UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Facultad de Economía, Empresa y Turismo

GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS

Consecuencias económicas que está teniendo el sector de reparación naval del puerto de Las Palmas a consecuencia del Covid-19

Presentado por Irene Suárez Suárez

Las Palmas de Gran Canaria, a 6 de julio de 2020

Índice

1. INTRODUCCIÓN **3**

1. AUTORIDAD PORTUARIA (AP) **5**

1.1. Medidas excepcionales y transitorias **6**

2.2. El proyecto puerto seguro **9**

3. EL PUERTO DE LAS PALMAS **11**

3.1. Las actividades portuarias de interés **13**

3.2. Zona Franca y ZEC **14**

3.3 Servicios por los que el puerto destaca y el impacto del Covid-19: **15**

4. SECTOR DE REPARACIONES NAVALES DEL PUERTO DE LAS PALMAS **19**

4.1. Asociación de Reparaciones Navales (ARN) **21**

4.2. Empresas del sector de reparación naval **21**

5. IMPACTO DEL COVID-19 EN EMPRESAS DE REPARACIÓN NAVAL DEL PUERTO DE LAS PALMAS **26**

5.1. Encuesta **31**

Tabla 1. Empresas que han respondido a la encuesta **32**

Gráfico 1. Trabajadores en octubre **33**

Gráfico 2. Situación de la **33**

Gráfico 3. Porcentaje de reducción de actividad respecto a 2019 ..... **34**

Gráfico 4. Nivel de Actividad **34**

Gráfico 5. Apoyo a los clientes **35**

Gráfico 6. Situación "Cero actividad" **36**

5.2. Conclusión **37**

Bibliografía consultada: **40**

1. INTRODUCCIÓN

El presente proyecto tiene como finalidad tratar un tema de tendencia mundial, la Pandemia del COVID-19, y su impacto en un ámbito de gran importancia como lo es el sector de reparación naval en el puerto de Las Palmas en la isla de Gran Canaria.

Sin duda alguna, "coronavirus" es el *hashtag* que marcará este año 2020. La Organización Mundial de la Salud (OMS) comunicó el 11 de marzo de 2020 que 114 países ya habían detectado casos de COVID-19, por lo que ese mismo día catalogaron a dicho virus como pandemia. La propagación mundial de esta enfermedad tiene un impacto global y local que se ha centrado en dos grandes ámbitos, la salud y la economía. Esta propagación sucede de manera rápida debido a la facilidad que tiene el virus para transmitirse de una persona a otra, por lo que se ha visto necesario reaccionar de forma rápida y adoptar medidas urgentes y contundentes con el fin de amortiguar el impacto de esta crisis que no tiene precedentes. Las medidas que se han adoptado respecto al ámbito que nos interesa (el sector de reparaciones navales) están recogidas en el Real Decreto – ley 26/2020 de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al COVID-19 en los ámbitos de transporte y vivienda. Por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, organismo del que depende el Puerto de Las Palmas y el sector de reparaciones navales no se han adoptado medidas adicionales.

Las reparaciones navales están incluidas en la rama 25 "Fabricación de vehículos de motor y otro material de transporte" pero también dependen de otras ramas de la economía.

Las pandemias y el transporte marítimo han tenido desde siempre una fuerte vinculación ya que este último supone un importante vector de contagio.

Lo que se pretende conseguir con la unión de estos dos temas es descubrir cómo está afectando la crisis a este sector tan importante y valioso que ejerce parte de su actividad en el puerto de Las Palmas.

El sector portuario de Las Palmas de Gran Canaria es el segundo motor de la economía de las islas, sin embargo, no se le asigna la importancia que tiene y la mayoría de sus habitantes desconocen su gran funcionalidad. Si se tuviera que definir al puerto con una palabra la correcta sería "puerta", por el puerto entra el 95% de las

mercancías que vienen a la isla y si este no funciona correctamente, difícilmente lo harán los demás sectores puesto que se convertiría en un cuello de botella. Es decir, de él dependen mucho los demás sectores económicos, sobre todo el sector servicios, que supone alrededor del 75% del PIB de las islas en el que intervienen el comercio, el transporte y muchas de las actividades relacionadas con la demanda turística, por lo que en esta cadena todos resultan afectados.

La descripción de este trabajo está estructurada en 4 partes. En esta primera parte se desarrolla la introducción del trabajo. En el segundo epígrafe se habla sobre la Autoridad Portuaria de Las Palmas, organismo por el que se rige el Puerto de Las Palmas y las empresas que trabajan en él. Además, se mencionan algunas de las medidas que se han implantado en el puerto para ayudar al sector. En el tercer epígrafe del trabajo se estudia el funcionamiento y la importancia del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria, así como todos los servicios que en él se prestan. En el cuarto epígrafe se presenta el tema de este trabajo, el sector de reparaciones navales. Se explica por qué es tan relevante este sector En el quinto epígrafe se analiza el impacto que está teniendo el COVID-19 en las empresas de reparación naval mediante declaraciones de las empresas y la encuesta. En el último epígrafe se encuentran las conclusiones.

El objetivo con este trabajo, además de analizar el impacto del COVID-19 en este sector, es acercar al lector a este mundo, despertar interés en un ámbito tan importante y valioso como son los puertos y, en particular, el puerto de La Luz y de Las Palmas.

Si las personas supieran el potencial económico que tiene el puerto en la isla, no solo se referirían a la actividad turística cuando se hablase de impacto económico y empleo. Es cierto que gran parte de la economía canaria se mueve por la actividad del turismo, pero el Puerto juega un papel indiscutible y eso se puede comprobar con la lectura de este trabajo. El Puerto es protagonista en Canarias, por lo que cualquier impacto en él tendrá una alta repercusión en la economía.

1. AUTORIDAD PORTUARIA (AP)

En España las Autoridades Portuarias son organismos públicos que gestionan los puertos de interés general y que pertenecen al ente Puertos del Estado. Una de las 28 Autoridades Portuarias que existen y con la que está relacionado el valioso sector del que trata este trabajo es la de Las Palmas, la cual gestiona a su vez 5 puertos de dicha provincia: Puerto de La Luz y de Las Palmas (en adelante Puerto de Las Palmas), Puerto de Arinaga, Puerto de Salinetas, Puerto de Arrecife y Puerto de Puerto del Rosario.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas surge a consecuencia de la organización portuaria estatal y está implicada con el desarrollo y crecimiento del puerto de Las Palmas en la isla de Gran Canaria, el cual se construyó en 1883 después de haber sido utilizado muchos años como puerto natural pesquero. La mala ubicación del primer puerto construido en San Telmo fue lo que promovió la construcción de este segundo y definitivo puerto en la Bahía de Las Palmas de Gran Canaria.

Como todos los organismos, La Autoridad Portuaria de Las Palmas se encarga de hacer cumplir la ley y se rige por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Su colectivo está formado por unos 316 empleados y está organizado y gestionado por competencias. En la actualidad, el Presidente de este organismo es Luis Ángel Ibarra Betancort quien desde septiembre de 2019 goza de su segunda etapa al frente de estos puertos.

Los Puertos de Las Palmas se caracterizan por ofrecer unos servicios polivalentes y por poseer instalaciones de última generación. Con el paso de los años han ido creciendo y aumentando su valor por lo que se han convertido en líderes en el sector de cruceros, en el centro de regatas internacionales y por su situación en puntos estratégicos, en el almacén de ayuda humanitaria. Esta ubicación estratégica permite que sean base para flotas pesqueras nacionales e internacionales, para el trasbordo de contenedores y para el suministro de combustible, pero de todos estos servicios se hablará más adelante.

Los cinco puertos y las empresas que trabajan en ellos forman parte de una comunidad, por lo que es su deber trabajar juntos para fortalecer y desarrollar nuevas

ideas que beneficien al archipiélago y sobre todo en estos tiempos de crisis, a las economías insulares.

1.1. Medidas excepcionales y transitorias

La labor fundamental que tiene este organismo es velar por la legalidad y la libre competencia para que las empresas que decidan trabajar en los puertos se sientan cómodas y seguras. Es por ello por lo que actualmente y debido a la crisis sanitaria por la que estamos atravesando, se han adoptado una serie de medidas excepcionales y transitorias para ayudar a las empresas.

La tasa de actividad es un tributo que se cobra anualmente a quienes realizan actividades comerciales, industriales y de servicios en los puertos de interés general, y para quienes ocupan el dominio público portuario mediante una concesión o autorización y utilizan los servicios comunes de dicho puerto, se les obliga a pagar la Tasa de Ocupación por el terreno que ocupan y la Tasa de Actividad que depende de los movimientos que lleven a cabo.

Para estos dos tributos la Autoridad Portuaria de Las Palmas ha establecido las siguientes medidas:

1. Retrasar la emisión de las liquidaciones correspondientes a la Tasa de Ocupación y la Tasa de Actividad por un periodo de dos meses.
2. Modificar, para el periodo correspondiente al año 2020 y 2021, el plazo de pago por adelantado de las Tasas de Ocupación y Actividad de todas las concesiones y autorizaciones de ocupación de dominio público, de forma que la liquidación sea mensual en lugar de trimestral o semestral, con las siguientes condiciones:
   - Sólo aplicable a liquidaciones correspondiente a periodos no liquidados
   - Los titulares de concesiones o autorizaciones que no deseen acogerse a esta modalidad deberán solicitarlo expresamente.
3. Para el ejercicio 2020, en aquellos casos en los que se demuestren posibles incumplimientos de la actividad mínima comprometida en los títulos concesionales atribuibles a la crisis del COVID-19, NO aplicar las penalizaciones u otras consecuencias previstas en los mismos.

4. Los pagos de las facturas a proveedores se realizarán tan pronto sea recibida y aceptada la factura emitida por éstos, si esta se produce con anterioridad al periodo de 30 días establecido por defecto.

Las medidas señaladas a continuación son algunas de las que están registradas en el Real Decreto – ley 26/2020 de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al Covid-19 en los ámbitos de transporte y vivienda.

<u>Las medidas tomadas respecto a la tasa de buque son:</u>

1. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, se establece una exención a la tasa del buque cuando este deba encontrarse amarrado o fondeado en aguas portuarias, como consecuencia de una orden de la Autoridad competente por razón de la crisis del COVID-19, mientras dure esta circunstancia.
2. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, a los buques de servicios marítimos que dejen de operar se les aplicará en la tasa del buque (T-1) el coeficiente por estancia prolongada en lo que se refiere a buques inactivos, desde el primer día de estancia en aguas portuarias.
3. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, para los buques destinados a la prestación de servicios portuarios el coeficiente previsto en el artículo 197.1.e).8.ºdel Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se reducirá al 1,16.
4. Para todas aquellas escalas que tengan lugar a partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, se establece un valor de 1,00 euros para la cuantía básica de la tasa del buque[1], a excepción de los buques que estén adscritos a un servicio marítimo regular de pasaje o carga rodada en cuyo caso dicho valor será de 0,60 euros.
5. Las liquidaciones practicadas con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto-ley, que pudieran estar incluidas en los supuestos previstos en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la consideración de provisionales y podrán revisarse por la Autoridad Portuaria, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en este precepto, a solicitud del sujeto pasivo formulada antes de que transcurra el plazo de dos meses a contar

[1] Esta cuantía básica que normalmente es 1.20

desde la entrada en vigor de este real decreto-ley. La práctica de la correspondiente liquidación no devengará intereses a favor del sujeto pasivo de la tasa. Transcurrido el plazo de dos meses sin haberse solicitado la revisión, las liquidaciones a que se refiere este precepto devendrán definitivas.

Las medidas respecto de la actividad o tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales:

1. Las autoridades portuarias, de conformidad con las competencias atribuidas por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, podrán reducir motivadamente los tráficos mínimos exigidos para el año 2020, que se encuentren establecidos en los correspondientes títulos concesionales, en aquellos casos en los que no sea posible alcanzar dicha actividad o tráficos mínimos comprometidos por causa de la crisis del COVID-19.
2. La modificación de la actividad o del tráfico mínimo se realizará, a instancia del concesionario, motivadamente y de forma proporcionada en relación con los tráficos operados en el ejercicio 2019

Las medidas respecto al aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario:

Previa solicitud, las autoridades portuarias podrán conceder el aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de tasas portuarias devengadas desde el 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, ambos inclusive. El aplazamiento que podrá concederse también incluye la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de la tasa de ocupación a lo largo de todo el ejercicio 2020. Las condiciones del aplazamiento serán las siguientes:

a) El plazo máximo será de seis meses.

b) No se devengarán intereses de demora ni se exigirán garantías para el aplazamiento

Las medidas tomadas respecto a las terminales de pasajeros.

1. Las pérdidas de ingresos que, como consecuencia de la reducción en la cuota íntegra de tasa de ocupación a que hace referencia el artículo 9 del presente

real decreto-ley, en aquellas autoridades portuarias cuyo tráfico de pasajeros ha sufrido un descenso significativo por la aplicación de las disposiciones que limitan la movilidad de personas, como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, impidiendo la entrada de cruceros con pasajeros en los puertos y reduciendo o eliminando líneas regulares de pasajeros, se tendrán en cuenta como criterio en el reparto del Fondo de Compensación Interportuario de 2020 y 2021, priorizando su asignación a aquellas autoridades portuarias cuyo resultado previsto del ejercicio fuere negativo sin contar dicho reparto.

2. La puesta a disposición de medios humanos a favor del servicio durante el estado de alarma, por parte de los titulares de las licencias para la prestación del servicio portuario al pasaje en las terminales de pasajeros que atienden servicios marítimos regulares, será considerada a todos los efectos como un servicio de emergencia de acuerdo con lo previsto en los pliegos reguladores del servicio.

Todas estas medidas implantadas por el gobierno y por cada Autoridad Portuaria permiten que las empresas dispongan de más liquidez para poder continuar con su actividad, permiten que se incremente la competitividad en el sector portuario, y ayudan a que las empresas ahorren y no pasen por situaciones de “agobio” que se pueden evitar.

2.2. El proyecto puerto seguro

Con esta tipología de crisis es normal que muchas empresas y personas se sientan inseguras a la hora de trabajar en el puerto. Para calmar esta incertidumbre aparece el proyecto “puerto seguro”, promovido por el gobierno de Canarias a través de Proexca, la Federación Canaria de Empresas Portuarias (Fedeport) y la firma de certificación internacional SGS. Este proyecto fue presentado el dos de octubre de 2020 por la consejera de Economía, Conocimiento y Empleo del Gobierno de Canarias, Elena Máñez, por el presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Luis Ibarra, y por el presidente de Fedeport, José Juan Ramos.

Para este proyecto, la Sociedad Canaria de Fomento Económico (Proexca) presta apoyo técnico y financiero a la patronal Fedeport. Además, el grupo empresarial SGS,

referente mundial en procesos de inspección, verificación, ensayos y certificación, y colaborador de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, también participa en el proyecto.

El proceso es sencillo, primero se definen los protocolos a seguir durante las diferentes operaciones que evidentemente, variarán según el tipo de actividad de cada empresa, el sector, el tipo de servicio y la plantilla, y después, se acredita ante los organismos internacionales de la seguridad sanitaria en los puertos canarios.

El objetivo principal de este proyecto es que Canarias sea un puerto seguro ante la pandemia por coronavirus. Además de dotar de esta seguridad a las empresas, aumenta el valor de la marca de Canarias en el exterior, en primer lugar, porque no existe iniciativa similar y con tanta seguridad en ningún otro puerto y aunque es un proyecto pionero, garantiza a los armadores seguridad y confianza. En segundo lugar, porque es un ejemplo claro de colaboración público-privada, lo que hace ver que en esta tierra no se abandona a las empresas en tiempos difíciles en los que no existen precedentes, y menos sabiendo que esta crisis ha tenido un impacto especial en Canarias. En tercer lugar, porque esta idea impulsa a la recuperación y a la diversificación de la economía.

A este proyecto se pueden adherir las empresas portuarias de Canarias. Esto va a suponer para ellas un bien intangible de enorme valor, ya que, si disponen de esta certificación y logo, se garantiza que la empresa cumple con el protocolo y que está siendo supervisado por auditorias no anunciadas.

Es evidente que este proyecto beneficiará a los puertos de canarias, pero ¿cómo está afectando esta crisis al puerto de Las Palmas?

3. EL PUERTO DE LAS PALMAS

Según el presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Luis Ibarra, hasta agosto de 2020 la actividad en el Puerto solo había sufrido una caída de un 0,5% con respecto a 2019. Este puerto continúa trabajando a pleno rendimiento, y como ha dicho Ibarra "esto es así porque los buques y las empresas internacionales confían en el puerto". Si a esta seguridad y confianza se le puede añadir la certificación de puerto seguro, el puerto de Las Palmas tendría un valor incalculable.

¿El Puerto de La Luz?, ¿el Puerto de Las Palmas?, o ¿el Puerto de La Luz y de Las Palmas?

Las tres opciones son válidas para identificar a este puerto pesquero, comercial, de pasajeros y deportivo de la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Este puerto está ubicado en el noreste de la isla de Gran Canaria, en una posición estratégica ya que se encuentra en medio de la ruta de 3 grandes continentes como lo son Europa, África y América. Además de la ubicación, tiene otros dos puntos fuertes: sus servicios y su clima.

El puerto de las Palmas está conectado al resto del mundo con 180 puertos de los cinco continentes y mediante una treintena de líneas marítimas. En él existen actualmente unos 16 km de atraque repartidos en todos sus muelles y con calados (profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación) que van desde los 3 a los 45 metros de profundidad.

Según el último ranking de conectividad portuaria mundial elaborado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD, en 2019: "Las Palmas es el cuarto puerto con mayor conectividad de España, ocupa el lugar número 118 en el mundo (con una conectividad del 29,67%) y es el número 29 de Europa"

Este puerto natural posee la más moderna plataforma logística y portuaria del atlántico medio, se encuentra operativo las 24 horas del día y los 365 días del año y en él se desarrollan diferentes tipos de actividades que son indispensables para el buen desarrollo del puerto. Su histórica relación con navieras de todo el mundo, sus vínculos acumulados a lo largo de los años y el crecimiento del puerto debido a sectores como

cruceros, reparaciones navales y el suministro de combustibles, entre otros, son el principal motivo por el que el Puerto de Las Palmas es tan famoso y tiene tanto valor.

El principal motivo por el que los barcos utilizan este puerto es por el transbordo, la exportación e importación de mercancías, porque el puerto de Las Palmas es el primer centro distribuidor de canarias, y uno de los más importantes de España. Sin embargo, no es la única actividad que este puerto ofrece. Los buques necesitan de diversos servicios cuando atracan en un puerto, y el puerto de Las Palmas ofrece la mayoría de ellos: servicios de reparación, de avituallamiento, de transbordo de contenedores, etcétera.

Esta combinación de servicios añade valor al puerto, la desventaja es que muchas de las actividades que se realizan son dependientes del puerto, es decir, si el puerto falla, estas actividades también fallan.

De la misma manera ocurre con los sectores que dependen del puerto, si el puerto cierra, los demás sectores difícilmente pueden abastecerse pues el 95% de la mercancía entra por mar. Es como una cadena en la que el buen funcionamiento de la economía depende del buen funcionamiento de todos los sectores. Es cierto que gran parte de la economía canaria depende de la demanda turística, pero si no existiera el puerto, el turismo no podría estar bien atendido. Los turistas pueden venir en avión, pero la mayoría de las mercancías para abastecer a las actividades que llevan a cabo y a los hoteles donde se alojan los turistas vienen por mar (el sector servicios supone para canarias casi un 75% del PIB). Si el puerto falla, el turismo también falla. Con esto se quiere decir que la economía está fuertemente interrelacionada, es decir, existe un fuerte vínculo entre el puerto y el resto de la economía que demanda sus servicios para poder realizar sus propias actividades.

El Puerto de Las Palmas es conocido internacionalmente porque gracias a su capacidad como puerto escala y a los servicios integrados que tiene, algunas organizaciones internacionales como La Cruz Roja, la Media Luna Roja y el Programa Mundial de Alimentos de la ONU lo utilizan como puerto solidario. Esto quiere decir que estas organizaciones almacenan en las naves de este puerto toda la ayuda humanitaria necesaria que luego se distribuye a países africanos que la necesitan.

3.1. Las actividades portuarias de interés

Este puerto tiene un gran potencial en el mercado de cruceros y así lo demuestran las cifras. En 2018 “Los Puertos de Las Palmas se consolidan como líderes en turismo de cruceros en la ruta de las Islas Atlánticas” con 1.330.553 cruceristas, un 7,3% más que en 2017. En el caso del puerto de Las Palmas el crecimiento en 2018 fue del 4,96% convirtiéndose así en el principal puerto de turismo de cruceros en Canarias.

Su clima y su atractivo histórico son dos fuertes factores que motivan a turistas de Reino Unido y Alemania a conocer y volver a la isla.

El año 2020 comenzó con una gran actividad de cruceros, en concreto, siete grandes cruceros llegaron en enero al puerto de La Luz: *Mein Schiff Herz*, el Magellan, el AIDAnova, el *Marella Explorer*, el *Zenith,* el AIDA y el *Mein Schiff 3*. Sin embargo, debido a la pandemia mundial declarada en marzo de 2020, España se vio obligada a cerrar las puertas a los cruceros para poder evitar la propagación del virus. Los datos durante este año 2020 no son nada buenos, en 2019 unos 1.438.630 pasajeros de cruceros hicieron escala en los puertos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y 465.366 este año debido al parón.

En noviembre de 2020 este virus da tregua y llega al puerto de Las Palmas el primer crucero tras la pandemia, el *Mein Schiff 2*. Este acontecimiento es muy bueno para el sector y para la isla, y supone un motivo de alegría después de tantos meses de sequía de cruceros. El presidente del gobierno de Canarias Ángel Víctor Torres fue quien recibió este primer crucero el 6 de noviembre de 2020, y él mismo aseguró que esta primera actividad se lleva a cabo con un protocolo sanitario exigente (con test realizados antes de embarcar). El puerto de Las Palmas se convierte entonces en la “prueba piloto” del turismo de cruceros.

En cuanto a la parte deportiva del puerto de Las Palmas, la dársena de embarcaciones menores del puerto de las palmas es la más grande de Canarias y es el lugar de tránsito de navegantes trasatlánticos que proceden de los cinco continentes. Es el lugar idóneo para preparar la travesía debido a que es capaz de satisfacer las exigencias de todos los marinos que lo visitan. Sus instalaciones brindan excelentes servicios ya que se encuentran en uno de los puertos más importantes del Atlántico, donde pueden realizar cualquier reparación con garantía y calidad, adquirir repuestos,

o contratar cualquier servicio y asistencia para sus yates. Además, en sus inmediaciones se encuentran tiendas elegantes, museos de interés, restaurantes y hoteles adaptados a todos los gustos y necesidades.

Este puerto dispone de 1.359 puntos de atraque de los cuales 1.177 son gestionados directamente por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y el resto, está en concesión.

En cuanto a la pesca, el Puerto de Las Palmas se encuentra cerca del rico caladero africano, por eso se ha convertido en el centro de atraque habitual de la pesca oceánica y de la flota oriental con un movimiento diario de mil toneladas de pescado congelado.

Tiene su más importante volumen de pesca en el banco pesquero Canario-Sahariano ya que es en esa zona, el noroccidente de África, donde se arrastran hacia la superficie los nutrientes que se acumulan en el suelo marino.

El sector de la pesca, aunque no supone un elevado porcentaje en su aportación al PIB, en materia de intercambios internacionales sí que representa un alto porcentaje dentro de las exportaciones de bienes (por la pesca congelada industrial española).

Con el Covid-19 y el confinamiento de las personas, la fauna marina se recuperó y esto supuso un beneficio para la población ya que ayudó a aquellas especies de peces que estaban sufriendo la sobrepesca a recuperarse.

3.2. Zona Franca y ZEC

Este puerto tiene una posición privilegiada en el mundo, además de ser un enclave estratégico entre tres continentes, está situado en la zona franca de gran canaria y en la zona especial canaria (ZEC). Estas condiciones favorecen tanto al puerto como a las empresas que trabajan en él, y como bien se establece en el modelo económico y fiscal de Canarias, hay que implantar estímulos fiscales orientados al asentamiento de empresas extranjeras y a aumentar la competitividad de las empresas canarias. Los dos estímulos más importantes que favorecen al puerto de Las Palmas y a las empresas que trabajan en él son los que se mencionaron (ZEC y zona franca).

Un puerto franco o puerto libre es un puerto con una jurisdicción más suave con respecto al resto de su país, el Puerto de Las Palmas goza de ser puerto franco desde

1998 y se beneficia de ser un destino en el que no se aplican impuestos aduaneros ni los demás impuestos interiores en su totalidad.

La Zona Especial Canaria está vigente desde el año 2000, y se creó en el marco del Régimen Económico y Fiscal (REF) de Canarias con la finalidad de promover el desarrollo económico y social del Archipiélago y diversificar su estructura productiva. Entre las ventajas que tiene el puerto al pertenecer a esta zona destacan: la baja tributación y el tipo impositivo reducido (4%) que se les aplica a las entidades que están sujetas al Impuesto de Sociedades.

Hay muchas características del puerto que lo sitúan como uno de los mejores del atlántico, en concreto, sus servicios, que prestan apoyo logístico de primer nivel.

3.3 Servicios por los que el puerto destaca y el impacto del Covid-19:

El *Bunkering*. La gasolinera del atlántico medio

El *bunkering* es un servicio que consiste en el suministro de combustible a un buque por tubería, aparato surtidor, camión o gabarra. El Puerto de Las Palmas es hasta en situaciones de crisis la primera estación de abastecimiento del atlántico.

Según las estadísticas de Puertos del Estado, “el Puerto de Las Palmas se consolida este año 2020 como líder a nivel nacional en el suministro de combustible a buques”. Como dijo el presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, “pese al parón que vive la economía por la crisis del coronavirus, las primeras cifras que manejan de marzo apuntan que la actividad del búnkering no desciende de forma alarmante”

Exista crisis o no, para muchos operadores de barcos, este puerto es el epicentro del mundo del búnker en el Océano Atlántico Medio. Por este motivo, las compañías petroleras y los proveedores de combustible eligen a este puerto para ofrecer sus productos y servicios a la mejor calidad-precio las 24 horas del día.

Es la gasolinera del Atlántico y no solo por su ubicación, este servicio dispone de más de 328.000 metros cúbicos de capacidad en los bunkers y 7000 metros de tuberías de distribución en muelle. El *bunkering* de este puerto se completa con una flota de camiones cisterna autónomos, con gabarras de suministro a flote para buques fondeados fuera de muelle y con un servicio de recogida de residuos oleosos.

Existe un evento internacional "*Maritime week*" donde se pretendía "dar a conocer internacionalmente la importancia del *bunkering* en el Puerto de Las Palmas y divulgar las fortalezas del puerto". Este evento ha tenido que modificar varias veces su fecha debido al Covid-19 y la última fecha programada está para marzo de 2021.

En la presentación de este acto el presidente de la APLP recordó que "si en Las Palmas de Gran Canaria no se trabajara con el abastecimiento de combustible, nuestro puerto no sería el mismo. La competitividad del Puerto de La Luz se la debemos al sector del *bunkering*."

Por lo expuesto es evidente que el Puerto tiene que invertir en energías alternativas para atender a los buques que se abastecen de Gas Natural o Hidrógeno. Esta es la idea de regasificadora que se está instalando en el Puerto de Las Palmas.

Puerto *hub*

El *hub* logístico es el lugar donde se reúnen las cargas de mercancías con la finalidad de ser redistribuidas. Un puerto *hub* funciona como centro de conexión y de logística y en él se llevan a cabo todas las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías por diferentes operadores.

Para que un puerto sea considerado *hub* debe contar con una infraestructura bastante completa, con tecnología, equipamiento e instalaciones adecuadas para que las operaciones sean fáciles de realizar, y así poder ahorrar costes y tiempo. Además, deben tener la capacidad de conectarse con otros *hub*s y con otros mercados internacionales.

Como se comentó al principio, el puerto de las Palmas está conectado con 180 puertos de los cinco continentes mediante una treintena de líneas marítimas. Esta característica junto a la infraestructura y los servicios que posee ha hecho que se le considere un "puerto *hub*" de conexión entre Sudamérica-África y Sudamérica-Europa.

El puerto de Las Palmas está compuesto por un elevado nivel de servicios que prestan las distintas empresas portuarias que conforman su tejido profesional, en reparaciones navales, suministros, operatividad en terminales, etcétera. Su posicionamiento en el Atlántico medio favorece que sea *hub* de mercancías en tránsito entre América, África, y Europa:

Servicio de manipulación de mercancías

El puerto tiene dos fortalezas y son: sus infraestructuras en terminales de mercancías y su capacidad en el sector de reparaciones navales (de las que se hablará en el epígrafe cuatro de este trabajo).

En cuanto a las terminales de mercancías, en el Puerto de Las Palmas existen tres grandes empresas estibadoras: Operaciones Portuarias Canarias S.A. (OPCSA), La Luz Terminal de Contenedores (grupo Boluda), Gesport Terminal Marítima (GTM).

El sector de estibadores en el Puerto de Las Palmas ha adquirido con el paso de los años mucha importancia a nivel nacional e internacional. Las empresas estibadoras son indispensables en un puerto pues el 65% de las mercancías que entran al puerto requieren de sus servicios. “Cada dos minutos se carga o se descarga un contenedor”.

El servicio principal que presta este tipo de empresa es la manipulación de las mercancías en los puertos bajo la concesión de una licencia (que otorgan las Autoridades Portuarias). Las funciones que realizan las estibadoras son: recepción, carga y estiba de mercancías a bordo del buque, desestiba, descarga y entrega de mercancías. Además, pueden realizar operaciones de vaciado y llenado de contenedores, clasificación de mercancías, movimientos dentro del puerto para llevarlas a la zona de inspección que le corresponda, y desarrollo y mantenimiento de infraestructuras portuarias (grúas, almacenes, etc.)

Estos últimos años este sector ha estado bastante flojo respecto a otros anteriores, sin embargo, en este año 2020 de pandemia mundial y crisis sanitaria, al contrario que muchos otros sectores, se ha visto beneficiado. Así lo ha manifestado el periódico Canarias 7 “El coronavirus no frena el ritmo en las terminales de contenedores”.

Esto lo podemos corroborar en la página web de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en el apartado “tráfico acumulado 2019-2020” se ve claramente que en octubre de 2020 los TEUS son mayores que en 2019.

Un TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies. El tráfico acumulado que tiene el año 2020 hasta el mes de octubre es de un total de 777.190 TEUS. En 2019 hasta este mismo mes, se acumuló un total de 756.514 TEUS.

La principal consecuencia desde que se decretó el estado de alarma y el confinamiento fue un mayor consumo de alimentos. Esto benefició directamente a la industria alimentaria ya que la población por pánico al confinamiento o al desabastecimiento empezó a comprar en cantidades voluminosas todos los productos básicos. Este boom se fue relajando poco a poco al entender que el abastecimiento estaba asegurado. Garantizado por el puerto, porque el puerto no puede parar y la continuación del suministro de alimentos tampoco.

Las terminales de contenedores de este puerto han trabajado con mucha intensidad debido al aumento de la demanda de productos de alimentación. El movimiento de TEUS de alimentación ha crecido un 15%, y esto ha compensado el gasto que han tenido que hacer las empresas para mantener a su plantilla sana y garantizar la continuidad de la cadena logística. Salvo las medidas de higiene que se han tenido que implantar, "Ahora mismo no se nota ninguna diferencia salvo que los trámites se tienen que hacer todos vía telemática", declaró el CEO de Gesport Terminal Marítima, Francisco Naranjo.

El puerto de Las Palmas está compuesto por empresas de todo tipo, la mayoría de las personas ni se imaginan todos los servicios que se prestan en este sector portuario y lo importantes que son.

Por un lado, existen empresas que prestan servicios portuarios: servicio de practicaje, servicio al pasaje, servicio de remolque portuario, servicio de manipulación de mercancías, servicio de amarre y desamarre de buques, y servicio de recepción de desechos generados.

Por otro lado, están las empresas que prestan servicios comerciales en el puerto: consignatarias de buques, trabajos submarinos, vigilancia y seguridad, recogida de residuos, provisionistas de buques, transportistas, actividades diversas, mantenimiento de maquinaria, alquiler de maquinaria, suministro de combustible y reparaciones navales.

Todas ellas habrán pasado posiblemente por una situación difícil debido al COVID-19, pero en esta investigación nos centraremos en un sector que destaca notablemente en el puerto de Las Palmas, "el sector de reparación naval".

4. SECTOR DE REPARACIONES NAVALES DEL PUERTO DE LAS PALMAS

En este epígrafe se desarrollará el objetivo de este trabajo, “el impacto económico del Covid-19 en las empresas de reparación naval”. Para ello, hay que tener claro como es el sector de reparaciones navales en el puerto de Las Palmas por lo que primero vamos a hablar un poco del tema.

El sector de reparaciones navales es un sector estratégico para el desarrollo de un país, actualmente contribuye a que el sector marino-marítimo de Canarias represente el 7% del PIB de Canarias. Además de dar empleo a más de quince mil personas, es el sector más relevante del puerto de Las Palmas porque es el que está demostrando más capacidad para internacionalizar la economía de Canarias, Es un sector industrial que crece y que supone un motor para la economía canaria.

El puerto de Las Palmas dispone del mayor centro de reparaciones de la zona con polivalencia de operaciones necesarias para la reparación y el mantenimiento naval. El sector de reparaciones navales del puerto de Las Palmas está compuesto actualmente por 3 astilleros importantes: ASTICAN, Repnaval que pertenece a Zamakona Yards, e Hidramar que desde junio de 2015 se considera astillero. El resto de las empresas que se dedican a este sector en Las Palmas, son talleres y/o empresas de suministros y equipamientos de la industria auxiliar.

Un astillero es un establecimiento en el que se construyen y reparan buques y donde se reparan o sustituyen aquellos componentes adicionales que funcionan como complemento o elemento logístico en una embarcación. Los astilleros se clasifican en dos tipos, astilleros de construcción y astilleros de reparación.

La construcción de un buque es un proceso delicado y técnico que exige la coordinación entre los trabajadores y el contratista principal. Esta construcción puede ser para un buque civil o militar, pero en las Palmas de Gran Canaria no existe un astillero dedicado a la construcción. Los tres astilleros que existen se dedican a la reparación de buques de hasta 36.000 TPM.

En los astilleros se pueden reparar buques comerciales, buques militares o embarcaciones de recreo y para diferenciar un astillero de otro, se conocen características clave como la localización, la capacidad de puesta en seco, el tamaño

de las instalaciones, el número de personal, y el nivel técnico y tecnológico de su personal y equipo.

La ubicación de estos establecimientos suele ser cerca del mar, eso permite que sea más atractivo para los armadores y más fácil para el desarrollo de las funciones. Que un astillero consiga más o menos cuota de mercado va a depender de la proximidad del astillero a las zonas de mayor tráfico de buques, entre más cerca esté el astillero del mar, menos tiempo pierde el buque.

Otro factor clave a favor de un astillero es que esté ubicado en una zona con una climatología adecuada. El puerto de Las Palmas se encuentra en el archipiélago canario, con un clima maravilloso (subtropical) que permite que se pueda trabajar al aire libre, de día, de noche, y los 360 días del año debido al buen tiempo que brindan todas las estaciones. Trabajar así permite mantenerse a pleno rendimiento, lo que da lugar a un ahorro de tiempo y de dinero.

El puerto de Las Palmas cuenta también con una buena comunicación aérea para el fácil y rápido suministro de piezas de repuesto. El aeropuerto de Gran Canaria se encuentra a tan solo media hora del puerto de Las Palmas, por lo que si algún buque necesita un elemento que está a muchos kilómetros, con esta cercanía al aeropuerto los tiempos se acortan.

Además de la buena comunicación aérea, está la excelente conectividad con la que cuenta el Puerto. Así mismo, el puerto de Las Palmas posee un entorno industrial que permite el rápido suministro de materiales y mano de obra. En el puerto es muy fácil conseguir repuestos, herramientas, materiales y una excelente mano de obra cada vez que se necesite.

Los astilleros están provistos de todo el material necesario para realizar los trabajos. De herramientas, maquinarias y de cualquier clase servicio ya que tienen subcontratos con empresas auxiliares (calderería, soldadura, ingeniería subacuática, neumática, etcétera). Los astilleros tienen que adaptarse a sus capacidades por lo que dan empleo directo a pocos trabajadores. De forma indirecta, dan empleo a más de 10.000 personas pues la industria auxiliar y los astilleros van de la mano. Esto es lo que se denomina efecto multiplicador, los armadores dan empleo a los astilleros, y los astilleros a los talleres auxiliares.

Dentro de un astillero se debe garantizar la seguridad por lo que la protección para los trabajadores es indispensable. Los equipan con elementos de seguridad personal y con vestimenta especial ya que así se pueden evitar muchos accidentes laborales. En el astillero debe de haber señales de aviso de normas, de riesgos y de salidas de emergencia para que todo el mundo sepa qué hacer. Además, es necesario que en todo el astillero existan extintores y sistemas de detección del calor, pues un incendio en un astillero puede provocar un desastre.

4.1. Asociación de Reparaciones Navales (ARN)

La mayoría de las empresas de reparación naval se encuentran asociadas a “ARN” (Asociación de Reparaciones Navales). Esta asociación se ha creado con el objetivo de representar, gestionar y defender los intereses de las empresas asociadas frente a la Administración y otras instituciones Públicas. Además, también tiene como objetivo promover el desarrollo económico y social del colectivo empresarial, defendiendo la libre iniciativa y empresa dentro del concierto económico.

ARN pone a disposición de sus asociados todos los medios materiales y humanos de los que dispone:

- A través de su gabinete jurídico, ofrece asesoría jurídico-laboral, asesoría jurídico civil-mercantil y asesoría jurídica contencioso-administrativo.
- Asesora a sus socios sobre trámites fiscales, sobre trámites de trabajo y seguridad social, sobre la licencia municipal de apertura, sobre proyectos técnicos, sobre la industria y sobre el medio ambiente por lo que cualquier problema que presenten estas empresas puede ser solucionado con mayor rapidez y efectividad.

Las empresas que se encuentran actualmente asociadas a ARN se muestran en el ANEXO I.

4.2. Empresas del sector de reparación naval

Todas las empresas de reparación naval forman un sector que ocupa más del 25% de la superficie del puerto de Las Palmas. En estos centros de reparaciones de primer orden, cada día mil profesionales cualificados realizan trabajos de mantenimiento, equipamiento de embarcaciones, y obras de reconversión para atender a la demanda que es cada día más creciente.

Aquí los clientes encuentran innovación tecnológica, equipamiento de última generación, personal altamente cualificado y una coordinación perfecta para organizar todas las operaciones. Al sector de reparaciones navales del puerto de Las Palmas se le conoce por ser líder en tecnología de reparación naval, por tener la capacidad, la eficacia y la rapidez necesaria para tener contento a todo el mercado.

Las actividades de reparación van dirigidas a super tanques de gran tonelaje, yates recreativos, buques de perforación y plataformas de elevación yaca, entre otros. A estas embarcaciones se les presta cualquier tipología de servicio:

Para sacar la embarcación del agua, el puerto de Las Palmas dispone de un "Sistema de varada polivalente". Lo que buscan todos los buques a la hora de ser reparados es encontrar aquel puerto que mejores facilidades de varadas les proporcione. El puerto de Las Palmas dispone del extremo del dique Reina Sofía, donde se reparan los buques de medio calado y hasta cuatro mil toneladas. En este dique se encuentran 5 carros de varada o rampas de lanzamiento y en él se pueden reparan naves de hasta 126 metros de eslora y 17,60 metros de manga.

Para los super tanques y navíos de hasta 36.000 TPM, el lugar idóneo para realizar su reparación se sitúa al norte, en la dársena exterior del puerto ya que ahí se cuenta con siete diques secos capaz de elevar buques de 10.000 toneladas. Además, en esa zona existe un espacio para atraque especial de 560 metros de longitud y 12 metros de calado.

En cuanto a las reparaciones de embarcaciones deportivas, se puede decir que son polivalentes y que se pueden realizar a flote con todas las garantías de seguridad que ofrece el puerto de Las Palmas.

El puerto dispone de tres importantes sistemas de chorreo: agua, granalla y *slurry*. Estos tres sistemas hacen falta para las operaciones de limpieza, para la protección de superficies en cubierta o en casco, y para el tratamiento anticorrosión o pintado.

Un servicio muy importante que ofrece el sector es el "banco de prueba para reguladores". Todas las piezas son importantes en un barco, pero si forma parte de un delicado sistema de propulsión más. En el mar nada puede fallar, por lo que con este banco de prueba se garantiza que, si algo falla, será en el puerto y no en el océano.

En cuanto a las hélices, se sabe que requieren de cuidados especiales porque se deterioran bastante con el uso. En el puerto las limpian (incluso debajo del agua), la desmotan, o la sustituyen según las indicaciones del armador. Al puerto de Las Palmas ya son numerosos los buques o plataformas que han acudido por problemas en sus hélices, pero gracias al gran servicio que se ofrece han salido con todo solucionado, a toda máquina y en un tiempo récord.

Si hay algo bueno en el puerto son sus técnicos en soldadura electrógena, y sus maestros del acero que realizan sus labores de renovación o reconversión en talleres, a pie de muelle, o a bordo.

Este sector puede reparar desde motores diésel, hasta las maquinas auxiliares como bombas, compresores, enfriadores, calentadores, depuradoras, etcétera. En este puerto se encargan de todo porque están dotados de las últimas tecnologías y de los centros más especializados en motores, es por eso por lo que la reparación y el mantenimiento de las máquinas están certificadas internacionalmente por la *"lloyd's register quality assurance"* (LRQA)

En la parte de hidráulica este puerto es considerado líder y referente mundial, repara, fabrica y suministra bombas hidráulicas, desarrolla y patenta sistemas de fabricación de cilindros a medida, y aplica todas estas capacidades a la reparación naval.

Durante todo el año arriban al puerto cientos de pesqueros y barcos frigoríficos que necesitan un constante mantenimiento en sus túneles de congelación, en las cámaras frigoríficas, o que requieren de alguna pieza específica para sus instalaciones de calor y frío que son vitales para continuar con su travesía. Por esto, el puerto es la respuesta más rápida para el aislamiento y el revestimiento de sus instalaciones industriales cubiertas.

Para poder trabajar alrededor de las plataformas petrolíferas y de los buques de gran tonelaje, los operarios del puerto montan andamios de alta resistencia a través de los cuales se terminan de reparar y acondicionar los trabajos. Trabajos minuciosos que necesitan la coordinación de ingenieros, montadores y obreros especializados en trabajos de altura.

El sector de reparaciones navales se encuentra alrededor del puerto, del mar, y una actividad que siempre está operativa en esta zona son los trabajos subacuáticos. Sin

importar las condiciones lumínicas (día o noche) se podrá realizar cualquier trabajo en profundidad desde una simple soldadura submarina, hasta las más complicadas operaciones de limpieza subacuática.

Las empresas del sector de reparaciones navales cuentan con experiencia, con capital humano muy tecnificado, y muchas de ellas disponen de todas las certificaciones internacionales. Los talleres del sector están cada vez más equipados, y los trabajadores cada vez más preparados.

La calidad que ofrece este sector es excelente. Un ejemplo de ello es el denominado "efecto tractor", proyecto llevado a cabo por ASTICAN el principal astillero del puerto de Las Palmas, el cual motivó y obligó a las empresas auxiliares (talleres) que trabajan en sus instalaciones o directamente para sus clientes, a obtener un certificado. Este certificado permite a las empresas que lo tienen, aparte de poder trabajar para ASTICAN, garantizar seguridad y calidad a los clientes.

Para obtener dicha certificación es necesario cumplir con una serie de requisitos y estándares de calidad, de prevención de riesgos laborales y de protección del medio ambiente. Para verificar este cumplimiento, se realizan auditorías periódicas que además ayudan a que las empresas se encuentren siempre dispuestas a mejorar y crecer.

En conclusión, este proyecto tractor implica que tanto el astillero como las empresas que trabajan en él y para él, disponen de los estándares internacionales de calidad.

Esta y otras garantías hacen que el puerto de Las Palmas destaque frente a otros ya que el número de certificaciones que posee es muy elevado.

El puerto siempre apuesta por fortalecer el sector de las reparaciones navales y un ejemplo de ello es la llamada "*Mid Atlantic Ship Repair and Supply Summit*" (Cumbre de Reparación y Suministro de Buques en el Atlántico Medio) que se celebró el mes de abril de 2019 en la capital grancanaria y donde se reunieron más de 250 representantes de dicho ámbito, y de otros que procedían de distintos continentes. Ahí se desarrollaron múltiples contactos B2B con la participación de un gran grupo de expertos nacionales e internacionales, que trataron negociaciones acerca de innovaciones, ventajas y retos que afrontan los armadores y las empresas de reparaciones navales. El vicepresidente del Gobierno de Canarias, Pablo Rodríguez,

resaltó que fue un acierto que se celebrara en Las Palmas de Gran Canaria porque se trata de un sector que genera una actividad económica muy importante, así como mucho empleo de calidad. El objetivo de este encuentro es aprovechar las oportunidades de negocio conjunto (*coworking*), intercambiando conocimientos y talento en materia de reparaciones navales y suministro a buques.

El sector ha mejorado mucho durante los años sin duda motivado por el posicionamiento de las islas. A pesar de que la competencia internacional es muy fuerte, Canarias ofrece una gran ventaja: es el puerto europeo más cercano a la costa occidental africana y goza de una meteorología favorable todo el año.

El éxito que tiene este sector también se debe a la diversificación de la oferta. La especialización en reparaciones off shore que hicieron las empresas de reparaciones hace años fue todo un éxito. Los astilleros se encuentran tan solo a 90 kilómetros de la costa africana, a 1.940 millas náuticas de la principal reserva de petróleo de África occidental y a 3.200 millas de la segunda más importante. Esto permite que los armadores con el objetivo de ahorrar costes paren en el puerto de Las Palmas para el mantenimiento y la reparación de sus buques.

El puerto está capacitado para ofrecer unos excelentes servicios de reparación, y para cumplir los plazos fijados en la ejecución de los trabajos, por lo que calidad y rapidez son dos cualidades que definen a los astilleros de Las Palmas. En el año 2019, el sector naval de Canarias facturó 90 millones, y según datos crece a un ritmo anual de un 4% gracias a su fiabilidad.

Para entender la importancia de este sector, nos trasladamos a la situación actual. Estamos atravesando por una crisis mundial que afecta a la mayoría de los sectores, sin embargo, hay algunos que sirven de impulso para recuperar la economía. En el caso de Canarias, y según ha declarado Alberto Villalobos, presidente de la Federación de Empresas del Metal y las Nuevas Tecnologías en la provincia de Santa Cruz de Tenerife (FEMETE), la solución es diversificar la economía y potenciar la reparación naval. Si se forman a las personas para entrar en el negocio de las plataformas petrolíferas se pueden captar muchos ingresos. Hasta 10 millones de euros se obtienen con el montaje y desmontaje de una sola plataforma por lo que es evidente que la reparación naval es fundamental para Canarias.

5. IMPACTO DEL COVID-19 EN EMPRESAS DE REPARACIÓN NAVAL DEL PUERTO DE LAS PALMAS

En ASTICAN:

“Hasta en situaciones de crisis La Luz es un puerto competitivo”. Estas fueron las palabras que Germán Suárez, presidente de ASTICAN, declaró el 20 de septiembre de 2020 para el periódico la provincia. Tras atravesar por meses en los que la actividad se había visto reducida debido al inicio de la pandemia, al confinamiento, y a los cambios en las empresas, la empresa ASTICAN vuelve en septiembre a recuperar la actividad al 100%. “Arrancó el otoño con las calles de varada llenas”. Germán Suárez señaló que el sector de reparaciones navales ayudará a mejorar la economía local gracias a las adaptaciones de las flotas y a sectores consolidados como las inspecciones reglamentarias o el off shore.

A ASTICAN le interesa mucho la opinión de sus clientes y quiere que se sientan confiados y seguros y que se vayan felices y satisfechos con el trabajo realizado. Con motivo del Covid-19, ASTICAN ha elaborado una encuesta a sus clientes para conocer el grado de satisfacción en cuanto al método de actuación de la empresa, en cuanto al tiempo, a los costes, a la seguridad, etcétera. La conclusión que saca ASTICAN es buena, y respecto a la seguridad los clientes destacan que “los empleados de ASTICAN usan el equipo de protección personal adecuado y mantienen el distanciamiento social, se abstuvieron de cualquier contacto innecesario con el personal del barco y mantuvieron siempre las mejores prácticas reconocidas del Covid-19”.

En cuanto a la limpieza y desinfección de las embarcaciones, ASTICAN cuenta con el método EPSCO que eficazmente elimina las biopelículas que son contaminantes comunes transmitidos por el agua, depósitos orgánicos, bacterias y patógenos. En materia de certificaciones, ASTICAN ha reemplazado la “OHSAS 18001” que ya tenía desde mayo del 2008 por la nueva “ISO 45001” ya que trae cambios muy importantes. Todo ello con la finalidad de que el lugar de trabajo sea seguro y saludable para sus profesionales.

Durante el confinamiento que tuvo lugar en marzo, la plantilla de ASTICAN continuó trabajando, unos lo hacían telemáticamente y otros desde las instalaciones aplicando las medidas de seguridad necesarias.

En Hidramar:

Desde Hidramar, otro de los astilleros del puerto de Las Palmas (o así se considera desde 2015), se ha emitido un comunicado animando a los profesionales de las islas a inscribirse en su bolsa de empleo de cara a futuros proyectos en los puertos. Una noticia alentadora tanto para el grupo como para los canarios que necesitan empleo y estabilidad. En ese comunicado la empresa también cuenta como está la situación actual de su plantilla durante esta crisis. Hidramar apoya el talento local e invierte mucho en conservar su plantilla, por lo que no ha aplicado ERTE a ninguno de sus trabajadores. Su propósito es anteponer la estabilidad económica de su personal a sus beneficios propios.

En Zamakona

El astillero canario Zamakona logra la certificación de empresa libre de coronavirus. El Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) certificó en mayo de 2020 que esta compañía dispone del protocolo necesario para la prevención y protección de enfermedades contagiosas, tanto del Covid-19 como otras similares. Esta empresa prioriza a sus clientes, colaboradores y empleados desde antes de esta pandemia, por lo que la adición de estas nuevas prácticas hace que se fortalezca aún más el compromiso que tienen con la seguridad. Zamakona ayuda a la sociedad canaria y española implantando las novedades que surjan en materia de seguridad sanitaria para minimizar el riesgo de contagio y la transmisión del Covid-19. La compañía Zamakona agrupa a Repnaval, Ircesa, Napesca y Asinaval y todas siguen un protocolo que se deriva de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y del Ministerio de Sanidad. Este protocolo “Covid *free*” es aplicable a todos los trabajos que realiza esta compañía tanto en sus instalaciones como a bordo de buque. La valoración y la verificación del cumplimiento del protocolo se hace mensualmente y sin previo aviso.

Zamakona ha sido considerado por el departamento de Seguridad de la Autoridad Portuaria de Las Palmas como instalación esencial dentro del Puerto de Las Palmas

en estos tiempos de crisis. Por este motivo, Zamakona continúa prestando sus servicios, para asegurar el correcto funcionamiento de todos los medios navales.

En el sector naval

Durante esta crisis, los astilleros españoles se han adaptado muy rápido a las nuevas exigencias del mercado y a las nuevas normativas medioambientales. El sector de reparación naval se encuentra en plena reactivación por lo que está demandando profesional especializado. Este personal es necesario porque la flota mundial está envejeciendo y está demandando este servicio de reparación.

El instituto Marítimo Español y la Universidad de Las Palmas en noviembre de 2020 dan respuesta a esta necesidad de personal formado, con la 3ª edición del "Máster online en Tecnología de la Reparación de Buques y Unidades *Offshore*". Este máster ofrece un programa riguroso, en formato online, en idioma inglés y es impartido por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria ya que tiene la experiencia y el prestigio necesario para formar. El máster cuesta 3.000 euros y pertenece a la rama de Ingeniería y Arquitectura y es el resultado de la colaboración entre la Unidad de Construcciones Navales del Departamento de Ingeniería Mecánica y el Instituto Marítimo Español (IME).

Este máster cuenta con avales de gran importancia como ASTICAN, Zamakona, Asociación de Reparaciones Navales de Las Palmas (ARN), el Clúster Marítimo de Canarias, la Federación Canaria de Empresas Portuarias, o FEMEPA (Federación Provincial de la Pequeña y Mediana Empresa del Metal y Nuevas Tecnologías de las Palmas), entre otras.

El objetivo es liderar el conocimiento en la costa occidental de África y el Atlántico central, especialmente en unidades offshore, así como ofrecer una amplia gama de servicios a: Buques en tránsito, crucero, unidades offshore, astilleros de reparación de buques o artefactos navales, armadores de plataformas petrolíferas y suppliers, entre otros.

En Chencho servicios

Chencho servicios es una empresa de la industria auxiliar que presta servicios en las plataformas petrolíferas y en los barcos desde 2011. Trabaja para ASTICAN, y sus actividades se basan en servicios de limpieza general, limpieza de tapizados, desatascos, chorreo, trabajos en altura, levantamiento de superficies, etcétera. Con este virus mundial tan fácil de propagar, hay que llevar a cabo un sistema de desinfección potente. En chencho servicios recomiendan a las empresas la limpieza con vapor, una técnica sostenible y con la que se evita el riesgo de sufrir alergias o intoxicaciones porque desinfecta sin químicos. Elimina virus, bacterias y ácaros entre otros organismos que existen en superficies y textiles. Además, los equipos de vapor seco saturado también son aptos para limpiar y desinfectar instalaciones sanitarias o superficies alimentarias con total seguridad.

En las empresas del metal

La Confederación Española de Organizaciones Empresariales del Metal envió el mes de septiembre de 2020 una encuesta a todas las empresas de organizaciones miembro de CONFEMETAL para analizar el impacto del Covid-19 en ellas. Las conclusiones que se sacaron con esta encuesta fueron redactadas en un informe y reenviadas a las empresas de este sector. A modo de resumen, las principales conclusiones que se sacaron respecto a esta industria fueron:

1º El impacto del Covid-19 es mayor en las empresas pymes y micropymes.

2º En cuanto a los despidos, se ha visto que existe relación directa con el nivel de actividad. Entre más cae la actividad, mayor es el porcentaje de despidos.

3º La morosidad y la falta de liquidez son dos problemas que aparecen con esta crisis sanitaria.

4º Las ayudas a las que se han acogido estas empresas son los créditos ICO, y las moratorias en pagos de impuestos y deudas de la seguridad social.

5º Las incidencias que se han identificado en esta crisis son principalmente los problemas de suministro y el abastecimiento de materias primas.

Esta crisis sanitaria y financiera, ha dejado evidencia en el sector portuario de por dónde está la puerta de salida para iniciar la recuperación económica. Hoy más que

nunca, el sector de reparaciones funciona como el segundo motor de la economía canaria y las empresas que más dinero suman en reparaciones navales según el registro mercantil son ASTICAN, Zamakona e Hidramar.

En septiembre del 2020, Luis Ibarra habló de la posición en la que se encuentran los puertos de las palmas tras esta pandemia. Respecto al tema que interesa en esta investigación, ha dicho que el sector de reparaciones navales es muy diverso y que hay empresas que han tenido más actividad que en otros años, y hay empresas que casi han paralizado su actividad. En cuanto a los proyectos futuros como los de ASTICAN, Zamakona, Hamilton o Hidramar, el problema fundamental que surge es la paralización que existe con los trámites administrativos pero el sector mantiene su pulso, es decir, sigue adelante con sus proyectos.

El 15 de diciembre de 2020 se llevó a cabo el *Webinar* de desafíos marítimos promovido por la cátedra Pormar de la ULPGC y al Clúster Marítimo de Canarias. Esta conferencia fue presentada por Lourdes Trujillo, directora de la Cátedra PORMAR, María Ceballos, Analista Junior de Petróleo y Transporte Marítimo, y Theo Notteboom, Director del Centro de Logística Marítima e Interior de Eurasia (CEMIL) y Profesor de Economía del Transporte de la Universidad de Amberes en Bélgica.

En la conferencia se trataron varios temas que tienen relación con este trabajo, con el puerto de Las Palmas, con el *bunkering* y con la pandemia mundial.

En cuanto al *bunkering*, esta crisis ha dado lugar a que el impacto ambiental que antes suponía un reto sea ahora una oportunidad y un potencial para los Puertos de Canarias. Como ya se mencionó anteriormente, el puerto de Las Palmas es la gasolinera del Atlántico, y ahora es el momento perfecto para llevar a cabo la utilización de combustibles alternativos. Todos los buques se mueven gracias a combustibles procedentes de hidrocarburos y la idea es que se aproveche esta situación para sustituirlos por otros combustibles que contaminen menos. A pesar de que el sector marítimo apenas emite un 3% de CO2, los organismos que regulan la industria marítima han empezado a establecer regulaciones para disminuir el impacto medioambiental por lo que empezar a buscar combustibles alternativos forma parte de esta transición. Para saber si son mejores o no, hay que analizar no sólo el impacto ambiental sino también otros factores como el precio, la infraestructura, la regulación, la disponibilidad, la tecnología que necesitan y los costes. En el *Webinar*, María

Ceballos explicó que el combustible alternativo ideal para el corto plazo es el gas natural licuado, y que otros como el hidrógeno y el amoniaco forman parte de combustibles a ser utilizados en el largo plazo.

En cuanto a Europa y esta crisis, se ha señalado que los puertos europeos aún tienen la esperanza de recuperar el ritmo habitual, aunque esto no asegure una rápida recuperación. Sin embargo, otros países lo tienen más complicado.

El objetivo de esta crisis es acelerar la transición hacia la progresiva descarbonización de los procesos productivos en el sector marítimo-portuario (lo que se mencionó antes sobre el *bunkering*), hacia la electrificación de los puertos buscando energías renovables, hacia la digitalización y la eficiencia portuaria y hacia la conectividad.

Debido a las restricciones que trae consigo esta crisis, las empresas no pueden producir lo mismo, y tampoco se consume lo mismo. La demanda y la oferta se han visto afectadas, no en los productos básicos y de lujo, pero sí en los duraderos.

Si comparamos esta crisis con la de 2009, es evidente que esta ha supuesto un impacto más severo. En el caso de las navieras, por ejemplo, están ganando más dinero y teniendo un margen medio operativo de un 15%. Esto se debe a la consolidación del mercado que se ha producido en los últimos diez años.

En los puertos de Las Palmas como en muchos otros, ha ocurrido algo muy interesante y es que existen grandes diferencias en lo que se refiere a flujos de importación y exportación y flujos de tránsito. Mientras que la exportación y la importación se ha visto reducida en un 11%, el flujo de tránsito ha crecido un 10%.

La conclusión que se destacó es que hay oportunidad en los puertos para diversificar la economía tanto desde las Energías Renovables como desde las Nuevas Tecnologías.

5.1. Encuesta

La actual crisis sanitaria por la que estamos atravesando debido al coronavirus, ha hecho que la mayoría de las personas y empresas cambien su manera de vivir y de trabajar. Después de haber explicado la importancia del puerto de Las Palmas de Gran Canaria, y del excelente sector de reparaciones navales que posee, toca analizar las

conclusiones que se han obtenido con la encuesta dirigida a las empresas de reparación naval. En esta encuesta se evaluará el impacto económico del Covid-19 en estas empresas, el impacto sobre el empleo, sobre la actividad y facturación de las empresas, y además información acerca de las ayudas que han solicitado empresas y clientes. El cuestionario enviado a las empresas en versión telemática[2].

Dicha encuesta fue enviada a 45 empresas, de las cuales sólo 12 respondieron. Tal y como se observa en la tabla 1, entre las 12 empresas que rellenaron la encuesta sólo una es astillero (Hidramar) y el resto pertenece a la industria auxiliar.

Tabla 1. Empresas que han respondido a la encuesta

Nombre de la empresa	Correo electrónico	Actividad
REPROSUB 2008	info@reprosub.com	Empresa auxiliar
CARCRUBE, S.L.	CARCRUBE@CARCRUBE.ES	Empresa auxiliar
Hidramar, S.L.	mario.suarez@hidramar.com	Astillero
HIDRONEUMÁTICA DOMÍNGUEZ, S.L.	hidroneumaticadguez@msn.com	Empresa auxiliar
GLOBE CANARIAS, S.L	globe@talleresglobe.com	Empresa auxiliar
Technicl Maritime >Bureau S.L.U.	Comercial@technicalmb.net	Empresa auxiliar
SACSA	imora@sacsanaval.com	Empresa auxiliar
Armando López González SLU	silvialopez@algslu.com	Empresa auxiliar
TALLER REMIGIO SL	tallerremigiosl@tallerremigiosl.com	Empresa auxiliar
TALLERES ELECTRICOS ANSITE, SL		Empresa auxiliar
SANTANA´S ELECTROMECÁNICOS, S.L	administracion@talleressantana.es	Empresa auxiliar
TURBOCOMPRESORES NAVALES, S.A.	turnaval@turnaval.es	Empresa auxiliar

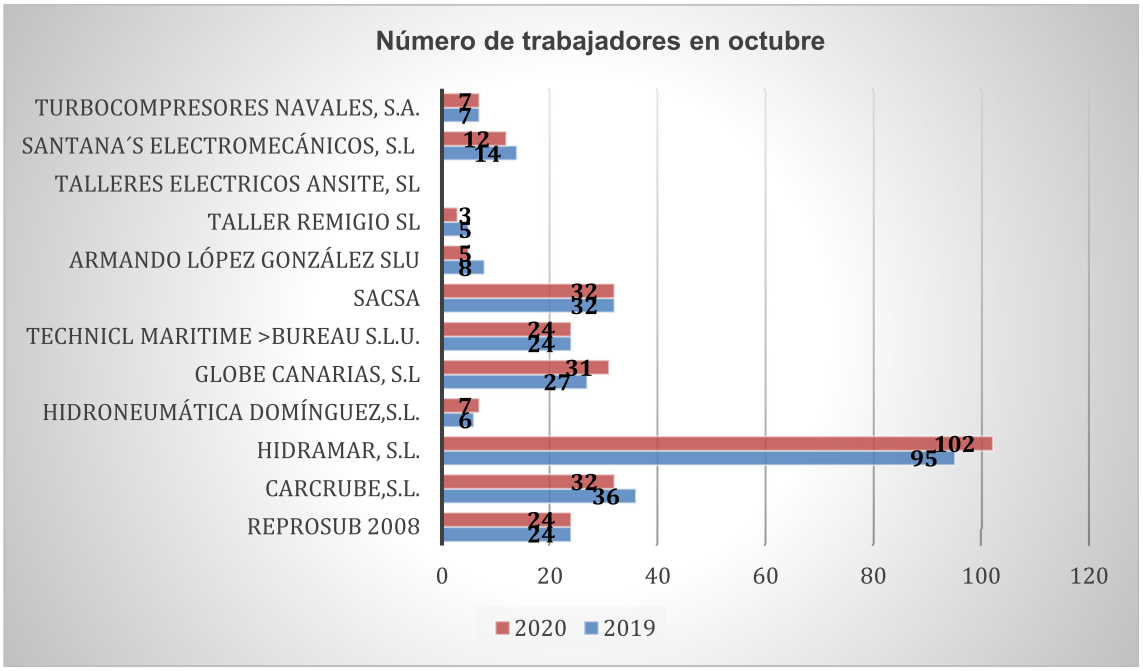
Una de las consecuencias directas que trae consigo esta crisis es el desempleo, en general, las empresas no tienen la misma actividad que antes y por ese motivo se ven obligadas a modificar su plantilla. Para conocer el impacto que ha tenido esta crisis sobre el empleo se han formulado estas dos preguntas: “número de trabajadores en octubre de 2019” y “número de trabajadores en octubre de 2020”. El objetivo de estas dos preguntas es analizar la variación que ha sufrido la plantilla para un mismo mes debido al Covid-19. Las respuestas están plasmadas en el gráfico1.

Si se analiza el gráfico 1 se puede comprobar que la situación está bastante equilibrada, en algunas empresas el número de trabajadores en 2020 ha disminuido y en otras, ha aumentado. En resumen, y como ya declaró Luis Ibarra “Hay empresas en el puerto que han tenido un semestre mejor que muchos años, y otras empresas

[2] En esta página se puede ver el cuestionario que se envió a las empresas: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeV7OGaiO-sHqwCJHYKQKOT7qs6IiYxgnqVmSWrPXgZnn3iwg/viewform?vc=0&c=0&w=1&flr=0

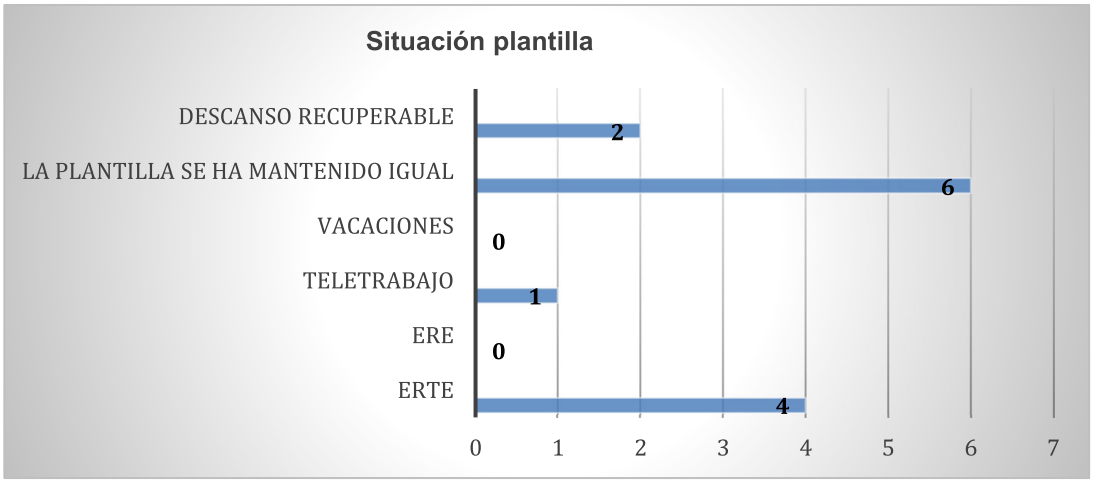
especializadas en otro tipo de reparaciones que casi han paralizado su actividad". En el gráfico se puede apreciar que ninguna empresa ha tenido que modificar su plantilla de forma drástica, y que además muchas de ellas han tenido que contratar más personal.

Gráfico 1. Trabajadores en octubre



Pero ¿qué han hecho estas empresas con los trabajadores? La respuesta se encuentra en el gráfico 2 que podemos ver a continuación:

Gráfico 2. Situación de la plantilla



El gráfico 2 corrobora lo que se señaló anteriormente y es que en la mayoría de las empresas la plantilla se ha mantenido igual. Pocas empresas han tenido que recurrir a opciones indeseables, y ninguna ha optado por despedir a su personal.

El impacto sobre el empleo aparenta no ser desastroso, pero ¿qué pasa con la actividad y la facturación de las empresas? Estas son otras dos preguntas que se han realizado en la encuesta y de las que se han sacado conclusiones muy buenas. En los gráficos 3 y 4 siguientes podemos darnos cuenta de que a pesar de que la actividad, y por consecuente la facturación, han disminuido, hay empresas a las que no les ha afectado mucho esta crisis de 2020.

Gráfico 3. Porcentaje de reducción de actividad respecto a 2019

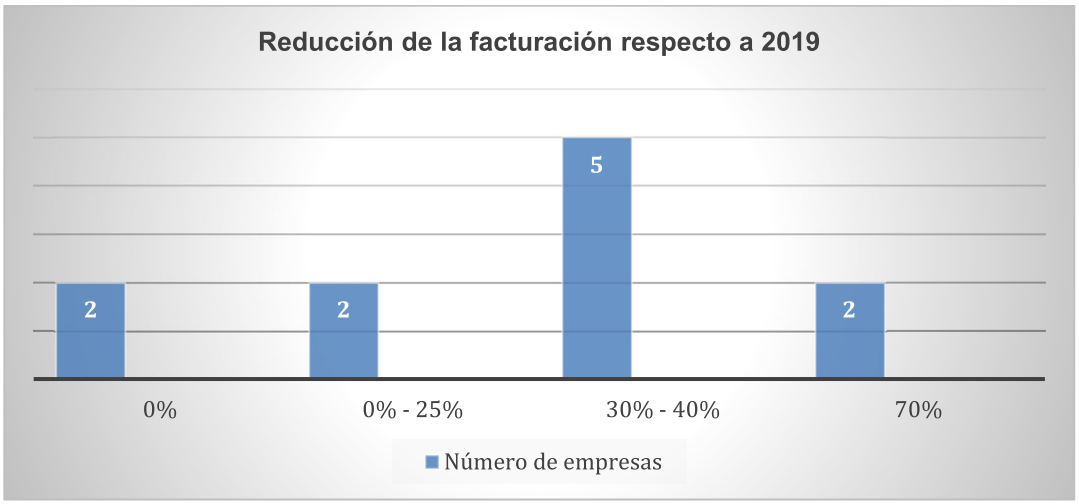
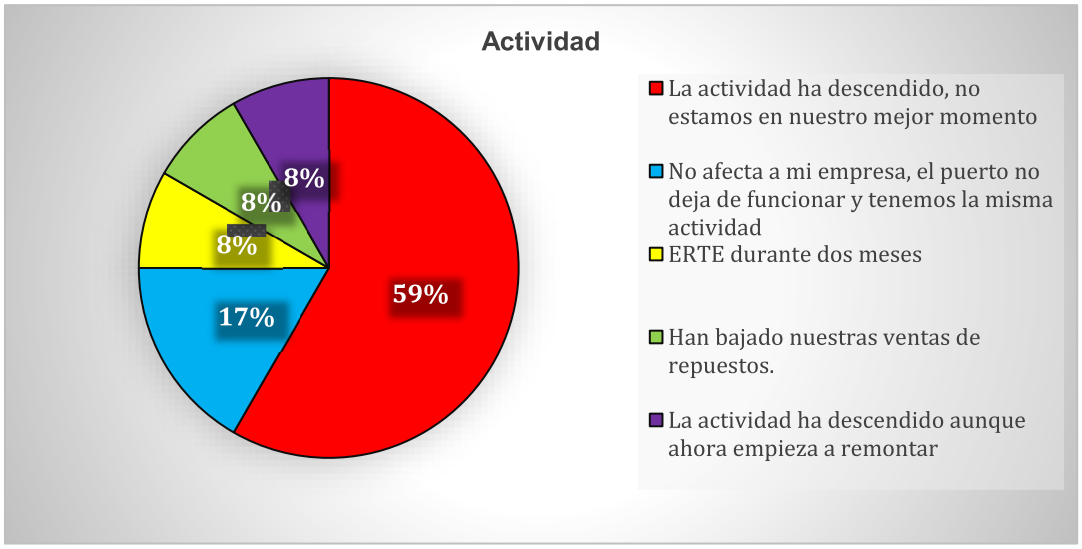


Gráfico 4. Nivel de Actividad

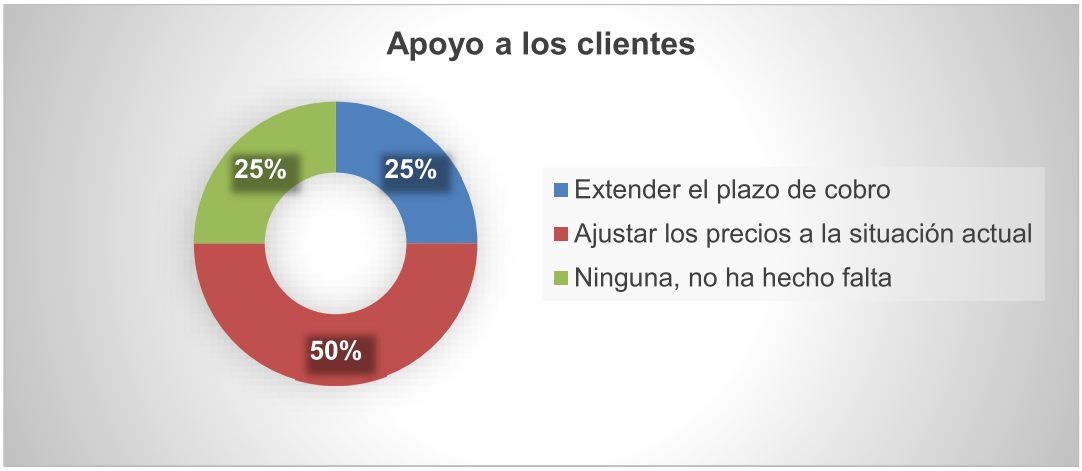


En los gráficos 3 y 4 se refleja el resumen de la situación actual “Las empresas no están en su mejor momento” pues su actividad y su facturación han disminuido. Sin embargo, esta situación no incluye a todas las empresas ya que hay algunas que, a pesar de esta crisis mundial, están mostrando resultados muy buenos.

En cuanto a la pregunta relacionada con las medidas de higiene, la mayoría han contestado que sí han implantado las medidas necesarias para proteger a su plantilla. Sin embargo, una empresa ha señalado que no, creo que esta respuesta es negativa debido a que su plantilla ha sido enviada a ERTE y a teletrabajar.

Esta crisis no solo ha afectado a las empresas, los clientes también se han visto en apuros por lo que he creído conveniente realizar una pregunta acerca de las ayudas que estas empresas han facilitado a los clientes. Los resultados a esta pregunta los podemos ver en el gráfico 5.

Gráfico 5. Apoyo a los clientes

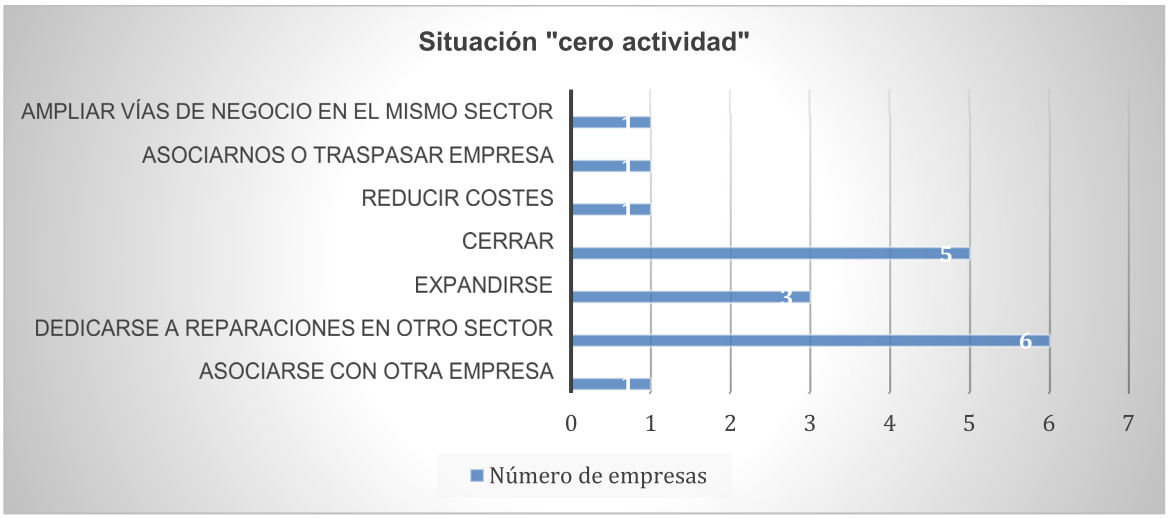


Como se observa en el gráfico anterior, ajustar los precios es la medida más inmediata y racional que se puede adoptar en situaciones de crisis si queremos tener actividad y clientes.

Esta crisis no tiene precedentes por lo que no se conoce cuál será su curso. Una de las preguntas que conlleva a una situación extrema pero posible ha sido: En casos extremos de no tener actividad, ¿a qué recurriría? Las empresas han seleccionado diversas opciones, entre ellas, las que se encuentran en el siguiente gráfico 6.

La principal conclusión que se saca con esta pregunta es que, si la situación empeora hasta el límite de no tener actividad, las empresas cerrarían o se dedicarían a reparar en otro sector.

Gráfico 6. Situación "Cero actividad"



Como ya se mencionó durante el trabajo, los organismos competentes han tomado medidas para ayudar a las empresas de este sector, por eso otra de las preguntas que se realizan en la encuesta es si se han acogido a alguna ayuda prestada por las administraciones.

Las respuestas fueron claras:

- 8 empresas contestaron que no
- 2 empresas contestaron que sí
- 1 empresa ha dicho que solicitó reducción de tasas portuarias
- 1 empresa ha dicho que solo se le ha permitido el aplazamiento de un impuesto, pero que no se ha podido acoger a nada más por estar en periodo de pago de acuerdo concursal.

Un aspecto sobre este tema que quiero destacar es la opinión de un empresario acerca de las ayudas prestadas por las administraciones. Él me indicó que el problema no era el Covid-19, sino la política, consideraba que no estaban haciendo las cosas bien y que por eso las empresas resultaban perjudicadas. Los problemas que surgen por ser autónomo, o por disponer de concesiones, son entre otros, los motivos por los que muchas de las empresas pasan por situaciones delicadas. Por este motivo,

formulé la siguiente pregunta: “Dada la situación actual, ¿Qué tipo de ayudas crees que deberían prestar las administraciones a este sector? Las empresas respondieron lo siguiente:

- Bonificación en las cuotas de la seguridad social
- Reducción de tasas y de impuestos
- Ayudas al pago de IGIC, retenciones, seguridad social
- Subvenciones
- Retraso o condonación de impuestos, ayudas con los Seguros Sociales y también apoyar a las empresas que están en convenio de pago concursal pues las dejan excluidas de toda ayuda de los Instituto de Crédito Oficial (ICO), y de financiación bancaria.
- Menor cobro de impuestos, alquileres y reducir el IGIC
- Ayudas económicas
- Ayudas relativas a la tasa de ocupación y la tasa de actividad dentro del Puerto.

5.2. Conclusión

Las conclusiones después de haber leído, investigado, y analizado toda la información se plantea de forma objetiva, basadas en los conocimientos sobre este interesante sector, que abarca una diversidad de actividades y servicios,

Por un lado, considero que la situación actual en el sector de reparaciones navales de Las Palmas no es ni buena ni mala. En la vida existen gradaciones, y en este sector tan importante hay empresas a las que esta crisis les ha perjudicado y otras a las que, por el contrario, les ha beneficiado. Es evidente que una crisis no es algo positivo, pero si se puede aprender mucho de ellas.

Por otro lado, si se compara el sector de reparaciones navales con otros sectores, parece que no se encuentra en muy mal estado y que es uno de los pocos que mantiene activa la economía de canarias. Después de la información sobre esta industria, y este puerto, no cabe duda del potencial del que se dispone en la isla y de lo afortunada que puede ser la economía canaria al contar con una industria tan viable.

Indudablemente, se enfrenta a retos potenciales que tiene que encausar, como son las nuevas tecnologías. El sector tiene que responder a estos desafíos para seguir

siendo competitivo en el mercado internacional, además, cuenta de con una ventaja competitiva basada en las buenas condiciones climáticas y de localización.

El sector de reparaciones navales no ha sufrido un fuerte impacto económico y eso puede ser corroborado con los datos de esta encuesta, con los artículos que aparecen en internet sobre las diferentes compañías, y con las entrevistas que han realizado los medios a los presidentes del Gobierno y de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

En definitiva, los empleados se han tenido muy en cuenta, la actividad y la facturación no se han visto afectadas de forma grave, los proyectos importantes siguen en marcha, las empresas continúan garantizando la calidad y la seguridad, y el puerto de Las Palmas tiene cada vez más importancia.

Además de las ventajas competitivas de localización y clima, la excelente imagen que tiene el Puerto, respecto a los servicios que presta, es un punto fuerte que se tiene que seguir potenciando para continuar creciendo.

ANEXO I

Armando López González, SLU, Astilleros Canarios, S.A., Auxiliares de Mantenimientos Marítimos, S.L., Bobinados Prota S.L, Buquesteel, SL, Canary Track & Electronics, S.L., Carcrube, S. L., Carenados Canarios, S.L., Central de Reparaciones La Luz S. L., Contratas Metalúrgicas, S.L. Contratas Navales Atlánticas, S.L., Contratas Técnicas Navales, S.L., Cristóbal Álamo Mirabal, S.L., Cristóbal Rodríguez Quintana, Crouch Jonathan, Diego Delgado Martín, S.L., Electricidad Juan Betancor, S.L., Engineering Test Services Española,S.L., Etel,S.L Especialidades Técnicas Electrónicas, Felipe Del Rosario Hernández, S.L., Gases Industriales y Medicinales de Canarias S.L., Globe Canarias, S.L., Guacimara Hernández Roque, Guanchia, S.L., Hidramar,S.L, Hidraulica Basilio S.L., Hidroneumatica Dominguez, S.L., IRAT- ATLANTIC S.L.U., Ircesa, S.L., Jacbe Canarias, S.L., Jorge Ramos Pérez, Jose Luis Samper Sepulveda,S.L., Juan Gopar Dominguez, Man Diesel y Turbo Canarias S.L, Mercurio Canarias,S.L., Metal Welding Canarias, S.L., Montajes Berpal SLL, Montajes y Contratas Técnicas IPG S.L., Navadescar, S.L., Oxigenos y Gases Licdos.de Canarias,S.L., Radiopesca, S.A., Reparaciones Navales Canarias, S.A., Reprosub 2008, S.L., Rodritol, S.L., Sacsa,S.L., Sernamol Canarias, S.L., SGS Tecnos, Suim Alquileres y Suministros S.L., Taller Mecanizado Atlantiko Mar, S.L., Taller Tenteniguada,S.L., Talleres Ansite,S.L., Talleres Navales Pesqueros,S.A., Talleres Sanper, S.L., Talleres Tiburón, S.L., Tecnavin,S.L., Trasunaval, S.L., y Turbo Compresores Navales,S.A.(Turnaval).

Bibliografía consultada:

Las Palmas Port
http://www.palmasport.es/es/inauguracion-de-la-cumbre-internacional-de-reparaciones-navales-y-suministro-de-buques-mid-atlantic-ship-repair-supply-summit/

http://www.palmasport.es/es/instalaciones-fronterizas-de-control-de-mercancias-ifcm/

http://www.palmasport.es/es/nota-informativa-sobre-la-aplicacion-de-las-medidas-establecidas-en-el-real-decreto-ley-26-2020-de-07-de-julio-de-medidas-de-reactivacion-economica-para-hacer-frente-al-impacto-del-Covid-19-en-los-a/
http://www.palmasport.es/wp-content/uploads/2020/04/2020_11130_MEDIDAS_ECONOMICAS_AUTORIDAD_PORTUARIA_DE_LAS_PALMAS_58416.pdf

La provincia

https://www.laprovincia.es/las-palmas/2020/09/20/reparaciones-navales-impulsan-reactivacion-economia-12459546.html

https://www.laprovincia.es/las-palmas/2020/09/20/luz-puerto-competitivo-circunstancias-crisis-12459604.html

https://www.laprovincia.es/las-palmas/2020/11/06/torres-recibe-luz-primer-crucero-22302179.html
https://www.laprovincia.es/las-palmas/2020/10/03/luz-valida-papel-puerto-seguro-14806684.html

Canaryports
http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/2134120/sector-reparacion-naval-plena-reactivacion-demanda-personal-cualificado
http://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/1501253/palmas-cuarto-puerto-mayor-conectividad-espana-118-nivel-mundial-segun-naciones-unidas

Chencho servicios
https://chenchoservicios.com/?page_id=105

El mercantil
https://elmercantil.com/2019/04/04/las-palmas-refuerza-su-posicion-como-hub-atlantico-de-reparacion-naval-y-de-avituallamiento/

ABC
https://www.abc.es/espana/canarias/abci-curiosas-cifras-reparacion-naval-canarias-201908312328_noticia.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F

El diario
https://www.eldiario.es/canariasahora/economia/reparaciones-navales-tesoro-puerto-palmas_1_4014434.html

Canarias 7
https://www.canarias7.es/economia/puerto/el-sector-naval-de-canarias-coge-fuerza-y-factura-90-millones-al-ano-AC7949200
https://www.canarias7.es/economia/puerto/el-coronavirus-no-frena-el-ritmo-en-las-terminales-de-contenedores-HH8876797
https://www.canarias7.es/economia/el-sector-primario-economia-de-hoy-y-de-siempre-JA7103821

Europa pres
https://www.europapress.es/islas-canarias/noticia-mid-atlantic-ship-repair-supply-summit-palmas-gran-canaria-acogera-mas-300-reuniones-20190404115737.html

Puerto Canarias
https://puertocanarias.com/es/node/3084
https://puertocanarias.com/es/node/3642

Empresa exterior
https://empresaexterior.com/art/76078/el-sector-de-la-reparacion-naval-en-plena-reactivacion-demanda-personal-cualificado

Puertos 928
https://puertos928.com/ASTICAN-zamakona-ime-y-ulpgc-lanzan-su-master-reparacion-de-buques-offshore/
https://puertos928.com/las-empresas-que-mas-dinero-mueven-en-el-puerto-de-las-palmas/

Zamakona
http://www.zamakonayards.com/tag/Covid-19/

20 minutos
https://www.20minutos.es/noticia/4263310/0/el-astillero-canario-zamakona-logra-certificacion-de-empresa-libre-de-coronavirus/

El día
https://www.eldia.es/economia/2020/09/27/esfuerzo-canario-salir-crisis-barreras-22334033.html

ASTICAN
https://www.ASTICAN.es/es/tu-opinion-nos-importa/
https://www.ASTICAN.es/es/epsco-realiza-procedimientos-de-limpieza-y-desinfeccion-en-embarcaciones-en-ASTICAN/
https://www.ASTICAN.es/es/hacemos-trabajo-telematico-respondiendo-al-Covid-19-juntos/

Spanish ports
http://www.spanishports.es/texto-diario/mostrar/2079622/luis-ibarra-tenemos-asignatura-pendiente-incrementar-nuestros-enlaces-sudamerica-sirvan-conexion-mercado-europeo-africano

Canarias noticias
https://canariasnoticias.es/2019/01/31/los-puertos-de-las-palmas-se-consolidan-como-lideres-en-turismo-de-cruceros-en-la-ruta-de
https://canariasnoticias.es/2020/01/07/las-palmas-de-gran-canaria-comienza-2020-con-una-gran-actividad-de-cruceros

Puerto de las palmas (youtube)
https://www.youtube.com/watch?v=z8l-2gWBe_M

ARN
Las reparaciones navales, el tesoro del puerto de Las Palmas
ARN Las Palmas - Reparaciones Navales en Puertos de Las Palmas