

ALGUNOS ASPECTOS ECONOMICOS DEL PUERTO DE SANTA CRUZ Y DEL PROYECTO DEL PUERTO DE GRANADILLA

Federico Aguilera Klink

Catedrático de Economía Aplicada (Universidad de La Laguna)

Pedro Anatael Meneses Roqué

Profesor Titular de Ingeniería Marítima (Universidad de La Laguna)

INTRODUCCION

El Gobierno de Canarias, con fecha del 6 de Mayo de 2002, acordó:

Considerar de interés público de primer orden para Canarias el Proyecto denominado “Nuevo Puerto de Granadilla de Abona” debido a:

- “...el agotamiento de la capacidad de las actuales instalaciones (Puerto de Santa Cruz) de las que depende la economía insular”
- “ porque no existe otra localización viable en toda la isla de Tenerife que la prevista en Granadilla, no constituyendo una ampliación de las actuales instalaciones portuarias una alternativa posible”.

¿Qué hay de cierto en esta declaración?

1. ¿Está agotado el Puerto de Santa Cruz de Tenerife?

Según la Memoria Anual (2004) de la Autoridad Portuaria de Tenerife, la superficie actual dedicada a carga y descarga de contenedores del Puerto de Santa Cruz es de 206.000 m². Sabiendo que cada m² de superficie permite mover entre 2 y 3 TEUS/año, aproximadamente, está claro que el potencial del Puerto de Santa Cruz es de 618.000 TEUS/año.

Pero en el año 2004 sólo se han movido en el Puerto de Santa Cruz algo menos de 400.000 TEUS, lo que significa que la capacidad no utilizada es de 218.000 TEUS, es decir, el 35 por 100.

En suma, el Puerto de Santa Cruz no está agotado sino infrautilizado.

2. ¿Es viable la alternativa de ampliar el Puerto de Santa Cruz ?

La ampliación, ya en marcha, de la Dársena del Este (Puerto de Santa Cruz) aumentará la superficie de carga y descarga en 205.000 m², lo que permitirá un movimiento adicional de más de 600.000 nuevos TEUS/año. El coste previsto de esta ampliación es de 14.000.000 de €, cifra 10 veces menor que el presupuesto del dique exterior del nuevo Puerto de Granadilla, cuyo coste estimado es de 136.408.017 €

Por otro lado, la construcción de la Dársena Norte, en el caso de que fuese necesaria, podría aumentar la superficie de carga y descarga hasta 1.000.000 de m², lo que permitiría mover unos 3 millones más de TEUS/año en tráfico de trasbordo, siendo el coste de esta ampliación de unos 600 millones de €

Esta Dársena además permitiría las operaciones de graneles sólidos, descarga de pesca congelada, avituallamiento por línea de buques atracados a muelles y otras actividades portuarias relacionadas con la zona ZEC. Además, estaría diseñada para admitir buques de hasta 350 metros de eslora con círculo de maniobra de 600 metros y calado mínimo de 16 metros en zona abrigada de los tiempos reinantes del N. E, con una boca de entrada abierta al S. W., al igual que la actual Dársena del Este.

En suma, la ampliación del Puerto de Santa Cruz es la alternativa más viable.

3. ¿Qué empleo y riqueza se generaría con el tráfico de trasbordo de contenedores?

Vamos a tomar como ejemplo el estudio “Impacto económico del tráfico de contenedores del puerto Bahía de Algeciras (PBA)” (2005) dirigido por el Prof. Daniel Coronado (Universidad de Cádiz), por encargo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Este estudio muestra que el PBA movió en 2003 un volumen de 2.517.318 TEUS. De esta cifra, 2.369.033 fueron tráfico de trasbordo y 148.285 tráfico import/export. El empleo total generado no llega a 5.000 personas (4.853), de las que 3.883 es el empleo generado por el tráfico de trasbordo y 970 personas el empleo generado por el tráfico import/export. Más aún, el empleo total generado por cada 1.000 contenedores asciende a 1,64 unidades en el caso del tráfico de trasbordo y a cuatro veces más, es decir, a 6,54 unidades, en el caso del tráfico import/export.

¿Qué riqueza se crea, en términos de valor añadido, por este movimiento de contenedores? El tráfico import/export genera un valor añadido de 37,2 millones de € mientras que el tráfico de trasbordo genera un valor añadido de 196 millones de €. Esto quiere decir que el tráfico import/export genera 250,8 €por TEU mientras que el tráfico de trasbordo genera 85 €por TEU, es decir, unas tres veces menos.

Aplicando estos datos a Granadilla, está claro que el tráfico de trasbordo no proporciona ninguna imperiosa razón de índole social ni económico para justificar la construcción del puerto de Granadilla. Pero la situación es, aún más preocupante. ¿Podrá captar alguna vez el hipotético puerto de Granadilla esos dos millones y medio de TEUS de trasbordo que mueve el puerto de la Bahía de Algeciras en 2003? ¿De dónde los va a captar?

La pregunta es importante puesto que el tráfico de contenedores de los puertos del Oeste de Africa, según datos oficiales para 2003, ofrecidos por el profesor Daniel Coronado, asciende a 3.273.727 TEUS, de los que los Puertos de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria mueven, ya, actualmente, un total de 1.537.437 TEUS. Al mismo tiempo, el tráfico de contenedores en la Región Comercial del Sur de Africa asciende a 2.339.401 TEUS.

La pregunta es más relevante de lo que parece puesto que el Informe realizado por la Consultora TEMA, para la Autoridad Portuaria de Tenerife, en Noviembre de 1997, reconoce textualmente que “...los tráficos norte-sur constituyen el mercado natural del nuevo puerto de Granadilla” (p. 43) y que “...en el comercio Europa-Africa Occidental y del Sur (...) existe, en estos momentos, un mercado estimable en 300.000 TEUS/año...” (p. 41). Pero también reconoce este estudio que “La posibilidad de conseguir captar este mercado dependerá de las negociaciones que se mantengan con las compañías navieras...” (p. 42) y de la competencia con otros puertos. En cualquier caso,

si el mercado estimable, que no estimado, es de 300.000 TEUS, habrá que reconocer que es suficiente con ampliar, un poco, el Puerto de Santa Cruz.

En suma, el tráfico de trasbordo no es un destacado generador de empleo y riqueza.

4. ¿Es adecuada la costa de Granadilla para instalar un puerto?

El Gobierno de Canarias ha decidido ignorar los problemas operativos que tendría el Puerto de Granadilla ya que su costa es uno de los lugares más ventosos de la Isla, si no el más, lo que afectaría notablemente a dos aspectos:

-Uno es la enorme dificultad o casi imposibilidad de maniobrar buques de gran obra muerta, tanto para entrar, salir o mantenerse atracado a puerto,

-El otro es la operatividad de las grúas portainer que cargan y descargan los contenedores de los buques.

Los datos registrados de la fuerza del viento en la Escala Beaufort para el Sureste de Tenerife han sido los siguientes:

- Fuerza 5: 200 días.
- Fuerza 6: 140 días.
- Fuerza 7 o más: 116 días.

Los umbrales de viento (rachas máximas) para estas zonas son las siguientes:

- Vientos de 90 Km/h (48,6 nudos) del 1º y 4º cuadrante.
- Vientos de 75 Km/h (40,5 nudos) del 2º y 3º cuadrante.

Con Fuerza 7 o superior se impide que los buques puedan efectuar maniobras de atraque/desatraque en los puertos y/o terminales, así como su permanencia en los mismos. Con Fuerza 6 a enormes dificultades para efectuar maniobras, siendo la mayoría de las veces imposible. Con Fuerza 5 y dependiendo del tamaño y obra muerta, así como las características del buque el capitán asesorado por el Práctico, puede decidir si maniobra o no. En cualquier caso, en la operativa de las grúas portainer y con Fuerza 7 sería imposible poder operar con las mismas y con Fuerza 6 ó 5 los rendimientos de trabajo se disminuirán considerablemente.

En suma, la costa de Granadilla hará que el puerto sea poco operativo y poco competitivo debido a la fuerza y regularidad del viento.

5. ¿Resuelve el gas natural el problema energético de Canarias?

Lo primero que hay que decir es que la construcción del puerto de Granadilla no es necesaria para la instalación de una planta regasificadora ya que, si ésta hiciera falta, se puede construir una planta off-shore, menos costosa y menos peligrosa.

Por otro lado y de acuerdo con los trabajos realizados por el prof. Roque Calero (Catedrático de Ingeniería Mecánica, Universidad Las Palmas de Gran Canaria), la solución más adecuada en Canarias pasa por la implantación masiva de energías renovables y los sistemas de ahorro de energía, lo que puede conducir a una reducción de un 35-50% de consumo de energía eléctrica (respecto de los valores de 2005). Así mismo, con el fomento del transporte colectivo y otras medidas en este sector puede alcanzarse una reducción entre un 10 y un 15% de combustible para automoción (si no se introduce el hidrógeno).

El resto, alrededor del 35 - 40% del consumo actual, tendría que ser “importado” en forma de petróleo (como ahora), en forma de combustibles sintéticos (con origen en carbón o gas natural), en forma de hidrógeno (obtenido a partir de energías renovables, lo que le convierte en el combustible ideal, o a partir de combustibles fósiles), o en forma de Gas Natural Licuado.

En cuanto al cumplimiento por Canarias del Protocolo de Kioto, es necesario señalar que si se mantiene la situación actual, y las previsiones “planificadas”, Canarias no podrá cumplir con el mismo, aún en el supuesto de la implantación del Gas Natural Licuado. Es más, puede ser penalizada en el futuro doblemente: Por la emisión de gases de efecto invernadero, por el despilfarro que supone consumir un exceso de energía en una región que no lo precisa y por el “no uso” de las energías autóctonas, (está claro que el petróleo o el gas que se consuma en Canarias, existiendo otras alternativas más viables, es sustraído de otros países y zonas que tengan una necesidad imperiosa de estos, y que no disponen de energías renovables abundantes ni de una gran capacidad de ahorro, como son la mayoría de los países de la Unión Europea). Sin embargo, con las medidas propuestas, Canarias no solo cumple, ahora y en el futuro, sino que será un ejemplo y podrá beneficiarse de esta situación (venta de derechos de emisión y exportación de tecnología propia) y crear empleo cualificado y con futuro.

En suma, el gas natural licuado no resuelve sino que agrava los problemas energéticos de Canarias al descartar alternativas más viables

CONCLUSIONES FINALES

1. La ampliación del puerto de Santa Cruz de Tenerife constituye la alternativa más competitiva y viable para el futuro de Tenerife.
2. Esta alternativa permitirá orientar la economía de Canarias hacia el desarrollo de opciones energéticas sostenibles con importantísimas implicaciones tecnológicas y de creación de empleo para Canarias y para la solución de estos problemas en el continente africano.
3. Si la contención de la inmigración ilegal y la creación de empleo en Africa es importante para Canarias, España y Europa, lo más razonable es apostar por alternativas energéticas sostenibles y la construcción de un puerto potente en el continente africano.