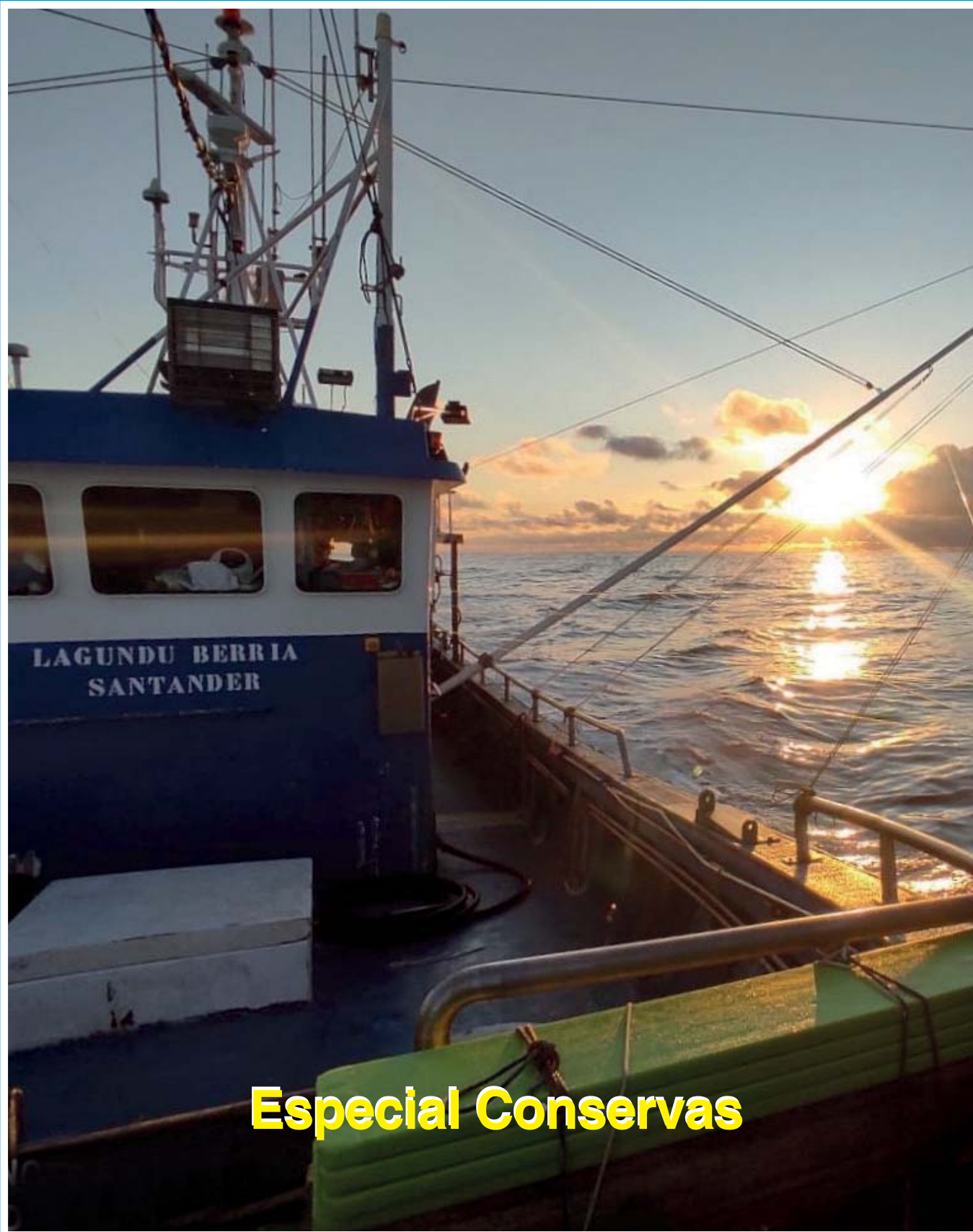


Europa Azul

Revista de la Mar

Julio - Agosto N.º 178 • 2020



Especial Conservas

“Máxima durabilidad a menor coste”



Instalaciones de fluidos para la industria

- ACS y AFS
- Calefacción por radiadores
- Climatización (FAN COILS)
- Conducciones de agua en ambientes salinos (buques, cocederos,..)
- Aplicaciones industriales (redes de aire comprimido, redes de vacío, instalaciones de refrigeración por agua...)



Alberto Echaluze

La vulnerabilidad de la pesca a pequeña escala

El COVID-19 ha revelado la vulnerabilidad de las pesquerías en pequeña escala en los sistemas de mercado global. El consumo de productos del mar proporciona nutrientes vinculados a la reducción de la desnutrición y las enfermedades para casi la mitad de la población mundial.

Casi la mitad de los productos del mar del mundo provienen de la pesca de pequeña escala que también emplea al 90% de la población pesquera mundial. Pese a que los pescadores proporcionan alimentos y medios de vida cruciales a las comunidades a nivel mundial esta importante industria prácticamente quedó colapsada, desde enero de 2020, cuando el inicio de la pandemia de COVID-19 cerró uno de los mercados más grandes del mundo, en China, bajo la acusación falsa que la pandemia se había iniciado entre los de mariscos de Wuham.

El cierre de un mercado dominante mostró la creciente vulnerabilidad del mercado mundial, ya que muchas de estas pesquerías dependen cada vez más de un número limitado de compradores extranjeros en lugar de existir una preponderancia de mercados nacionales menos lucrativos.


Además, las estrategias de gestión local disponibles pueden ser efectivas para mantener las poblaciones locales de pesca, pero son incapaces de garantizar la estabilidad de un mercado globalizado. A pesar de una amplia gama de estrategias de resistencia, la pesca de langosta en todo el mundo, valorada en

912 millones de dólares solo en China, se detuvo antes de que la OMS declarara al COVID-19 como una emergencia pública. Así, es preciso señalar que China importa el 90% de la captura mundial de langosta, tendencia compartida por muchas otras pesquerías de alto valor.

Reconociendo esta vulnerabilidad, los pescadores de langosta en México y Australia intentaron obtener acceso a mercados adicionales a través de la certificación del Marine Stewardship Council, pero ninguno pudo ofrecer los precios superiores de los dominantes. Mismas circunstancias están ocurriendo con los precios del bonito del Norte, muy similares a los de hace 25 años. Y, encima acuciados porque el pequeño conservero no ha conseguido vender, por el confinamiento, las producciones de latas que había fabricado.

Todo ello en claro perjuicio también para la nutrición y salud. Esto hace que el sector pesquero se enfrente a un futuro más incierto. Las pandemias mundiales pueden ocurrir una vez en la vida, aunque muchos científicos predicen que vamos a tener que convivir siempre con ellas. No obstante, pueden ser comunes otras perturbaciones impredecibles del mercado, como recesiones, inestabilidad política, guerras comerciales o desastres naturales que pueden repercutir sobre los precios. Ahora es el momento de actuar, siendo cruciales las especies pesqueras para la seguridad alimentaria global y los me-

dios de vida, pero se aprecia con preocupación una falta de capacidad para mitigar las fuerzas del mercado global. Para ello, se requiere implementar soluciones a nivel global para protegerse contra la volatilidad del mercado global siendo fundamentales para mejorar la sostenibilidad del sistema alimentario global y apoyar a millones de medios de vida en todo el mundo.

El director de la División de Política de Pesca y Recursos de Pesca de la FAO, Manuel Barange ya lo ha dicho en la segunda edición del Encuentro de los Mares, el volumen de pesca y acuicultura en el 2018, el último año que se refleja en el informe SOFIA, ha sido un récord absoluto en la historia del sector y, como consecuencia, ahora cada uno de nosotros consumimos 20.5 kg de pescado al año, más del doble de lo que consumíamos, por cabeza, en los años 60. En los lugares donde los recursos son gestionados de forma intensiva, con el apoyo de la ciencia, de instituciones de gestión, control y vigilancia, de una industria responsable, los recursos son cada vez más sostenibles y crecen en volumen. Sin embargo, en lugares donde esto no es así los recursos están deteriorándose, y como consecuencia no producen la alimentación y los sustentos que podrían asegurar. Junto a ello, el 34% de los recursos pesqueros (en número) están sobreexplotados, pero que en volumen pesquero el 79% del pescado que llega al mercado viene de recursos que son explotados sosteniblemente. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BERA **CORRESPONSAL MADRID:** TERE MONTERO

CORRESPONSAL CATALUÑA: FRANCESC CALLAU **CORRESPONSAL ANDALUCÍA:** JUAN MANUEL MORENO

CORRESPONSAL CANTABRIA: JUAN CARLOS BARROS **CORRESPONSAL CANARIAS:** ANTONIO FLOREZ

CORRESPONSAL ASTURIAS: GREGORIO CALVO PEÑA

COLABORADORES: Eliseo Villar, Javier Mina, Rosa García Orellán, Iñaki Garro, Julio Ruiz de Velasco, Susana Rivas

FOTOGRAFÍA: José María Fernández, J. A. Apraiz, Jesús Astaburuaga, "Jota", Richard Agirregomezkorta, Luis Fernandez, 3Migrupo, www.julioruizdevelasco.com

EDITA: EUROPA AZUL S.L. **Administración:** Plaza de Unzaga 9-2 Tfno móvil: 606-549776. Apartado de Correos 494. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

E-MAIL: info@europa-azul.es

CONTRATACIÓN DE PUBLICIDAD: San Vicente, 8, 6º dpto 3 (Edif. Albia I). 48001 BILBAO. Tfno: 94-4248046

E-MAIL: jruizdevelasco@telefonica.net **PAGINA WEB:** www.europa-azul.es

MAQUETACIÓN E IMPRESIÓN: GERTU, Oiñati (Gipuzkoa)

IMPRESO EN ESPAÑA

DEPOSITO LEGAL: SS-228-90

ISSN: 1.130-1465



Entrevista

Juan Manuel Viéites, secretario general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Marisco (Anfaco). 6 a 8

Sectores

El IVA en la pesca. 10 y 11
La formalización de los contratos por escrito. 12 y 13

Galicia

Ayudas millonarias a a diferentes sectores. 14 y 15
Las organizaciones transnacionales buscan la gestión conjunta.. 16 y 17

Euskadi

Fuerte ritmo de capturas en la costera de bonito. 18 y 19
Campaña de estudio de los cañones submarinos de Cap Bretón. 20

Europa

El ICES propondrá la reducción de la merluza norte y sur para 2021. 22 y 23

Andalucía

Campaña de las almadrabas con incertidumbre comercial. 24 y 25

Comercialización

Descenso de la descarga de pescado fresco. 26 y 27
Radiografía de la industria de transformación. 28 y 29

Internacional

Despliegue mundial de la flota china, sin controles. 30 y 31

Catalunya

Balfegó regresa al mercado con una apuesta más sostenible y digital. Campaña de atún rojo. Capacidad de granjas. 32 a 35
Potencia económica mediterránea en el ámbito de la economía azul. 36 y 37

Empresas

Marine Instruments. 38
Signify. 39
Frioport. 40
Vulkan. 41

Innovación

Los Cluster Marítimos solicitan apoyo a Europa. 42 a 45

6-8

Entrevista

La conserva obligada a acelerar su proceso de reinención

El secretario general de Anfaco Cecopesca, Juan Manuel Viéites, mantiene que "la pandemia nos ha obligado a acelerar el proceso de reinención de la conserva" que en las primeras semanas del confinamiento hubo un producto alimenticio que no faltó en las cestas de la compra de unos consumidores noqueados por una situación inédita: las conservas. Del crecimiento que experimentó el sector, que compensó la falta de ventas en el Canal



Horeca y las tiendas gourmet, nos habla el secretario general de Anfaco, Juan Manuel Viéites. Para Viéites, la nueva normalidad tiene sus luces y sombras pero, en definitiva, es una oportunidad para "para reinventarnos como sector, no sólo en lo que se refiere a los productos sino también en el modelo de organización y de proceso productivo".

12-13

Sectores

La formalización de los contratos con los trabajadores de la pesca deberán ser por escrito

El Consejo de Ministros ha aprobado el Real Decreto de mejora de las condiciones de trabajo, en el sector pesquero, que trata de elevar el nivel de protección de los pescadores en los buques españoles, con medidas como la formalización del contrato de trabajo por escrito y deber de ofrecer información a la persona trabajadora sobre los aspectos esenciales del contrato. De esta forma, el Ejecutivo culmina la transposición de la directiva comunitaria 2017/159, adoptada el 19 de diciembre de 2016, tras el acuerdo de los interlocutores sociales europeos del sector pesquero. La aprobación de este real decreto es un paso previo para la ratificación del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre en trabajo en la pesca.



Evitar la generación de ruido submarino. 46 a 49

Puertos

Puerto de Huelva en los Premios de Sostenibilidad. 50
Cadiz Port. . 52

Astilleros

El Puerto de Bilbao contará con un remolcador propulsado a gas y gasoil. 53 y 54

Ferias

La World Maritime Week será en marzo. 56

Náutica

El Salón Náutico colaboró con la Regata Base Mini Barcelona. 57

Reportaje

Encuentro en un atraque 58 y 59
Hemingway y la Pesca. 60 y 61
Vrouw Maria. 60 y 61

Gastronomía

Vuelve el fogonero desde Noruega. 66
Encuentro de los Mares 67

26-27

Comercialización

La descarga de pesca fresca en los principales puertos cayó un 14 % en 2020 pero mejoró en mayo

El impacto del COVID-19 sigue apreciándose en los datos ofrecidos por Puertos del Estado. Las estadísticas correspondientes al mes de mayo apuntan una caída, en el periodo acumulado enero-mayo, del 13,94 %, pasando de 77 356 a 66 575 toneladas. En el mes de mayo, no obstante, la descarga de pesca mejoró respecto al mismo mes del año anterior, pasando 16 101 en 2019 a 16 674 en 2020. Los cinco principales puertos de descarga de pesca, teniendo en cuenta el periodo acumulado, son Vigo, A Coruña, Pasaia, Avilés y Gijón. Estas dos últimas lonjas son las que más crecen de todas las pertenecientes a Puertos del Estado.



El impacto del COVID-19 sigue apreciándose en los datos ofrecidos por Puertos del Estado. Las estadísticas correspondientes al mes de mayo apuntan una caída, en el periodo acumulado enero-mayo, del 13,94 %, pasando de 77 356 a 66 575 toneladas. En el mes de mayo, no obstante, la descarga de pesca mejoró respecto al mismo mes del año anterior, pasando 16 101 en 2019 a 16 674 en 2020. Los cinco principales puertos de descarga de pesca, teniendo en cuenta el periodo acumulado, son Vigo, A Coruña, Pasaia, Avilés y Gijón. Estas dos últimas lonjas son las que más crecen de todas las pertenecientes a Puertos del Estado.

42-45

Innovación

Los clústeres marítimos europeos solicitan apoyo a Europa para garantizar la viabilidad del sector

Ante los efectos negativos de la pandemia, los presidentes de los clústeres marítimos europeos, incluido el español, buscan la ayuda de las instituciones europeas solicitando un apoyo continuo de los entes financieros, los gobiernos centrales y la CE para garantizar la viabilidad del sector marítimo y fortalecer la Economía Azul de la UE. Debido a la crisis por el Covid-19, las fronteras están cerradas, la demanda mundial ha disminuido y la producción se ha reducido o incluso detenido. La actual falta de cambios de tripulación a una escala suficiente está creando una situación muy difícil para todos los marinos que garantizan el comercio y el movimiento de personas por mar.



Publicidad

PROTECNAVI	2
SAJA INDYNA	9
KATIAK-THIELE	11
NABERAN	19
TVMAC	21
INDUSTRIAS FERRI	23
UHINAK	27
VOLVO	31
NAUTICAL	33
ARRANKOBA	45
PUERTO DE HUELVA	51
SEAPLAST	53
SEAFOOD FROM NORWAY	55
BALFEGÓ	68



La flota pesquera, pese a las nubarrones del momento, se está adaptando y le ilumina la luz del horizonte para salir de todas las situaciones difíciles. Foto: Noel Barreiro.



Juan Manuel Viéites, secretario general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Marisco (Anfac)

Juan Manuel Viéites, secretario general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Marisco (Anfac)

“La pandemia nos ha obligado a acelerar el proceso de reinención de la conserva”

En las primeras semanas del confinamiento hubo un producto alimenticio que no faltó en las cestas de la compra de unos consumidores noqueados por una situación inédita: las conservas. Del crecimiento que experimentó el sector, que compensó la falta de ventas en el Canal Horeca y las tiendas gourmet, nos habla el secretario general de Anfac, Juan Manuel Viéites. Para Viéites, la nueva normalidad tiene sus luces y sombras pero, en definitiva, es una oportunidad para “para reinventarnos como sector, no sólo en lo que se refiere a los productos sino también en el modelo de organización y de proceso productivo”.

Entrevista

*Texto y fotos:
M. Berea*

¿Cómo les ha afectado la pandemia, qué incidencia ha tenido en el sector?

Nosotros, como actividad esencial que somos, estuvimos abiertos durante todo el confinamiento y tuvimos un poco de todo. Lo positivo nos vino por parte del retail y el comercio exterior, sin duda. Por aportar algún dato significativo, te puedo decir que en la semana 11, en el retail hubo un incremento de ventas del 80% y aunque después bajó un poco, la conserva de pescado siempre tuvo muy buenos datos. Se mantuvieron las ventas en las semanas siguientes y después se incrementaron de nuevo en las semanas 15 y 16 del estado de alarma, y de la 18 a la 21. Y tampoco nos podemos quejar del comercio exterior, que se comportó muy bien, con más de dos dígitos de incremento tanto en volumen (10%) como en valor (12%) y en países muy significativos.

¿Qué producto reinó en ese periodo y a qué países exportaron?

El primer producto exportado, eso no cambió, fue el atún, que representó más del 60% de las exportaciones en el primer cuatrimestre de 2020. Y en relación al destino de las exportaciones, hay que destacar el caso de Italia, que siempre fue uno de nuestros destinos preferidos, pero donde este año por la pandemia descendieron las ventas con respecto a otros años. Sin embargo, en Francia, Portugal y Países Bajos la demanda se incrementó de forma muy significativa.

¿Les sorprendió el comportamiento de algún país en concreto?

El Reino Unido era el cuarto país comprador de nuestras conservas y a raíz de todo el proceso del Brexit, esto cambió, las ventas bajaron. Pues bien, con los últimos datos oficiales que tenemos, Reino Unido se ha vuelto a colocar en la quinta posición de nuestros compradores. Y ya fuera de Europa, nuestro principal

“En la semana 11 de la pandemia, en la venta al detalle hubo un incremento de ventas del 80%”

destino fue Estados Unidos. Las ventas allí descendieron en los primeros meses, fundamentalmente por los aranceles de Trump, pero se han seguido vendiendo conservas.

¿Y cuál fue la parte negativa?

El Canal Horeca, evidentemente, y el gourmet delicatessen. El Canal Horeca para nosotros es muy importante y al estar parados no pudimos vender. Pero, en general creo que ha habido una estabilidad para el sector, con incrementos significativos en el retail, aunque sin olvidar que hubo un aumento de los costes, y una reducción del volumen de producción. A pesar de eso, siempre hubo stock, trabajamos duro para que los lineales nunca estuvieron vacíos.

¿Ese aguante del sector se debió a que venía de una situación buena o a su resiliencia?

Creo que venía de una situación, en global, bastante buena y que se mantuvo porque al ser considerada una actividad esencial, no dejamos de trabajar. Aunque en un momento determinado, me refiero al 15 de marzo, todavía no se sabía si se mantendría la actividad y hubo un periodo de incertidumbre, que se solventó

“Hay dos cuestiones clave para el sector: la necesidad de liquidez e impulsar el consumo”

rápido. Además, ,gracias a Dios el impacto de la COVID-19 entre los trabajadores del sector ha sido mínimo y aunque a algunos al principio les pudo el miedo, a la semana ya estaban trabajando todos. Hay que tener en cuenta también que, salvo en 2018, en los últimos seis años este sector no ha parado de incrementar el empleo. El 2019 en concreto con un 6'66%, y eso da una idea de que se estaban haciendo bien las cosas.

La pandemia ha obligado a cambiar muchas cosas

Sin duda, yo creo que todo este impacto se empezará a notar en septiembre por eso estamos reconduciendo nuestras campañas de promoción. Pienso que de cara al futuro no podemos seguir haciendo la venta, ni en la promoción online como ahora, sino que debería tener en cuenta la tipología de cliente. No creo que haya que ir hacia el consumidor global, sea mayor o menor, sino hacer campañas específicas para según qué cliente y según qué conserva. Ferias virtuales, medidas más creativas de promoción, lo cierto es que se impone un cambio.

¿Qué les han pedido a las administraciones?

Sobre la mesa de las administraciones hemos puesto dos cuestiones que son clave para nosotros: la necesidad de liquidez por parte de las empresas e impulsar la demanda, el consumo, a través de medidas que ayuden a revitalizar el mercado en una situación como la que estamos viviendo. Y les hemos contado cómo lo vemos nosotros, cuál debería ser el eje de la estrategia y del valor diferencial, renovando el lineal sobre la base de lo que siempre hemos dicho, que son productos saludables y de calidad, pero esta vez valiéndonos de la tecnología y de la sostenibilidad.

Hay que desarrollar herramientas que permitan viajar al consumidor al origen de los productos, con la protección del entorno como una tendencia que para nosotros es sagrada desde hace muchos años. Considerando la tecnología como

Hay que desarrollar herramientas que permitan al consumidor conocer el origen de los productos

ventaja competitiva. De esta forma, la innovación y la diferenciación, unida al compromiso de transparencia y una comunicación adecuada, son ventajas competitivas importantes para nuestros productos.

¿La pandemia ha trastocado mucho la hoja de ruta del sector para 2020?

Para empezar, no hemos ido a ninguna de las ferias que teníamos previsto y, además, habíamos planeado una serie de acciones de promoción que ya no se pueden hacer. En el sector conservero desde el primer momento de la pandemia, además de organizarnos para que las plantas fueran seguras para los trabajadores, impulsamos la actividad no sólo del complejo mar-industria, sino de todas las empresas auxiliares y servicios conexos. Ahora mismo, por ejemplo, estamos diseñando un plan de operatividad del comercio minorista y del canal Horeca, tanto hostelería como restauración. Ahí estamos trabajando con numerosas asociaciones para intentar promover el impulso de la demanda en este sector, que seguramente irá lenta, pero donde creo que podemos jugar un papel relevante.

¿A día de hoy, tras esos repuntes de los que hablaba, la demanda ya se ha estabilizado?

Sí, el mercado nacional ya se ha estabilizado, en estos momentos se agudiza la competencia de mercado porque todo el mundo quiere volcar ahí lo que no ha vendido ni en el Canal Horeca, ni en el gourmet delicatessen. En esta situación, lo que estamos haciendo es aumentar los ratios de eficiencia y competitividad.



En definitiva, estamos acelerando el proceso de reinversión, con reestructuración integral y digital, no sólo en los productos sino también en el modelo de organización y de proceso productivo, sin olvidarnos de mejorar la competitividad y la rentabilidad. Esta pandemia nos ha va-

lido para muchas cosas, entre ellas para pensar cómo mejorar el acceso de los consumidores de todo el mundo, no sólo los españoles, teniendo en cuenta que somos los primeros productores de la Unión Europea y los segundos a nivel mundial. [🌊](#)



Trabajadoras de la fábrica Salica de Bermeo



SAJA-INDYNA, S. A.



**Calderería y tubería de habilitaciones
Montajes industriales y navales
Ventilación y aire acondicionado
Instalaciones Hidráulicas**

**B° La Gándara, s/n
39318 CUDON (Cantabria)
Tel. +34 942 57 62 12
Fax: +34 942 57 61 44
sajaindyna@sajaindyna.com
www.sajaindyna.com**



TECNISAJA, S.L.

**B° El Juncal, s/n 48510 UGARTE
TRAPAGARAN (VIZCAYA)
Tel. 94418 05 30
Fax: 94 478 21 80
info@tecnisa.com
www.tecnisa.com**

**Proyectos de buques
Ingeniería integral de habilitaciones**

El sector espera que no suba el IVA de la alimentación como propone el Banco de España

La demanda y los precios del pescado tienden a estabilizarse y a subir lentamente, aunque todavía están lejos de la situación óptima. Las ventas de marisco siguen siendo prácticamente inexistentes, pese a la paulatina apertura del canal de la restauración.

Los responsables del Comité de Crisis del sector pesquero, integrado por la Confederación Española de Pesca (CEPESCA), la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados (FEDEPESCA) y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), ven alejarse las perspectivas de recuperación a corto plazo.

Esa tónica se refleja en la actividad en lonjas y en los precios en primera venta. No obstante, los productos destinados al consumidor final van recuperando los precios previos a la pandemia, aunque la demanda no crece mucho.

El sector confía en que el Gobierno desoiga la propuesta de subir el IVA reducido de la alimentación –situado en el 10%– planteada por el gobernador del Banco de España, Pablo Hernández de Cos, ya que estiman que perjudicaría al consumo y acentuaría la crisis.

Por el contrario, el sector demanda compensaciones para los trabajadores y empresas que hayan mantenido su actividad pese a registrar pérdidas, así como la exoneración de tributos (IVA, IAE, IRPF), y las tasas y cuotas a la Seguridad Social.

Los comercializadores piden la reducción del tipo impositivo del IVA al 4% para los productos pesqueros



Las ventas de pescado pueden verse influenciadas por un aumento del IVA

Reducción solicitada por Fedepesca

En esta misma línea, la Asamblea anual de Fedepesca acordó volver a solicitar la reducción del tipo impositivo del IVA al 4% para los productos pesqueros y transmitir esta demanda, que cuenta con el respaldo

del Comité de Crisis, al presidente del Gobierno, al vicepresidente Pablo Iglesias, por ser el responsable de Derechos Sociales y Agenda 2030, y al ministro Alberto Garzón, como responsable de la cartera de Consumo y, por tanto, de proteger los derechos de los consumidores. 🌊



El sector pesquero no es competitivo con un aumento del IVA

Apoyo a la repatriación de pescadores

En este estado de cosas, los armadores españoles, con el apoyo del Comité de Crisis del sector pesquero y la colaboración de la Secretaría General de Pesca y de algunas Embajadas de España en terceros países, trabajan intensamente para facilitar el reemplazo de los más de 300 tripulantes españoles que permanecen en sus buques de pesca, en alta mar, desde el inicio del estado de alarma, fundamentalmente de las flotas atunera congeladora, marisquera y de palangre de superficie. Algunos trabajadores llevan más de siete meses sin pisar tierra firme y sin garantía de relevo próximo y los ánimos empiezan a flaquear.

Los esfuerzos realizados van cosechando resultados, y diversas situaciones se han resuelto con éxito, como ha ocurrido en el puerto de Victoria, en Seychelles; en Mauritania, donde ya se han realizado los relevos de la flota de fres-

co, o en Senegal y Costa de Marfil. Pero siguen pendientes reemplazos de tripulaciones de buques en Azores, Namibia, Angola, Perú, Papeete, Sudáfrica, Uruguay, Madagascar e Isla Mauricio, entre otros. Los responsables del sector pesquero lamentan esta situación y solicitan un esfuerzo adicional al Gobierno español y a las embajadas y consulados de los países afectados para la gestión de vuelos y permisos que agilicen los relevos pendientes, siendo conscientes de que dependen de las autoridades de los terceros países.

Por último, el Comité de Crisis solicita al Ejecutivo de Pedro Sánchez que se agilicen al máximo los procedimientos para que las empresas y trabajadores puedan recibir las ayudas previstas en el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca lo antes posible. 🌊



Cadenas para la pesca

www.thiele.de



Pies de Gallo

www.katiak.com

La formalización de los contratos con los trabajadores de la pesca deberán ser por escrito

El Consejo de Ministros ha aprobado el Real Decreto de mejora de las condiciones de trabajo, en el sector pesquero, que trata de elevar el nivel de protección de los pescadores en los buques españoles, con medidas como la formalización del contrato de trabajo por escrito y deber de ofrecer información a la persona trabajadora sobre los aspectos esenciales del contrato. De esta forma, el Ejecutivo culmina la transposición de la directiva comunitaria 2017/159, adoptada el 19 de diciembre de 2016, tras el acuerdo de los interlocutores sociales europeos del sector pesquero. La aprobación de este real decreto es un paso previo para la ratificación del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre en trabajo en la pesca.

Asimismo, se establecen las condiciones mínimas que deben cumplir los alojamientos de la tripulación, se introduce un derecho a la repatriación al país de residencia en caso de que la relación laboral se suspenda temporalmente o se extinga definitivamente, se garantiza el derecho del trabajador a la atención médica, especialmente en los casos de desembarco en puerto extranjero, y no se permite el trabajo nocturno a las personas menores de 18 años.

En la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, la portavoz del Gobierno y ministra de Hacienda, María Jesús Montero, señaló que “esta norma eleva el nivel de protección de los pescadores adop-

El Real Decreto responde a una de las principales demandas del sector pesquero



Los contratos con los pescadores tendrán más luz pública

tando un conjunto de estándares "elevado" existente en el mundo de la pesca". Asimismo, explicó que la mejora de las condiciones laborales del sector pesquero se llevará a cabo de forma armonizada con el resto de Estados miembros de la Unión Europea, reforzando por tanto el mercado interior y la dimensión social de la norma europea.

Asimismo, se resalta que se trata de un "elemento muy importante" desde el punto de vista de la modificación del artículo 8 del Estatuto de los Trabajadores en relación con los contratos escritos de los tripulantes a bordo con aspectos como el seguro de repatriación. Según afirmó, el Ministro, Luis Planas, el Gobierno es "particularmente sensible" con las condiciones de trabajo y de habitabilidad.

La aprobación de este Real Decreto, junto con la obligación de que el contrato de trabajo de las personas trabajadoras en el sector pesquero se realice siempre por es-

crito, y la obligación de concretar un seguro de repatriación aprobada en el Consejo de Ministros completan la transposición de la Directiva. Este Real Decreto responde a una de las principales demandas del sector pesquero para mejorar las condiciones de trabajo en un sector clave para la economía española.

Esta normativa, fruto del consenso de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas del sector, crea unas condiciones equitativas de competencia con otros países de la Unión Europea, al tiempo que refuerza el merca-

Culmina la transposición de la directiva comunitaria de 2016

FAO pide mayor implicación en la toma de decisiones

do interior y la dimensión social a nivel europeo. Finalmente, con la adopción de esta norma se equipará la situación de los pescadores con la de otras profesiones del sector marítimo, como las de la marina mercante, que ya disponen de una normativa similar.

Implicación en la toma de decisiones

Por último, FAO reconoce que en muchas comunidades pesqueras de pequeña escala los actores no se implican en la toma de decisiones y es vital que se realicen esfuerzos para permitir la organización social “ya que no hacerlo impide la plena extensión de sus derechos humanos, incluidos sus derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales”. “Igual-



La regulación laboral de la pesca experimenta cambios

mente importante, es que los trabajadores pesqueros cuenten con la capacidad y las instalaciones para optimizar la cantidad y la calidad del producto que se comer-

cializa, ya que también es crucial para reducir la presión sobre los recursos y preservar los ecosistemas marinos”, recalcan desde FAO. 🌊

Los capitanes de pesqueros deberán registrar cada captura accidental de cetáceos

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Transición Ecológica y Reto Demográfico informó que estaba acelerando los trabajos para elaborar una estrategia contra la pesca accidental, sobre todo de especies protegidas, como delfines y marsopas, las más vulnerables a estas interacciones con la actividad pesquera. La Comisión Europea abrió expediente a España por no haber tomado medidas para evitar capturas accidentales. El Gobierno ve necesario mejorar el conocimiento sobre el uso del espacio y zonas de alimentación de estas especies e información de las causas de varamientos para obtener un mejor diagnóstico y tomar así las medidas más eficaces tales como reforzar la presencia de observadores a bordo, una medida que pondrá en marcha durante las próximas semanas. Además de la red de observadores en buques de pesca para mejorar el conocimiento científico, el plan incluirá la obligación de re-

alizar un registro diario de pesca de cualquier captura accidental de cetáceos que deberán firmar los capitanes de los buques pesqueros. En el marco de la elaboración de la estrategia, el Gobierno informa de que también está estudiando la posibilidad de instala dispositivos acústicos de disuasión, que cuenta con referencias sobre su efectividad, o el establecimiento de reglas de movimiento, que permitan evitar esas capturas accidentales. A raíz de la apertura de un expediente por parte de la UE, las organizaciones Ecologistas en Acción, Fundación ENT, Greenpeace, Oceana, Seo/BirdLife y WWF España han reclamado precisamente al Gobierno medidas para mitigar las capturas de delfines y otras especies. En un comunicado conjunto destacan que solo en el Golfo de Vizcaya murieron en el invierno de 2018-2019 unos 11.300 delfines comunes como resultado de la actividad pesquera. 🌊

Galicia se vuelva con el sector del mar y anuncia ayudas millonarias que se extenderán hasta 2021

El plan Avantemar, diseñado por el Gobierno gallego para impulsar el sector marítimo-pesquero tras la pandemia, está dotado con 77 millones de presupuesto para este año y otros 14 millones para 2021

Santiago de Compostela
/M. BERA

Galicia ya cuenta con un plan de reactivación para el ámbito marítimo-pesquero ante la crisis provocada por el coronavirus que supondrá una inyección global de 77 millones de euros en 2020 en el complejo mar-industria. Estas ayudas se canalizarán a través de cinco líneas de apoyo que buscan aportar liquidez y solvencia a las empresas del sector para garantizar su sostenibilidad y competitividad ante las dificultades derivadas de la covid-19. El objetivo, según explicó la consejera del Mar, Rosa Quintana, es que nadie quede atrás en el camino de la recuperación y que el sector vuelva a la situación previa a la pandemia lo antes posible.

Con este ambicioso objetivo, el plan de reactivación y dinamización del ámbito marítimo-pesquero, denominado Avantemar, nace con la idea de ser un programa general de apoyo al sector ante las importantes pérdidas acumuladas en los últimos meses, que ascienden a 25 millones de euros en primera venta, casi 60 millones de euros en pérdidas inducidas por la falta de actividad y más de 500 millones de euros en el conjunto de la cadena mar-in-

“El plan de reactivación para los profesionales del mar en Galicia está dotado de 91 millones”



Rosa Quintana visita empresas para explicar las ayudas

dustria. Por eso, destacó la titular de Mar, el Gobierno gallego considera necesario adoptar medidas de manera urgente para que los profesionales del mar puedan superar las dificultades y volver a la normalidad.

El programa de apoyos diseñado por la Consejería del Mar, que fue presentado a los representantes del sector en una reunión de trabajo, pretende atender a todos los sectores y subsectores y hace especial hincapié en aquellos profesionales que no puedan beneficiarse de las aportaciones y medidas diseñadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación al amparo de la modificación del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). Es el caso de las embarcaciones que mantuvieron su actividad durante el estado de alarma para suministrar alimentos de calidad a la ciudadanía, a pesar de que la actividad no era rentable.

Así, además de los barcos que paralizaron su actividad durante la crisis de la covid-19 -que contarán con aportaciones vía FEMP-, el plan Avantemar prevé apoyos para aquellos pesqueros que siguieron fienando para mantener el mercado abastecido, pero que sufrieron pérdida de ingresos. Podrán beneficiarse de ellos aquellas embarcaciones con puerto base en Galicia inscritas en el registro de buques pesqueros de Galicia que en el período comprendido entre el 14 de marzo y el 15 de mayo de este año sufrieran una caída en la facturación superior al 25% por las ventas efectuadas en lonjas de Galicia, en relación a la media obtenida en el mismo período de los tres ejercicios anteriores (2017, 2018 y 2019).

Esta vía de apoyo para la flota que permaneció activa está dotada con más de 7 millones de euros, dispuestos por la Xun-

“Avantemar contempla ayudas para mariscadores y rederas”

ta con fondos propios y la cuantía mínima a percibir por buque es de 500 euros y la máxima de 40.000 euros, en función de la actividad que tuvieran en los tres años anteriores en el mismo periodo de tiempo.

El plan también contempla aportaciones para las cofradías y entidades gestoras de lonjas que registraron pérdidas debido al descenso de sus ingresos durante el período comprendido entre el 14 de marzo y el 14 de mayo en relación con el mismo período del año anterior. Para estas entidades, la Xunta de Galicia dispone de 600.000 euros procedentes también de fondos propios.

Apoyos especiales para las mariscadoras y rederas

Entre los apoyos que incluye Avantemar para los profesionales, Quintana también destacó los destinados a las mariscadoras y mariscadores que pararon su actividad durante la pandemia debido al cierre del canal Horeca, su principal canal comercial, y que no pudieron beneficiarse por el cese de actividad habilitado tras la declaración del estado de alarma. Para estos profesionales el plan prevé más de 5 millones de euros con fondo FEMP asignado a Galicia y con fondos propios. Además, para paliar los efectos de inactividad en el colectivo de rederas a consecuencia de la covid-19, para este sector se pondrán a disposición apoyos con fondos propios por valor de 400.000 euros.

Todas estas medidas y otras destinadas a empresas y profesionales se enmarcan en la línea de Avantemar relacionada con su dinamización y la solvencia general, una de las cinco líneas que comprende este nuevo programa financiero. Las otras cuatro son la relacionada con la sostenibilidad, liquidez y financiación general, donde se enmarca, por ejemplo, la flexibilización de tasas; la que tiene que ver con la adecuación y sostenimiento de las actividades conexas, la relacionada con la reorientación del sistema económico-co-



Presentación Avantemar

“El fondo hace especial hincapié en profesionales que no puedan beneficiarse de otras aportaciones”

mercial pesquero para adecuarse a la situación social derivada de la pandemia y, por último, la línea de adecuación y flexibilización administrativa.

Coincidiendo con su visita al puerto de Ribeira, la consejera gallega explicó que las vías de apoyo que contempla el plan de reactivación destinado al mar de Galicia serán presentadas en detalle al sector. 🌊



Las organizaciones transnacionales apuestan por una gestión conjunta de las cuotas de pesca

España congrega a tres de las cuatro OPP's transnacionales que existen en la actualidad en la Unión Europea. Sus representantes, y los de las administraciones implicadas, demandan a Bruselas una normativa específica que les permita acometer proyectos conjuntos.



Representantes de las organizaciones de productores transnacionales solicitaron una normativa específica para las OPP's

Santiago de Compostela /M. BERA

Los participantes en la jornada de trabajo organizada por la Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu), y que tuvo a las organizaciones de productores transnacionales como protagonistas, coincidieron en demandar a los funcionarios comunitarios presentes en el workshop una normativa específica para estas OPP's o una modificación de la ya existente: "Queremos que Bruselas regule las funciones y competencias de las transnacionales para aclarar aspectos y avanzar en otros como la gestión conjunta de la actividad pesquera de los socios, la logística y la parte comercial", subrayó Juana Parada, gerente de Orpagu. Los productores y representantes de los gobiernos de España y Portugal -

también presentes en la jornada virtual pidieron concreción sobre la posibilidad de financiación conjunta o común en los proyectos presentados por estas OPP's, "independientemente del territorio en el que se lleven a cabo". Otro de los aspectos demandados en la jornada por parte de las organizaciones de A Guarda, Ayamonte y La Rápita fue la necesidad de homogeneizar parte de la documentación y tramitación que requieren las administraciones a las transnacionales "para ser más efectivos y atractivos para que más

“La principal ventaja de una transnacional es que nos permite seguir creciendo”

productores a entrar o a crear este modelo de organización".

De todas estas peticiones tomó buena nota el Jefe de Unidad de Análisis Económicos, Mercados e Informes de Impacto de la DG Mare, Fragkiskos Nikolian, y su colaboradora Laurénce Jolly, quienes invitaron a todos los ponentes a participar en la elaboración de un informe sobre las OPP's que Bruselas presentará en otoño de este año y que "sin duda, incluirá las aportaciones que he escuchado en este workshop", destacó Nikolian. Por su parte, Carola González e Iria Soto, subdirectoras general y técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, respectivamente, y Manuela Estudante Duarte, directora de Servicios de la Secretaría de Estado de Pesca de Portugal, se refirieron en sus intervenciones a las dificultades con las que se encuentran ambos gobiernos a la hora de aplicar criterios "por

que la normativa comunitaria no deja claros ciertos términos", subrayaron.

El encargado de dar la bienvenida a los asistentes a la jornada, que estaba prevista para marzo y que se pospuso a consecuencia de la pandemia, fue Joaquín Caddilla, presidente de Orpagu, quien se mostró convencido de todos los beneficios que aporta la colaboración y el trabajo conjunto: "La flota europea se debilita año tras año frente a la asiática y, en este sentido, creo que las organizaciones transnacionales suponen una buena herramienta para seguir creciendo".

Los mejilleros formarán la primera transnacional de acuicultura

Otro de los ponentes en la jornada, además de los representantes de las OPP's de A Guarda, Ayamonte y La Rápita, fue Lino Suárez, de Opmea. La organización del sector mejillonero gallego, a falta de escasos trámites burocráticos, se convertirá en OPP transnacional, gracias a su asociación con varios productores portugueses, concretamente de la zona del Algarve, que cultivan este molusco con el sistema Long-line. Será en ese momento la primera organización transnacional de acuicultura de la UE.

Luces y sombras

Juana Parada, gerente de la Organización de Palangreros Guardeses

Para la gerente de Orpagu, la principal ventaja de una transnacional "es que nos permite seguir creciendo y en un momento en el que la flota no va a ir a más, sino todo lo contrario, desde un punto de vista empresarial es la única forma de contar con más barcos". A esa ventaja se le une el hecho de tener mayor representación en Bruselas y, a nivel internacional, en los organismos de gestión pesquera: "En nuestro caso estamos hablando de flota de larga distancia que está regulada por organismos internacionales y nuestro representante es Bruselas que debería ir con una sola voz. Teniendo en cuenta que esta flota sólo está en España y Portugal, hay que unificar esa voz para tener mayor peso y esperar a que, por una vez, nos hagan caso". La gerente de Orpagu habla también de las futuras ventajas que podría aportar este modelo de OPP: "La gestión conjunta de las cuotas de pesca ya que esta flota

“En la Unión Europea hay en la actualidad cuatro OPP's transnacionales, tres de ellas españolas”

se mueve mucho en todo el planeta y ese movimiento hace que en algunas zonas queden huecos de posibilidades de pesca libres o que falten".

Para Juana Parada, lo lógico sería que, aunque sus barcos tengan diferente pabellón, "optimizar esas posibilidades de pesca y poder compartirlas, pero esto es algo que aún no está contemplado en la normativa".

En el apartado de sombras, se refiere a la financiación: "Si queremos llevar adelante proyectos comunes que se impulsen y se apoyen desde la asociación, esas ayudas que vienen a través del FEMP no deberían estar diferencias por el pabellón del barco, sino que debería poder hacerse de forma conjunta desde la OPP transnacional", asegura.

Alonso Abreu, presidente OPP80 Ayamonte

Para el responsable de la OPP80 de Ayamonte, los inconvenientes que presentan las OPP's transnacionales podrían ser ventajas en el futuro "que atraigan a muchos más barcos". Así, y a día de hoy, Alonso destaca como parte negativa la de coordinar las legislaciones de dos países: "Los motivos por los que se crearon las organizaciones de productores transnacionales fueron, en primer lugar, para hacer un transporte vía terrestre, descargando en un país y realizando una primera venta en otro, y en segundo lugar, para realizar transferencias de cuotas dentro de los barcos que compone la organización de productores". Pero, se lamenta, "eso es algo que por ahora no se puede hacer, pero en el momento que cambie se convertirá en uno de los mayores atractivos para que se animen más barcos".

Entre las ventajas, el representante de los armadores de Punta del Moral destaca el hecho de que "al ser representativos en dos países, en nuestro caso España y Portugal,

nos podemos coordinar mejor". Se refiere, por ejemplo, a las paralizaciones temporales que pueden darse en diferente época en ambos países. "Es algo que siempre genera conflictos, pero nosotros lo tenemos mejor porque aclaramos todas las dudas en los aspectos legislativos y eso le da mayor seguridad jurídica a nuestros armadores".

Para los armadores de Ayamoente el ser limítrofe con Portugal "y que nuestros socios montasen empresas en Portugal fue definitivo a la hora de crear la transnacional". En su caso, cuentan ahora mismo con 37 armadores españoles y 11 portugueses asociados.

Mario Vizcarro, gerente de la OPP67 San Carles de la Rápita

La OPP67 es una organización transnacional, "pero no transfronteriza", puntualiza su gerente Mario Vizcarro. De hecho, su caso es bastante particular y viene motivado por la presencia de barcos italianos que asiduamente venían a descargar su producto en el puerto de Sant Carles de La Rápita: "Nosotros nacimos como OPP nacional y en un momento determinado, y básicamente por la presencia de estos barcos y amparados en el reglamento que nos daba esa posibilidad, decidimos mutar a transnacional", explica el dirigente catalán.

En su opinión, el que no haya una norma específica para estas organizaciones tiene ventajas e inconvenientes: "Por un lado, no tienes una norma que te ahogue, por así decirlo, pero, por otra parte, la propia no regulación genera una cierta inseguridad para determinadas ayudas que puede tener el plan operativo de una OPP al uso", señala Vizcarro.

En cuanto a la posibilidad de presentar proyectos conjuntos con los armadores italianos, el gerente de la OPP La Rápita no lo ve operativo: "Tenemos los grupos de acción local de pesca, con los que ya se pueden hacer proyectos de cooperación. Además, ahora mismo no creo que nos atreviésemos a hacer un plan operativo dentro de la OPP transnacional ya que la norma no es clara al respecto". En esta línea, señala que "sería algo bastante complicado, y hablo desde el punto de vista pragmático, no filosófico".

El fuerte ritmo de capturas de bonito va camino de agotar la cuota para finales de agosto

Las buenas capturas de bonito que está llevando a cabo la flota de cebo vivo va camino que se desate la misma situación que en los dos últimos años en el que se tuvo que poner fin a la costera por agotamiento de la cuota. Para la segunda semana de julio la flota llevaba 7.000 toneladas, aproximadamente un 40 por ciento de las 16.000 toneladas de tope. El bonito mediano, entre 4 a 7 kilos se había pagado entre 3,40 euros-kilo a 3,50 euros, mientras que el bonito grande de 7 a 11 kilos oscila entre 3,60 a 4 euros kilo.

Los pescadores señalan que "el mercado en fresco está parado con una escasa demanda". Entre las causas destacan que las conserveras no están comprando en lonja, porque la restauración y los comedores, que se encuentran entre sus principales clientes, cuentan con un "stock" importante de latas, debido a que el cierre de estos negocios por la pandemia redujo el consumo.

En una situación diferente se encuentran los conserveros que han vendido a las grandes superficies. Estas últimas, al haber permanecidas abiertas, han conseguido importantes ventas. En consecuencia, se espera que estas conserveras sí adquieran la especie en lonja.

Los arrantzales añaden al cúmulo de problemas que el bonito del Norte compite con el canario y, a mayor oferta, se obtiene un precio menor.

Las piezas medianas de bonito se están pagando entre 3,40 y 3,50 euros el kilo, en tanto que las grandes alcanzan entre 3,50 y 4 euros-kilo



La pesca de bonito está contando con bajos precios este año

Los pescadores también explican que además de padecer una mala costera de anchoa, "los costes siguen subiendo, aunque nos queda el dato positivo de que las faenas se están realizando cerca de la costa".

Este año el total admisible de capturas para toda la flota del Cantábrico se sitúa en poco más de 16.000 toneladas, una cifra acordada por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT).


Año nefasto

Los pescadores atraviesan un mal año, con malas costeras de verdel y de anchoa. En el primer caso tuvieron que parar por el decreto del estado de alarma. Después, desde el 20 de marzo al 20 de abril prepararon la costera con todas las medidas de seguridad. De ahí que el sector tenga sus esperanzas puestas en los túnidos, tras la escasa rentabilidad obtenida en las pesquerías del verdel y de la anchoa.

La flota inició las faenas después de lograr un incremento de la cuota de verdel, tras progresivos descensos y el cumpli-

Las capturas de anchoa de la flota vasca fueron de 4.600 toneladas y su precio medio en lonja alcanzó los 1,38 euros-kilogramo

miento de multas. Sin embargo, a los pocos días de arrancar la pesquería, los buques de cerco decidieron amarrar dada la crisis sanitaria y ante la imposibilidad de cumplir las medidas de seguridad.


La reanudación con la anchoa siguió la misma tónica, con precios muy bajos. Tras mes y medio en la mar, se hizo más recomendable parar para preparar la costera de bonito. Por ello, los pescadores suspiran por conseguir los niveles de capturas y precios de los dos últimos años, unas campañas "excepcionales". La de 2019 se cerró el 27 de agosto. Ese día los pescadores llevaban capturados 14.783.057 kilos, en 2019, frente a 16 millones en la campaña de 2018. 

Buena salud de la anchoa

De acuerdo con la última campaña de investigación de AZTI, la estima provisional de biomasa de anchoa en el golfo de Bizkaia se sitúa este año en torno a 330.000 toneladas, la cifra más alta de la serie histórica, iniciada en 1987. Estos resultados se encuentran muy por encima de las 21.000 toneladas, que marcan el valor mínimo recomendable para garantizar la sostenibilidad de la especie. Si bien los datos obtenidos durante los últimos cinco años ya eran buenos, nunca, desde que dio comienzo en 1987 la serie histórica de la campaña Bioman, había registrado un resultado como el de este año.

La estimación de biomasa de anchoa se sitúa este año en torno a 330.000 toneladas, según datos de la campaña Bioman, impulsada por AZTI. La cifra, la más alta desde que arrancó este estudio en 1987, se encuentra muy por encima de las 21.000 toneladas que marcan el valor mínimo para garantizar la sostenibilidad de la especie. Las cap-



turas de anchoa de la flota del País Vasco han sido de 4.600 t y su precio medio en lonja ha sido de 1,38 euros-kilogramo. 

NABERAN
Somos tu
aliado en la mar

**INGENIERÍA, EXPERIENCIA Y MAESTRÍA
PARA UNA PESCA RESPONSABLE.**

NABERAN SAREAK S.L.
Mutrikuko Industrialdea 15
20830 Mutriku - Gipuzkoa
+34 943 195 122 | naberan@naberan.com

NABERAN FRANCE SARL
Avenue de la République
ZA Poriguenor | 29730 Le Guilvinec (France)
+33 298 582 739 | david@naberan.com

NGOM & FRERES
2 Avenue ballay x rue de l'administration
17100 Dakar (Senegal)
00221338424020 | ngfdepc@gmail.com

Investigadores del IEO y AZTI finalizan la campaña de estudio de los cañones submarinos de Cap Bretón

El pasado 30 de junio concluyó la undécima campaña oceanográfica del proyecto LIFE INTEMARES con la obtención de información del sistema de cañones submarinos de Cap Bretón, frente a las costas del País Vasco; una información que contribuirá a mejorar el conocimiento de los hábitats de interés comunitario que se encuentran en este espacio para su posible declaración como nueva área marina protegida. La información obtenida se analizará y procesará de forma posterior en el laboratorio. La identificación de hábitats y especies de alto valor ecológico contribuirá a mejorar el conocimiento de esta zona para su posible declaración como Lugar de Interés Comunitario (LIC) de la Red Natura 2000, la mayor red de espacios protegidos del mundo.

Investigadores del Instituto Español de Oceanografía y de la Fundación AZTI han estudiado, durante 14 días, la geomorfología, los hábitats profundos y sus comunidades de especies asociadas de un área que comprende el cañón principal de Cap Bretón, sus cañones tributarios, la zona de un megadeslizamiento, además de diversos campos de pockmarks, depresiones de sedimentos marinos generadas por emisiones de fluidos. En total, han cartografiado una extensión de 1.243 km².

Los científicos destacan el esfuerzo pionero en el estudio de la fauna que albergan los campos de pockmarks, una

Los científicos destacan el esfuerzo pionero en el estudio de la fauna que albergan los campos de pockmarks



Investigadores de AZTI y del IEO han desarrollado un estudio pionero de la fosa de Cap Bretón. Foto: IEO

de las estructuras submarinas causadas por emisiones de fluidos, y que constituyen un hábitat de interés comunitario. Se han obtenido imágenes de alta resolución y variables oceanográficas para caracterizar el hábitat de los pockmarks que están situados en la región sur del cañón principal y en profundidades comprendidas entre los 300 y 1200 metros, obteniendo una valiosa información sobre este hábitat y sus comunidades asociadas. Y se han podido identificar especies de alto valor biológico asociadas a este hábitat de interés comunitario, entre las que destacan ejemplares adultos de gran tamaño del pez conocido como reloj anaranjado (*Hoplolithes atlanticus*), singular especie vulnerable que tarda más de 25 años en alcanzar la madurez reproductora. Tam-

bién han constatado que los pockmarks son zonas de concentración de colonias de cigala (*Nephrops norvegicus*).

El sistema de cañones tributarios a Cap Bretón también alberga arrecifes, otro de los tipos de hábitat vulnerable de interés comunitario, que aparece muy desarrollado en los afloramientos rocosos a 80-200 metros de profundidad en la plataforma continental, según los investigadores. Sin embargo, a más de 200 metros de profundidad del cañón principal y sus tributarios, los investigadores han comprobado que los arrecifes de coral son inexistentes o muy escasos; y únicamente en la región de megadeslizamientos situada al este del área de estudio se han identificado montículos carbonatados relictos con restos de corales muertos. 🌊

En atuneros congeladores productos TVMAC



Fábrica y Oficinas:

Zona Industrial A Revolta
Pousadoiro, s/n.
36650 CALDAS DE REYES • (PONTEVEDRA)
Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180
Fax: 986 565 382
E-mail: tvmac@tvmac.net

Quitaóxidos, desengrasantes, limpiacubas
dieléctricos, desincrustantes, limpiaplanchas...



El ICES propone recortes para la merluza norte y sur en 2021

El Consejo Internacional de Exploración del Mar (ICES, por sus siglas en inglés) hizo públicas esta semana sus recomendaciones de TAC para los principales stocks pesqueros del Atlántico Noreste. El más relevante para la flota española, la merluza, recibe una doble cruz, tanto en aguas de 'gran sol' y golfo de Bizkaia como en la zona sur.

Concretamente, el organismo científico recomienda un tope de captura de merluza para aguas de 'Gran Sol' y Golfo de Bizkaia (en una misma recomendación) de 98 657 toneladas, siguiendo el enfoque del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS). "El consejo para 2021 es aproximadamente un 5% más bajo que el consejo para 2020 porque la percepción del stock ha sido revisada hacia abajo", señalan los investigadores. En 2019 el acuerdo del Consejo estableció un TAC de 63 325 toneladas para 'gran sol' y 42 235 para el golfo de Bizkaia.

Respecto a la merluza sur, correspondiente al Cantábrico Noroeste (VIIIc) y las aguas del Atlántico de Fisterra a Tarifa (IXa), se propone un enfoque precautorio de no más de 7.825 toneladas. "El ICES no puede evaluar el stock y el estado de explotación en relación con el rendimiento máximo sostenible (RMS) y puntos de referencia precautorios de aproximación (PA) porque los puntos de referencia no están definidos", aclara el organismo científico. La cuota en 2019 para esta área fue de 8752, que ya supuso un 5,5 % menos que el año anterior.

El ICES también ha hecho públicas las recomendaciones de rape, gallo, jurel, lenguado, anchoa sur, eglefino, merlán y abadejo.

En el caso del rape, el organismo recuerda la existencia de un plan plurianual y propone una horquilla de 23 320 a 45 996 toneladas para aguas de 'gran sol' y golfo Bizkaia, con el RMS situado en las 34 579 toneladas (podría sumarse más cuota en función de criterios específicos del plan). El rape sur (VIIIc y



Las reducciones de cuotas dañan al sector pesquero

IXa) recibe una recomendación a la baja. El ICES sitúa la horquilla entre las 1295 y las 2472 toneladas. En 2019 el Consejo autorizó 4023 toneladas.

Otras especies

Respecto al gallo, el ICES diferencia entre las especies *Lepidorhombus whiffiagonis* y *Lepidorhombus boscii*. Para la primera variedad, el organismo científico recomienda un rango de 12 706 a 24 748 toneladas en aguas de 'gran sol' y golfo de Bizkaia, con el RMS situado en 19 184 toneladas. "El consejo para 2021 es ligeramente inferior al de 2020 porque las estimaciones de biomasa han sido revisadas hacia abajo en esta evaluación", indica el organismo. Para la segunda especie, el ICES propone un TAC de entre 1148 y 2375 toneladas en la zona sur (VIIIc y IXa) con el RMS en las 1690 toneladas.

La recomendación de jurel para la zona IXa es de 128 627 toneladas, siguiendo el enfoque de RMS, lo que supondría una mejora respecto del acuerdo de 2019, cuando se autorizaron 116 871 toneladas.

El TAC de lenguado se divide por las diferentes áreas específicas de 'gran sol'. En las zonas VIIIf y VIIg el ICES propone de 811 a 2364 toneladas (RMS: 1413); en la zona VIIe de 1141 a 2197 toneladas (RMS: 1925); en la zona VIIa, 768 toneladas; en el golfo de Bizkaia de 2036 a 4814 toneladas (RMS: 3453); VIIId, 3248 toneladas y en el mar del Norte de 12 237 a 32 920, con el RMS en 21 361 toneladas.

La anchoa, boquerón o bocarte de la zona IXa recibe una doble recomendación. Para la zona sur (golfo de Cádiz) se proponen 11 322 toneladas y para la

zona oeste (sur del cabo Fisterra), se proponen 4347 toneladas.

Sobre el bacalao pesa una recomendación de TAC cero en aguas de Escocia (VIa) se proponen 14 755 toneladas en mar del Norte y zona VIId.

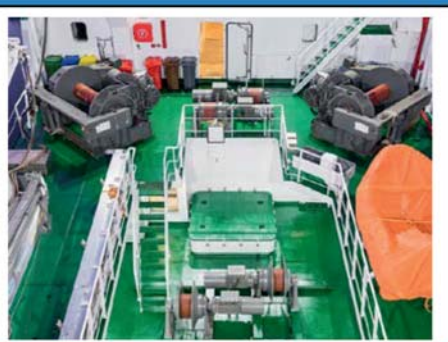
El eglefino de aguas del oeste de Escocia (VIa) y mar del Norte (IV) recibe una recomendación de 69 280 toneladas y el de la zona VIb, 6239 toneladas.

El ICES propone para el merlán de las zonas VIII y IXa un TAC de 2276 toneladas. El abadejo, en la misma área, sumaría 1131 toneladas y en las zonas VI y VII, 3360 toneladas. 🌊



La merluza es una especie esencial en la dieta alimenticia

MAQUINARIA DE CUBIERTA



GRÚAS – MAQUINILLAS – PASTECAS – PESCANES – VÁLVULAS – GANCHOS – AUTOMATISMOS

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

La incertidumbre comercial provocada por la Covid-19 empaña la temporada de almadrabas

Las capturas de atún rojo salvaje en las cuatro almadrabas gaditanas ratifican un año más el excelente estado del stock. Sin embargo, los efectos de la pandemia por Coronavirus están marcando la comercialización de esta pesquería exclusiva, aún pendiente de que el mercado defina sus precios finales. Además, a los retrasos en las fases de calamento y venta se unen ahora los problemas en la leva de las artes, derivados de la presencia masiva de algas asiáticas en redes.

*Texto y fotos:
Juan Manuel Moreno*

La almadraba de Zahara de los atunes capturaba el pasado 25 de abril 60 ejemplares de atún rojo dando así comienzo a la temporada más extraña de los últimos años. El estado de alarma motivado por la pandemia de Covid-19 había provocado retrasos en la instalación de los copos, así como adaptaciones en materia de seguridad. Pero lo que realmente ha marcado esta campaña ha sido el prolongado cierre de espacios hosteleros y de canales turísticos, claves para la comercialización de esta especie.

A los efectos en el turismo y la hostelería hay que sumar la gran incertidumbre en el mercado asiático, la otra pata fundamental para la explotación del atún rojo salvaje de almadraba. "Hemos hecho un buen trabajo, hay muy buena materia, mucho pescado y ahora las ventas están creciendo poco a poco, pero estamos muy

El estado de alarma, por la pandemia del Covid-19, provoca retrasos en la instalación de los copos y adaptaciones en materia de seguridad



Reunión del sector de la almadraba y de la Junta

pendientes de los posibles rebrotes del virus porque afectan directamente al turismo y al consumo. Además, el mercado asiático está igual que el español, con muchísima incertidumbre". Son palabras de Pedro Muñoz para Europa Azul.

Muñoz es el responsable de la almadraba de Barbate y, a su vez, gerente de Pesquerías de Almadraba -sociedad que reúne los intereses de la empresa gaditana Petaca Chico y de la murciana Ricardo Fuentes e hijos, y que explota la almadraba barbateña-. El veterano pescador y empresario ha subrayado a esta revista que "la temporada ha sido muy buena en cuanto a capturas, hay mucho atún, pero a nivel económico todavía es una incógnita porque con la pandemia en el mercado ahora todo es incertidumbre".

Debido a estas circunstancias, la almadraba barbateña ha alargado la fase de capturas hasta casi mediados de julio y han optado por la innovación para mejorar la comercialización de su producto. Así, al restaurante del que disponen en Conil de la Frontera han sumado la inauguración de una tienda en la misma localidad costera ('Shopping Almadraba') para mejorar su relación directa con el cliente.

No obstante, el sistema de ultracongelación de las capturas y el trabajo de mantenimiento y acuicultura que esta almadraba realiza durante el año en piscinas será determinante para ajustarse a las fluctuaciones actuales del mercado sin perder demasiada rentabilidad. Al cierre de este número de Europa Azul Muñoz declaraba que "la reapertura del turismo y la hostelería se está no

Gadira, comercializadora del atún rojo salvaje, se vio obligada a innovar

tando y ya se trabaja al 60% aproximadamente y vamos en aumento". A diferencia de otros años, añade, "llevamos un retraso muy grande, a estas alturas tendríamos mucho vendido y mucho ronqueo realizado, además de la realización de rutas y otras actividades ahora paradas".

La cuota de la almadraba de Barbate para 2020 partía de las casi 450 toneladas, una cantidad que ha ascendido hasta las 1.100 aproximadamente tras comprar cuota a pescadores de Cantabria y el País Vasco. En total unas 200 toneladas más de lo capturado en 2019. Por otro lado, las almadrabas de Conil, Zahara y Tarifa, unidas en la OPP 51, aglutinan el 70% de la cuota que inicialmente determina el gobierno español para este arte trimilenario. En total, las cuatro almadrabas gaditanas partían para la campaña actual con 1.480 toneladas (frente a las 1.342 del año pasado) de las 6.108 adjudicadas para la totalidad de España.

Invasión de algas asiáticas

De su lado, Marta Crespo, directora gerente de la Organización de Productores Pescadores de Almadraba, OPP 51, advierte de que el alga asiática está complicando la receta final de la temporada. En concreto, asegura que "está dificultando la leva con graves daños materiales y está afectando a la trayectoria de los atunes, que huyen de las redes totalmente tapadas por las algas, como una pared oscura".

La *Rugulopterix okamurae*, aún no declarada como especie invasora, está complicando la última fase de la temporada, la denominada leva, donde se recogen y se guardan hasta el próximo año los enseres que estos meses han formado las almadrabas. Se trata de un problema que perjudica especialmente a la almadraba de Tarifa dada su proximidad con el Estrecho de Gibraltar. En el caso de Barbate Muñoz afirma que "las algas también nos han molestado pero de momento no suponen grandes problemas".



Pescadores de almadraba en plena faena

Como causa de la expansión de estas algas por el litoral andaluz se apunta a las travessías de petroleros, que se detienen en Algeciras o continúan hacia el mar Mediterráneo, y al calentamiento del agua. El origen de estas algas asiáticas estaría en el agua de lastre que los buques que viajan hasta Asia cargan antes de iniciar el camino de vuelta y que luego sueltan en aguas andaluzas. "Esas aguas de lastre normalmente se controlan pero hay muchísimos petroleros que vienen y todas no se pueden depurar. Entonces sueltan microorganismos de allí. Normalmente esos microorganismos no proliferan, porque estas no son sus condiciones", explica Ana Santos, secretaria de la OPP 51. Santos añade que en 2015 hubo un pico muy elevado de la temperatura y entonces esta alga, que vive en temperaturas elevadas, pudo asentarse y proliferar.

Por otro lado, desde la OPP 51 denuncian que la almadraba es "una pesquería discriminada". Esta organización de productores recuerda que advirtió en marzo de 2019 a la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía de la necesidad de incluir a las almadrabas gaditanas en la orden de ayudas de mínimos. "Las almadrabas son la única modalidad de pesca no incluida en el acceso a las subvenciones pesqueras de la Unión Europea por culpa de una regulación autonómica que las mantiene en el olvido", lamenta Crespo.

Al margen de estos problemas, en la fase de capturas, que las almadrabas de la OPP 51 concluyeron el 12 de junio, se ha constatado una vez más la magnífica recuperación

del atún rojo. En el apartado de comercialización, ante el cierre de la hostelería, Gadira, comercializadora exclusiva del atún rojo salvaje de las almadrabas de la OPP51, también se vio obligada a innovar. Así, en plena temporada de pesca, impulsó la venta online del atún rojo salvaje de almadraba en toda la península.

En el último encuentro de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT, por sus siglas en inglés), celebrado en Palma de Mallorca, el sector se colocó en cifras muy próximas a la situación anterior a la crisis del stock. Hay que recordar que en 2006 los propios pescadores dieron la voz de alarma por la situación del recurso. Los esfuerzos realizados durante más de una década han dado sus frutos y, aunque la recuperación ha sido más lenta de lo deseado, las almadrabas han vuelto a su esplendor amparado por su sostenibilidad y la calidad de su producto.

En el encuentro de Marrakech de 2017 quedaron fijadas las cuotas para los años 2018, 2019 y 2020, por lo que la próxima cita, prevista en Turquía y cancelada ya de manera presencial por los efectos de la Covid-19, supondrá el comienzo de un nuevo ciclo muy importante para las aspiraciones de los pescadores andaluces de atún rojo. "Esperamos un cambio de gestión tras el fin de ciclo, nos subieron lo prometido, un 20%, pero no del total asignado sino el 20% de una cuota parcial. Es cierto que estamos mejor que antes pero confiamos en seguir mejorando", concluye Pedro Muñoz. 🌊

La descarga de pesca fresca en los principales puertos cayó un 14 % en 2020 pero mejoró en mayo

En el mes de mayo la lonja de Gijón fue la que más pescado vendió de toda España debido a la descarga de anchoa procedente de pesqueros vascos

El impacto del COVID-19 sigue apreciándose en los datos ofrecidos por Puertos del Estado. Las estadísticas correspondientes al mes de mayo apuntan una caída, en el periodo acumulado enero-mayo, del 13,94 %, pasando de 77 356 a 66 575 toneladas. En el mes de mayo, no obstante, la descarga de pesca mejoró respecto al mismo mes del año anterior, pasando 16 101 en 2019 a 16 674 en 2020.

Los cinco principales puertos de descarga de pesca, teniendo en cuenta el periodo acumulado, son Vigo, A Coruña, Pasaia, Avilés y Gijón. Estas dos últimas lonjas son las que más crecen de todas las pertenecientes a Puertos del Estado.

En la lonja de Vigo se registraron 13 141 toneladas de pescado, un 45,63 % menos que en 2019. Este descenso se debe más a la retirada del mejillón de la contabilidad analítica que a los efectos de la crisis sanitaria. En el mes de mayo aportó 2989 toneladas al conjunto del sistema portuario.

La rula de A Coruña es la segunda a nivel español con 11 343 toneladas, un 10,07 % menos que en 2019. En el mes de mayo aportó 2519 toneladas al cómputo general. La tercera lonja es la de Pasaia, que en lo que va de año registra 9883 toneladas, un 16,33 % menos que el año anterior. En el mes de mayo sumó 1771 toneladas.

En el mes de mayo, la descarga mejoró respecto al mismo mes del año anterior, pasando 16.101, en 2019, a 16.674 en 2020



Descarga de verdel en un puerto vasco

Avilés y Gijón se sitúan en cuarta y quinta posición. Las rulas astures son las que más crecen del territorio español, con dos posibles explicaciones. La primera, el aumento de la cuota de caballa (+41 %) que se tradujo en una cuota, tras 'swaps', de 2083 toneladas. La segunda, la que apunta el Gobierno vasco en sus estadísticas: la paralización de la campaña de la anchoa temporalmente por la COVID-19 permitió que el pelágico llegase hasta la costa asturiana, a donde acudieron los arrastres y donde descargaron sus capturas.

En el caso de Avilés en lo que va de año acumula unas descargas de 9202 toneladas, un 46,69 % más que en 2019. En el mes de mayo registró 1954, más que Pasaia. En el caso de Gijón, la rula acumula 5920, un 88,62 % más. En este caso, el dato de mayo es el más llamativo. Pasó de subastar 393 toneladas en 2019 a 3434 en 2020. Esto implica que, observando solo el mes de mayo, Gijón fue la lonja de España con más descargas de pesca fresca.

De sexta a décima posición se sitúan las autoridades portuarias de Bahía de Cádiz

(4949 toneladas, -10,59 %); Santander (2579 toneladas, +61,97 %); Santa Cruz de Tenerife (2355 toneladas, +10,13 %); Castellón (1338 toneladas, -0,42 %) y Almería (1213 toneladas, +15,81 %).


La campaña del bocarte en el puerto de Gijón registró en el mes de mayo varias jornadas con grandes volúmenes de pesca subastada. Lonja Gijón subastó 3 186 462,30 kilos de este pescado en lo que va de temporada, superando con creces los registros de los últimos años. El máximo histórico se remonta a 2015, cuando cerró la temporada con 1 514 023,58 kilos. En la mejor jornada en lo que va de costera se rularon 400 000 kilos de hasta 74 pesqueros.

La flota de la campaña de bocarte que llega a El Musel es en su mayoría vasca, con base en Guetaria, Orio y Hondarribia. Hay también tres barcos asturianos y alguno más con base en Cantabria. El 95 % del bocarte rulado en Lonja Gijón tiene como destino final las conserveras cántabras. 🌊

La demanda y los precios tienden a estabilizarse

La demanda y los precios del pescado tienden a estabilizarse y a subir lentamente, aunque todavía están lejos de la situación óptima. Las ventas de marisco siguen siendo prácticamente inexistentes, pese a la paulatina apertura del canal de la restauración. Los responsables del Comité de Crisis del sector pesquero, integrado por la Confederación Española de Pesca (CEPESCA), la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados (FEDEPESCA) y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), ven alejarse las perspectivas de recuperación a corto plazo. Esa tónica se refleja en la actividad en lonjas y en los precios en primera venta. No obstante, los productos destinados al consumidor final van recuperando los precios previos a la pandemia, aunque la demanda no crece mucho. El sector confía en que el Gobierno desoiga la propuesta de subir el IVA reducido de la alimentación –situado en el 10%– planteada por el guber-



nador del Banco de España, Pablo Hernández de Cos, ya que estiman que perjudicaría al consumo y acentuaría la crisis. 



ARCO ATLÁNTICO

UHINAK

IV Congreso transfronterizo
sobre Cambio Climático y Litoral

4 - 5 noviembre 2020 / FICOBA. Irun

Nos movemos para actuar ante la emergencia climática

INSCRIPCIÓN ABIERTA

¿Deseas participar como expositor
o patrocinar el Congreso?

Consulta la información en www.uhinak.com

/ ORGANIZAN



Facturación, costes, inversión, rendimiento y empleo mantuvieron diferentes tendencias entre 2008 y 2017

Radiografía de la industria de transformación de productos pesqueros en España

Texto:

Juan Carlos Barros

La industria de transformación de los productos de la pesca en España ha demostrado su capacidad de especializarse y adaptar su estrategia a los grandes cambios que ha habido en la cadena de valor durante los últimos años y al comportamiento del consumidor. Las grandes empresas del sector han consolidado sus niveles de producción, estrategias de gestión y comercialización y sobre todo han aumentado su actividad en los mercados exteriores en un contexto en el que la demanda doméstica se ha contraído y de hecho las mejoras en términos de ingreso total han sido claramente lideradas por las grandes empresas.

Según el último Informe del Comité Científico, Técnico, y Económico para la Pesca (STECF) de la Unión Europea más de 99% del ingreso de la industria procede de la facturación, lo cual demuestra que los ingresos totales dependen claramente de la actividad principal de la empresa. La facturación ha seguido una tendencia positiva en el periodo 2008-2017, lo que ha resultado en un aumento total del 45%, que se acentuó sobre todo desde 2015, cuando creció un 22% en solo dos años.

Esta evolución muestra una fuerte tendencia positiva en los resultados económicos de la industria de transformación. El aumento en la facturación no se ha debido a un aumento en el volumen de la producción, que

El aumento en facturación (+45%) no se debió a más volumen de ventas sino a mayores precios y a las exportaciones



Producción artesanal de conservas de anchoa por la empresa Don Bocarte, Santoña, Cantabria.

contrariamente ha disminuido un 4% desde 2015, sino que el aumento de los ingresos ha sido generado ampliamente por la subida de precios.

El fuerte aumento en las exportaciones ha sido también una de las fuerzas impulsoras del aumento en el volumen de ventas. La promoción de productos más elaborados y de mayor valor añadido puede también explicar en parte la mejora de ingresos. Las subvenciones directas representaron el 0,39% del total de ingresos y descendieron desde 2015, cuya baja influencia no es sino una muestra de la competitividad de las empresas de transformación.

El principal coste operativo de la industria de transformación de la pesca en España fue la compra de materia prima, que en 2017 supuso el 77% del total de los costes de producción durante el periodo 2008-2017, con un aumento del 22% en 2017 con respecto a 2015. Esta evolución en un contexto en el que las cantidades producidas se redujeron indica que hubo una subida en los precios de la materia prima. En paralelo el aumento del precio en los productos sugiere entonces cierta capacidad por parte de la industria para transferir ese coste a sus clientes.

Con respecto a la evolución de las cantidades producidas en cada segmento de actividad, no

hubo cambios significativos comparados con los niveles de 2015, aparte del continuo aumento de la relevancia de los productos congelados. Los productos preparados y en conserva ocuparon el 50,6% del total de producción, cuyas principales especies fueron el atún, la sardina, el calamar, el mejillón, la anchoa y el verdel por orden de importancia. Los productos congelados representaron el 42,9% del total, cuyas especies principales fueron cefalópodos, atún, gamba y pulpo.

Los recientes cambios en la cadena de valor de los productos de la pesca en España, que se tradujo en un aumento general de la competencia, continuaron en 2016 y 2017. La concentración de la distribución en grandes minoristas (supermercados e hipermercados) aumentó de nuevo en 2017. Los grandes minoristas acumularon el 61,3% del pescado congelado, el 61,8% del marisco y el 70% de los productos enlatados. Además el precio medio los productos en los canales de venta al por menor aumentó el 6,2% en el pescado congelado, el 5,4% en el marisco y el 3,8% en los productos enlatados.

La disminución en las inversiones netas desde 2011 puede tener varias causas y no significa necesariamente que haya habido una reducción en la modernización de la industria pesquera. En los años recientes las grandes em-

La reducción de la inversión se produjo por relocalizaciones fuera de la Unión Europea

presas del sector desarrollaron diversas iniciativas de relocalización de las activades de producción en varios países fuera de la Unión Europea, lo que significó igualmente una relocalización de parte de las inversiones.

Distribución de la producción de la industria pesquera en 2017:

Total: 896 084 toneladas

- harina de pescado y desperdicios (10%).
- pescado preparado y en conserva (41.3%)
- pescado congelado (23.9%),
- moluscos e invertebrados congelados (14%),
- moluscos e invertebrados preparados y en conserva (8.80%)
- crustáceos congelados (5%),
- pescado seco, salado y ahumado (4.4%),
- pescado fresco (2%)
- crustáceos preparados y en conserva (0.59%)

Sin embargo en 2017 se produjo un aumento de más del 50% en la inversión neta y esta evolución positiva junto con la orientación hacia productos mas elaborados en las grandes empresas puede ser la razón para la adquisición de nuevos activos. Al mismo tiempo la peor evolución de los resultados en las pequeñas empresas pudo haberles hecho extender el periodo de vida de parte de sus instalaciones.

Los únicos indicadores disponibles para valor el rendimiento de la industria española de transformación de los productos de la pesca es el valor bruto añadido bruto (lo que aporta el sector a la economía en general) y el flujo de caja operativo, los cuales pueden no ser suficientes para efectuar un análisis detallado de rentabilidad y rendimiento económico. En cualquier caso el valor añadido bruto entre 2008 y 2017 reflejó fluctuaciones, pero en general mantuvo una tendencia estable excepto en 2015 cuando cayo un 31%. En 2017 representó menos del 20% de los ingresos tota-

Table 5.17.2: Economic performance indicators, Spain, 2008-2017

Variable	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ(2016-17)
Income (million €)											
Turnover	4,148	4,112	4,256	4,646	4,533	4,634	4,605	4,944	5,752	6,050	5%
Other income	29	28	23	23	45	25	15	14	21	26	27%
Operating subsidies	25	28	28	28	25	27	21	27	22	24	7%
Total income	4,202	4,168	4,307	4,697	4,604	4,687	4,641	4,985	5,795	6,100	5%
Expenditure (million €)											
Purchase of fish and other raw material for production	2,433	2,283	2,503	2,744	2,727	2,708	2,754	3,449	3,991	4,212	6%
Wages and salaries of staff	447	431	430	441	433	438	436	452	518	527	2%
Imputed value of unpaid labour	3	30	28	4	4	12	24	4	8	11	42%
Energy costs	69	68	71	83	82	78	76	76	69	74	6%
Other operational costs	477	488	470	508	493	506	511	555	620	640	3%
Total production costs	3,429	3,299	3,502	3,781	3,738	3,743	3,802	4,537	5,206	5,465	5%
Capital Costs (million €)											
Depreciation of capital											
Financial costs, net	107	95	51	85	54	74	66				
Capital Value (million €)											
Total value of assets											
Net investments	205	126	113	80	89	81	94	77	72	109	52%
Subsidies on investments											
Debt											
Economic performance (million €)											
Gross Value Added	1,198	1,301	1,235	1,333	1,277	1,367	1,278	877	1,092	1,150	5%
Operating Cash Flow	773	869	805	917	865	944	839	448	589	636	8%
Earning before interest and tax											
Net Profit											
Productivity and performance indicators											
Labour productivity (thousand €)	62.7	70.5	70.2	75.3	73.4	77.7	72.8	48.6	55.0	58.0	6%
Capital productivity (%)											
GVA margin (%)	28.7	31.4	28.9	28.6	27.9	29.3	27.7	17.7	18.9	18.9	
EBIT margin (%)											
Net profit margin (%)											
Return on investment (%)											
Financial position (%)											

Source: MS data submissions under the 2019 Fish processing data call and elaboration by the EWG.

les. Mientras que es cierto que la industria continuó creando valor añadido, su contribución se ha reducido significativamente debido sobre todo al aumento del precio de la materia prima.


El empleo aumentó un 7% en número de empleados y casi un 10% en ETC (Equivalente a Tiempo Completo) desde 2015. Esta evolución continuó la tendencia positiva que empezó en 2012 y es una consecuencia y está en línea con el aumento del número de empresas, de la producción y de las ventas.

Las empresas con menos de 50 trabajadores representaron el 86% del total en 2017, sin embargo este segmento solo emplea el 30% de la mano de obra, lo que supone el 28% ETC. Por otra parte, solo el 18% de las empresas emplea mas de 50 personas, pero crea el 70% del empleo. A largo plazo, el empleo en las grandes empresas ha aumentado mientras que en las pequeñas ha disminuido. Esta evolución es consistente con la mayor concentración de los volumen de producción en las grandes empresas.

La industria de productos de la pesca española proporciona en general trabajos a tiempo completo, en 2017 el aumento proporcional en el numero total de empleados fue menor

que en ETC, esta evolución puede explicarse por varias razones como la reducción de trabajos a tiempo parcial, el aumento en la actividad de los trabajadores a tiempo parcial y a que parte de los nuevos empleos creados entre 2015 y 2017 fueron a tiempo completo.

A pesar del aumento del numero de empleados y del número de empleados a tiempo completo, la industria sufre aún de un alto grado de contratación temporal. Los datos más recientes muestran que hubo un aumento en la contratación y en la rotación de trabajadores. El número de contratos registrados para la categoría "trabajadores de la industria pesquera" fue 25.626 en 2016, los cuales se hicieron a 10.986 personas. Los contratos a tiempo completo fueron 19.816 mientras que los contratos a tiempo parcial fueron 6.100.

Sin embargo, solo 1.058 contratos fueron de duración indefinida, comparado con los 24.568 contratos temporales, lo que confirma el alto grado de temporalidad del empleo. Cuando se analiza el ETC relativo por empresa no hay una tendencia clara. Tras un periodo de volatilidad desde 2008 a 2012 cuando tuvo una tendencia positiva de aumento del 7%, siguió otra negativa hasta 2015, y en los últimos cuatro años ha permanecido estable. 

La flota de larga distancia china atenaza a las comunidades pobres costeras

Una investigación realizada por Overseas Development Institute refleja la expansión de la flota de larga distancia china y la problemática a nivel mundial que se abre por el incumplimiento de las recomendaciones de las Organizaciones Regionales de Pesca, así como la que persiguen la pesca ilegal.

Según, Miren Gutierrez, Alfonso Daniels, Guy Jobbins, Guillermo Gutierrez Almazor and César Montenegro, en el estudio de ODI, señala que “ante la reducción de las reservas de peces las flotas de muchos países industrializados ahora están viajando más lejos para satisfacer la creciente demanda de productos del mar”.

De hecho, gran parte de esta pesca en aguas distantes (DWF) se realiza en aguas territoriales de países de bajos ingresos. Además de competir contra los intereses de la población local, el DWF en los países de bajos ingresos a menudo se asocia con niveles insostenibles de extracción y con actividades de pesca ilegales, no declaradas y no reguladas (INDNR). La flota de larga distancia DWF de China es la más grande del mundo, pero hay poca información disponible sobre su tamaño real y la escala de sus operaciones. Tampoco está claro si el Gobierno de China tiene una visión global de la flota DWF de China; La propiedad de embarcaciones está muy fragmentada entre muchas pequeñas empresas y la flota incluye embarcaciones registradas en otras jurisdicciones.

Con 16.966 buques, la flota DWF de China es 5 a 8 veces mayor que las estimaciones que se habían realizado



Trabajadores de una factoría de Hong Kong preparan aletas de tiburones para la exportación

Recomendaciones

El Gobierno de China puede tomar medidas para demostrar el liderazgo mundial en la gobernanza de DWF, la sostenibilidad de la pesca mundial y la lucha contra la pesca INDNR. Los pasos deben incluir, según el estudio de ODI.

-Mejorar el registro y la transparencia de los buques DWF, así como las compañí-

as propietarias y operadoras; adoptando estándares más altos como la ratificación del Acuerdo de Medidas del Estado del Puerto (PSMA), como un estado del pabellón; regulación y aplicación más estrictas de las operaciones de la DWF.

-Fortalecimiento de la cooperación bilateral con los estados donde pescan los buques chinos.



Barco chino interceptado por presunta pesca ilegal de coral

El arrastre es el arte más común chino, y la mayoría de los buques se encuentran en el Pacífico Noroeste

-Nuestros hallazgos también destacan la necesidad de una acción regional y global más efectiva:

-Mejorar la capacidad de monitoreo, intercambio de información y aplicación de la ley, o las de tomar medidas proactivas para interrumpir el ingreso de las existencias INDNR a las cadenas de suministro internacionales; y apoyar la capacidad de gobernanza en los estados costeros en desarrollo.

Se necesita más trabajo para explorar los impactos ecológicos, sociales y económicos de la flota DWF de China en los países en desarrollo, y para investigar el comportamiento de las empresas transnacionales que participan en DWF, particularmente aquellas registradas en los estados con bandera de conveniencia y paraísos fiscales.

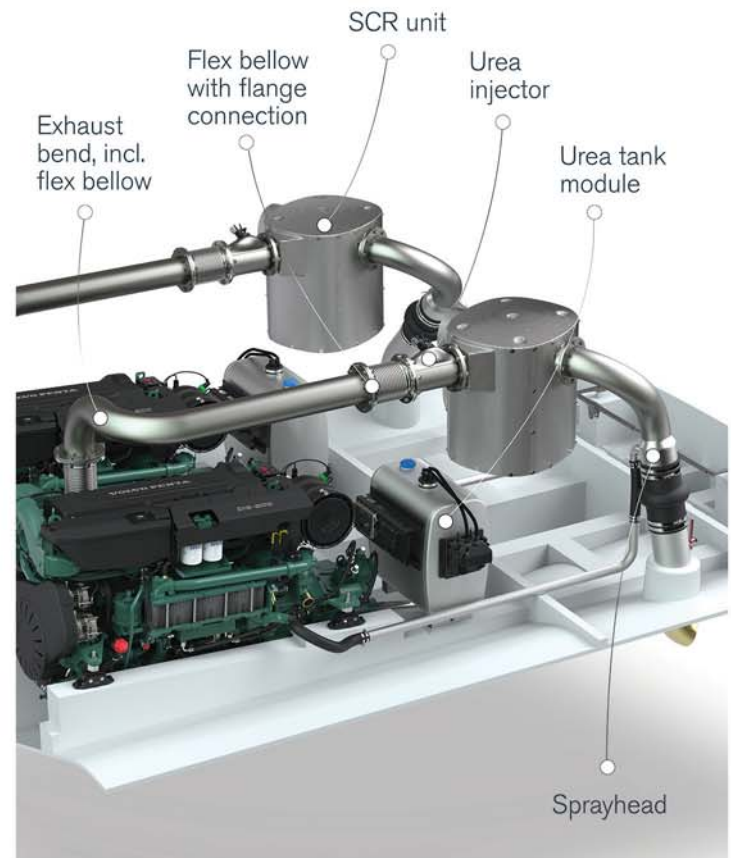


Importancia de la flota

La importancia cultural, económica y política del sector pesquero en China, el crecimiento económico en auge y la demanda de proteínas de pescado,

y la política estratégica exterior ha creado las condiciones para un auge extraordinario en las actividades de la flota de larga distancia (DWF) de China. La flota ha crecido de 13 buques a mediados de la década de 1980 a 16.966 buques en la actualidad, operando en todo el mundo. El número de barcos, en DWF ha proliferado, y las estructuras y los asuntos fiscales de las grandes flotas corporativas ahora se gestionan con mucha mayor sofisticación. Este auge ha beneficiado a China, los consumidores chinos y las empresas chinas. 🌊

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



La probada Tecnología SCR asegura la alta potencia del motor ofreciendo una eficiente reducción de NOx.

La solución de Volvo Penta IMO Tier III es robusta y diseñada para las duras condiciones marinas. Basado en tecnología de gases de escape SCR, nuestra solución está disponible para IPS, intraborda, grupo electrógeno y aplicaciones auxiliares. Está diseñado para disponer de flexibilidad, facilidad de instalación y configuración eficiente del espacio disponible.

See more at www.volvopenta.com

Balfegó regresa al mercado con una apuesta más sostenible y digital

Texto: Teresa Montero

Fotos: Ana Ruiz de Villota

Balfegó, después de una exitosa campaña de pesca, vuelve a nutrir de atún rojo fresco a sus clientes, olvidando la borrasca Gloria que diezmó en enero las despensas de este manjar.

La empresa, que estrena nuevo logo monocolor, "simple, elegante y nítido, solo blanco y azul", ha aprovechado la fase de confinamiento para madurar diversos proyectos de modernización y mejora tanto comercial como en sostenibilidad y ámbito digital.

Uno de estos proyectos es el lanzamiento de una Aplicación 'Balfegó Orders' para pedidos inmediatos que representa, además, un canal de comunicación bidireccional con sus clientes. Una herramienta para que los chefs puedan proveerse de atún rojo y "si de madrugada ven que falta al abrir la nevera, pedirlo por su móvil". Esta aplicación es para profesionales, ya que la empresa vende por Internet atún rojo a los consumidores.

Otras novedades comprenden la renovación de su empaquetado, sustituyendo el porexpan actual por un material más sostenible como es el cartón; la modernización de su catálogo de producto, "digital, versátil y con mayor contenido"; y la unificación, por primera vez, de las Jornadas del Atún Rojo en todo el territorio nacional, celebradas del 10 al 26 de julio en los mejores restaurantes de diversas ciudades de toda España.

Con esta última iniciativa, impulsó el consumo en restaurantes de todo el país que ofrecieron menús con atún rojo, con objeto de recuperar las ventas hoteleras sufridas por la crisis del Covid-19. "Ahora más que nunca queremos ayudar a llenar los restaurantes", explicaba Juan Serrano, director general de Balfegó, anunciando que "a finales de verano tendremos otra gran noticia".

Asimismo, se consolida la tienda online Balfegó, nacida en plena crisis del COVID-19, que ha acercado a los particulares de todo nuestro país un atún rojo con el sello de sostenibilidad, tra-



Exhibición de Balfegó con el ronqueo de un atún

zabilidad y garantía alimentaria y sanitaria que caracteriza a esta empresa desde sus orígenes.

Para dar a conocer estas iniciativas, a sus clientes y a todo el mundo de la restauración, Balfegó organizó un evento gastronómico, que se celebró el pasado 2 de julio en la terraza del Pedro Larumbe, de Madrid, y contó con grandes figuras de nuestra cocina.

A la presentación de las novedades, le siguió el Kaitai –corte tradicional japonés– de un atún rojo de 200 kilogramos, que fue realizado por el maestro nipón, Nobuyuki Tajiri, y contó con los comentarios gastronómicos de los chefs Mario Sandoval (Coque) Ricardo Sanz (Kabuki Weillington) y Ekaitz Apraiz, chef y gerente de Tunateca Balfegó.

Desde hace unos cuantos años, Balfegó apuesta por la gastronomía como opción perfecta para acercar, a las mesas de los consumidores españoles, su producto, el Atún Rojo Balfegó, pescado y gestionado de manera sostenible, desde una perspectiva de innovación, trazabilidad y calidad extra.

El Concurso Internacional de Cocina Profesional 'Chef Balfegó', que premia y reconoce a los cocineros que mejor trabajan y preparan atún rojo; el innovador espacio gastronómico Tunateca, o las Jornadas Gastronómicas son

algunos de los eventos organizados por la empresa en torno a esta especie.

Secuelas de la pandemia

Por otra parte, en relación a la pandemia y el estado de alarma, Serrano señala que entre marzo y junio el grupo dejó de efectuar operaciones comerciales por valor de 4 o 4,5 millones de euros al mes, aproximadamente.

Reconoce asimismo que las restricciones de tránsito por la Covid-19 van a afectar esta campaña a sus operaciones. Por ejemplo, la empresa que envía su género en aviones de pasajeros, en espacios reservados, ahora deberá realizarlo en aviones dedicados únicamente a carga, lo que encarecerá los costes.

El grupo también se verá afectado por el cierre del tránsito aéreo entre España y muchos países y las limitaciones de turistas extranjeros. No obstante, Serrano confía en que este verano se recuperen las ventas, especialmente en hoteles y restauración. No obstante, como están haciendo bares y restaurantes, Balfegó se ha recuperado de un "momento difícil, y encaramos el presente con fuerza y afán de excelencia". Juan Serrano, director general de Grup Balfegó, quiere lanzar un mensaje de optimismo al sector.

NAUTICAL

Servicios VSAT en banda Ku y banda Ka

Cobertura global / regional

Tarifa plana
Datos ilimitados



Acceso remoto para
monitorización de equipos
y máquinas de a bordo

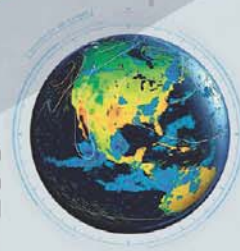


Wi-Fi gestionable
a bordo



Videollamadas
Correo electrónico
Redes sociales
WhatsApp

Información
meteorológica
en tiempo real



Conectividad sin límites.

Nuestro Norte Eres Tú

www.nautical.es
comunicaciones@nautical.es /// +34 916 549 411



Capturan en tres días toda su cuota de atún rojo

Tiempo récord en la campaña del atún rojo. Poco más de tres días es lo que tardaron las embarcaciones del Grupo Balfegó en capturar toda su cuota de este año, a pesar de que todavía disponían de un mes de margen. Concretamente, en unas 72 horas de pesca, capturaron 2.250 toneladas entre los derechos propios y los adquiridos a otras flotas.

*Texto:
Francesc Callau*

Adaptándose a la nueva normalidad, la empresa ha implementado una serie de medidas y sistemas de seguridad y ha equipado algunas embarcaciones con una nueva tecnología que le ha permitido estimar el número de ejemplares y el peso mediano de cardúmenes antes de realizar la operación de pesca, evitando así la captura de ejemplares excesivamente grandes que pudieran comportar complicaciones operativas en las tareas de transferencia.

Pere Vicent Balfegó, copresidente del grupo, explica que, "la abundancia del stock es un hecho aplastante y junto con las condiciones climáticas y del mar, ha propiciado que los bancos de atunes sean de dimensiones importantes. Y eso nos ha facilitado mucho la labor"

Las embarcaciones llegaron el lunes día 1 de junio al puerto de l'Ametlla de Mar (Tarragona) y, en las siguientes semanas, lo hicieron los remolcadores con las jaulas repletas de atún, a las instalaciones acuícolas.

La campaña empezaba con un incremento del 10% en las autorizaciones de capturas al sector del cerco español. Este año, entre cuota propia y los derechos adquiridos a otros sectores, el Grupo Balfegó podía capturar 2.440 toneladas de atún rojo.

El Grupo Balfegó hizo la prueba del Covid-19 a todos sus trabajadores, dando todos resultado negativo. La Frau, el Tio Gel del Grupo Balfegó, y Gepus abandonaron el puerto de l'Ametlla de Mar en dirección al caladero balear sin la preocupación de que un positivo pudiera echar por tierra la campaña.

El Grupo Balfegó podía capturar un total de 2.440 toneladas distribuidas de la siguiente manera: 554 Tn de los barcos la Frau y Tio gel, a los que se tienen que añadir las 212 toneladas del barco Gepus, 725 Tn de derechos de barcos franceses y 947 Tn cedidas por barcos de la flota del Cantábrico, mayoritariamente vasos, y palangreros del Mediterráneo.

Este año la expedición del Grupo Balfegó estaba formada por ocho barcos del cerco atunero, 16 remolcadores, cinco embarcaciones auxiliares y cerca de 200 pescadores.



La campaña empezaba con un incremento del 10% en las autorizaciones de capturas al sector del cerco español

Leonardo Brull con Fuentes

El otro barco atunero del puerto de l'Ametlla de Mar, Leonardo Brull, se unió con la flota de la empresa murciana Ricardo Fuentes e Hijos con quien tiene acuerdos comerciales, formada por 14 embarcaciones, entre las cuales se encuentran Nueva Elorz y Nueva Panchilleta, que durante muchos años tuvieron su base en l'Ametlla de Mar.

La cuota autorizada a pescar este año por Leonardo Brull era de 247 toneladas, que formaba parte de las 3.123 que pescaron las embarcaciones con acuerdos comerciales con Ricardo Fuentes e Hijos con sede a Cartagena.

Enojo de Balfegó por el reparto del incremento de capacidad en granjas

La polémica en la campaña de este año ha venido marcada por el reparto desigual, por parte del Estado, del incremento de la cuota de engorde. Balfegó solo dispuso finalmente de 60 de las 547 toneladas que se han repartido. Esto supone que no pudieron pescar 190 toneladas de atún rojo de sus derechos, porque no las pudieron introducir en sus granjas.

El enojo del Grupo Balfegó con el gobierno central por reparto del incremento de capacidad de engorde para este 2020 enrareció el inicio de una campaña. Balfegó mostró su malestar con el gobierno central por haberle otorgado inicialmente para sus instalaciones de l'Ametlla de Mar, solo 10 de las 587 toneladas de incremento de capacidad aprobadas este año para las granjas españolas, y el resto, 577 Tn las repartió entre las instalaciones que tienen Ricardo Fuentes e Hijos a Cartagena (Murcia) y Petaca Chico en Barbate (Cádiz).

Según Juan Serrano, director general del Grupo Balfegó, "consideramos que es una injusticia tremenda. Solo pedimos que se repartieran esos derechos de manera justa y proporcional. En legislación pesquera no existe nada de estas características y tendrían que remitirse al artículo 29.2 de la Ley de Pesca".

Serrano cuestiona que, "ya no entendemos, que cuando nosotros estamos conservando la especie, se limite una industria como la nuestra a capturas y temporalidades determinadas. Si me dicen que puedo pescar 2.440 toneladas, y no me prohíbe meterlas en una conservera, porque me prohíben meterlas en unas instalaciones que tiene todos los permisos. Ahí es donde España tendría que partirse la boca con Europa para defender nuestros derechos".



Catalunya potencia económica mediterránea en el ámbito de la economía azul

La economía catalana se encuentra entre las más marítimas de Europa, con una ocupación directa de 214.496 personas (el 5,8% del total de ocupación de Catalunya), y produce un Valor Añadido Bruto de 7.300 millones de euros (3,4% del VAB de Catalunya). Son datos ofrecidos por el informe que publica anualmente la Comisión Europea sobre economía azul, que este año incluye por primera vez una atención especial a Catalunya, con estadísticas pioneras impulsadas por el Departamento de Agricultura en el contexto de la implantación de la Estrategia marítima de Catalunya 2030.

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

Según el informe, Catalunya se visualiza junto a los estados europeos con mayor peso de la economía marítima en el conjunto de la economía nacional, atendiendo el criterio de contar con sectores económicos azules que generen más del 5% de los puestos de trabajo y aporten más del 3% al VAB nacional: Portugal, Estonia, Grecia, Croacia, Malta y Chipre.

La potencia de la economía azul catalana queda patente por el hecho que la ocupación azul en Catalunya constituye el 26% de los puestos de trabajo del sector azul en el Estado, y el 16,8% de los del conjunto de los territorios del Mediterráneo occidental. En cuanto a la aportación al VAB, el VAB azul catalán constituye el 25,2% del del Estado, y el 15,2% de toda la región mediterránea occidental.

El sector pesquero catalán emplea a 214.496 personas (el 5,8% del total de ocupación de Catalunya)



La pesca recreativa y las actividades maritimorecreativas y deportivas

La pesca recreativa y las actividades maritimorecreativas y deportivas, practicadas habitualmente en Catalunya por la población local durante todo el año, crean una actividad económica muy específica y relevante, y, por lo tanto, la Estrategia Marítima de Catalunya 2030 los trata como sectores económicos singularizados.

Actualmente, se está trabajando en su cuantificación precisa, por lo cual el peso de estos dos sectores todavía no se refle-

ja en las estadísticas. En consecuencia, es probable que el peso relativo de los sectores económicos clásicos representados sea sobreestimado.

En este sentido, es importante destacar que la primera evaluación del impacto en la economía de la pesca recreativa en Catalunya por parte del Instituto Catalán de Investigación para la Gobernanza de Mar (ICATMAR) revela unos flujos económicos totales de 89 millones de euros anuales.

La cuantificación del sector de las actividades maritimorecreativas y deportivas está todavía en proceso. En Catalunya, hay

El Valor Añadido Bruto es de 7.300 millones de euros (3,4% del VAB de Catalunya)

84 escuelas náuticas que han emitido los últimos 25 años más de 156.000 licencias náuticas recreativas. Los 184 centros náuticos autorizados y los 215 centros de submarinismo constituyen un importante sector económico que en 2016 tuvo una facturación de unos 360 millones de euros con la venta de productos y servicios.

Actualmente, se está trabajando en el diseño de la estadística anual oficial de la Economía Azul en Catalunya en el marco de la implantación de la Estrategia Marítima de Catalunya.

Fondos europeos competitivos destinados en Catalunya

Por otro lado, para el informe de la Comisión Europea sobre economía azul 2020, se ha elaborado un estudio exhaustivo sobre los fondos europeos competitivos destinados en Catalunya que contribuyen a la economía azul desde el año 2014 en 2018. Los principales programas financiados fueron Horizon 2020, Connecting Europe y LIFE.

Durante este periodo, se han financiado un total de 123 proyectos en el ámbito marítimo, cosa que representa un 4% de la cantidad total de proyectos financiados en Catalunya. Un total de 67 organizaciones catalanas se beneficiaron de estos proyectos. Estas organizaciones han recibido 80,6 millones de euros, el 6% del total de los

El Consejo de Cogestión Marítima de Catalunya será un órgano para aunar intereses de todas las partes implicadas



fondos captados por instituciones establecidas en Catalunya.

¿Qué es la Estrategia Marítima de Catalunya?

Desde el mes de junio de 2018, Catalunya cuenta con una Estrategia marítima. Se trata de una herramienta de país, con horizonte 2030, que tiene como propósito desarrollar plenamente el potencial de la economía azul en Catalunya, garantizando el equilibrio social y territorial, basado en ecosistemas resistentes, biodiversos y plenamente funcionales que generen servicios de máxima calidad para la sociedad. La es-

trategia catalana adopta todavía una relevancia mayor en el marco del nuevo Pacto Verde Europeo (European Green Deal) promovido por la Comisión Europea.

El gobierno de la Estrategia se basará en el Consejo de Cogestión Marítima de Catalunya, un órgano de nueva creación diseñado para asegurar una gestión adaptativa de la estrategia por parte de las partes interesadas (sectores económicos, científicos, sociedad civil y administraciones) siguiendo el principio de cogestión. La coordinación y el impulso de la Estrategia Marítima de Catalunya recae en el Departamento de Agricultura. 🌊

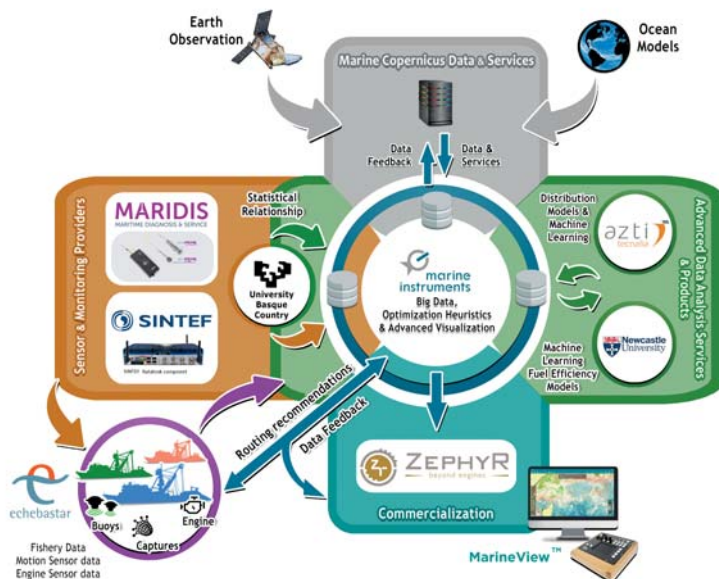


Marine Instruments lidera un proyecto europeo para mejorar la sostenibilidad de la flota atunera

Se calcula que la flota atunera mundial emite un total de 7,7 mil millones de toneladas de CO2 al año, siendo el combustible el 50% de su gasto operacional. Marine Instruments lleva 15 años trabajando con el sector atunero desarrollando soluciones innovadoras para una pesca más sostenible y eficiente con el fin de reducir esa huella de carbono en el océano. No es casualidad por tanto que la empresa nigranense haya sido la elegida por la Unión Europea para liderar el Proyecto Sustunable (Sustainable Tuna Fisheries Through Advanced Earth Observation Tools) financiado a través de Horizonte 2020, donde el Centro Tecnológico AZTI del País Vasco también juega un importante papel dentro del consorcio.

El objetivo principal de Sustunable es reducir el consumo de combustible y las emisiones de la flota atunera mediante el desarrollo de nuevos sistemas que ayuden a mejorar la toma de decisiones y, por tanto, optimicen al máximo la actividad pesquera. En el proyecto se combinará la información de las boyas satelitarias de Marine Instruments, datos de distintos sensores instalados en dos buques atuneros de la empresa Echebaster, información oceanográfica obtenida de Copernicus, técnicas de machine learning y algoritmos de inteligencia artificial desarrollados por AZTI, Newcastle University (Reino Unido) y Marine Instruments,

“Supondrá importantes beneficios para la industria atunera no sólo a nivel económico sino también a nivel medioambiental, mejorando significativamente la sostenibilidad de la flota”



que servirán para obtener mapas de distribución del atún, recomendaciones sobre la navegación, así como determinar las mejores rutas a seguir para minimizar el gasto de combustible. Por otra parte, la información obtenida por los sensores será enviada de vuelta a Copernicus para mejorar sus modelos de observación en los océanos en lo que se podría denominar una economía circular de los datos.

Además de las empresas mencionadas anteriormente, también colaboran en este ambicioso proyecto universidades tanto españolas como europeas como la Universidad del País Vasco y empresas del ámbito industrial como Zephyr (Italia), Maridis (Alemania) y Sintef (Noruega). El proyecto, con un presupuesto superior a 3 millones de euros pretende reducir en un 20%-25% el consumo de combustible. Su duración será de 3 años y posteriormente verán la luz varios productos comerciales como por ejemplo Ratatosk como recolector de señales en los barcos, por parte de Sintef y SmartMarineView por parte de Marine Instruments, una versión mejorada del producto MarineView que actualmente ya está en el mercado. Este nuevo producto facilitará al patrón información del consumo instantáneo y estado de los motores, mapas de distribución

del atún y, combinando todo esto y la información de las boyas, recomendaciones sobre la ruta óptima a seguir. El resultado derivará en un ahorro significativo de combustible y emisiones a la atmósfera.

“El proyecto Sustunable es una gran oportunidad para demostrar que sensorizar barcos pesqueros y compartir esa información genera beneficios en toda la cadena de suministro. En primer lugar, los propios pesqueros se benefician por la eficiencia obtenida en tiempo de pesca y el ahorro de combustible, lo cual podrá ser revertido al cliente final en mejor precio del pescado. Además, los datos en tiempo real de los barcos enriquecerán los modelos oceanográficos de Copernicus, que dispondrá de atuneros con sensores en movimiento para corregir sus modelos oceanográficos, que a su vez serán enviados a los barcos de nuevo para encontrar las mejores zonas de pesca. Finalmente, la reducción de las emisiones tendrá un impacto directo en el medioambiente, permitiendo una pesca del atún más sostenible, apunta Carlos Groba, Responsable TIC en Marine Instruments y coordinador del proyecto Sustunable. Más información sobre el proyecto en <https://www.sustunableproject.eu/>

Signify presenta el nuevo sistema de iluminación para acuicultura que optimiza el crecimiento de los peces y reduce en un 50% el tratamiento de los piojos de mar

Signify, el líder mundial en iluminación, presenta su última innovación en iluminación LED para acuicultura, Philips Seacage 340W, que ayuda a optimizar los resultados de crecimiento para el cultivo terrestre y marino de salmón y también muestra resultados en otras especies de rápido crecimiento como la lubina y la dorada. La distribución de la iluminación ayuda a prevenir la exposición a los piojos de mar, reduciendo en un 50% la necesidad de tratamiento.

La luz es una poderosa herramienta para mejorar la cría y el bienestar de los peces. Con una relación de contraste optimizada, la iluminación LED para acuicultura de Philips mejora el índice de conversión de alimentos y la distribución adecuada de luz ayuda a prevenir la exposición a los piojos de mar. Con un escalado suave y niveles bajos de atenuación, también reduce los niveles de estrés de los peces, mejorando su bienestar. El espectro de luz está optimizado para su distribución bajo el agua, respetando la sensibilidad ocular de los peces y los fotorreceptores de la glándula pineal y optimizando su contribución al crecimiento de las especies en su mejor momento. El salmón se mantiene en un estado perpetuo de verano para evitar el de-

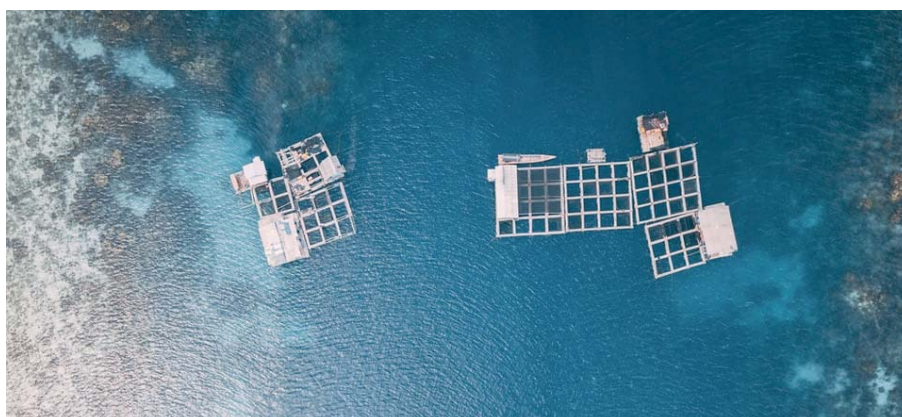


sove y mantener un gran sabor y textura durante la época de crecimiento.

La distribución de la luz, única en su tipo, se dirige por separado hacia los tanques. La densidad de luz óptima en combinación con el haz dirigido hacia la parte inferior del tanque permite que los peces naden más profundo. Asimismo, cuando este sistema se instala por debajo de los cinco metros, se reduce la necesidad de tratamien-

tos para los piojos de mar, ya que los peces nadan principalmente por debajo de la zona ocupada por los piojos. Esto también reduce la cantidad de electricidad utilizada y evita la contaminación lumínica. En los tanques, la distribución de la luz responde a la necesidad de iluminación en cada zona permitiendo que la luz pueda llegar a donde se necesita, sin que los peces interfieran. 🌊

La densidad de luz óptima en combinación con el haz dirigido hacia la parte inferior del tanque permite que los peces naden más profundo



Frioport, el principal aliado en el Cantábrico para el tráfico internacional de mercancías refrigeradas y congeladas

La empresa vizcaína Frioport es una de las más importantes del norte español que ofrece sus servicios de almacenamiento logístico a temperatura controlada en uno de los puertos más atractivos de la cornisa Cantábrica, localizado en el Muelle Reina del puerto de Bilbao, enclavado dentro del municipio de Santurce (Vizcaya). Cuenta con más de 4.000 metros cuadrados de instalaciones y dispone de 250 metros de atraque preferencial con un calado de 10 metros. Todo ello concebido para convertirse en un aliado de gran valor para sus operaciones en el tráfico internacional de mercancías refrigeradas y congeladas. “Somos especialistas en el manejo alimentos y bebidas con especial incidencia en las de Sección I, pescados y crustáceos y la II frutas, verduras y hortalizas. que llegan a nuestra instalación bien por buque (contenedores) o por carretera y que almacenamos para su reenvío posterior a las empresas. Igualmente, nos dedicamos al transbordo de exportación de frutas y verduras”, señalaban desde la empresa vizcaína.

Amplitud de servicios

Por ello, Frioport aporta una gama completa de servicios logísticos que va desde la manipulación de producto, con servicios de pesaje, clasificación, empaquetado, etiquetado, preparación de pedidos y actividades anexas.

Un capítulo importante implica la gestión financiera y fiscal de las mercancías, puesto que en su calidad de recinto aduanero, Frioport posibilita el almacenamiento de mercancías de importación en

Un capítulo importante implica la gestión financiera y fiscal de las mercancías



régimen ADT, DA y DDA, lo que posibilita el aplazamiento del pago de los correspondientes impuestos y aranceles hasta la salida del almacén.

Otra tarea interesante para los clientes es la capacidad de Frioport de actuar como Importador autorizado para España pero no dispongan de personal e infraestructura propia. Con este servicio se pueden hacer ventas en depósito, previo al despacho a consumo de sus productos.

Preguntados sobre las repercusiones sobre su empresa del freno al comercio internacional por la pandemia del COVID-19, señalaban desde Frioport que “el nivel de actividad se ha mantenido debido a que se nos ha considerado un sector de actividad preferente, manteniendo un nivel de stocks alto, debido a las menores ventas a consumo. por un menor volúmenes de compra”, finalizaban desde Frioport. 🌊



Nuevo detector portátil de fugas para refrigeración y aire acondicionado

Se trata de un detector industrial de fugas, que por su tamaño es portátil (550 g). La alta flexibilidad del LOKATOR VL20 permite su uso con diferentes refrigerantes y con líneas que llevan H2 como gas trazador, utilizando una misma sonda. Este equipo es la herramienta perfecta para encontrar una fuga de manera rápida y precisa, independientemente del gas que se detecte.

El equipo LOKATOR VL20, simple y fácil de usar, está diseñado para líneas de producción de unidades de refrigeración y aire acondicionado de pequeño o mediano tamaño. Su principal ventaja es encontrar rápidamente la fuga, incluso las más pequeñas. El operador puede establecer dos niveles de alarma o seleccionar uno manualmente. La unidad proporciona una clara indicación de alarma visual y audible tan pronto como se excede el nivel de fuga. El mantenimiento se puede realizar fácilmente en el mismo sitio y en tan solo unos pocos segundos.

VULKAN Lokring pertenece a VULKAN Group, y es líder del mercado en la unión de tubos sin soldadura. Desarrollado originalmente para las condiciones más extremas en viajes espaciales, la unión de tubos LOKRING avanza en el desarrollo para aplicaciones de refrigeración y tecnología de aire acondicionado.

VULKAN Española SA se dedica a: la fabricación, comercialización y distribución de acoplamientos altamente elásticos, para aplicación marina, industrial y eólica on y offshore; a la comercialización y distribución de embragues, frenos, tomas



de fuerza, transmisiones, filtros de aire y equipos de ventilación; y a la realización de estudios e instalaciones acústicas llave en mano.

Más información sobre otras soluciones Lokring: Vídeo: Conexiones de tubo mono-anillo LOKRING para líneas de refrigerantes. [🌊](#)

CABLE



VULKAN Lokring pertenece a VULKAN Group, y es líder del mercado en la unión de tubos sin soldadura.



Los clústeres marítimos europeos solicitan apoyo a Europa para garantizar la viabilidad del sector

Ante los efectos negativos de la pandemia, los presidentes de los clústeres marítimos europeos, incluido el español, buscan la ayuda de las instituciones europeas solicitando un apoyo continuo de los entes financieros, los gobiernos centrales y la CE para garantizar la viabilidad del sector marítimo y fortalecer la Economía Azul de la UE.

*Texto: Teresa Montero
Fotos: Cluster Marítimo*

Debido a la crisis por el Covid-19, las fronteras están cerradas, la demanda mundial ha disminuido y la producción se ha reducido o incluso detenido. La actual falta de cambios de tripulación a una escala suficiente está creando una situación muy difícil para todos los marinos que garantizan el comercio y el movimiento de personas por mar.

La fuerza laboral extranjera en las plantas industriales no pudo volver a trabajar debido al cierre de las fronteras, con un impacto negativo en la producción industrial.

Igualmente, se ha producido el aplazamiento de las inversiones en nuevos buques y reacondicionamientos. Se estima que los nuevos pedidos aparecerán en 2023/2024 lo más temprano. Los programas innovadores se suspenden (en parte)

Los clústers europeos solicitan medidas de liquidez de bancos y gobiernos hasta 2021 y fuentes de financiación que combinen fondos públicos y garantías con préstamos y programas de innovación



Preocupa las repercusiones del Covid-19 sobre el transporte marítimo

y, no olvidar la prohibición de la mayoría de los viajes y la reducción de los ingresos del turismo costero.

Se prevé que la crisis afecte fuertemente al Clúster Marítimo Europeo este año y en los próximos años, ya que se espera que el comercio mundial continúe disminuyendo durante algún tiempo, lo que provocará incertidumbres comerciales y un retraso en las decisiones de inversión.

Ya son muchos los afectados: Transbordadores, cruceros, buques de carga y contenedores, astilleros, fabricantes de equipos marítimos, puertos (incluidos servicios portuarios), manejo de carga, etc.

Y otros sectores del clúster notarán el impacto a finales de este año cuando las inversiones en innovación y en energía re-

novable se paralican temporalmente en toda la cadena de suministro.

Una caída de la facturación de más del 20% en 2020 podría convertirse en una estimación optimista si la situación económica actual continúa. Al mismo tiempo,

Impulsar la investigación y el desarrollo, y las pruebas y el despliegue de combustibles alternativos es otra de las peticiones

Con el apoyo financiero necesario, se podría alcanzar el transporte por agua con cero emisiones

Asia ya está apoyando financieramente a su comunidad de clúster marítimo local, además del apoyo financiero que ya existía antes de esta crisis. La competitividad global del Clúster Marítimo Europeo podría deteriorarse como consecuencia.

Sin un clúster marítimo, Europa pierde poder innovador para liderar la ecologización del transporte por agua y el trabajo de transición energética, un sector de empleo sustancial, una manera eficiente y sostenible de proporcionar alimento y la capacidad de resolver complejos asuntos marinos.

Europa también perderá una forma de vida, ya que el clúster marítimo es uno de los sectores fundamentales en varios países y regiones de la Unión Europea.

Mantener un grupo marítimo fuerte también significa ser consciente de las fuerzas geopolíticas y el campo de juego a nivel mundial. El carácter europeo del sector contribuye a su éxito y su valor para la economía de la UE.

Sin precedentes

Así pues, este panorama inaudito requiere medidas sin precedentes y por ello, agrupados en la ENMC (European Network of Maritime Clusters), los clústers marítimos europeos han enviado un manifiesto a la Comisión y Parlamento Europeo reclamando el apoyo necesario para afrontar la crisis económica y sanitaria del Covid-19.

Del mismo modo, se han dirigido a otras asociaciones europeas como el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) o la Asociación Europea de Armadores (ECSA), y en especial a los responsables de las comisiones de Transporte y Turismo, Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, e Industria, I+D y Energía.

"Estos tiempos requieren cooperación,



Barco faenando en alta mar.

apoyo y una visión ambiciosa sobre el futuro", afirma el manifiesto nada más comenzar.

En este documento, exponen los diferentes desafíos marítimos de hoy y del futuro, las oportunidades que se esperan tener y y cómo se pueden abordar con la cooperación de las partes públicas y privadas. Recoge también diferentes medidas acordadas por todos los países miembros con el fin de fortalecer la Economía Azul de la UE.

La iniciativa tiene el objetivo de garantizar la viabilidad del sector pesquero de manera que pueda hacer frente a los desafíos actuales de liquidez, sobrevivir a la crisis y volverse cada vez sea más limpio y sostenible.

Medidas de liquidez hasta 2021

Con el fin de poder lograr todo esto, los clústers europeos solicitan la ampliación de las medidas de liquidez de los bancos y gobiernos hasta finales de 2020/2021 para los sectores que se vean afectados más tarde, o que no puedan beneficiarse directamente de un repunte económico para mantener la posición del clúster marítimo europeo como un activo estratégico para la UE.

Asimismo, señalan que para cumplir con las ambiciones de la industria y de las instituciones europeas y "hacer que la economía de la Unión Europea sea neutral para el clima, el Clúster Marítimo de la

Unión Europea también necesita apoyo financiero a medio y largo plazo".

Para hacer frente a todo esto, reclaman fuentes alternativas de financiación que combinen fondos públicos y garantías con préstamos bancarios y programas de innovación, que apoyen financieramente el I+D y proyectos piloto. El acceso a financiación para proyectos medioambientales es un desafío específico para las PYMES.

En definitiva, lo que el sector necesita es un plan de recuperación que incluya una seguridad económica y financiera con medidas para mantener la liquidez dentro de las empresas. Y también, estimular medidas que aceleren las licitaciones gubernamentales para que la inversión pública realmente apoye a las empresas sin gastar más dinero.

Transporte verde y digital

En el mencionado manifiesto, uno de los aspectos en el que más se incide es en la necesidad de contar con un plan europeo que revitalice el transporte de pasajeros y el turismo costero "de manera segura y controlable, según lo publicado recientemente por la Comisión Europea".

Para ello la ENMC considera fundamental el apoyo de todas las iniciativas internacionales y europeas, que estimulen la transición a una industria limpia; ya sea la propuesta de la Cámara Internacional de Transporte Marítimo (ICS) que vincula un



Barco eléctrico

Se espera que el comercio mundial continúe disminuyendo durante algún tiempo, lo que provocará incertidumbres comerciales y un retraso en las decisiones de inversión

gravamen de combustible y un fondo de I+D, aprobación del Partenariado Público Privado para un Transporte con Cero Emisiones en el marco de Horizonte Europa o de un fondo marítimo con un enfoque en la construcción naval.

Para que todo esto sea posible, es imprescindible que exista “un fuerte mecanismo de conexión de Europa para apoyar la transición a un sector de transporte marítimo verde y digital”, reclaman en el manifiesto.

En este sentido, afirman que “los programas de Horizonte Europa deberían estimular la innovación en sectores establecidos y nuevos de la Economía Azul, como la asociación para el trans-

porte por agua con cero emisiones”. Así, creen que con el apoyo financiero necesario, se podría alcanzar este modo de transporte.

Asimismo, solicitan la mejora de la posición competitiva del transporte por agua frente a otros modos de transporte terrestres, y así estimular un cambio modal.

Y por último, requieren incentivos financieros para actores marítimos que desarrollen proyectos que contribuyan al fortalecimiento de una economía azul. Y estimular la contratación pública para invertir en tecnologías verdes y la investigación y el desarrollo, las pruebas y el despliegue de combustibles alternativos, y ejecución de la infraestructura del búnker en Europa.

Economía Azul


El manifiesto recoge el trabajo de las últimas semanas en la que los diferentes países han manifestado sus problemas y propuesto diferentes medidas, que finalmente han sido acordadas por todos los miembros.

Durante los próximos meses, la ENMC incrementará sus contactos y reuniones con la Comisión y el Parlamento Europeo para tratar de conseguir un apoyo decidido a la Economía Azul.

Reclaman mejorar la posición competitiva del transporte por agua frente a otros modos de transporte terrestres

La economía azul del futuro y el futuro del Clúster Marítimo Europeo están interrelacionados. El conocimiento y la experiencia de las organizaciones marítimas de Europa son la columna vertebral de la nueva Economía Azul, que aborda las oportunidades de las energías renovables y la acuicultura.

Según los clústeres europeos, los sectores tradicionales y los sectores emergentes son relevantes. Y el conocimiento y la experiencia de los primeros son necesarios tanto para los mercados establecidos como para los nuevos.

Mantener un grupo marítimo fuerte también significa ser consciente de las fuerzas geopolíticas y el campo de juego a nivel mundial. El carácter europeo del sector contribuye a su éxito y su valor para la economía de la UE. 

El Clúster Marítimo Europeo

El Clúster Marítimo Europeo es una valiosa red de institutos de conocimiento, astilleros, terminales, armadores, puertos, pescadores y proveedores marítimos (de servicios), por nombrar algunos.

Es una combinación de startups, pymes, empresas de mediana capitalización y corporaciones que están activas en el desarrollo y mantenimiento de fuentes de energía renovable en el mar.

Conectan a Europa con la economía mundial mediante el transporte del 76% del comercio exterior de la UE por mar y el 32% del comercio intracomunitario, la navegación, el desarrollo de biotecnologías azules, el mantenimiento del turismo costero, el fortalecimiento de la cadena de valor marítima y logística y la garantía de Europa, la seguridad y un papel de liderazgo en el negocio marítimo, así como su soberanía digital e industrial.

Algunos temas en los que el Clúster Marítimo Europeo es de re-

levancia estratégica se refieren a asegurar la energía renovable, llevar alimentos del mar a la tierra y abastecer a las industrias europeas con materias primas, barcos innovadores y plataformas en alta mar, y tecnologías innovadoras verdes.

Este clúster, según el informe de la Economía Azul de la UE de 2019, empleó directamente a más de cuatro millones de personas y generó 658 mil millones de euros de facturación.

Mantener el ecosistema intacto es esencial para el buen funcionamiento del Clúster Marítimo Europeo. Y su fortaleza radica en la diversidad de los mercados a los que sirve, los buques que navega y en su impulso por la innovación sostenible.

Precisamente, es su carácter innovador la clave para su competitividad global. El trabajo realizado y las ambiciones del clúster marítimo contribuyen al éxito de la UE. 🌊

ARRANKOBA

EGUIDAZU KAIA, 8
48700 ONDARROA
ESPAÑA (SPAIN)



N.R.S. 12-01354/BI CE

Evitar la generación de ruido submarino, el gran reto de las construcciones en el medio marino y los proyectos portuarios y offshore

El impacto del ruido submarino afecta de modo adverso (al ecosistema y la biodiversidad marina) a numerosas especies y al ecosistema. Ha despertado en los últimos años una creciente atención y han surgido numerosos estudios y un abanico legal. Consciente de esta realidad, el Clúster Marítimo Español ha celebrado una jornada online, donde el Centro Tecnológico Naval y del Mar de Cartagena expuso la normativa y requisitos técnicos en los estudios de ruido submarino en los proyectos portuarios y offshore.

*Texto y fotos:
Teresa Montero*

Bajo el título “Estudios de ruido submarino en proyectos portuarios y offshore: marco legal y requisitos técnicos”, el Clúster Marítimo Español (CME) ha celebrado una jornada online (la crisis de la Covid-19 obliga) de la mano del socio Centro Tecnológico Naval y del Mar de Cartagena (CTN), que expuso el marco legal aplicable a los estudios de ruidos submarinos y dio a conocer unas guías metodológicas.

El impacto por ruido submarino es uno de los grandes retos ambientales, identificados en las estrategias marinas, generalmente desconocido por la sociedad y difícil de abordar desde el punto de vista técnico y científico, ya que se trata de una materia de gran complejidad y en continua actualización.

La Ley 41/2010 de Protección del medio marino incluye el ruido submarino entre los 11 descriptores del buen estado ambiental del medio marino



Las extracciones de gas van a tratar de reducirse por los efectos del ruido.

En sus estudios sobre el ruido submarino, el CNT, especializado en hidroacústica, está aplicando la digitalización al medio marino. Trabajan desarrollando tecnologías y herramientas software que faciliten el procesado de esa información tan compleja.

Marta Sánchez Egea, responsable de Medio Marino en el CTN, inició la jornada y su ponencia haciendo referencia a la Directiva Marina 2008/56/CE, que tiene como principal objetivo que los Estados Miembros adopten las medidas necesarias para mantener un buen estado ambiental del medio marino en 2020.

Llegada esta fecha, Sánchez reconoce que “no tenemos probablemente un buen estado am-

biental, pero si es bien cierto que se ha trabajado y avanzado mucho desde entonces hasta ahora”.

Como objetivos específicos, la directiva persigue proteger y preservar el medio marino y recuperar los ecosistemas donde se encuentren afectados. Y también prevenir y reducir los vertidos, velando para que no se produzcan impactos y riesgos para la biodiversidad, la salud humana o los usos legítimos del mar.

Esta Directiva tiene un enfoque ecosistémico, no es puramente conservacionista. De lo que se trata es de garantizar que las actividades humanas realicen un uso sostenible de los ser-

El ruido submarino tiene efectos nocivos en el ecosistema y la biodiversidad marina

vicios y bienes marinos y que a su vez esto sea compatible con un entorno ambiental óptimo.

Buen estado ambiental

La Directiva define un Buen Estado Ambiental como aquella situación en la que las características de los mares y océanos sean ecológicamente diversos, dinámicos, limpios, saludables y productivos.

Este buen estado ambiental se describe en la directiva a través de 11 descriptores cualitativos que ayudan a entender cuándo es alcanzado: El primero hace referencia al mantenimiento de la biodiversidad. Y el segundo a que las especies autóctonas no alteren negativamente el ecosistema.

El siguiente descriptor alude a la necesidad de que la población de especies de peces y moluscos comerciales se encuentre dentro de límites biológicos seguros. En cuarto lugar, los elementos de las redes tróficas deben asegurar la abundancia y reproducción a largo plazo.

El quinto punto clave recoge la minimización de la acumulación de residuos orgánicos en el litoral marino que causa la proliferación de ciertas algas (la reducción de la eutrofización). Que la integridad del fondo marino asegure el funcionamiento del ecosistema es el siguiente punto. El séptimo descriptor señala que la alteración permanente de las condi-

La Directiva Marco sobre energía marina tiene como objetivo que los Estados Miembros adopten las medidas necesarias para tener un buen estado ambiental del medio marino en 2020



Los contaminantes en los productos de la pesca tienen que estar por debajo de los niveles seguros.

ciones hidrográficas no afecte negativamente al ecosistema. En los siguientes descriptores las concentraciones de contaminantes no deben producir efectos negativos, y asimismo los contaminantes en productos de pesca tienen que estar por debajo de los niveles seguros.

A su vez, el décimo indicador alude a la obligación de que las propiedades y cantidad de basura marina no resulten nocivos. Y el último, expone que la introducción de energía, incluido el ruido submarino, se sitúe en niveles que no afecten de manera adversa al medio marino.

Actividades excluidas

En cuanto a su aplicación, esta directiva afecta a las aguas marinas de todos los estados miembros. También incluye aguas litorales, lecho marino y subsuelo, como parte integral del medio.

Por el contrario, se excluyen a las actividades relacionadas con la defensa o la seguridad nacional, aunque se recomienda que se efectúe un esfuerzo para que estas actuaciones se realicen de la manera más compatible posible con la Directiva.

La cooperación entre países es transfronteriza, no podría ser de otro modo por el propio carácter del medio marino. Así, las estrategias pueden incluir varios Estados Miembros y terceros países.

En este sentido, se anima a que haya una cooperación entre estos países a través de los convenios marinos regionales OSPAR (Atlán-

tico nordeste), HELCOM (Mar Báltico), Barcelona (Mar Mediterráneo) y Bucarest (Mar Negro).

En cuanto al enfoque territorial, la Directiva establece estas regiones Mar Báltico, Océano Atlántico Nororiental (con las subregiones: Mar del Norte, Mar Céltico, Golfo de Vizcaya y costas ibéricas, Océano Atlántico-Región Macaronésica), Mar Negro y Mar Mediterráneo (con las subregiones: Mar Adriático, Mediterráneo Occidental, Mar Jónico y Mediterráneo Central, Mar Egeo Oriental). Además, permite que los propios países establezcan subdivisiones adicionales.

La Directiva se aplica a través de diferentes grupos de trabajo: de cooperación; a nivel técnico; especializado en la definición del buen estado ambiental; y aquel relacionado con el intercambio de datos, información y conocimiento. Existe además un último grupo dedicado a los programas de medidas.

Asimismo, se localizan también diferentes grupos técnicos que se encargan de asesorar e investigar cuestiones más concretas y, en el caso de las estrategias, hay grupos específicos dedicados a basuras, datos y ruido.

Implantación cíclica

Según apuntó Sánchez, la implantación de esta Directiva es cíclica, contando con diferentes casos que se revisan cada seis años. Estas etapas comienzan con una evaluación inicial del estado ambiental de las aguas de cada país, para ver qué necesidades tienen y en qué grado se encuentran.

El segundo paso es la definición de qué significa el buen estado ambiental para cada uno de los países. Y el tercero es el establecimiento de los objetivos ambientales y sus indicadores para lograr ese buen estado ambiental.

Destacar que las definiciones hechas por los países sobre el undécimo descriptor, el que hace referencia al ruido submarino, “suelen ser bastante genéricas porque falta todavía un poco de información y de investigación para poder concretarla, pero poco a poco si que estamos viendo definiciones más precisas”, anotaba Sánchez.

Tras esto, se establecen unos programas de seguimiento, que van a ayudar a cada país a actualizar esos objetivos que se han marcado. Por último, se lleva a cabo un desarrollo de medidas que se diseñan para lograr ese buen estado ambiental.

Ruido submarino

Por otra parte, siguiendo con el método de definición del buen estado medioambiental, se elaboró una Decisión de la Comisión Europea 2017/848 de 17 de mayo de 2017 por la que se establecen los criterios y las normas metodológicas aplicables a este estado medioambiental de las aguas marinas.

Así, en el caso del ruido submarino, se distinguen dos criterios: uno relacionado con el sonido impulsivo y otro con el sonido continuo. El impulsivo se refiere a la distribución espacial, la extensión temporal y las fuentes, y que los niveles de las fuentes de sonido impulsivo antropogénico no superen los niveles que puedan afectar adversamente a los animales marinos. Y el segundo alude al mismo concepto, pero referente al sonido continuo antropogénico de baja frecuencia en el agua.

Sin valores umbrales

De momento, tal y como comentó la representante de CTN, no se han establecido valores umbrales para estos sonidos. “Será necesario llegar a un acuerdo a nivel internacional, de región y subregión de todos los estados para poder determinar dentro de qué niveles nos encontramos”.

A este respecto, indicó que estos valores “deben basarse en los mejores datos científicos disponibles”, y que “se está avanzando mucho en diferentes metodologías comunes para poder definirlos”. Estas metodologías tienen en cuenta no solo los niveles de ruido submarino, sino también los hábitats o especies

El Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, exige estudios de ruido submarino en los informes de evaluación ambiental de gran cantidad de actividades realizadas en el medio marino

que se puedan ver afectados. Cierto es que interesan las cifras y que al hablar de valores de sonido, explicaba Sánchez, se piensa en valores de decibelios, pero hay que tener en cuenta que “estamos hablando de distribución espacial y temporal. Por lo que apuntamos más a definir una extensión en el tiempo y en el espacio de los elementos de ruido o de las tendencias de ruido continuo”.

Por otra parte, sobre el tema de los impactos, continuaba la representante de CTN, “existe mucha literatura científica y muchos estudios que caracterizan los impactos del ruido submarino, pero tampoco tenemos una relación clara sobre presión por ruido e impacto. Y ahora se trabaja sobre todo en poder determinar el riesgo de impacto más que en el propio impacto en sí”.

Para poder desarrollar estas metodologías para la estrategia marina, la UE financia proyectos específicos relacionados con el ruido submarino para implementar esta Directiva. El CNT coordina dos proyectos a nivel de la Región del Mar Mediterráneo: QuietMed I y QuietMed II. En el Quietmed I, terminado hace dos años, se establecieron medidas metodológicas con el fin de ayudar a mejorar la coherencia y a estandarizar los aspectos relevantes al estudio del ruido: monitorización del ruido continuo con cuatro proyectos piloto (Cabrera, Malta y Creta), calibración, procesamiento de señal y modelización. También se llevó a cabo el registro conjunto de ruido impulsivo en el Mediterráneo.

El segundo de nuestros proyectos va a seguir añadiendo funcionalidades a la herramienta anterior y se trabaja para desarrollar una metodología viable para establecer esos valores umbrales del ruido o al menos acotar un punto más donde estarían.

Ley de protección marina

Todo esto tiene su traducción en el contexto nacional a través de la Ley 41/2010 de 29 de diciembre de la Protección del Medio Marino con los mismos objetivos que la Directiva europea.

Las estrategias marinas españolas a cargo del Ministerio de Transición Ecológica incluyen una evaluación inicial del medio marino, la definición del buen estado ambiental y el establecimiento de objetivos ambientales para su consecución. Todo ello se recoge en programas de medidas que permiten el cumplimiento de objetivos medioambientales.

El ámbito de aplicación en España se efectúa mediante subdivisiones, que vienen marcadas por demarcaciones marinas (esto es, el ámbito espacial sobre el que se desarrolla cada estrategia marina). Son cinco: noratlántica, subatlántica, del Estrecho y Alborán, levantino-balear y canaria. Así, existen cinco estrategias, una para cada demarcación.

Actualmente, nos encontramos en la segunda fase de la aplicación de esta ley (2018-2024). Hasta hoy se ha evaluado el estado inicial y definido lo que es el Buen Estado Ambiental y los objetivos medioambientales. Y los programas de seguimiento y de medidas son los mismos de la primera fase y se actualizarán el año que viene.

La estrategia seguida para cumplir con la mencionada ley recoge un primer paso de evaluación del estado inicial, que consta de un documento marco común y el desarrollo de información específica para cada demarcación; marco general, análisis de presiones e impactos para los 11 descriptores; análisis económico y social; evaluación del estado del medio marino y definición del Buen Estado Ambiental, y objetivos ambientales.

En la propia estrategia se señala que es complicado evaluar el alcance del Buen Estado Ambiental por la falta de información, pero hay que reconocer apuntaba la representante del CNT que se han hecho avances en las metodologías y se cuenta con mapas orientativos de ruido continuo.

Prevención de impactos por ruido

En cuanto a los objetivos ambientales, existen dos objetivos específicos para el descriptor 11 concerniente al ruido marino. Uno es el desarrollo de medidas de prevención y/o mitigación de impactos por ruido ambiente y ruido impulsivo.

Y el segundo objetivo se refiere a la mejora de la coordinación y estandarización a nivel nacional de los programas de seguimiento de la introducción de sustancias basura y energía al medio marino.

En los programas de seguimiento de los ruidos, se trata de hacer un seguimiento de la distribución temporal y espacial de los ruidos impulsivos. Los datos se solicitan a los promotores del estudio de impacto ambiental. Y en el caso del ruido continuo se realiza el seguimiento para conocer su evolución en cada demarcación.

Por lo que respecta a las medidas, existe una específica, que es la regulación de los criterios de los proyectos generadores de ruido submarino y para la elaboración de estudios de impacto ambiental de estos proyectos.

Del mismo modo, como medida horizontal, Sánchez hizo referencia al Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, que establece los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas y regula el informe de compatibilidad de las actividades en el medio marino con los objetivos de conservación marcados en las cinco estrategias marinas de España.

Y se aplica a actuaciones que requieran bien la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, su lecho o su subsuelo, bien la colocación o depósito de materias sobre el fondo marino, o bien los vertidos que se desarrollen en cualquiera de las cinco demarcaciones marinas. No se aplicará a las actuaciones desarrolladas en aguas de transición. Entre las actividades afectadas por este Real Decreto se encuentran los sondeos exploratorios y explotación de hidrocarburos en el subsuelo marino; el almacenamiento geológico de gas o CO₂; la instalación de gaseoductos, oleoductos, cables submarinos de telecomunicaciones y conducciones para vertidos desde tierra al mar; infraestructuras marinas portuarias y de defensa de la costa; dragados y vertidos al mar de material de dragado; extracción de áridos; minería submarina; regeneración de playas; energías renovables; balizamiento de señales; fondeaderos; arrecifes artificiales; e instalaciones de acuicultura y colocación de cenizas funerarias.

La autorización o aprobación de estas actuaciones deberá contar con el informe favorable del Ministerio para la Transición Ecológica. Este Real Decreto implica asimismo que habrá que incorporar estudios de ruido submarino en los informes de evaluación ambiental de las mencionadas actividades. El período de vigencia es de cuatro años desde su notificación. Si en ese

plazo la actuación no ha sido ejecutada, deberá solicitarse un nuevo informe.

Guías metodológicas

Para hablar sobre metodología, tomó la palabra Iván Felis Enguix, responsable del departamento de I+D del CTN, que centró su intervención en la existencia de una serie de guías metodológicas sobre ruido submarino.

Las guías metodológicas son publicadas por el Grupo de Expertos Nacional del Ruido Submarino. En 2011, la UE se lo solicita y en el 2014 aparecen los primeros documentos técnicos con algunas recomendaciones. En breve, a finales de 2020, ya “tendremos la publicación de la actualización de estas guías metodológicas en base a los resultados de los proyectos”, confirmó Felis. A nivel español, se dispone de unas guías más amables con recomendaciones y buenas prácticas para la medición del ruido submarino. Esta medición se realiza con un hidrófono, que ha de cumplir con unos requisitos técnicos específicos para este cometido.

Según Felis, para saber dónde colocar el hidrófono las guías establecen los programas de monitorización, con dos objetivos diferentes. Por un lado, está el monitoreo A, que pretende conocer información del ruido ambiental que puede haber en el área que se quiere estudiar y para predecir el ruido real de la tierra; y por otro lado, el monitoreo B, que mide el ruido que emite la fuente (la ola, el dragado, el buque...).

El hidrófono se puede desplegar desde la embarcación sumergiéndolo hasta dos metros. También se anclan en el fondo marino o se acoplan a una boya. Asimismo, se puede realizar la medición desde el aire y también con vehículos autónomos, tanto superficiales como submarinos. Es conveniente, explicaba Felis, “el empleo de dos modalidades combinadas para

tener una mayor resolución temporal y espacial”.

Análisis y propagación

Una vez se ha decidido la posición desde la que se quiere registrar el sonido, se establecen dos tipos de análisis: el del ruido impulsivo (analizado entre 10 Hz y 10 kHz) y el del ruido continuo (centrado en 63 y 130 Hz).

Con el fin de identificar estos ruidos, Felis apuntó las etapas necesarias para ello. En primer lugar, el pre-procesado de señales acústicas: consistencia y cobertura de datos, saturación de la señal, conversión analógica a digital, ruido propio del despliegue, rango dinámico, etc.

La segunda etapa corresponde al procesado de señales acústicas: extracción de métricas y estadísticas sobre las señales (nivel de presión sonora y nivel de exposición sonora). Y la tercera versa sobre la obtención de los indicadores de ruido: variabilidad temporal (distinguida por meses consecutivos en la misma zona) y espacial.

Para saber si el nivel de ruido es el mismo en diferentes zonas se dispone de los modelos de propagación que permiten saber cómo ese ruido se va ir propagando por todo el espacio que se desea analizar.

Destacar que la investigación se ve dificultada porque el suelo es irregular, las propiedades físico-químicas del agua no son siempre las mismas y además la velocidad de propagación del sonido no es siempre igual. También influye la vegetación existente.

Todo esto es tenido en cuenta por diferentes modelos de propagación que requieren de unos inputs y requisitos específicos que permiten elegir el más adecuado en función de los rangos de frecuencias del sonido en el agua. 🌊



El dragado de arenas y tierras produce grandes ruidos

El Puerto de Huelva finalista en los Premios de Sostenibilidad de la Asociación Internacional de Puertos y Costas (IAPH)

El Puerto de Huelva ha resultado finalista a los premios de sostenibilidad 2020 de la Asociación Internacional de Puertos y Costas (IAPH) por el proyecto de restauración medioambiental de la margen izquierda de la ría en la modalidad de “Diálogo puerto ciudad y relación con la comunidad”. De un total de 45 proyectos presentados y tras superar la primera clasificación que seleccionó 18 candidaturas, el proyecto del Puerto de Huelva ha sido valorado por el tribunal como segundo mejor proyecto en la citada categoría.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, se ha mostrado muy satisfecha con este nuevo reconocimiento “que nos reafirma en nuestra apuesta por desarrollar nuestra actividad de una manera sostenible, algo en lo que somos un referente a nivel nacional e internacional”.

En este sentido, Miranda ha destacado que “la APH tiene previstas inversiones ambientales por valor de 40 millones de euros en los próximos años en diversas actuaciones como un plan de mejora de la calidad del aire, la conexión del saneamiento del Muelle Sur a la red básica, un plan de eficiencia energética o la regeneración de suelos para usos logísticos, entre otros.

El proyecto, que ha sido llevado a cabo mediante un desarrollo científico y técnico muy singular a nivel mundial, ha permitido la recuperación ambiental de la margen izquierda de la ría del Odiel, usando bioherramientas, fundamentalmente la spartina marítima,

Es el segundo mejor proyecto en la citada categoría



El Puerto de Huelva afronta la recuperación medioambiental de terrenos que le llevan a obtener premios.

Se ha creado un importante sumidero de carbono, de 4 km de longitud y más de 220.000 m²

como experiencia pionera en Europa en espacios costeros de marismas.

El resultado ha sido la creación de un importante sumidero de carbono, de 4 km de longitud y más de 220.000 m² de superficie, donde se han recuperado las funciones ecológicas del ecosistema mareal y se han capturado más de 1.500 toneladas de carbono atmosférico desde el inicio, aspecto de gran relevancia que se adelantaba a las actuales en las políticas de lucha y adaptación al cambio climático y las políticas europeas como el reciente Green Deal.

Además, la recuperación de especies, la erradicación de especies invasoras, la estabilización de marisma baja, la recuperación de espacio para el ocio y disfrute de la ciudadanía y la divulgación ambiental y científica, han sido otros de los éxitos cosechados con este proyecto, enmarcado en una estrategia medioambiental muy clara, y que ha requerido y requiere gran esfuerzo e inversiones que redundan en el posicionamiento medioambiental del Puerto de Huelva, generando valor para la sociedad, la economía y el medio. 🌊



Puerto de Huelva



Conectando Europa. Abierto al mundo



CRECEMOS JUNTOS

www.puertohuelva.com

Cádiz-Port aborda el futuro de las energías renovables marinas

Cádiz-Port, la Asociación de la Comunidad Portuaria de Cádiz, abordó las posibilidades de desarrollo de la industria de energía renovables en la Bahía celebrando el pasado 1 de julio su primera mesa redonda: "Energías Renovables y la industria de la Bahía de Cádiz. Una mirada al futuro". Una iniciativa que forma parte del proyecto Neo Cádiz Bay, en el que uno de sus principales objetivos, es la creación de un debate sobre el actual escenario de la Energías Renovables en España, y los mecanismos estratégicos y legales necesarios para transformar la Bahía de Cádiz como un vector logístico en este sector.

La bienvenida corrió a cargo de Rafael Fernández Bernal, presidente de la asociación Cádiz-Port. Momento de estreno y presentación del vídeo promocional del proyecto, bajo el lema "Neo Cádiz Bay, estamos preparados". Rafael Fernández afirma que, la buena respuesta obtenida en ambas convocatorias, con más de un centenar de inscripciones procedentes de un total de 5 países, demuestra el gran interés en el proyecto, así como, el posicionamiento clave de la Bahía de Cádiz en el sector.

El debate, moderado por el Capitán Antonio Padrón y Santiago, contó además con la presencia como invitado especial de Javier Sánchez Rojas, presidente de



la Confederación de Empresarios de Cádiz.

El vídeo de la mesa redonda, está disponible en el canal de YouTube de Cádiz-Port. Pueden acceder a él mediante el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=yCAMM7gMUps>.

A partir de septiembre, está previsto definir las próximas fechas para los seminarios que abordarán los otros dos sectores en los cuales se sustenta el proyecto: el naval y la industria offshore.

Para más información acerca de la iniciativa, pueden acceder a la página web de Cádiz-Port: <http://www.cadiz-port.org/neo-cadiz-bay/>

A partir de septiembre, está previsto definir las próximas fechas para los seminarios que abordarán los otros dos sectores en los cuales se sustenta el proyecto: el naval y la industria offshore





Contenedores, carros cutter, pallets

El frío es oro!

Para maximizar la calidad de su producto es imprescindible su correcta manipulación desde el primer momento.

Usar los contenedores adecuados marca la diferencia entre un producto bueno y otro excelente.



PART OF RPC GROUP

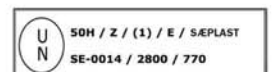


ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



SÆPLAST SPAIN SA • Polígono Industrial 15 • 36880 La Cañiza • España
Tel: +34 986 663 091 • Fax: +34 986 663 314 • Email: sales.spain@saeplast.com • www.saeplast.com

© Sæplast is a Registered Trademark of RPC GROUP



El Puerto de Bilbao contará con un remolcador propulsado a gas y gasoil

La compañía Remolcadores Ibaizabal y Astilleros de Murueta han ultimado las pruebas del nuevo remolcador propulsado a Gas (LNG) y Gasoil (Dual), que entrará en servicio en el Puerto de Bilbao próximamente, dentro de la flota del servicio portuario de remolque.

En este proyecto participa, además del armador y el astillero, el Gobierno Vasco, a través del Ente Vasco de la Energía. Asimismo, está incluido en el proyecto CORE LNGas hive de la Unión Europea, en el que participan la Autoridad Portuaria de Bilbao, Enagas, Puertos del Estado, Ibaizabal, Murueta y el Ente Vasco de la Energía.

El remolcador llevará el nombre de Ibaizabal XV y tiene 28 metros de eslora, 12 metros de



El Ibaizabal 15 es un nuevo remolcador propulsado a gas.

Tendrá 28 metros de eslora, 12 metros de manga, un registro bruto de 397 GT, una capacidad de tiro de 55 toneladas y alcanza una velocidad de 12 nudos

manga, un registro bruto de 397 GT, una capacidad de tiro de 55 toneladas y alcanza una velocidad de 12 nudos.

Pioneros en la gestión medioambiental

El Puerto de Bilbao es pionero en la gestión medioambiental y promueve diferentes iniciativas que encajan en los ejes seleccionados por el sistema portuario para contribuir a la Agenda 2030. Uno de ellos es potenciar el suministro de GNL a buques. Además de la entrada en servicio de este nuevo remolcador, Repsol ha anunciado recientemente que quie-

re construir, en el Puerto de Bilbao, su primera gasinera. Fruto del acuerdo con Brittany Ferries, estará aneja a la terminal donde atracan sus ferries, y abastecerá a los barcos propulsados por GNL que esta naviera está construyendo, y a otros buques cuando no esté ocupado el atraque.

Esta iniciativa se suma a otras llevadas a cabo con anterioridad como el primer bunkering "truck to ship" (de camión a barco) realizado en 2017, o la primera prueba piloto de carga de GNL de un barco a otro de todo el Arco Atlántico y del Mediterráneo realizada en febrero de 2018. [🌊](#)

Primer puerto con Declaración Ambiental de Producto

Asimismo, Bilbao fue, hace un año, el primer puerto del mundo que obtuvo Declaración Ambiental de Producto (DAP) o en inglés Environmental Product Declaration (EPD), basado en el Análisis de Ciclo de Vida de los servicios portuarios. Otra iniciativa medioambiental ha sido la sustitución del alumbrado exterior del Puerto por tecnología LED. Este proyecto ha permitido que en 2019 el consumo eléctrico se redujera en un 14% respecto a 2018. La inversión ascendió a 1,6 millones y contó con una financiación del 50% de la CE dentro del Fondo de desarrollo regional, Feder.

Otros consumos, además del eléctrico, han experimentado un importante descenso el año pasado gracias a las iniciativas puestas en marcha en este sentido y, así, se ha reducido un 7% el consumo de combustibles de automoción, un 5% el consumo de agua, un 37% las emisiones totales de Gas de Efecto Invernadero (GEI) a la atmósfera, o un 24% el consumo de papel. En estos momentos se trabaja en la puesta en marcha de un Plan estratégico energético para el Puerto de Bilbao. [🌊](#)

La protección de nuestro valioso ecosistema es vital para todos.



El desarrollo del sector de los productos del mar de Noruega descansa sobre tres pilares: crecimiento económico, inclusión social y sostenibilidad medioambiental. Este se ciñe a un exclusivo modelo en el cual la industria, los organismos reguladores y las instituciones de investigación colaboran en perfecta armonía para garantizar una economía verdaderamente sostenible en el presente, y también en el futuro.

El origen sí importa.

SEA
FROM
NORWAY
NOD

World Maritime Week se celebrará los días 23 a 25 de marzo del 2021



Bilbao Exhibition Centre tiene fijadas las fechas para el World Maritime Week que tendrá los días 23 a 25 de marzo, de 2021, uno de los encuentros marítimos más importantes de Europa. La cita bienal con el mundo de la economía azul vuelve reforzando su carácter internacional y con la celebración de distintos congresos de manera simultánea siempre con el mar como denominador común.

La novedad de esta tercera edición será la incorporación al programa de Oil&Gas Conference, que mueve las fechas en su tercera edición para coincidir con WMW y tratar todo lo relacionado con el petróleo y el gas en sus vertientes upstream y downstream. Junto a ello, el sector de la industria naval se reunirá en torno a Sinaval, el certamen veterano que celebra su 23 edición; la pesca tendrá su foro en Eurofishing, y todas las novedades y las últimas tec-

nologías en los puertos se pondrán en común en FuturePort.


Exposición y encuentros

World Maritime Week dispone también de una zona expositiva, además de un programa de networking y encuentros B2B que lo han convertido en una cita muy reconocida por los profesionales del sector. No en vano, en la pasada edición se mantuvieron 458 reuniones repartidas en las dos jornadas del programa B2B con la participación de 35 compradores internacionales, que acudieron con una agenda cargada de compromisos.

“Es una buena oportunidad para contactar con empresas y proveedores del sector marítimo”; “venimos buscando nuevas oportunidades de trabajo y nuevos nichos”, o “tratamos de ampliar

El año pasado, en su segunda edición, contó con la asistencia de alrededor de 2.000 personas

nuestros horizontes con empresas españolas en Europa”, son algunas de las impresiones de estos compradores internacionales llegados a BEC desde Filipinas, México, Tailandia, Alemania, Reino Unido, Egipto o Marruecos, entre otros países.

World Maritime Week celebró el año pasado su segunda edición con la asistencia de alrededor de 2.000 personas, que acudieron a las charlas y conferencias del encuentro con los principales armadores y empresarios internacionales de la economía azul en todas sus vertientes: naval, puertos, pesca y energía. Un centenar de expositores exhibió su trabajo en la zona expositiva de esta edición, en la que también se vivió la tradicional cena de gala de los premios FINE, que reconocen el esfuerzo de empresas y particulares del sector marítimo. 

Contará con un programa de networking y encuentros B2B



El Salón Náutico celebrará su próxima edición en octubre de 2021 de acuerdo con el sector

Pospone su celebración ante el contexto actual y prepara un salón de éxito para el próximo año. Fira de Barcelona, de acuerdo con la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen), ha decidido trasladar a octubre de 2021 la celebración del Salón Náutico Internacional de Barcelona, programada inicialmente para octubre de este año, ante la actual situación generada por la COVID-19 y con el objetivo de celebrar en un contexto más favorable una nueva edición que reúna la oferta comercial con compradores clave nacionales e internacionales.

De este modo, Fira de Barcelona ha atendido y valorado la petición del sector que, ante la compleja e incierta situación actual, la posible evolución en los próximos meses y las restricciones de movilidad internacional, ha manifestado su recomendación de trasladar a 2021 la edición de este año, así como su voluntad de empezar a trabajar junto a la institución ferial para organizar un gran certamen el año próximo que contribuya de forma efectiva a la reactivación de la industria náutica y económica del país.

En estrecha colaboración con Anen, Fira se prepara ya para la organización de una nueva edición del Salón Náutico con el fin de volver a reunir en el Port Vell de Barcelona la mejor oferta comercial con la participación de las embarcaciones y últimas novedades de expositores de las grandes marcas, así como atraer compradores nacionales e internacionales, agentes clave del sector, y mostrar una vez más su condición del evento más importante de la náutica en España y uno de los referentes de toda Europa.

Esta prueba, forma parte de la serie de tres competiciones de Mini 6,50, puntuables para la clasificación de la prestigiosa Mini Transat



En la pasada edición de 2019 reunió a más de 290 expositores y 700 embarcaciones, con unas 180 en la muestra flotante, y recibió más de 55.000 visitantes que pudieron ver las más de 120 novedades presentadas y disfrutar del centenar de actividades programadas para la difusión y promoción de la práctica de la náutica entre familias, aficionados y profesionales.

El Salón Náutico se suma así a otros certámenes internacionales del sector que en las últimas semanas han decidido posponer las ediciones previstas para este año ante las circunstancias actuales y la incertidumbre derivada de esta grave crisis sanitaria que se está sufriendo en todo el mundo. 🌊



La globalización pesquera en tiempos de Covid 19

*Texto y fotos:
Julio Ruiz de Velasco*

Lego de “turistrongo” como me suele llamar el incombustible bermeano Iñaki Zabaleta a Lekeitio a bordo de mi Astinor de nombre “Tempranillo” en una mañana de sábado después de un largo confinamiento de casi tres meses en Bilbao.

Tenía ganas de oler la mar, de sentir el viento en la cara y el salitre en la piel. Han sido tres meses duros pero a la vez distintos, increíbles e inimaginables. Después de una pequeña navegación de una horita, fondeo enfrente de la playa de Isuntza y del antiguo hostel de la Emperatriz, hoy flamante hotel Silken.

Un txonbito y sentir el agua todavía a 17º es delicia de principios de verano. Levamos ancla y entramos en puerto. Hay poco movimiento de embarcaciones y sitio de sobra en todo el muelle para amarrar. Los pantalanes están todos ocupados. Aquí están las embarcaciones deportivas a vela y a motor, cabinadas y descubiertas y los pocos pesqueros de bajura inscritos en este singular puerto de frente de muelle con casas relucientes que parecen pintadas por decreto del Ayuntamiento. Una preciosidad.

Me abarloo al único pesquero que veo. Su nombre “Lagundu Berria” - Nuevo Ayudar en castellano. Enfrente de la Cofradía de pescadores. Casi 15 mts de eslora y de un azul a juego con el cielo. En su cubierta impoluta y ordenada se ven dispuestos varios carretes con aparejos para capturar bonito del norte.

Y primera sorpresa. Nombre euskaldun, matrícula de Bermeo y con base en Santander.

Un simple atraque en puerto puede forjar una amistad duradera



Las casas relucientes en el puerto lekeitiarra



El Lagundu Berria, en el muelle

Enseguida salen a recoger mis chicotes para amarrarme dos jovenzuelos y sin atarme aún entablamos conversación. Y segunda sorpresa: El acento gallego es inconfundible.

Por eso lo de la globalización.

Me cuentan que habían salido de Aldán-Cangas del Morrazo el día 13 de junio a las 7 de la mañana, rumbo oeste de Finisterre y enseguida comenzaron a pescar aunque no gran cosa. Siguieron rumbo oeste y casi en las puertas del archipiélago de Azores, un aviso

de unos amigos a tiempo les hizo virar totalmente el rumbo y volver hacia el Golfo de Vizcaya porque en el Cantábrico estaba empezando a salir pescado. Dos días de navegación y lo encontraron. Lo descargan en Laredo (Cantabria), casi 3000 kgs. Una marea satisfactoria y rentable.

Son cuatro gallegos, tres de Aldán y uno de Bueu. Alvaro Castro, el patrón, Noel Barreiro, Juan Gregorio y Fernando Dacosta, marineros. (Fotos 6). En Bermeo va a desembarcar Juan aprovechando que van a subir al carro varadero para una reparación rutinaria de urgencia y le coge el relevo Sergio Fdz Castiñeira de Camariñas.

Dos días en grada y pasar la noche en seco y abordó sin el vaivén del agua salada. A todo hay que adaptarse y se adaptarán. Terminamos de buen rollo y con tres bonitos que me regalan de 5,7 y 9 kgs. Álvaro me lo descabeza y me lo deja preparado en un barreño de vendimiado albariño y cubierto de hielo. Llega perfecto a destino.

Al día siguiente les visito en Bermeo y ya están en el varadero. Les devuelvo el cubo vendimiador y aprovecho para seguir estrechando lazos de amistad.

Lo que un siempre atraque puede ocasionar. Estaba todo el muelle libre y preferí "pegarme" al profesional de pesca. Un acierto y una vivencia mas.

Y es que gallegos y vascos siempre hemos estado muy unidos. Incluso por la mar. 🌊



Cofradía de Pescadores de Lekeitio



Profesionales y deportivos se mezclan en Lekeitio.



*Alvaro Castro, patrón.
En el varadero de Bermeo*



En “El viejo y el mar” describe la pesca del pez vela en Cuba

Hemingway era un enamorado de la mar y la pesca

Texto:
Juan Carlos Barros

Ernest Hemingway era un gran escritor y también un experto pescador y esas dos actividades se juntaron para dar lugar a una novela corta llamada “El viejo y el mar” por la que le dieron el premio Pulitzer en 1953.

En su obra, Hemingway cuenta la historia de un viejo pescador que sale a pescar un pez vela en Cuba. Pero Santiago, que así se llamaba, estaba “salao” debido a una racha de mala suerte y hacía ya tres meses que no pescaba nada y se propuso como un desafío vital ir él solo a capturar un gigantesco pez vela. La pesca se convierte en una auténtica epopeya que duró tres días seguidos con el pez atrapado en el anzuelo y la barca siendo arrastrada a través del mar. Cuando por fin y tan fatigosamente le consigue pescar, le ata a la barca y emprende el viaje de regreso, pero le atacan los tiburones que devoran al pez y al llegar a puerto no lleva más que una carcasa.

La pesca del pez vela (*Istiophorus albicans*) o “aguja” como le llaman en Cuba por esa lanza que tiene en la cabeza como el pez espada, es una pesca artesanal tradicional y también deportiva por las dificultades que supone para el pescador (de hecho todavía en Cuba se sigue celebrando un torneo de pesca de pez vela que lleva su nombre: el Annual Ernest Hemingway International Billfish Tournament).

El pez vela es consumido por su carne, de la cual nos dice que Hemingway que es “firme y jugosa como la carne de vaca, pero no es roja ni tiene nervios por lo que en el mercado se paga al más alto precio”.

Y del tamaño de los peces nos da una idea la siguiente descripción: “Los pescadores habían limpiado sus agujas y las llevaban tendidas sobre dos tablas —dos hombres tambaleándose al extremo de cada tabla— a la pescadería, donde esperaban a que el camión del hielo las llevara al mercado, a La Habana.”



Hemingway era un enamorado del mar y la pesca

La historia comienza cuando Manolín, el joven amigo del viejo pescador, le ofrece ayuda para preparar el viaje: “Recogieron el aparejo del bote. El viejo se echó el mástil al hombro y el muchacho cargó la caja de madera de los enrollados sedales pardos de apretada malla, el garfio y el arpón con su mango. La caja de las carnadas estaba bajo la popa, junto a la porra que usaba para rematar a los peces grandes cuando los arrimaba al bote.”

Manolín le había traído sardinas frescas y dos pequeños atunes o albacoras frescos (en Cuba nos aclara Hemingway que los pescadores llaman atún a todos los peces de esa especie y solo distinguen entre ellos por sus nombres propios cuando van a cambiarlos por carnada) para usar como cebo, el cual es colocado de la siguiente forma:

“colgaban de los sedales más profundos como plomadas, y en los otros tenía una gran cojinúa (juel amarillo o carangoides bartholomaei) y un cibe (serrano pálido o serranus tortugarum) que habían sido usados

antes, pero estaban en buen estado y los colocó juntos con las sardinas que les prestan aroma y atracción.”

En Cuba a las zonas de aguas profundas las denominan “hoyos” y una vez que el viejo se hizo a la mar nos cuenta como al aproximarse a una de ellas: “vio la fosforescencia de los sargazos en el agua mientras remaba sobre aquella parte del océano que los pescadores llaman el gran hoyo porque se producía una súbita hondonada de setecientas brazas, donde se congregaba toda suerte de peces debido al remolino que hacía la corriente contra las escabrosas paredes del lecho del océano. Había aquí concentraciones de camarones y peces de carnada y a veces manadas de calamares en los hoyos más profundos y de noche se levantaron a la superficie, donde todos los peces merodeadores se cebaban en ellos.”

Antes de hacerse de día el viejo pescador había sacado sus carnadas e iba a la deriva con la corriente mientras nos dice Hemingway cómo era la disposición de los cebos:

“Un cebo llegaba a una profundidad de cuarenta brazas. El segundo a sesenta y cinco y el tercero y el cuarto descendían allá hasta el agua azul a cien y ciento veinticinco brazas....Cada cebo pendía cabeza abajo con el asta o tallo del anzuelo dentro del pescado que servía de carnada, sólidamente cosido y amarrado; toda la parte saliente del anzuelo, la curva y el garfio, estaba recubierta de sardinas frescas. Cada sardina había sido empalada por los ojos, de modo que hacían una semi guirnalda en el acero saliente.”

En cuanto los sedales hace la siguiente descripción:

“Cada sedal, del espesor de un lápiz grande, iba enroscado a una varilla verdosa, de modo que cualquier tirón o picada al cebo haría sumergir la varilla; y cada sedal tenía dos adujas o rollos de cuarenta brazas que podían empatarse a los rollos de repuesto, de modo que, si era necesario, un pez podía llevarse más de trescientas brazas.”

Por lo que se refiere al momento de la captura Hemingway dice: “cogió el sedal y lo sujetó suavemente en el índice y el pulgar de la derecha. No sintió tensión ni peso y aguanto ligeramente. Luego volvió a sentirlo. Esta vez fue un tirón de tanteo, ni sólido ni fuerte, y el viejo se dio cuenta, exactamente, de lo que era. A cien brazas más abajo una aguja estaba comiendo las sardinas que cubrían la punta y el cabo del anzuelo en el punto donde el anzuelo, forjado a mano, sobresalía de la cabeza del pequeño bonito.”

Y luego añade: “A esta distancia de la costa, en este mes, debe de ser enorme a seiscientos pies en el agua fría y a oscuras....dejó que el sedal se deslizara abajo, llevándose los dos primeros rollos de reserva... Lo lleva atravesado en la boca y se está yendo con él. “Luego virara y se lo tragará” pensó. En ese momento sintió que había dejado de moverse, pero el peso persistía todavía. Luego el peso fue en aumento, y el viejo le dio más sedal...-Ya ha picado...¡Ahora! -dijo el viejo en voz alta y tiró fuerte con ambas manos; ganó un metro de sedal; luego tiró de nuevo, pero el pez seguía alejándose lentamente y no podía levantarlo una pulgada. Su sedal era fuerte, era cordel catalán nuevo, de este año.”

El bote, entonces, empezó a moverse lentamente hacia el noroeste. Cuatro horas después el pez seguía tirando y llevaba el bote a remolque. El sesgo del sedal indicaba que el pez nadaba a menos profundidad, pero eso no significaba, necesariamente, como el viejo pes-



Hemingway de campaña de pesca

cador bien sabía, que fuera a salir ya a la superficie:

“Ahora que es de día, conviene que salga para que llene de aire los sacos a lo largo de su espinazo y no pueda luego descender a morir a las profundidades... tengo que tener cuidado de no sacudirlo, cada sacudida ensancha la herida que hace el anzuelo y si brinca pudiera soltarlo.”

Cuando por fin salió el pez, comprobó que era dos pies más largo que el bote:

“Surgió interminablemente y manaba agua por sus costados. Brillaba al sol y su cabeza y lomo eran de un púrpura oscuro y al sol las franjas de sus costados lucían anchas y de un tenue color azul rojizo. Su espada era tan larga como un palo de béisbol, y la gran hoja de guadaña de su cola sumergiéndose y el sedal comenzó a correr velozmente.”

El viejo trataba de mantener con ambas manos el sedal a la mayor tensión sin que se rompiera. Sabía que si no podía retener al pez con una presión continuada, el pez podía llevarse todo el sedal y romperlo. El sol salió por tercera vez desde que Santiago se había hecho a la mar, cuando el pez empezó a dar vueltas. Justamente entonces sintió una serie de tirones y sacudidas en el sedal debido a que el pez estaba golpeando el alambre con su pico. En cada vuelta que daba el pez, el viejo iba ganando sedal y estaba seguro de que en dos vueltas más tendría ocasión de clavarle el ar-

pón: “Pero tengo que acercarlo. No debo apuntar a la cabeza. Tengo que metérselo en el corazón.”

Una vez que se lo hubo clavado y el pez murió, el viejo pescador empezó a tirar de él para ponerlo a lo largo de la barca, de modo que pudiera pasar un sedal por sus agallas, sacarlo por la boca y amarrar su cabeza al costado de proa. Pero, no había pasado ni una hora cuando llegó el primer tiburón. Era un tiburón mako o marrajo muy grande que había surgido de la profundidad cuando la nube oscura de la sangre del pez vela se había formado y dispersado en el mar a una milla de profundidad. Luego vinieron muchos más que a grandes dentelladas se comieron al pez.

Santiago emprendió, entonces, el viaje de vuelta a casa, aunque no iba derrotado, pues dice Hemingway que “el hombre no está hecho para la derrota. Un hombre puede ser destruido, pero no derrotado”. Al llegar, dejó la barca con el esqueleto del pez en el puerto y se fue a dormir. Al rato pasaron unos turistas:

-¿Qué es eso?, preguntó la mujer.

-Un tiburón, dijo el camarero, que quiso explicarle lo que había sucedido.

-No sabía que los tiburones tuvieran colas tan hermosas.

-Ni yo tampoco, dijo el hombre que la acompañaba. 🌊

Vrouw Maria, un tesoro bajo las aguas

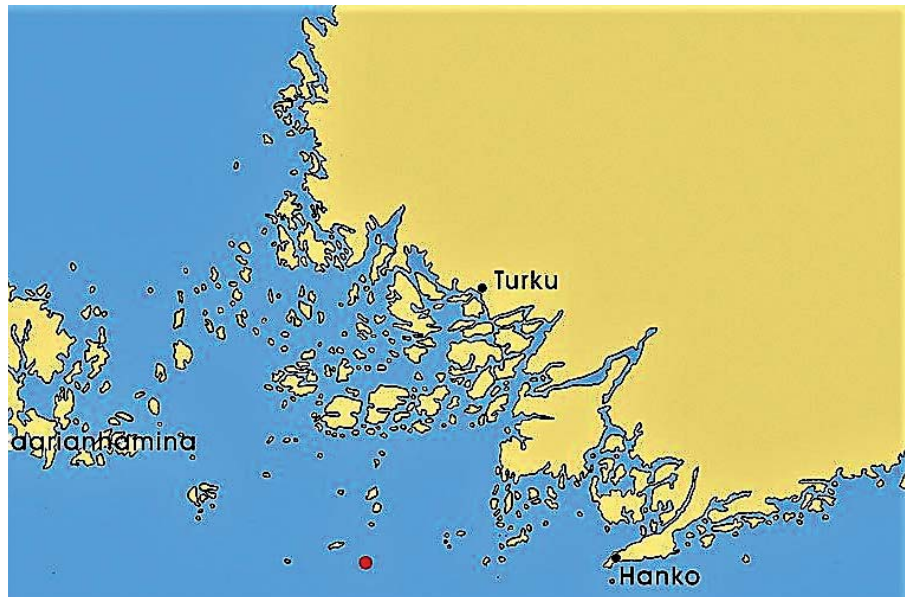
Texto y fotos:
Alberto López
Echevarrieta.

El hundimiento del buque holandés *Vrouw María* (Señorita María) ha sido uno de los sucesos más comentados de la moderna historia marítima, no tanto por el hecho en sí del naufragio, sino porque la carga que llevaba venía a ser como la cesta de la compra en el mundo del Arte de la mismísima emperatriz Catalina de Rusia. A pesar del tiempo transcurrido, el caso *Vrouw Maria* sigue abierto.

Las aguas del Golfo de Finlandia están consideradas como las más difíciles de navegar del mundo. No lo son por la profundidad media del mismo -unos 27 metros-, sino por los arrecifes y fondos rocosos situados en su fondo. Basta echar una ojeada a cualquier mapa de la zona para apreciar un gran número de archipiélagos, islas e isletas que lo pueblan. Hablo de elementos pétreos que sobresalen del nivel de las aguas y que, en algunos casos, las islas Aoland por ejemplo, constituyen una muralla natural que parece cerrar el golfo entre la ciudad sueca de Upsala y la finesa de Turku.

El peligro real no está en las islas, que están a la vista, sino en las rocas que, sin asomarse a la superficie de las aguas, están próximas a ella. En estas condiciones no es extraño que la zona sea el cementerio de muchos barcos, sobre todo de aquellos que surcan el golfo por primera vez.

El naufragio de este mercante holandés fue uno de los más sorprendentes del siglo XVIII



El punto rojo señala el lugar donde naufragó el *Vrouw Maria* en aguas del Mar Báltico.

Catalina, simplemente apasionada

Uno de los pecios más buscados ha sido el del buque holandés *Vrouw Maria*, un mercante de dos mástiles que partió de Amsterdam el 5 de setiembre de 1771 con destino a San Petersburgo. Hubiera sido un barco siniestrado más, pero en este caso las bodegas se habían cargado hasta los topes de obras de arte y productos coloniales -entre ellos una enorme cantidad de sacos de café-, con destino a Catalina la Grande de Rusia.

La gloria y el amor fueron las dos grandes pasiones de esta soberana que, curiosamente, era alemana de nacimiento. Fue desechada por su esposo en el tálamo nupcial, por lo que se tomó la libertad de proveerse de amantes que cumplieran en sus necesidades afectivas. Uno de ellos fue Alexei Orlov a quien dio el mando de la flota rusa del Mar Báltico. En marzo de 1771 se produjo un hecho histórico muy significativo: Por primera vez una escuadra de guerra rusa tomaba contacto con los mares oceánicos, concretamente con el Mediterráneo, para enfrentarse con la flota otomana.

La maniobra se llevó a cabo gracias a la ayuda inglesa. Los doce buques y las doce fragatas rusas se avituallaron en Portsmouth y llegaron sin tropiezos por Gibraltar a Menorca. El primer encuentro tuvo lugar el 5 de julio cerca de la isla de Chíos, en el Mar Egeo. El almirante Spiridoff que comandaba el destacamento ruso a bordo del *Rotislav*, se acercó tanto al navío del almirante turco Hassan d'Alger, que los dos barcos explotaron. A pesar de lo aparatoso del choque, los dos almirantes sobrevivieron.

El turco quiso proteger su escuadra reagrupándola en la bahía de Cesme, frente a Chíos, pero fue un grave error, ya que por

La cesta de la compra de la reina Catalina la Grande, de Rusia, hundida en aguas finesas

Cuadros de Rembrandt y Rubens perdidos para siempre antes de llegar a su destino

la noche los rusos destruyeron a la práctica totalidad de la flota turca. De sesenta y dos navíos turcos tan sólo uno consiguió huir. La ardiente Catalina premió con largueza al responsable de semejante triunfo.

Los inicios de L'Hermitage

La zarina, mujer de carácter muy altivo, comenzó a adquirir obras de arte en el mercado internacional en 1764. Llegó a tener tal colección en el Palacio de Invierno que dejaba epatados a todos los aristócratas invitados. Llegó el momento en que, como ya no cabían más cuadros, pensó en construir el mejor museo del mundo, lo que hoy conocemos como *L'Hermitage*, al que trasladó toda la pintura holandesa y flamenca que poseía. Consideró que el triunfo sobre los otomanos era buen motivo para hacerse un homenaje y encargó nuevas compras en Amberes, Brujas y las zonas de influencia. Sus embajadores no repararon en el coste, de forma que seleccionaron un buen lote que debía ser enviado a la corte de San Petersburgo en las bodegas del mercante holandés *Vrouw Maria*.

El barco atravesó el Mar del Norte, superó la península de Jutlandia y, tras atravesar



Reproducción pictórica del *Vrouw Maria*.

los estrechos daneses, se internó en el Mar Báltico. Cuando llegó a la boca del Golfo de Finlandia, al final del cual se encuentra la capital rusa, la nave, tal vez empujada por una tormenta, no tomó la ruta debida, sino que siguió hacia el Norte. Nunca llegó a su objetivo.

El misterio de un naufragio

Durante mucho tiempo se ignoró cuál fue el lugar exacto del naufragio hasta que finalmente, tras muchos rastreos, se localizó el pecio en esa barrera natural que configura el archipiélago de las Aoland formado

por unas cien mil islas e islotes que, en la actualidad, están unidos por puentes.

El *Vrouw Maria* tropezó con alguna masa rocosa no perceptible que destruyó los bajos del navío partiéndolo en dos. Su capitán, Raymond Lourens, conocedor del tesoro que llevaba a bordo, no pudo hacer nada para mantenerlo a flote. Al producirse la colisión, según parece, se deshizo uno de los cargamentos del barco compuesto por sacos de café. Los granos quedaron sueltos y obstruyeron las bombas que la tripulación trataba de accionar. Era el 9 de octubre de 1771. Históricamente no ha trascendido si la marinería pereció o si consiguió salvarse



3- Museo de *L'Hermitage*, en San Petersburgo, lugar donde se debía haber depositado la carga del *Vrouw Maria*.

Un error de navegación del capitán del buque fue la causa del desastre

alcanzando alguna de las islas más próximas de las que forman la cadena que alcanza el puerto de Turku.

Un tesoro bajo el agua

El año del naufragio se estimó que el cargamento de aquel mercante estaba valorado en 9.700 talentos de oro, todo un tesoro muy superior al que portó el *Sankt Mikael* cuando, treinta años más tarde, se hundió en las mismas aguas. En este caso, la carga "sólo" estaba valorada en 2.300 talentos de oro.

El contenido del *Vrouw Maria* no estaba compuesto, por tanto, por cosas sin importancia. Si de algo alardeaba Catalina de Rusia era de un refinado gusto con los objetos valiosos. En esta ocasión esperaba con impaciencia las obras de arte de los pintores holandeses del siglo XVII que había encargado. Con ella también lo hicieron muchos aristócratas, palmeros suyos, que intentaban rivalizar en materia artística con la egregia dama, aunque sin éxito. La corte de San Petersburgo estaba pendiente de aquella mercancía.

La noticia de la localización del pecio del *Vrouw Maria* en las proximidades de la isla Jurmo, en el archipiélago de Turku, fue uno de los temas más tratados de la época, sobre todo a niveles aristocráticos. Había muchos intereses implicados en recuperar el contenido de aquel barco. Ciertamente que las pinturas habrían desaparecido por acción del tiempo y el agua, pero había muchos objetos de extraordinario valor, como figuras y objetos de oro macizo, que debían permanecer indemnes. El interés por recuperar

La carga de obras de arte tenía como destino el Palacio de Invierno, germen del Museo de L'Hermitage



Una de las anclas del Vrouw Maria según la información que facilitan las cámaras submarinas.



Estado en que se encuentran los restos del buque de los tesoros reales.

aquel tesoro no sólo tentaba a los especialistas en arqueología marítima, sino también a buscadores profesionales que luego comerciarían con el material hallado. Se abrió la veda.

La investigación

Catalina la Grande inició una investigación en torno a lo ocurrido con la desaparición del barco contratado. Todo fue inútil. El mar se lo había tragado y, posiblemente, la nula esperanza de que aquellas obras de arte volvieran a tener el esplendor de su origen provocó una especie de desidia en torno al rescate. ¿Merecía la pena el esfuerzo?

El *Vrouw Maria* lleva durmiendo decenas de años bajo las aguas acunado con el vaivén

de las mareas que fluyen entre los bajos de las dos islas que lo atrapan. Sin embargo, el Mar Báltico le ha maltratado menos de lo que todos esperaban, puesto que, al ser aguas casi interiores, son poco saladas. Lo atestiguan los submarinistas que se han sumergido y lo han visto.

Así opina Christian Ahlström, arqueólogo de fondos marinos, tras estudiar los documentos encontrados en los archivos de la naviera que comerciaba con el *Vrouw Maria*. Afirma que este descubrimiento, al margen de las riquezas de su cargamento, es único en el mundo. Coincide con él el submarinista Rauno Koivusaari, jefe del equipo de búsqueda de la Asociación Pro 'Vrouw Maria' y director del proyecto que trata de recuperar lo que queda de la embarcación.



El pecio ofrece este estado de conservación a las cámaras submarinas.



Piezas recuperadas del fondo del Báltico.

Koivusaari, que ha llegado a ver los restos que quedan de este *bello durmiente*, asegura que el pecio se encuentra a 41 metros de profundidad. Su examen ha servido para recoger una exhaustiva información sobre un hecho ocurrido en el siglo XVIII y que plantea el clásico problema legal en torno a la propiedad del contenido del barco. ¿Pertenece a Rusia que adquirió la carga o a Finlandia que la ha encontrado? El tema no es nuevo. Algunas piezas ya han sido rescatadas, pero es el conjunto -barco y carga- lo que puede suponer una captura histórica de indudable interés.

La bondad de las aguas bálticas

Hace tiempo les conté en estas mismas páginas la aventura del *Vasa*, aquel buque de guerra sueco que tuvo un itinerario tan corto que se hundió en estas mismas aguas, en los astilleros de Esto-

colmo, cuando lo estaban botando en 1628. ¡Se lució el rey Gustavo Adolfo II tras deseársela larga vida!

Durante siglos, la recuperación del *Vasa* fue como la asignatura pendiente que tenían los suecos, máxime sabiendo el lugar exacto donde se había dado la curiosa circunstancia. Su recuperación fue una cuestión nacional. Como les dije, este navío se reflató, le hicieron un museo a su medida y hoy es uno de los principales atractivos turísticos de la capital sueca.

Viene esto a cuento de que el caso *Vrouw Maria*, a todas luces mucho más pequeño que el anteriormente citado, no afecta a Finlandia más que en el hecho de que yace bajo sus aguas. La importancia no es la misma e iniciar el proceso de su recuperación debe ser un gran fregado de consecuencias imprevisibles que, posiblemente, el tiempo resolverá. 🌊

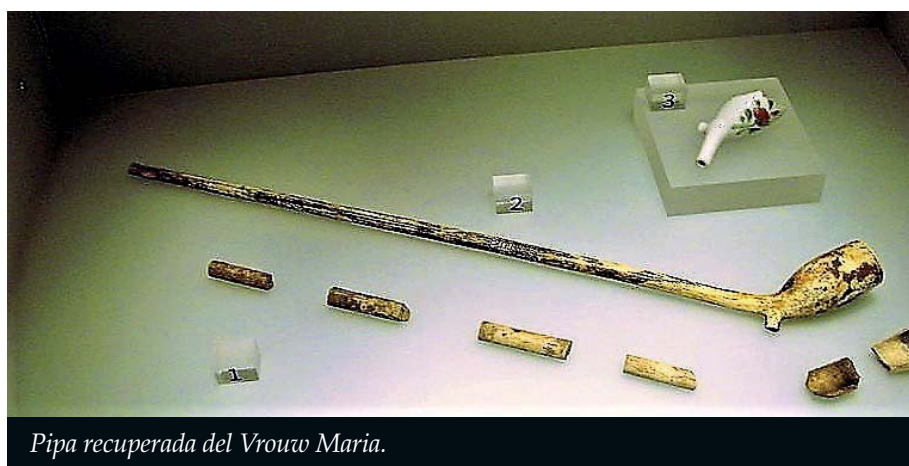
Una asociación finlandesa confía en recuperar el pecio y exhibirlo públicamente



Parte del tesoro que contenía el *Vrouw Maria*.



Así se llevan a cabo los trabajos de arqueología marítima en torno al *Vrouw Maria*.



Pipa recuperada del *Vrouw Maria*.

Vuelve el fogonero noruego, cada vez con mayor aceptación en España

Comienza la temporada de fogonero noruego fresco, una variedad de bacalao procedente de las frías y cristalinas aguas del norte de Europa y que va ganando aceptación en España, un mercado en el que aún hay margen de crecimiento para el pescado blanco y en el que el fogonero va afianzándose debido a sus cualidades y a su atractivo precio.

Se calcula que, cada año, se capturan en aguas noruegas 300.000 toneladas de este pescado. En 2018, parte de ellas comenzaron a exportarse a nuestro país, al que llega desde septiembre hasta marzo, con buenos resultados, ya que es un pescado blanco cuyo sabor agrada mucho a los consumidores españoles, que ofrece una gran relación entre el sabor y el precio y que se adapta muy bien a nuestra manera de cocinar. Por estos motivos, la industria de productos del mar de Noruega apostará este año por España como uno de los mercados en los que desarrollará una campaña de apoyo para promover un mayor conocimiento y consumo de este sabroso pescado blanco.

Además, el fogonero fresco con garantía de origen noruego procede de compañías pesqueras certificadas con el sello azul MSC, y cuenta con la garantía de los productos del Mar de Noruega.



Filete de fogonero noruego fresco



NSC. Fishing white fish

Fresco, sano y con una excelente relación sabor-precio

El fogonero comparte familia -peces gadiformes- con el Skrei, el bacalao fresco y el bacalao tradicional o salado, pero se distingue fácilmente por la línea en la piel que recorre longitudinalmente ambos lomos. Al ser un pescado que nada contracorriente, su carne tiene una textura firme y color gris claro y es un pescado muy sabroso.

En España se puede encontrar fresco -que es como más se potencia su sabor- y es una buena opción para incluir pescado sano, sabroso

y a un precio muy atractivo para incorporarlo en la dieta diaria.

También ayuda a su introducción en el mercado ibérico lo bien que funciona en preparaciones clásicas como el horno, rebozado, a la plancha, al vapor o en guisos, tan habituales en muchas de las recetas tradicionales españolas, en las que el fogonero puede sustituir perfectamente a otros pescados blancos. Por todo esto, el fogonero noruego comenzará este otoño verano la que se espera sea una campaña que ayude a que en lo que resta de 2020 esté presente en cada vez más mesas de los hogares y restaurantes españoles. 🌊



NSC. Fishing white fish

El Encuentro de los Mares lanza el mensaje urgente de aprovechar el descarte y el desperdicio pesquero

La II edición del Encuentro de los Mares, con carácter on line, ha constituido un éxito de participación y de calidad en las ponencias. El biólogo marino Carlos Duarte apuntó que “una cuarta parte del alimento tendrá que venir en un futuro no lejano del mar”. Duarte afirmó que podemos multiplicar la actual producción de alimento marino si actuamos rápida y sosteniblemente. Varios son los frentes de batalla. En 1990 llegamos a un colapso de la capacidad de los océanos para mantener los stocks pesqueros, pero, afirmaba Duarte, que si “relajamos un poco la presión sobre estos stocks pesqueros se podrá recuperar su biomasa en 10 ó 20 años. El mar tiene una alta capacidad para regenerarse, como se demostró en España con la recuperación de la anchoa del Cantábrico o con los años de moratoria del atún”.

Pero el problema de fondo es, según Duarte, que, así como en tierra el hombre rápidamente pasó a producir su propio alimento “en el mar, sigue siendo básicamente cazador y recolector. No podemos depender únicamente de la captura salvaje si necesitamos alimentar a casi 10.000 millones de personas en 2050. Es ahí donde entrará en juego la acuicultura.

Duarte explicó la paradoja que supone “insistir en usar el agua de la cuarta parte del planeta que es seca, los continentes”, frente a la inmensidad de los océanos. ¿La conclusión? Debemos seguir apostando por nuestros mares: sin infinitos.

Enric Sala, explorador Residente de National Geographic, contó que durante una parte de su carrera como investigador se dio cuenta de que estaba “escribiendo la escuela mortuoria del mar”. Cuenta Sala que ahí entendió que la ciencia tenía que combinarse con la práctica. Y eso es lo que ha pasado en #EncuentrodelosMares, gracias a la combinación única de profesionales de la pesca, la biología y la investigación marina y los mejores cocineros del mundo, se ha dado a conocer que si no queremos acu-



Carlos Duarte

dir al aniquilamiento marino tenemos que actuar. Entre los ponentes se hizo referencia a que se deberían de aprovechar los descartes y los desperdicios pesqueros. Antes nos planteábamos: ¿cómo alimentamos a 10.000 millones de personas en 2050? Enric Sala, que recibió junto a Manu San Félix el premio Sartun por su trabajo Pristine Seas, contestó claramente: “Ya hay comida para todos, el problema es que desperdiciamos un tercio”. Gracias al testimonio de investigadores como Manuel Barange, director de la Política de Pesca y Acuicultura y División de Recursos de la FAO, se dieron cuenta cómo las políticas

sostenibles permiten asegurar la salud de las especies y los ecosistemas. Pero también conseguiremos “erradicar la pobreza”. “De los 30 países mayores consumidores de pescado, 17 de ellos son países de bajos ingresos y déficit alimentario”, nos explicó.

La combinación de ciencia y gastronomía la comprendemos más que nunca cuando al escuchar a grandes cocineros como Quique Dacosta o Ángel León coinciden con los grandes investigadores. Podemos decir que su alta cocina está en la era del aprovechamiento (como deberían estar nuestras neveras). El Chef del Mar (Aponiente^{***}) está haciendo palomitas y pan con semillas de junco, algo absolutamente novedoso. Pero también cómo los cocineros del Mar de Alborán aprovechan el pescado: en el restaurante Chinchín Puerto (Málaga) se aprovecha hasta la colita baja, con la que hacen sashimi.

Dacosta explicó que el aprovechamiento también pasa por evitar el desperdicio “estético”: “Solo queremos esa pieza concreta de ese pescado. Nuestras madres y abuelas lo aprovechaban todo y consiguieron alimentarnos mejor”. Para eso el compromiso de los cocineros, decía el chef, pasa por “concienciar” a los clientes, pero “es un compromiso que nos atañe a todos”. 🌊



Encuentro de los Mares





Si es **Balfegó**,
es **sostenible**.

www.balfego.com