nueva etapa en la historia de uno de los establecimientos más emblemáticos del turismo de lujo en Canarias. El acto, presidido por Wolfgang Kiessling, presidente del Grupo Loro Parque, reunió a destacadas personalidades del ámbito institucional, empresarial y turístico, así como a representantes del sector de la comunicación.

El evento comenzó con una visita guiada a las renovadas instalaciones, seguida de los discursos oficiales, en los que participaron José Manuel Sanabria, consejero de Turismo del Gobierno de Canarias; Lope Afonso, vicepresidente del Cabildo de Tenerife; y Leopoldo Afonso, alcalde del Puerto de la Cruz. Posteriormente, se realizó la bendición de las nuevas dependencias, dando paso a un cóctel donde los invitados pudieron disfrutar del nuevo ambiente que define al hotel.

“El Hotel Botánico forma parte del Grupo Loro Parque desde hace 30 de sus 50 años de historia. Lo adquirimos en un momento clave para apoyar al Puerto de la Cruz y hoy, tras esta gran renovación, vuelve a situarse como un referente de la hostelería de lujo mundial. Nuestra filosofía es ofrecer un servicio excepcional que aporte valor al destino y contribuya a que el Puerto recupere su posición como La Perla del Atlántico”, señaló Wolfgang Kiessling durante su intervención.

“Con esta reforma, estamos preparados para seguir representando no solo a nuestro municipio, sino a toda la isla, como el primer Leading Hotel of the World en Canarias”, añadió el presidente del Grupo Loro Parque.

La reforma, ha transformado significativamente las habitaciones, suites y el restaurante La Parrilla, manteniendo su esencia mediterránea pero elevando su propuesta gastronómica y estética. Las habitaciones triples se han convertido en dobles, perdiendo unidades alojativas pero ganando en amplitud y confort, así como baños de mármol italiano, terrazas privadas y tecnología de vanguardia; mientras que las Ambassador Junior Suites ofrecen un nuevo nivel de exclusividad y confort.

Con estas mejoras, el Hotel Botánico rea-



firma su posición como miembro de The Leading Hotels of the World y referente del lujo sostenible en Europa, consolidándose como un auténtico refugio de exclusividad y confort -en el corazón del Puerto de la Cruz.

La gastronomía desempeña un papel esencial en la renovada experiencia que ofrece el hotel, liderada por la prestigiosa chef ejecutiva Ría Jahnke y su experimentado equipo culinario, que son reconocidos referentes gastronómicos a nivel internacional. Los cuatro restaurantes del hotel, bajo su dirección, brindan una propuesta culinaria diversa y excepcional que combina tradición e innovación. Además, como parte de la reforma integral, se ha llevado a cabo una completa renovación del mobiliario y equipamiento de las cocinas, incorporando tecnología de última generación que posiciona al hotel a la vanguardia en su categoría. Destaca especialmente la incorporación de un horno Jospier, conocido por su capacidad para cocinar con carbón vegetal, aportando a los platos un sabor único, una textura excepcional y una jugosidad incomparable.

Cabe destacar que los restaurantes del Hotel Botánico están abiertos al público general y no exclusivamente a los huéspedes, permitiendo que todos los visitantes puedan disfrutar de una experiencia gastronómica única en un entorno de lujo incomparable.

A lo largo de su historia, el Hotel Botánico & The Oriental Spa Garden ha sido el lugar de referencia para numerosas personalidades del mundo del arte, la música, la política y la cultura siendo elegido por reconocidas personalidades como Michael Jackson, Bill Clinton, la Reina Sirikit de Tailandia, Sylvester Stallone, el Dalái Lama o los Reyes eméritos de España que encontraron en este oasis de bienestar un lugar único para su descanso.

Entre las visitas más recientes destacan Jennifer López, Gloria Estefan y Sebastián Yatra, quienes han confiado en el hotel para disfrutar de la exclusividad, privacidad y excelencia que lo caracterizan. Estas visitas refuerzan el posicionamiento del estableci-

miento como uno de los destinos preferidos por celebridades internacionales en Canarias.

El Hotel Botánico & The Oriental Spa Garden sigue cosechando prestigiosos galardones que confirman su liderazgo en el sector turístico. Recientemente, fue distinguido por Skål Internacional Tenerife con el Premio Importante del Turismo, un reconocimiento a su destacada trayectoria, compromiso y contribución al desarrollo del turismo en Canarias. Además, ha recibido el Traveller's Choice Award de Tripadvisor, que lo sitúa entre el 10% de los hoteles mejor valorados del mundo.

A estos logros se suman nuevos reconocimientos obtenidos recientemente, que refuerzan la reputación del Hotel Botánico & The Oriental Spa Garden como referente del lujo y la hospitalidad en Europa como el FIT Reisen que ha distinguido al hotel como uno de los tres mejores hoteles de lujo de Europa en 2025, un reconocimiento clave dentro del sector de bienestar y salud.

Hay que sumar múltiples premios del sector turístico en el último año como el TUI TOP Quality Award, que lo posiciona entre los mejores hoteles vacacionales; el Customer Excellence Award de British Airways, basado en las valoraciones de los clientes; el Quality Award de Jet2 Holidays, por su excepcional servicio; el Customer Choice Award Gold del touroperador Apolo, por su alta satisfacción de los huéspedes; el HolidayCheck Award, otorgado por las opiniones de miles de viajeros; el reconocimiento de Condé Nast Johansens como Mejor Spa de Hotel en Europa y el Mediterráneo; y la distinción por Schauinsland Reisen como uno de sus socios TOP.

Además de su excelencia en hospitalidad y bienestar, el Hotel Botánico & The Oriental Spa Garden es un auténtico referente en la organización de bodas y eventos en Canarias. Durante décadas, ha sido el escenario elegido por innumerables parejas para celebrar su enlace, gracias a su combinación única de jardines exuberantes, elegantes salones y un servicio personalizado que cuida cada detalle.

Consolidado como uno de los principales destinos para bodas en el archipiélago, el hotel organiza cada año Wedding Glam, un evento exclusivo para parejas que buscan inspiración y asesoramiento para diseñar una boda inolvidable en un entorno de lujo. Esta iniciativa refuerza el compromiso del establecimiento con la excelencia y la innovación, ofreciendo a sus clientes experiencias únicas que combinan gastronomía de alto nivel, paisajismo espectacular y un equipo experto en planificación nupcial.

De igual forma, el hotel dispone de espacios versátiles para celebraciones privadas y eventos corporativos, adaptados a las necesidades más exigentes, manteniendo siempre la esencia de calidad y exclusividad que lo caracteriza.

Visitas a los Ganadores de los Premios al Valor Social 2024

► En el marco de los Premios al Valor Social 2024, Fundación Moeve ha visitado dos iniciativas ganadoras que demuestran un compromiso palpable hacia el bienestar de colectivos vulnerables. Estas visitas, realizadas para conocer el impacto directo de los proyectos, reflejan el objetivo de la fundación de impulsar acciones que mejoren la calidad de vida de muchas personas en situación de vulnerabilidad



Visita a Proyecto Hombre Canarias.

Cabe mencionar que en la edición de 2024, se entregaron tres Premios al Valor Social. Aunque los proyectos se ejecutan a partir del año siguiente, en julio se realizaron visitas de seguimiento a dos de estas iniciativas.

Adaceea Tenerife: atención integral para personas con daño cerebral adquirido

La primera visita tuvo lugar en la Asociación de Daño Cerebral Adquirido de Tenerife (Adaceea Tenerife), en La Victoria de Acentejo. El proyecto "Atención terapéutica y sensibilización ecológica", reconocido con un Premio al Valor Social, se centra en ofrecer atención terapéutica a personas con daño cerebral adquirido (DCA) y a sus cuidadores.

Durante la visita, Belén Machado, responsable de la Fundación Moeve en Canarias, y Yanira Díaz, profesional de Moeve que amadrinó del proyecto, fueron recibidas por dos miembros del equipo de Adaceea.

Desarrollándose desde marzo y hasta finales de septiembre en la isla de Tenerife, el proyecto ya ha superado sus objetivos iniciales.

Hasta la fecha, ha beneficiado a 101 personas afectadas por DCA y a 39 familiares o cuidadores. Además, 25 personas recibirán productos de apoyo y material adaptado para sus necesidades.

Las acciones clave del proyecto incluyen:

- Atención terapéutica individualizada: Sesiones de fisioterapia, logopedia y terapia ocupacional.
- Entrega de productos de apoyo y material terapéutico: Para fomentar la autonomía diaria.
- Talleres prácticos de vida independiente: Integrando una perspectiva de sensibilización ecológica.
- Orientación especializada: Dirigida a familiares y cuidadores.

El programa también contempla acciones de visibilización y sensibilización para concienciar a la ciudadanía sobre el DCA. Se han realizado stands informativos en varios municipios de la isla y se organizarán dos charlas-debate abiertas al público, enfocadas en las limitaciones que el DCA impone en las actividades de la vida diaria, buscando fomentar el conocimiento y la empatía.

Belén Machado, responsable de Fundación Moeve en Canarias,

valoró "muy positivamente esta propuesta". Resaltó que proyectos como el de ADACEA Tenerife "no solo mejoran de forma tangible la vida de las personas con daño cerebral adquirido, sino que también permiten aliviar la situación de familiares y cuidadores". Machado enfatizó la vital labor de visibilización: "que la sociedad conozca qué es el DCA y sepa cómo actuar ante una situación de este tipo es muy importante, ya que las primeras horas y días tras la lesión son críticas para minimizar secuelas y optimizar la recuperación neurológica".

Por su parte, Manuela Bethencourt subrayó que recibir este premio "refuerza nuestro compromiso con la inclusión y la mejora de la calidad de vida" y enfatizó la importancia de integrar una perspectiva ecológica en las actividades, uniendo la rehabilitación con la sostenibilidad. Las acciones del proyecto incluyen atención terapéutica individualizada, talleres de vida independiente y orientaciones especializadas para cuidadores, además de actividades de visibilización sobre el DCA.



Visita a Adaceea Tenerife.

Proyecto Hombre Canarias: acompañamiento integral para mujeres con adicciones

Otra de las visitas a los ganadores se realizó en la sede de Proyecto Hombre Canarias en Santa Cruz de Tenerife, donde se desarrolló el "Proyecto Moneiba", también premiado en la última edición de los Premios al Valor Social. Esta iniciativa está diseñada para apoyar a mujeres drogodependientes en situaciones de vulnerabilidad social.

Belén Machado y Esther Pérez, profesional de Moeve y madrina del proyecto, se reunieron con María del Carmen Lázaro, presidenta de Proyecto Hombre Canarias, quien presentó los detalles del proyecto. Moneiba ofrece un acompañamiento psicoeducativo y la creación de itinerarios personalizados para la inserción social y laboral de las participantes. En un entorno que reconoce las desigualdades de género, el programa busca no solo la recuperación emocional, sino también la estabilidad y la autonomía.

El "Proyecto Moneiba" ofrece una atención integral centrada en el acompañamiento psicoeducativo y el diseño de itinerarios personalizados de inserción social y laboral. Una característica clave del proyecto es su perspectiva de género, abordando las desigualdades estructurales que afectan a las mujeres en contextos de adicción y prestando atención a sus necesidades específicas a nivel emocional, social y judicial.

El programa incluye una amplia gama de servicios:

- Atención ambulatoria y residencial en los centros de día y comunidad terapéutica de Proyecto Hombre.
- Alojamiento seguro, escucha activa, reducción del daño y trabajo motivacional.
- Una estrecha coordinación con recursos sociales, sanitarios y judiciales para asegurar una red de apoyo completa.

El objetivo principal es contribuir a la estabilidad, recuperación personal y desarrollo de la autonomía de las mujeres participantes.

El programa se estructura en una planificación semanal meticu-

losa. Cada lunes, las participantes reciben acompañamiento educativo individualizado en la comunidad terapéutica, complementado con una actividad de apoyo en grupo. Los jueves, se imparten talleres vivenciales que se centran en el autocuidado y la autoestima. Además, el último viernes de cada mes se organiza una salida terapéutica, con el doble propósito de fomentar hábitos de vida saludable y permitir nuevas experiencias de ocio y tiempo libre.

En el ámbito de la empleabilidad, "Proyecto Moneiba" diseña itinerarios personalizados basados en un análisis individual de cada participante. Estas acciones no solo buscan mejorar las competencias laborales y facilitar el acceso al empleo, sino también reforzar el bienestar emocional y explorar oportunidades de autoempleo.

El proyecto, que se extenderá hasta finales de diciembre, ha beneficiado hasta la fecha a nueve mujeres, una cifra que se espera aumentar en los próximos meses.

María del Carmen Lázaro agradeció el respaldo de Fundación Moeve, señalando que el premio ha sido crucial para consolidar un espacio de recuperación seguro y terapéutico. "Este proyecto es fundamental para brindar dignidad y esperanza a nuestras usuarias", concluyó.

Premios al Valor Social

Los Premios al Valor Social de Fundación Moeve nacieron en 2005 con el objetivo de dar un impulso a iniciativas que realmente ayuden a mejorar el bienestar de las personas, especialmente de colectivos vulnerables. A lo largo de los años, estos premios han reconocido un total de 512 proyectos, con una contribución de más de 5,25 millones de euros. En Canarias, se han desarrollado 77 iniciativas sociales gracias a estos galardones, con una aportación de 787.000 euros.

La próxima convocatoria se abrirá a comienzos de septiembre de 2025. Para más información, se puede visitar la web de Fundación Moeve, en el apartado de los Premios al Valor Social.

Pablo Picasarri: de emprendedor a referente en el sector inmobiliario

PABLO PICASARRI. PROFESIONAL INMOBILIARIO ASOCIADO A ZIEGEL

REDACCIÓN | TRIBUNA DE CANARIAS

Pablo Picasarri ha recorrido un camino lleno de desafíos y triunfos desde que decidió dejar atrás su vida laboral como empleado para abrazar el mundo del emprendimiento. Tras años vinculado al sector de las reformas, su necesidad de un cambio radical lo llevó a emprender su propio camino, un reto personal que había considerado durante mucho tiempo.

Desde los primeros pasos hasta la consolidación

La búsqueda de clientes y colaboradores lo llevó a reencontrarse con Vanessa, una vieja conocida que dirige la oficina de Donpiso. Gracias a su oferta de realizar un curso formativo, Picasarri se sumergió en el desconocido pero fascinante sector inmobiliario. Su primer año fue un emocionante

viaje donde combinó su proyecto personal de reformas con el nuevo aprendizaje en ventas inmobiliarias. La evolución de su carrera ha sido notable; lo que comenzó como un simple emprendimiento ha crecido considerablemente, llevándolo a enamorarse del sector en su octavo año de dedicación.

Uno de los hitos más significativos en su trayectoria fue el cambio de Donpiso a Ziegel. Este movimiento no solo le ofreció nuevos desafíos y oportunidades, sino que también alineó su visión con una agencia en relanzamiento, lo que mejoró su proyección en el sector. La transición significó un notable aumento en sus ingresos y visibilidad profesional.

Con el paso del tiempo, Pablo ha desarrollado una clara meta a largo plazo: continuar creciendo en su actual marca y formar un equipo de agentes a su cargo. Su ambición también incluye establecer una



titivo. Aunque reconoce haber tenido la suerte de entrar en el mercado en un momento de mejora, también es consciente de los retos que implican conectar con los clientes, especialmente en un contexto donde su número es cada vez más escaso. La adaptación a los constantes cambios del sector ha sido una clave para su éxito.

A pesar de su dedicación al sector inmobiliario, Pablo no se detiene en sus aspiraciones. Su participación activa en AJE Las Palmas le ha permitido explorar nuevas áreas profesionales, como el desarrollo de eventos. Este mundo está despertando su interés, y Picasarri no descarta futuras oportunidades en esta faceta, donde ha podido presentar eventos y dar charlas.

Con una sólida trayectoria y una clara visión de futuro, Pablo Picasarri se posiciona como una figura destacada en el sector inmobiliario canario, un emprendedor valiente que ha sabido transformar desafíos en oportunidades.

marca personal consolidada en el sector inmobiliario en la isla y en Canarias.

Los retos del emprendimiento en el actual panorama empresarial

Picasarri no se escapa de las dificultades que presenta un entorno empresarial compe-

TECHNICAL MARITIME BUREAU

Servicio Técnico y Gestión de Proyectos off y on-shore

Empresa especializada en reparación y mantenimiento naval e industrial, ofreciendo un amplio abanico de servicios

Electricidad

Soldadura

Mecanizado

Hidráulica

Calderería

Mecánica

C./ Pinillos Izquierdo S/N
Puerto de las Palmas, 35008
Las Palmas de Gran Canaria

+34 928 27 12 17
+34 644 88 65 92

post@technicalmb.net

technicalmb.net



Hay superhéroes que luchan
por **un mundo mejor,**
comunicándose
con los animales.
Tú, **aportando ideas**
para crear energía a partir
de residuos orgánicos,
también.

