

CHARLAS DE TARDE

AMADO MORENO



Fotos: Tino Armas

ANTONIO ARMAS FERNANDEZ, NAVIERO

Transferir la gestión al Gobierno canario

—¿Qué requiere el Puerto de la Luz para impulsar su competitividad?

—Abaratar las tarifas. Todavía queda mucho por bajar... Y no quiero meterme ya con los portuarios porque eso es un tema tabú... Si se quiere atraer tráfico hay que reducir las tarifas.

—¿Qué ocurre? ¿Que las tarifas del Puerto de La Luz y de Las Palmas están por encima de las vigentes en otros lugares?

—Sí. He oído decir que están incluso por encima de las del puerto de Santa Cruz de Tenerife. Tengo que reconocer que se han mejorado muchísimas cosas de nuestro puerto y que otras se abarataron, pero se puede hacer más a favor de su competitividad. No digamos nada sobre cómo se penaliza el tráfico interinsular cuando un camión que tiene que entrar aquí y luego seguir a Tenerife ha de abonar una tarifa de entrada y una tarifa de vuelta, en ambos puertos.

—¿Es favorable a que la gestión de los puertos pase a manos del Gobierno autónomo?

—Totalmente. Estoy seguro de que servirá para mejorar la gestión. Los beneficios que genera el puerto se reinvertirán aquí.

—¿Es temible la competencia de Agadir?

—No cabe duda que Agadir tiene un gran puerto. Pero si sabemos actuar, no tenemos por qué temerle, aunque las empresas pesqueras se están marchando para allá. Nuestro puerto lo hemos "quemado" entre todos con las "clavadas". Desde la Autoridad Portuaria hasta los talleres, pasando por otros estamentos. Que no se queje nadie. Todos somos corresponsables de la situación.

"El Puerto de La Luz lo hemos quemado entre todos"

Antonio Armas Fernández nació en Las Palmas de Gran Canaria en 1945. Estudió en el Claret y después marchó a Suiza e Inglaterra. Domina el inglés casi como Shakespeare. "A menudo me preguntaban de qué parte de Inglaterra era originario", se recrea en sus recuerdos. También habla francés. Ha hecho varios masters de gestión empresarial. En el 72 regresó para incorporarse a la naviera fundada por su padre, Antonio Armas Curbelo, un lanzaroteño de Yaiza. Liquidó anualmente unos 1.200 millones para las nóminas de sus 302 empleados. En el 73 compraron los dos primeros barcos en Dinamarca: "Volcán de Yaiza" y "Volcán de Tahíche".

"Vamos a incorporar un barco con capacidad para 1.200 pasajeros y 450 coches. Su velocidad será de 19 nudos, de modo que invertirá menos de tres horas de Gran Canaria a Morro Jable"

varme bien con todos.

—¿Qué resultados arroja el "maridaje" de su empresa con Trasmediterránea?

—Ha sido muy bueno para Trasmediterránea —replica con una sonora carcajada—. Realmente —añade ya en serio— no ha sido tal maridaje como la gente piensa, para aprovecharse de la situación. Ni mucho menos. Lo que hemos conseguido, en beneficio fundamentalmente del usuario, es que éste pueda viajar en un barco y volver en otro. Hacer todo tipo de combinaciones. Además, se han bajado las tarifas casi a un cincuenta por ciento. Ello ha facilitado un aumento del tráfico marítimo. Téngase en cuenta que el tráfico entre Las Palmas y Tenerife se ha incrementado extraordinariamente. Por ejemplo, en el año 94 el jet

foil trasladaba del orden de 320.000 pasajeros y "Binter" creo que unos 400.000. Las compañías marítimas que estamos operando ahora prevemos mover este año del orden de un millón ochocientas mil personas. O sea, el aumento estimado será de un millón de pasajeros, por las mejoras introducidas en el transporte marítimo y a tenor del crecimiento que vemos en el mercado.

—¿Quién sale perjudicado con esta nueva situación?

—La compañía "Binter" es la gran perjudicada. La gente se ha habituado ya a ir con su coche a Tenerife. Obsérvese que una persona puede desplazarse en barco a Tenerife prácticamente por el mismo precio que se paga por un taxi de la capital gran Canaria al aeropuerto de Gando.

—¿La fiebre de privatizaciones de empresas estatales debe alcanzar también a la compañía Trasmediterránea?

—Lógicamente. En ese camino se está. Trasmediterránea era lógico cuando no había competencia privada. Y se comprendían las subvenciones a esta empresa pública. Yo creo que su privatización tiene que llegar en un año o dos. Y en el futuro, si no es rentable una línea, por ejemplo a la isla del Hierro, siempre será más razonable darle "cuatro" duros a una empresa privada para que cubra ese servicio, en lugar de subvencionar un monstruo como Trasmediterránea.

—¿Figura en sus planes entrar en la privatización de esta

empresa pública?

—Si me echa una mano con la pasta... —responde con sonrisa irónica—. A lo mejor habría que preguntarse cuánto nos tiene que dar Trasmediterránea para quedarnos con ella...

—¿Lamenta no haberse anticipado para conseguir la línea Agaete-Tenerife?

—No, en absoluto. Ya la están cubriendo y muy bien.

—¿Piensa en ella para el futuro?

—De momento, no. Creo que no merece la pena, si hay ya un operador ahí.

—¿El pleito insular tiene su reflejo en la política del transporte marítimo?

—No, no. —¿Qué interés tiene para su naviera el mantenimiento de la línea con Mauritania?

—Varios. El primero de ellos, de carácter financiero o crematístico. Si no fuese rentable la suprimiríamos inmediatamente. Así de claro. En segundo lugar, creo que es interesante no sólo para Mauritania, sino también para Canarias, el que exista esta línea regular. Todo el pescado que se trae de Mauritania con trasbordo en Canarias lo realizamos nosotros a través del puerto de Nouadhibou. Sacamos del orden de las cincuenta mil toneladas anuales de pescado. Las autoridades mauritanas han valorado positivamente este servicio. Disponemos continuamente de un barco cargando mercancía o pescado en Mauritania. Siempre teremos allí un buque atracado y otro esperando.

—¿Considera la apertura de líneas nuevas con otros puertos africanos?

—En Dákar ya lo intentamos y no nos salió muy bien. Pero estamos pensando en Dakla, la antigua Villa Cisneros, y en El Aaiún... Tenemos propuestas.

—¿El Registro de Buques ha confirmado las expectativas que había generado en el sector?

—A nosotros no nos sirve demasiado. Tiene excesivas pegas si se compara con una bandera de conveniencia. Hemos conseguido "asimilarnos" a algunos aspectos del segundo registro.

FUERON los dos primeros buques que se importaron a España amparándose en la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias. Eran también los primeros "rolones" del mundo.

—¿Qué datos sobresalen en su balance empresarial sobre el tráfico de pasajeros y mercancías?

—Empezamos con el tráfico de pasaje a mediados del año pasado con un barco, el "Volcán de Tauce". A los dos meses incorporamos el "Volcán de Tindaya". Y sólo en la última Semana Santa movimos unos 12.500 pasajeros y 2.300 vehículos, entre Gran Canaria-Lanzarote, Gran Canaria-Tenerife y entre Playa Blanca y Corralejo.

—¿Superando todas las previsiones?

—Nunca habíamos calculado alcanzar esas cifras. Es evidente que la gente se está acostumbrando a viajar en barco y nos encontramos francamente desbordados por la demanda. Le voy a ofrecer una primicia: Hemos comprado un barco que vamos a poner dentro de pocas fechas aquí, con capacidad para mil doscientos pasajeros y cuatrocientos cincuenta coches. Su velocidad será de 19 nudos, de modo que invertirá menos de tres horas

de aquí a Morro Jable. Cubrirá el tráfico interinsular entre Las Palmas de Gran Canaria y Morro Jable. Nos lo entregarán a principios del mes de junio.

—¿Para entrar en funcionamiento inmediatamente...

—No. Antes lo llevaremos a Vigo a fin de acometer unas reformas que exige la legislación española en materia de salvamento.

—¿Hay una ideología política tras la gestión de la empresa?

—La empresa no tiene ideología política. Su ideología es la de las "perras"... Me pongo la chaqueta y el primero que venga...

—¿Cree que podrán "navegar" mejor con el cambio de Gobierno que se avecina?

—No tengo ni idea. Soy absolutamente apolítico. Intento lle-

"Creo que la privatización de la compañía Trasmediterránea tiene que llegar en un año o dos"

