

Europa Azul

Revista de la Mar

Julio-Agosto

N.º 196 • 2023



txikitasunetik handi

Landa eta itsasertz garapena
Desarrollo rural y litoral



Euskadi, auzolana, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO





Alberto Echaluze

Reforzar las campañas en favor del consumo de especies ante el descenso en los hogares

Es preciso redoblar las campañas de promoción del consumo de especies ante su notable descenso en los hogares españoles. Consumir pescado y marisco ayuda a llevar una dieta equilibrada. Lo dicen organismos como la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA, siglas en inglés), la American Heart Association, o la Sociedad Española de Nutrición.

Principalmente, el mayor o menor consumo se asocia a cuestiones económicas o de falta de una educación nutricional adecuada. En otras, y contradiciendo las recomendaciones de las autoridades, un menor consumo es debido a nuevos estilos de vida que están ganando adeptos en los últimos años, y que promueven eliminar el consumo de carne animal y sus derivados por cuestiones éticas o medioambientales.

Como consumidores, tenemos el derecho de tomar nuestras decisiones de forma libre e informada. Por eso, es importante continuar explicando las ventajas de consumir pescado para la salud y para el planeta. Estos hábitos piscívoros nos permiten obtener, entre otras, proteínas de alta calidad, adquirir ácidos grasos omega-3, y vitaminas y micronutrientes como el hierro hemo, de más fácil absorción que

el que se obtiene por los vegetales. Por no hablar de la vitamina B12, que casi exclusivamente se encuentra disponible en la carne animal, incluido el pescado, por supuesto.

España ha sido siempre reconocido como un país amante del pescado, una tendencia que poco a poco vamos viendo diluirse con caídas del consumo. En el último año, por ejemplo, la caída ha sido del 12%. Lo más preocupante es que este descenso del consumo se viene experimentando desde tiempo, y se produce más entre las familias con hijos. Específicamente, según los datos el 57% del descenso en el gasto de productos del mar se produce en este segmento de la población. Es decir, estamos criando niños y jóvenes con malos hábitos de consumo.

Un descenso que no solo afecta a la seguridad alimentaria y al futuro de la salud de nuestra población, también tiene consecuencias directas en la cadena de valor del pescado y marisco, y las comunidades costeras que dependen de estos sectores.

Para revertir a esta situación son varias las medidas que debemos tener en cuenta. Por una parte, fortalecer la capacidad para producir pescado y

marisco de calidad a través de la acuicultura y la pesca responsable. Es importante que el pescado sea accesible en cantidad y precio para toda la población. Si además es producido en nuestras costas, mejor para el tejido económico y para el medio ambiente.

La oferta debe estar diversificada en formatos y especies, lo que también contribuye a aumentar el consumo. Una parte del menor consumo se produce porque no encontramos formatos de conveniencia que se adapte a los nuevos hábitos en el hogar. El fomento de especies de acuicultura populares ayuda en ambos aspectos.

No es menos importante una educación nutricional acertada y la mayor conciencia sobre la importancia del consumo del pescado en una dieta saludable. Para ello, las campañas de información, los programas de educación alimentaria y la promoción de los beneficios del consumo son fundamentales. Es una pena que hace años el Gobierno decidiera prescindir del FROM, un organismo público que tanto hizo por el consumo del pescado y marisco en nuestro país. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BAREA **CORRESPONSAL MADRID:** TERESA MONTERO, **CORRESPONSAL CATALUÑA:** FRANCESC CALLAU

CORRESPONSAL ANDALUCIA: JUAN MANUEL MORENO. **CORRESPONSAL CANTABRIA:** JUAN CARLOS BARROS.

CORRESPONSAL ARGENTINA: CARLOS ASTORELLI. **COLABORADORES:** Eliseo Villar, Javier Mina, Iñaki Garro, Julio Ruiz de Velasco, Susana Rivas

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

EDITA: EUROPA AZUL S.L. **Administración:** Plaza de Unzaga 9-2. Tlfno móvil: 619179516-606549776. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

E-MAIL: info@europa-azul.es. **PAGINA WEB:** www.europa-azul.es

CONTRATACIÓN DE PUBLICIDAD: San Vicente, 8, 6º dpto 3 (Edif. Albia I). 48001 BILBAO. Tlfno: 649015850

E-MAIL: jruizdevelasco@telefonica.net

IMPRESION: GERTU, Oñati (Gipuzkoa). DEPOSITO LEGAL: SS-228-90. ISSN: 1.130-1465.5



Entrevista 6 a 11

Raúl García Rodríguez (WWF)

Congreso Fenapa 12 a 19

Sin soluciones contra el alga invasora

Cuota de atún rojo para la pesca artesanal

Optimizar los fondos FEMPA

Congreso ARVI 20 a 25

Estrategia de Biodiversidad

Descarbonización

Jornada Ondarrea 26 a 29

Descarte cero

Recorte de cuotas

Pesca España

Opinión 32 y 33

Cambio climático

Euskadi 34 y 35

Buena campaña de bonito

Declive de la anchoa

Catalunya 36 y 37

Balance de las descartas en los puertos

Congreso AECOC 38 a 41

Descenso del volumen y frecuencia de consumo

El sector comercializador mira a China

Ingenieros Navales 42 a 48

La industria marítima demanda más ingenieros

Renovación de la flota

Eólica marina. Oportunidades

Breves 50

Iñigo Onandía

Comercialización de aletas de tiburón

Comercialización 50 y 51

ANFACO-CECOPESCA

6 a 19

Congreso de Fenapa

El alga invasora, la cuota de atún y la formación, retos de Fenapa

Desesperación, sentimiento de abandono, incertidumbre, caos, desatendidos, sin ninguna solución científica es así como se encuentra el estado de ánimo del sector pesquero gaditano y más en concreto el de la flota artesanal del litoral que va desde Conil a la Línea de la Concepción, pasando por Barbate y Tarifa. Fenapa, las asociaciones locales como la Organización de Productores Pesqueros Artesanales Conil-Atunara (OPP72) y las distintas cofradías de pescadores de Conil, Barbate y Tarifa solicitan mayores cuotas de atún.



26 a 28

Jornada de la Obligación de Desembarque

«El descarte cero ha llegado para quedarse»

Héctor Villa, Subdirector Caladero Nacional y Aguas de la Unión Europea, participó en una Jornada sobre la Obligación de Desembarque en el que expuso la visión de la gestión pesquera para su aplicación. El subdirector destacó que, aunque los descartes cero han llegado para quedarse, esta puede sufrir cambios o ajustes futuros con la consecuente adaptación por parte del sector y la administración. Su compañera Encarnación Benito expuso a los asistentes las exenciones y flexibilidades, así como el procedimiento de aprobación de estas. Por otro lado se habló de los aspectos relevantes de la segmentación basados en que permite comparar la situación de los distintos segmentos de flota de la UE, especialmente los resultados socioeconómicos. No obstante, no identifica claramente las flotas multiarte o multiplesquería, ni permite diferenciar flotas que en España tienen caladeros bien definidos.

Astilleros 52 a 55

Odón de Buen

Mega yate Freire NB 724

Zamakona bota un nuevo remolcador

Empresas 56 y 57

Acuerdo entre Nautical y Hatleland Technology

Náutica 58

Peperetes patrocina la náutica deportiva

Reportaje 60 a 65

Kotka, sede de uno de los más bellos Museos Marítimos

20 a 25

Congreso ARVI

La Estrategia de Biodiversidad pone en peligro la seguridad alimentaria

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo puso en marcha la X Conferencia Internacional ARVI sobre el Futuro de la Pesca: "La Estrategia de Biodiversidad y la



Descarbonización de la flota pesquera de la UE", en la que destacados expertos alertaron de la pérdida de soberanía alimentaria a consecuencia de todas la serie de restricciones que se vienen promoviendo desde la Comisión Europea. ARVI apoya todos los procesos de mejora ambiental siempre que se produzcan desde el diálogo y puesta en común. Así consideran que «el Plan de Acción de la Comisión Europea se ha gestado en base al secretismo, se lanza esquivando el impacto en la Política Común de Pesca».

42 a 48

62 Congreso de Ingenieros Navales

El sector marítimo debate la descarbonización, la transición energética y la innovación

Más de 250 personas se reunieron en el 62 Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima, celebrado en Bilbao, foro de referencia del sector que puso el foco en la descarbonización, la transición energética, la innovación tecnológica y la imperiosa necesidad de aumentar el número de estudiantes de ingeniería naval y de marinos. Todos los miembros participantes, señalaron que el sector presenta "una buena sa-



lud, grandes oportunidades y una grave amenaza: la falta de profesionales en el ámbito de la ingeniería, incluida la naval".

Viteri Solaun, director de Negocio de Iberdrola, declaró la urgente necesidad de autosuficiencia energética. «Tenemos que empujar la transición energética sin esperar más tiempo. Contamos con

todos los elementos: tecnología, capacidades y acceso a capital».

Publicidad

G°V° Desarrollo Rural	2
Balfegó	11
Volvo	15
Viajes Amaia	15
Saeplast	31
Baitra	45
Protecnavi	53
Grupo Eurored	59
Peperetes	65
Tvmac	72



Los problemas que están generando las algas invasoras en Andalucía esta dejando inviable a la flota artesanal. Foto (A.E.O).

Raúl García Rodríguez, responsable en España de la de la sección Pesca de (WWF)

“La conservación de los recursos no funciona dando la espalda a las comunidades pesqueras ”

Raúl García Rodríguez es el representante del sector de Pesca de WWF, una organización en la que trabajan 12.000 personas en todo el mundo. La primera acción de esta organización en España fue la compra de terreno en Doñana. Nació en Oviedo y se ha criado en A Coruña. Desde niño ha estado volcado en el estudio y protección de la naturaleza; desde los 14 años de manera organizada. Estudió Ciencias del Mar en la Universidad de Vigo y desde 2002 trabaja en WWF España como coordinador del programa de pesquerías. Está implicado tanto en el trabajo político de la organización, a nivel nacional e internacional, como en los proyectos de pesca sostenible sobre el terreno, en cerca de 35 enclaves. Ha participado en 3 reformas de la PCP y en la mayoría de las reformas de los reglamentos asociados. Raúl ha estado muy implicado en la recuperación del atún rojo del Atlántico y colidera el trabajo de WWF en ICCAT respecto a atunes tropicales y tiburones



Raúl García Rodríguez, de WWF, ha expuesto en el congreso de Fenapa, en Barbate, el trabajo que realizan las ONGs en la conservación de los recursos

¿Cómo en entiende las políticas conservacionistas en la pesca?

La conservación de los recursos solo es posible si tenemos en cuenta a las comunidades. No funciona actuar dando la espalda a las comunidades. Hemos trabajado con ecólogos, sociólogos, antropólogos.. para entender mejor como nos comportamos. La sostenibilidad la ponen los ecosistemas. Tenemos que pensar que sector queremos y cuando se habla de trabajar el relevo generacional hay muchos aspectos a considerar.

Han estado muy implicados en el debate de la Ley de Pesca Sostenible

Ocurre que muy pocas veces se incluye la palabra artesanal en la Ley de Pesca Sostenible, pese a que afecta a muchas personas. No es bueno lo que hizo el PNV de blindar los derechos históricos de las flotas, dentro de la Ley. Cambiaron dos comas y se

produjo un cambio sustancial en la ley. Es una ley nacional, pero la de aguas interiores es de competencia autonómica. La nueva ley nos permite crear modelos bioeconómicos. Se reúnen datos sociales, pero debemos tener datos sociales a la altura de la biológica de mayor beneficio social. Tenemos muchas vías para alcanzar los criterios de sostenibilidad. El contacto con el sector es esencial. Tenemos también la Ley de cambio climático que afecta a la pesca con el objetivo de establecer estrategias de adaptación ante los cambios de la redistribución de especies. Andalucía y Murcia es el frente de lucha contra el cambio climático.

Cada vez desaparecen más barcos y más empleos

Queremos tener más empleo, pero no marcamos objetivos. Si no hay objetivos pasa como ocurre en Noruega, Suecia, Irlanda, Islandia, Dinamarca en el que se han quedado sin pesca artesanal. Se han cargado este tipo pesca. Tienen una flota dependiente de hidrocarburos. Los pescados capturados van para harina de pescado. Tenemos que pensar el cómo producir alimentos. Por ello, pedimos una pesca socialmente justa, pero no ponemos objetivos. No se indica ¿qué queremos de la pesca? No obstante, en estos momentos, el IEO y otros institutos tiene que abordar en sus estudios las repercusiones de cualquier medida con datos económicos y sociales

Desde las ONGs se habla mucho de la situación negativa de la vida salvaje.

Se ha reducido en los seres vivos el 76 % de la vida salvaje. Nosotros llamamos a esto crisis ecológica. El Mar del Norte tiene muy pocas especies que se extraen en estos momentos. Todo lo que afecta a la pes-



El responsable de la ONG apuesta por la cogestión y la participación de todos los implicados en la pesca.

«España es el único país que trabaja de forma adecuada contra la pesca ilegal»

ca en un determinado mar tiene sus repercusiones sobre otras zonas. Si España entra en bancarrota se quedaría eliminada la red global de distribución de tiburones. Algunos bivalvos compiten en sostenibilidad con productos como legumbres en la huella de carbono cuando se trabaja con criterios sostenibles. Hay millones de personas que tienen el pescado como único nutriente. Pero no sólo es la pesca la que realiza el impacto sobre el mar.

Las ONGs están trabajando mucho contra la pesca ilegal.

Las ONGs nos hemos coaligado en la lucha contra la pesca ilegal. Nos hemos organizado y unido en 6 organizaciones fuertes. Estamos tratando de aplicar el método europeo.

Tratamos de cortar las importaciones ilegales. España es el único país que está trabajando bien este asunto porque cumple con el reglamento de control de pesca ilegal, pero asistimos con preocupación que el pescado rechazado por la inspección en Vigo después accede a nuestro mercado por Portugal y Rotterdam. Las ONGs estamos tomando en serio esta problemática. Son pescados que en lugar de una historia hermosa de desarrollo sostenible vienen acompañados de una historia terrible. La merluza nacional que llega al mercado es solo del 8 por ciento.

Esto supone una falta de competencia de nuestro pescado con respecto a otros países que no manejan estándares sociales y económicos correctos asumiendo unos riesgos impresionantes. Las ONGs estamos trabajando en este tema.

Por mares cuál es el que más preocupa?

Mi preocupación es el Mediterráneo, en donde todas las actividades crecen menos la pesca cuando los mayores sistemas de biodiversidad son acuáticos.

Ante ello no queda más remedio que no hacer nada, estabilizar o renovar la naturaleza. Con estabilizar no vale. Las corrientes se debilitan y generan problemas de fijación de los percebes. Un ecosistema sano puede resistir los sistemas globales. Si no está sano una especie invasora puede atacar más e introducirse. En mi opinión debemos fortalecer los ecosistemas. Todos están debilitados. Si los fortalecemos resistirán mejor. La solución es la pesca sostenible, pero nosotros estamos inmersos en la transición ecológica cosa que otros sectores están en pañales. Por ello soy optimista, aunque los mayores sistemas de pérdida de la biodiversidad son los acuáticos. Nosotros estamos fijando la huella de carbono mientras que otros sectores no. No podemos olvidar que los seres vivos contribuyen a la circulación de los mares

Abogan por una gestión participativa en la gestión de los recursos

Se hace preciso detectar los refugios climáticos. Habrá que adelantarse a cuáles son las zonas resilientes o cuáles van a perderse o recuperarse de forma más dificultosa. Muchas flotas europeas industrializadas han acabado con la pesca artesanal. Por ello, es indispensable la defensa de los derechos sociales con modelos bioeconómicos y con mayor beneficio social. Eso incorpora la ley. Los datos sociales y económicos deberían de establecerse con carácter obligatorio. Criterios de reparto también se deben de establecerse. En el tema de criterios como derechos históricos y repartos de cuotas o el fondo de maniobra es necesario establecer criterios de transparencia, de participación ciudadana, apertura de pesquería. El Estado debe utilizar fondos de maniobra bajo la utilización de criterios claros. Hace falta un foro de soberanía pesquera en el que estemos todos reunidos en el que aprendamos

“Con el apoyo de las ONGs se consiguió recuperar el atún rojo con lo que abogamos aplicar las mismas medidas para regenerar otros recursos”

todos de todos. Es necesario compartir la información en una cogestión participativa abriendo los foros.

También han estado muy implicados en la recuperación del atún rojo

Con respecto al atún rojo empezamos a conocer su situación en el 2001. Una tecnología creada en Australia había desarrollado las granjas de atún con la participación de emigrantes croatas que comenzaron a trabajar las granjas de atún. Nos llamaron desde Murcia criticando la situación de contaminación que existía. Para nosotros las almadrabas como arte fijo son un observatorio de la biología del atún y se comprobó que atravesaban una caída de capturas. Cayó la abundancia hasta el 80 por ciento. Eso era muy preocupante. Se investigó que había una sobrepesca y había que hacer algo como establecer vedas. Tras unas protestas en el que no nos hicieron caso vimos que había grupos mafiosos que controlaban la distribución de atún. Comprobamos que había 52 avionetas que volaban sobre Libia en apoyo a la pesca ilegal. Después fueron detenidos. Se pescaban más del doble de las cuotas. ICCAT dijo que la pesca ilegal era mayor y estaba unido a las granjas que hacían muy difícil controlar lo que entraba en su interior. Su engorde provocaba que después engordado se convirtiera en legal. Pero las protestas sobre el atún rojo tuvieron una repercusión política mundial. Nuestras protestas pasaron a tocar el mercado pese a perjudicar a mucha gente que trabajaba bien. Obama utilizó el atún como campaña así como Sarkozy para atacar a grupos mafiosos y quitárselos de en medio. Pero poco a poco se pro-

dujo un mejor reclutamiento. .

¿Cuál es la causa que no suba la cuota de atún rojo?

Los ecologistas no somos causantes que la cuota de atún rojo se incrementa. Empresas han querido que por intereses de mercado no suba la cuota. Estados Unidos no ha sido capaz de recuperar la pesca de atún rojo, pese a que nos ayudaron a recuperar la del Mediterráneo. Su posición es la de llevar a cabo una protección del recurso porque ellos lo perdieron con una mala gestión.

Pero tras la recuperación es necesario establecer unas cuotas adaptadas a la nueva situación.

Es necesario maximizar los beneficios sociales en la recuperación del atún. En Barbate se han quedado sin pez sable y voraz pues es necesario poder tener especies alternativas como el atún para que los sectores puedan dedicarse a esa especie. Para ello se hace preciso aplicar la figura de los fondos de maniobra de cara a mantener las pesquerías abiertas. Son indispensables. Hace falta criterios de fondo potentes con criterios preacordados. Tenemos ejemplos que se puede pescar la raya como by catch. La cogestión hay que abrirla con la creación de foros y comités que reconocen su recuperación.

Son defensores de la cogestión

España es el país avanzado en cogestión. En el Parlamento Europeo se ha aprobado el reglamento de control en el que la cogestión es básica. La cogestión es un marco de gestión pesquera descentralizado donde, al menos, un grupo de pescadores y la ad-

ministración comparten responsabilidades sobre una pesquería o área de manejo. A menudo, también participan científicos y organizaciones de la sociedad civil para aportar base científica a las medidas aprobadas y asegurarse de que se incluyan aspectos ambientales o de desarrollo.

Entre las fortalezas de la cogestión, destaca la creación de procesos de confianza entre los actores involucrados, la incorporación del conocimiento tradicional de los pescadores y su activa participación en la gestión, seguimiento y el control de sus pesquerías. Todos estos factores contribuyen a una corresponsabilización del sector pesquero en la conservación del recurso, con el apoyo del resto de actores. La cogestión es, además, una de las herramientas más eficaces para una gestión adaptativa y basada en el ecosistema. Este modelo de gobernanza se presenta en pesquerías de todas las latitudes y características, adaptándose en cada caso a su realidad, así como a los recursos humanos y materiales disponibles, y aplicando distintos niveles de decisión o marcos legales. Los seres humanos sabemos unirnos. En Catalunya es uno de las formas de cogestión. Estamos impulsando los enfoques participativos. Partió de la isla del Hierro una red de colaboración y se implantaron en Conil y después subieron a Catalunya. Los Grupos de Acción Local también trabajan la cogestión que a la postre impulsan la transición ecológica. La cogestión también se ha modernizado. En Cataluña se ha institucionalizado la cogestión funciona como forma de gestión de las especies catalanas. Las decisiones son por consenso y tenemos que comprender las ideas de los demás y ver la estrategias de gestión. La cogestión es un cambio de paradigma. Desde Galicia a Filipinas funciona la cogestión. Nacieron las Cofradías con un fin social, pero su principal trabajo es la cogestión de los recursos compartidos. Obliga a ponerse de acuerdo porque hay que comprender las posiciones de los demás. Muchas veces se cierra una pesquería y



Raúl García Rodríguez considera que existe una demonización hacia las ONGs.

«Recomiendo a mis compañeros de otras ONGs que salgan de los despachos»

Raúl García Rodríguez piensa que existe una demonización hacia las ONGs. «Yo siempre recomiendo a mis compañeros que salgan de los despachos. Eso es un problema. Tiene que ir a los puertos y embarcarse para ver la realidad las pesquerías. La demonización viene que hay una crisis ecológica mundial». No obstante, reconoce que la pesca padece cargas burocráticas peligrosas. La falta de relevo es cuestión de analizar, pero hay que comunicar

bien los casos de pesca sostenible porque hay muchos. No obstante, soy consciente que gusta sacar las malas noticias, pero hay que comunicar las cosas que se hacen bien. Estoy seguro vamos a seguir comiendo pescado. Pero también entiendo las preocupaciones del sector. Hay que incorporar los aspectos sociales con objetivos vinculantes en la próxima reforma de la PPC y tenemos que incorporar los mecanismos de participación.

después de reparten las cuotas sin tener en cuenta al conjunto de las flotas. Hay que poner de acuerdo con el puerto vecino. En Portugal aprobó la cogestión por ley. En la Constitución se entiende la cogestión se otra forma diferente como forma de colaboración.

La voz de la pesca artesanal no llega a los foros

Muchas regiones no tienen una huella de la pesca artesanal. Hay que sentarse y llegar y consensos. Si Marruecos no avanza en la gestión pesquera y en su personal no se van a recuperar las pesquerías. Las del Estrecho son compartidas y no vamos a recuperarlas si no obligamos a Marruecos a gestionarlas mejor.

El ICES ha creado grupos de trabajo de economía pesquera, pero nos falta mucha información sobre la pesca artesanal. Hay que estandarizar esa información y llevarla a Europa para que los impactos socio económicos se tengan en cuenta. Tenemos que aportar información y decidir y ver las estrategias que son mejores. Creemos que se hace necesario validar la información y en función de las recomendaciones científicas adoptamos las medidas.

La pesca ha avanzado mucho. El ejemplo del atún rojo es clara. Si sabemos que hacer con las pesquerías para regenerar riqueza como se ha hecho con esta especie vamos a aplicarlos en otras especies para generar caladeros más ricos. Cada pesquería es un mundo. Los principios que aplicamos con el atún rojo vamos a trasladarlos a otros mares.

Cada vez más se aprecia que existen más intereses sobre la mar

Ocurre que el mar es atractivo para producir otros alimentos y energía. Los Planes de Ordenación Marítima se tenían que aprobar pero necesitamos foros de participación. No se pueden cometer los mismos errores que en tierra. Esa transición energética no puede tener un coste en biodiversidad.

No podemos cometer los errores de tierra que han repercutido sobre la biodiversidad. Hay que mapear los caladeros, los barcos y si no hacemos ese trabajo se van a generar conflictos. Y la comunidad internacional tiene que actuar.

“La pesca ilegal que es rechazada por la Inspección de Vigo después accede a nuestro mercado por Oporto o Rotterdam”

“La transición energética no puede tener un coste para la biodiversidad”

Y ahora se exige mayor unión para alcanzar la transición energética

Pienso que la transición energética no puede tener un coste para la biodiversidad. La falta de capacidad de las Administraciones para abrir sus decisiones a la participación puede impedir una correcta transición energética. Los conflictos se deben resolver en las mesas. Tenemos que identificar los caladeros industriales e involucrar a los implicados en la búsqueda de consensos.

Muchas veces se adoptan las medidas sin tener en cuenta a los pescadores. ¿No le parece?

No hay objetivos sociales con la pesca. Se han hecho encuestas a los pescadores en el que se les preguntaba que necesitan para tener una calidad de vida mejor. Cuando el grupo está cohesionado se pueden hacer una mejor gestión. Hemos preguntado a los pescadores sobre cómo mejoraría su vida y que medidas se requieren implantar. Los pescadores valoran que un factor fundamental no es el de obtener mayores ingresos sino que quieren estar más tiempo con la familia. Eso hemos visto con el erizo de mar. Estaban 8 horas dentro del mar. Con unas cuotas más pequeñas y unos mejores precios ahora han mejorado su calidad de vida.

La entrada de pescado ilegal por la importación exige más controles

Estamos presionando a Estados Unidos y Japón para que actúen de forma similar. Los productos sospechosos que no dejamos entrar después van a otros mercados y queremos trabajar en ello. Una nueva normativa de diligencia debida va a poner la carga de la prueba sobre los importadores. Estos van a tener que demostrar a quien compran y se van a establecer unos estándares para que los supermercados identifiquen a quien compra. La pesca es parte de la seguridad alimentaria. Tenemos que valorar ese trabajo y analizar ese patrimonio de cómo es producido. La pesca ilegal puede cargarse un proceso de mejora. Pesquerías que estaban bien cuando uno empieza mal y después le siguen y al final todo el trabajo va para atrás. Eso ha pasado con la chirla. Es una de las pescas más problemáticas, pero porque la pesca ilegal no incentiva a los que quieren hacer bien. Solo el 8 por ciento de la merluza procede de los caladeros nacionales 🌊



EL AUTÉNTICO
ATÚN ROJO
THUNNUS THYNNUS



Si quieres más información llama al 977 047 700
o envíanos un email a info@grupbalfego.com

Desesperados por no existir una solución contra las algas invasoras

Desesperación, sentimiento de abandono, incertidumbre, caos, desatendidos, sin ninguna solución científica es así como se encuentra el estado de ánimo del sector pesquero gaditano y más en concreto el de la flota artesanal del litoral que va desde Conil a la Línea de la Concepción, pasando por Barbate y Tarifa.



Las Cofradías del sur luchan ante esta catástrofe ecológica.

Se puede comprobar acompañando a esta flotilla de barcos de Conil, Barbate, Tarifa y La Línea como los barcos regresan a puerto cargados de kilos de dicha alga mezclados con los palangres y redes exigiendo todo ello un esfuerzo notable para su eliminación de cara a su presentación en la lonja. El problema es que la invasión de la alga invasora desde que se detectó en 2016 no ha tenido solución.

José Manuel Dávila, vicepresidente de Fenapa, Federación Nacional de Pesca Artesanal, y representante de dicha organización insiste en que «llevamos muchos años luchando contra sus consecuencias y aún no contamos con ninguna solución». Aprecia como las redes de la flota artesanal de Conil y Barbate se recogen repletas de algas, de-

jándolas casi inutilizables y provocando dolores de cabeza ante las ingentes horas de trabajo a las que se enfrentan también para salvarlas. Son ya siete años de este calvario que va agravándose con el tiempo. El fondo marino está completamente cubierto y deja sin oxígeno a los peces que buscan otros caladeros. De esta manera, centollos, ortiguillas, urtas, chocos, corvinas, cañaillas están desapareciendo por la presencia de ese manto de algas.

La flota pesquera sale a faenar casi por instinto de supervivencia, con la esperanza de cuadrar las cuentas y de sobrevivir con la esperanza que las capturas remonten al «esplendor» de los años previos al 2016, cuando en las aguas del Estrecho de Gibraltar aún no se había detectado la presen-

Las algas se acumulan en los fondos y dejan sin alimento a especies que antes poblaban nuestros caladeros

cia del alga invasora *Rugulopteriz Okamurae*.

Las Cofradías de pescadores luchan ante esta catástrofe ecológica y económica. Los barcos de trasmallo llegan a puerto cargados de algas y sin "pescado", lo que provoca una gran desesperación «porque son muchas las familias que dependen de estas capturas».

Las primeras versiones hablaban que la '*Rugolopterix okamurae*' es una especie invasora que llegó al Estrecho en las aguas de lastre de algún mercante de Asia y que se arrojaron sin control en el Puerto de Algeciras o Tánger y que a la postre han conducido a semejante desastre.

Esta alga que Dávila acusa que «puede proceder de las aguas de lastre» llegan de otros mares transformado el ecosistema marino al cubrir totalmente el área



“Los proyectos que se habían puesto en marcha para aprovechar el alga quedaron paralizados”

desde la orilla hasta las profundidades donde la luz permite que puedan seguir extendiéndose, eliminando especies autóctonas y otras exóticas que invadieron la zona pero que lograron adaptarse sin producir las consecuencias.

En 2017, los ecologistas interpusieron una denuncia ante la Fiscalía General del Estado porque aseguraban que la especie

Peticiones a la Administración

Dávila se lamenta que "entre tanto tiempo en el que se lleva con este problema no exista ninguna solución teniendo en cuenta la red científica que disponemos". En este sentido, el representante de Fenapa dice que "no hay ningún plan sobre la mesa. Al Ministerio para la Transición Ecológica le estuvimos pidiendo que declarase como especie invasora porque siempre que hemos solicitado ayuda a la Junta de Andalucía, nos respondía

que era necesaria esa declaración para tomar medidas y aportar soluciones". No obstante, esta no ha supuesto ningún avance "la sorpresa que nos hemos llevado es que desde que se declarase especie invasora las soluciones que nos dan son las mismas, es decir, ninguna" o mejor dicho ha quedado empeorada «con el agravante de que muchos de los proyectos que se habían puesto en marcha para el aprovechamiento industrial y para la utilización de dicha alga, se han quedado paralizados por la norma del propio Ministerio de Transición Ecológica en la que se impide, al ser una especie invasora, pues no se puede tocar, mover o trasladar».

Sacar un aprovechamiento

En agosto del pasado año, la Organización de Productores Pesqueros Artesanales Conil-Atunara (OPP72) y Fenapa mantuvo un encuentro con la Dirección General de Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica en la que se puso sobre la mesa el hecho que "la presencia del alga está desmantelando la flota artesanal".

El problema es que el alga invasora ocupa las zonas rocosas y se extiende «como un manto que termina impidiendo la vida de las especies que habitualmente han sido el sustento de nuestras flotas artesanales».

Una científica, Maria Altamirano, presidenta de la Sociedad Española de Ficología Vegetal y profesora de Botánica fue la primera que la identificó la procedencia de la alga de China, Japón y Corea... en el océano Pacífico. Fuera de esa zona solo se había detectado en un lago de Francia pero el comportamiento invasor que se ha visto en el Estrecho de Gibraltar nunca antes se había dado. No obstante, desde otros sectores se pide cambiar la normativa de utilización de algas invasoras para sacar un aprovechamiento para otros usos.

Sin avances

Sea como fuere, la flota artesanal de Barbate pide ayuda, pide que se dé una solución y que se le dé luz verde a sus demandas, desde buscar cómo lograr un rendimiento económico al alga mediante un proceso de transformación, hasta la dotación de una cuota para que puedan volver a pescar atún rojo... porque a día de hoy, insistimos, a la flota, a sus patrones y a sus marineros, les invade la desesperación, el desasosiego, la desolación, al sentirse abandonados, desamparados y desatendidos por parte de las administraciones públicas a las que reclaman una solución que no llega y eso que ya han pasado siete años desde ese fatídico 2016 cuando se detectaba por vez primera el alga de origen asiática que cambió para siempre el ecosistema marino de la zona. 

Cuotas de atún rojo para la pesca artesanal compensarían la pérdida de facturación

Fenapa, las asociaciones locales como la Organización de Productores Pesqueros Artesanales Conil-Atunara (OPP72) y las distintas cofradías de pescadores de Conil, Barbate y Tarifa lo tienen igualmente claro. Una solución parcial y fácil de ejecutar es que a la flota artesanal se le designe una parte de la cuota para la pesca del atún rojo.

Esa cuota de atún es la única salida. Por ello, José Manuel Dávila lamenta que a pesar de que llevan “cuatro o cinco años reclamando esa cuota, algo que es más que una reclamación porque es una necesidad”, aún no se les ha hecho caso. Dávila cree que para la flota artesanal “no hay otra salida. Lo hemos dicho por activa y por pasiva. Es nuestra única salida”

El atún rojo ahora mismo es “una especie que no es que esté recuperada, está más que recuperada porque encima nos provoca grandes daños al tratarse de un gran depredador y es el culpable de que otras especies hayan desaparecido. Nosotros contábamos con una flota de barcos de sable que en el año 2015, en la Lonja de Barbate, vendía por un millón doscientos mil euros. En 2020 la venta fue de cero euros. Es una especie que ha desapare-

cido” y en parte la culpa es del atún... de hecho, «lo hemos comprobado al ver las vísceras de los atunes que aparecen repletas de sables».

Otra cuestión que saben quienes se echan todos los días a la mar es que “antes el atún era una especie migratoria y hoy, con su recuperación y también debido a las malas prácticas de algunas pesquerías, contamos con una gran masa sedentaria en el Estrecho”, lo que también provoca desequilibrios en los ecosistemas de los caladeros locales en Barbate y en Conil.

Dávila insiste en que las administraciones “de alguna forma nos tienen que ayudar y la única factible para poder seguir adelante con nuestro trabajo es tener acceso a una cantidad de la cuota de atún. Eso sería un gran

balón de oxígeno. Tenemos que vivir con lo que tenemos. No contamos con grandes barcos con los que realizar grandes desplazamientos... y nunca hemos puesto en peligro ninguna especie porque la flota artesanal es quizás la más sostenible de todas. Cuando entró el plan de recuperación y de gestión puesto en marcha desde el Ministerio porque la especie estaba muy castigada, a los primeros que nos quitaron del reparto fue a la flota artesanal y eso no fue justo porque no éramos nosotros quienes dañábamos a la especie. Y ahora resulta que quienes casi lo extinguen, hoy son los premiados y son los que pueden tener acceso al recurso», señalan Fernando Gutiérrez de la Cofradía del Hierro.

Los pescadores acusan a los dispositivos de concentración de peces de cambiar la conducta migratoria de los túnidos

El atún rojo es la única especie que de manera permanente está en la zona, pero aún así no pueden pescarlo porque requiere de la aplicación de los artículos 16 y 17 del Reglamento de la Política Pesquera Común, que debe activarse tras la reunión anual de la Comisión Internacional para la conservación del Atún Atlántico (ICCAT), la cual suele celebrarse en noviembre.

Carlos Braun, presidente de la asociación San Casiano y representante de la federación nacional de pesca artesanal, FENAPA criticaba que cada año llega menos pescado a Canarias debido a los FADs

que trabaja la flota atunera entre Mauritania y Cabo Verde. "El pescado queda retenido allí y se produce una pesca de alevines. Trabajamos una pesca artesanal y selectiva y no entiendo el porque nos imponen unas cuotas topes que nos impiden sacar rentabilidad. La flota industrial depreda las especies que cuidamos los artesanales. Disponemos de 554 toneladas de cuota de atún rojo que pueden pescar 200 barcos, pero se agota en un mes y

tenemos que dedicarnos a especies alternativas. Aunque se dan incrementos leves de cupos sólo pueden pescar unas pocas piezas que no han rentable la pesquería. El patudo también es retenido por los FADs impidiendo su llegada a Canarias. «Estamos en contra de la pesca de atún con objetos porque también se pesca alevines repercutiendo sobre su reproducción», decía Carlos Braun, representante de Fenapa, en Canarias.



Responsables de la pesca artesanal de atún en el Congreso de Fenapa.

QUADRUPLE PERFORMANCE

Speed. Maneuverability. Fuel efficiency. Comfort.



Powered by a quadruple Volvo Penta IPS900 installation, the Njord Odin is a fast-going service vessel for offshore wind farms. Excellent performance, unsurpassed maneuverability and low fuel consumption improve both efficiency and operational cost.

www.volvopenta.com

VOLVO PENTA IPS 900

**VOLVO
PENTA**

Fenapa trata de optimizar los fondos FEMPA para potenciar la pesca artesanal

El sector pesquero artesanal, unido a la Federación Española de Pesca Artesanal (Fenapa), quiere optimizar los fondos FEMPA y que realmente sirvan para la mejora de la situación de la flota pesquera andaluza aumentando la seguridad a bordo, la mejora de sus instalaciones, la mejora de su competitividad en el mercado de los productos de la pesca y la cualificación de los trabajadores del mar con una formación práctica de forma continuada. De ahí que soliciten campañas publicitarias institucionales para poner en valor a la flota pesquera artesanal y el pescado de cercanía

También plantean la puesta en marcha de una formación que garantice el relevo generacional con la consecución de personal cualificado y dotar a los armadores de herramientas tendentes a poder llevar a cabo su actividad de forma competitiva.

De igual manera esta formación está planteada en forma de módulo formativo dual para los distintos profesionales que son necesarios para el desempeño de la actividad pesquera extractiva. También plantean la creación de mesas de trabajo con armadores y patrones de pesca como de litoral, pertenecientes a los caladeros del Mediterráneo y Atlántico

El objetivo es dotar a los armadores de medios económicos para el desarrollo de la formación práctica, o beneficios fiscales. Al objeto hacer atractiva la formación práctica a bordo de los barcos de pesca para las nuevas generaciones de pescadores, es necesario que durante el transcurso de dicha formación, los alumnos puedan ser remunerados y el tiempo de formación práctica cotice al Régimen especial del mar.



Carlos Braun, de Fenapa de Canarias, el director de Pesca y Acuicultura es José Manuel Martínez Malia y la presidenta de Fenapa, Maía del Carmen Díaz Rodríguez.

Tratan de garantizar una formación que facilite el relevo generacional

El plan de estudios constaría de dos fases: la teórica, sanitaria, contra incen-

dios y las prácticas a bordo de un barco que esté ejerciendo la actividad profesional.

Plan de estudios

Con ello se trataría de formar a los nuevos tripulantes en sus distintas versiones: Marinero, Técnico en motores o motorista, patrones de pesca local o litoral. Con ello se trata de mejorar la dotación de tripulantes, ante la falta de personas cualificadas para ejercer la profesión con los conocimientos prácticos necesarios y se garantiza el relevo generacional.

También se permite a los ciudadanos que aún no perteneciendo a familia de pescadores, puedan acceder a la profesión de pescadores profesionales en pesca de bajura. Así, se mantiene garantizar la continuidad de la flota pesquera profesional de 3a Lista, pues la falta de personas cualificadas está siendo una de las causas principales para que no se garantice la continuidad de la flota pesquera de bajura. Actualmente, el 90% de los profesionales de la pesca de bajura, cuando se jubilan, no dejan relevo generacional.

La consecuencia de que no exista, actualmente continuidad en la pesca profesional marítima de bajura, es por no contar con personas cualificadas para el ejercicio de esta profesión.

Dicha cualificación, entienden desde Fenapa, que sólo puede aprenderse de los profesionales de años de experiencia, pues sólo la pericia, podría



Flota de Barbate en puerto.

estar en condiciones de formar a nuevos profesionales de un sector tan complejo para su ejercicio. Hay que te-

ner en cuenta que en la pesca de bajura del litoral, existen distintas modalidades de pesca o segmentos de flota.



Agencia de Viajes Especializada en:

Corporate Travel · Empresas del Mar y Offshore · Giras Musicales

• www.viajesamaia.com •

Siendo necesaria una formación muy específica en cada una de las técnicas, artes, y modalidades de pesca.

Por ello, es incuestionable la realidad de que para poder garantizar la continuidad y el relevo generacional, se requiere de una formación práctica en cada una de esas modalidades de pesca.

Artes de pesca

A) Arrastre

B) Cerco

C) Almadraba

D) Artes Menores: dentro de este segmento de flota, existen también distintas técnicas de pesca y ello, en función de las especies que son objetivo.

1.- Trasmallo

2.-Palangre de fondo

3.-Marisqueo a flote de embarcación, marisqueo a pie

De otra parte están los rederos, profesión vinculada directamente a la actividad de la pesca, pues sin rederos no se podría completar la formación práctica de los nuevos profesionales de la mar.

Concretamente en Andalucía, los rederos son y han sido por lo general hombres, lo que no impide que la incorporación de la mujer sea una realidad, tanto para ser pescadora profesional como redera.

Dichas clases, según criterio de Fenapa, han de desempeñarse por los actuales profesionales que aún quedan activos en nuestro sector pesquero profesional.

Han de ser ellos, los que impartan esas clases prácticas, tanto de reparación de las redes como la confección de nuevos artes de pesca.

Es importante destacar, que existen modalidades de pesca que se ejercen en horario nocturno, y ello debido a que las especies objetivo: sardinas, boque-

rones, jureles, caballas, se suelen capturar en el cerco durante la noche y ello, conlleva tener unos conocimientos muy específicos para trabajar en la oscuridad. Hecho que requiere tener una pericia para realizar las distintas tareas a bordo, en condiciones distintas a las de otras modalidades de pesca.

Capacidades profesionales

Estar en contacto con maquinaria, que en algunos casos puede ser de alto riesgo de sufrir accidentes a bordo, nos obliga a contar con personas conocedoras de dichas maquinarias.

Ejercer el marisqueo, requiere también de una pericia en cuanto a trabajar con maquinaria, como puede ser la maquinilla, que ejerce la fuerza motriz para arrastrar y levantar los aparejos de la mar.

O la Draga hidráulica. Son técnicas de pesca que requieren también de conocimientos muy concretos y estar familiarizado con ese tipo de maquinaria, que no deja de ser peligrosa en su manejo diario. Sin esa maquinaria, actualmente no se podría llevar a cabo la actividad de extracción de almejas, de los fondos marinos.

La práctica del palangre de fondo, también tiene sus especialidades técnicas y no exenta de riesgo al tener que utilizar elementos técnicos que permiten la extracción de los aparejos que han estado calados en la mar para capturar especies como el besugo, bocinegro, corvinas,

La pesca o captura del pulpo, actualmente ejercida por los artes menores, con las técnicas del Chivo y las Nasas, técnicas que como el resto ya mencionado, aunque no impliquen mayores riesgos de accidente, también requieren de conocimientos muy específicos.

Respecto de la modalidad de arrastre, es una actividad que conlleva unos riesgos añadidos por sus técnicas de pesca. Se arrastran redes de grandes di-

mensiones y de mucho peso, que debe quedar anclada en los fondos marinos. Dichas redes para poder ser arrastradas y llevadas a bordo, tienen una maquinaria de mucho caballaje, lo que implica que los cabos, cadenas deben ser llevados a bordo ejerciendo gran fuerza motriz que requiere de maquinaria de elevado riesgo para los tripulantes.

También es de gran importancia el conocimiento de las distintas especies que se capturan en esta modalidad de pesca de bajura, que no es artesanal, a la hora de la selección de los mismos, que se realiza a bordo del barco.

En todas y cada una de ellas, es imprescindible aprender a tratar el pescado a bordo, y antes de que se realice su descarga para la venta.

Han de tener conocimientos para que el pescado permanezca en óptimas condiciones de frescura y presentación para su comercialización y garantizar las condiciones sanitarias.

«Estamos tratando con alimentos y en base a ello, los nuevos profesionales deben conocer cómo han de tratar las distintas especies, así como manipular el pescado y que se garantice unas condiciones sanitarias óptimas. De ahí, que los profesionales de la pesca profesional, tengan que superar las pruebas de salud para poder estar aptos para el ejercicio de esta profesión. Bajo ningún concepto se podrá enrolar a nadie con alguna enfermedad contagiosa o alguna patología que pueda poner en riesgo su integridad, así como del resto de los tripulantes y en especial para poder manipular el pescado que es un alimento de primera necesidad”, señalan desde Fenapa.

María del Carmen Díaz: “La pesca artesanal debe ser Patrimonio de la Humanidad”

María del Carmen Díaz Rodríguez es la presidenta de Fenapa, federación que agrupa a 480 armadores o empresas con una medida de tres empleados por barco. En Andalucía agrupan a 148 empresas repartidas en las provincias marítimas de Málaga, Motril, Adra, Carboneras, Roquetas de Mar, Estepona, Conil, Barbate, Tarifa, Algeciras, Rota y Chiclana.

De familia marinera, María del Carmen Díaz es la tercera generación de mujeres armadoras pues su abuela, Carmen Navas Navarra, fue armadora de un barco de cerco en el Mediterráneo andaluz. Actualmente, es la representante del sector pesquero artesanal a través de la Federación Nacional de pesca artesanal FENAPA, que se constituyó en 2018.

Además, Díaz creó la Asociación VENUS NUX para la defensa del sector pesquero del Mediterráneo andaluz y la Asociación Nacional de Mujeres en la Pesca ANMUPESCA, y ha desarrollado un método de enseñanza práctico a bordo de barcos de pesca de bajura. Es autora de un manual de formación práctica de la pesca, bajo el título “Recordando a mi padre”, y como subtítulo: “Formación práctica a bordo de barcos de pesca profesional marítima” «en memoria de mi padre» en el que se ofrece formación práctica a bordo de los barcos de pesca», dice Díaz Rodríguez.

Las características muy especiales como es tener un mar como el Mediterráneo y un Océano Atlántico con la confluencia del Estrecho, donde las distintas técnicas de pesca y la gran biodiversidad de especies marinas, hacen de los profesionales de la pesca, una profesión de una cualificación extraordinaria. «Por ello, entienden la necesidad de crear una formación práctica a bordo de los barcos, que consideramos la base esencial para poder ejercer esta profesión tan importante para la economía y vertebración del tejido empresarial y económico de todos los pueblos del litoral español».



María del Carmen Díaz Rodríguez es presidenta de Fenapa.

Díaz habla que los pescadores vocacionales, los que aman su profesión «son los que realmente cuidan el medio y respetan la cadena trófica para poder continuar viviendo de los recursos de la mar».

Es legítimo que desde esta organización pesquera, «se haga una llamada de atención a nuestros legisladores, presentes y futuros, que no se deberían llevar a cabo políticas de Ordenación de los Espacios Marítimos, sin contar con todos los que estamos directamente afectados por dichas decisiones. Ni que decir tiene, que actualmente no se debería hablar de política social, pues más que social, entendemos que se trata de políticas económicas, tendentes a cambiar todo un modelo de vida, un modelo de producción para convertirlo en propiedad privada de unos pocos, que a sabiendas de esos rendimientos, están haciendo lo increíble para que se generen marcos normativos que les permitan hacer un uso casi en exclusividad de nuestros mares y océanos».

Díaz afirma que «antes de que se llevaran a cabo políticas enfocadas en los rendimientos económicos de los recursos naturales, y expresados en su máxima expresión, la mar era de todos sin mayor menoscabo

que el uso racional de los recursos. Siendo el sector pesquero, uno de los sectores que con mayor respeto ha tratado y continúa tratando a nuestros mares. Precisamente, haciéndose ese uso racional de nuestras aguas y recursos, al sector que menor impacto medio ambiental le está generando a nuestros mares y océanos, es a quienes mayores controles, persecución y limitaciones se les están planteando por parte de los legisladores del patrimonio universal. Por ello, es imprescindible contar con personal cualificado y conocedor tanto de las técnicas de pesca en sus distintas modalidades como en el conocimiento de la biodiversidad de nuestra fauna marina».

En estos días nos encontramos ante la encrucijada de que la gente de la mar no cuenta con personas cualificadas para el ejercicio de la profesión y ello, hace necesario y urgente implantar las prácticas a bordo de los barcos de pesca. «Una de las primeras profesiones que surgieron en la historia de la humanidad es la de ser pescador, y es por ello, que tenemos la responsabilidad, legal, social y moral de mantener a este tejido empresarial y una actividad que no se debe perder».

La Estrategia de Biodiversidad está teniendo «impacto negativo en la distribución alimentaria»

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo puso en marcha la X Conferencia Internacional ARVI sobre el Futuro de la Pesca: “La Estrategia de Biodiversidad y la Descarbonización de la flota pesquera de la UE”, en la que destacados expertos alertaron de la pérdida de soberanía alimentaria a consecuencia de todas la serie de restricciones que se vienen promoviendo desde la Comisión Europea.

Desde ARVI elaboraron una serie de conclusiones en el que inciden en el sector pesquero apoya todos los procesos de mejora ambiental siempre que se produzcan desde el diálogo y puesta en común, no como actos autocráticos impuestos. Así consideran que «el Plan de Acción de la Comisión Europea se ha gestado en base al secretismo, se lanza esquivando el impacto en la Política Común de Pesca obviando revisarla, escondiendo el estudio de impacto y con grave desinformación», marcando el futuro del suministro y soberanía alimentaria europea del pescado. En este sentido «es necesario terminar con el estatus de la Pesca Europea como escaparate del medioambiente». Y como principal conclusión, «la Estrategia de Biodiversidad de la UE está teniendo impacto real negativo en las empresas de producción de alimentos, vulnerando el contenido del Tratado de París respecto a garantizar la producción primaria comunitaria. Por otro lado, se afirma que

«es imprescindible que un Comisariado de Producción Primaria y/o Seguridad Alimentaria garantice políticas activas de soberanía de suministro de alimentos procedentes de los productores y empresas comunitarios.

Entre otras consideraciones se afirma que «es terrible que la soberanía de alimentos de nuestros hijos esté en manos de esta Comisión; sus actuales políticas conducen a destruir la estructura de producción comunitaria, por ejemplo, en pesca».

También se reconoce que «hay desafíos para la seguridad alimentaria que el pescado puede mitigar, como alimento rico en proteínas y nutrientes obtenido de actividad sostenible ambiental, económica y socialmente».

Se constata el trabajo del Grupo de Expertos sobre el Mecanismo Europeo de Preparación y Respuesta ante crisis alimentarias, y se debe intensificar para garantizar la seguridad alimentaria de la Unión.



«Nos hallamos en un momento crítico para replantearse la estrategia y revertir que al productor europeo le resulte cada vez más difícil poner su producto en las mesas de la Unión!, comentaron los ponentes.

En la inauguración la Autoridad Portuaria de Vigo, Carlos Botana Lagarón; y el presidente de ARVI, F. Javier Touza Touza quisieron dar valor a la soberanía alimentaria que se manifestó en el Covid en el que la flota pudo suministrar sin recurrir a las importaciones.

Botano mostró la importancia del puerto de Vigo como referencia del suministro pesquero y habló de los retos tecnológicos y logísticos que tiene el sector en favor de la transición energética y el Comité de Bienestar que se quiere trasladar a otros puertos.

«Es necesario terminar con el estatus de la pesca europea como escaparate de Medio Ambiente»



El Congreso de ARVI ha debatido cuestiones de actualidad pesquera.

En la jornada de inicio se abordó "comunitaria: Incidencia en la futura soberanía alimentaria de la pesca", participará Fabien Santini, jefe de Unidad Adjunto, Gobernanza de los mer-

cados agroalimentarios, de la DG Agri; Elena Consuegra Alcalde, vocal asesora en la Unidad de apoyo de la Dirección General de Pesca Sostenible de la Secretaría General de Pesca; Marta Villaverde Acuña, subdirectora xeral de Valorización de los Productos del Mar, de la Consellería do Mar; Iván López Van der Veen, presidente de la Alianza Europea de la Pesca de Fondo y de la asociación AGARBA; así como Daniel Voces de Onaindi, director gerente de Europêche.

Fabien Santini, jefe de Unidad Adjunto, Gobernanza de los

mercados agroalimentarios, de la DG Agri, contó todos los mecanismos de protección alimentaria ante las crisis que tienen lugar poniendo ejemplo al Covid que "fue una nueva alerta en la seguridad alimentaria viendo situaciones difíciles e incluso de racionamiento y abordó la capacidad organización para afrontar las crisis". Se mostró muy crítico con las posturas de los representantes de los armadores en cuanto hablaron del negativo papel que estaba llevando a cabo la Comisión Europea.

Sigue el veto a las artes de palangre

El comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, Virginijus Sinkevicius, ha asegurado tras el Consejo de Ministros de Vio que la revisión del veto a la pesca de fondo podrá llevarse a cabo una vez se publique a finales de este mes el dictamen del Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca (STECF, por sus siglas en inglés). Así lo señaló posterior a la cumbre informal de ministros de Pesca de la Unión Europea, en el marco de la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea.

El comisario ha vuelto a explicar que para establecer el veto a estos tipos de artes de pesca sí se han tenido en cuenta aspectos socioeconómicos y no solo ambientales, pese a que el sector siempre ha criticado la ausencia de estos informes sociales y económicos.

Él ha insistido en que lo único que se estableció este año fue la entrada en vigor de un reglamento aprobado en 2018, que establecía 87 zonas que debían cerrarse para la pesca de fondo de más de 400 metros.

Para Sinkevicius, ahora se presenta un "nuevo capí-

tulo", que supondrá la revisión de estas zonas, por lo que se han solicitado informes, que llegarán a finales de este mes de julio. A partir de ellos, se analizará una decisión que será comunicada. También ha dicho que la Comisión está consultando en la actualidad con las partes interesadas mientras espera por el dictamen, para luego tomar las medidas que vea oportunas.

Pese a ello, y sobre sobre una posibilidad de eliminar artes como el palangre de este veto, Sinkevicius fue claro e indicó que la legislación debe aplicarse en "su totalidad", lo que incluye también a los palangreros como pesca de fondo.

Por su parte, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas* quiso comentar las palabras del comisario, subrayando que España interpuso un recurso a la aplicación de este veto, asegurando que Bruselas se ha "extralimitado" en sus competencias, "desde el punto de vista de la forma y del fondo".

Calvo Santos: “Una subida del combustible de 10 céntimos reduce el beneficio en 185 millones de euros”

El Congreso de ARVI abordó interesantes ponencias sobre la descarbonización del sector pesquero, en donde Ángel A. Calvo Santos trató el “Enfoque de la UE para la descarbonización del sector pesquero” aportando interesantes datos como que una subida del precio del combustible de 10 céntimos se reduce el beneficio en 185 millones de euros. El caso es que el sector pesquero ha pasado de ganar 218 millones de euros en 2021 a perder 430 millones en 2022 por la subida del combustible.

El Jefe de Unidad adjunto, Unidad de Análisis Económico, Mercados y Evaluación de Impacto. DG Mare de Comisión Europea, Calvo Santos, apuntó que el consumo de gasóleo asciende a 1.900 millones de litros en la UE para descargar 4 millones de toneladas de pescado con un valor en primera venta de 6.300 millones de valor y unas emisiones de 5,2 millones de toneladas de CO₂. Pese a ello Calvo Santos dijo que la relación es de un 15 por ciento del consumo de combustible por kilo de pescado habiendo un ‘estancamiento’ claro con lo que existe un margen para la eficiencia energética. Así, se aprecia que la rentabilidad de la flota está unida al precio del combustible marino. ‘»Los precios del año pasado con 1,2 a 1,3 euros por litro diesel fueron un récord que supuso una situación de pérdidas con lo que se debe avanzar en la transición energética con lo que se hace preciso acabar con los combustibles fósiles apareciendo el concepto de resiliencia y reducir la huella de carbono que se aplica a todos los sectores».

Así, se han localizado una serie de barreras como es la cooperación, el cono-



Ángel A. Calvo Santos es Jefe de Unidad de la DG. Mare

cimiento, en que medida se quieren reducir las emisiones, la investigación.... «Engloba el sector a un millón de personas, para lo que sugirió Calvo Santos la formación porque también suponen oportunidades con lo que es exigible la gobernanza entre las partes. Es preciso dar formación a esas personas para adaptarse a esas tecnologías». También explicó que se iba poner en marcha una plataforma de formación. Por medio de la creación de una asociación se trata de conseguir adhesiones que marcará la hoja de ruta de la transición energética. » invito a tomar parte en esta asociación».

Se da la circunstancia que no se permite el cambio de motor para los buques mayores de 24 metros que tienen que estar en la línea de una explotación sos-

tenible de recursos. «Hay posibilidades de financiación del Banco de Inversiones, de los fondos de cohesión para financiar estos proyectos con fuertes sumas para promocionar la economía azul».

Calvo Santos invitó a la formación de una asociación que marcará la hoja de ruta para alcanzar en el 2050 la transición energética. Previamente, se va a dar a conocer un estudio de las tecnologías que contamos en relación a su coste beneficio. Se va a crear una plataforma en línea y también se cuenta con una web que da a conocer las emisiones de CO₂. Y también se va a avanzar en la formación de los trabajadores en las temáticas de transición energética. 🌊

Santiago Martín, director de Armón: “No hay ningún producto que compita con el gasoil y para cualquier alternativo se requiere aumentar la capacidad de los barcos”

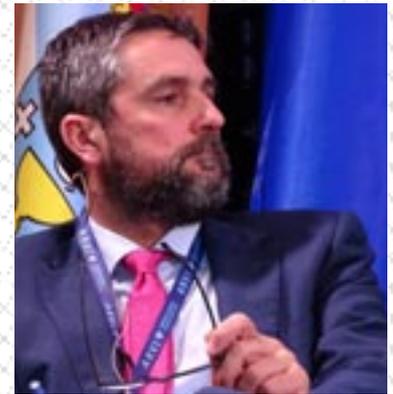
Sin duda la mejor ponencia correspondió a Santiago Martín, director general de Armón Vigo y Astilleros Ría de Vigo que analizó uno a uno los combustibles alternativos al diesel. Martín supo acercar a la realidad de la descarbonización de los buques, las alternativas existentes en el mercado (desde el LNG, al metanol, las baterías, o el hidrógeno, biocombustibles. Además incidió en los retos específicos que plantea el sector pesquero, con diferentes segmentos que tienen distintas demandas. “La solución es compleja. Tenemos de 10 a 15 combustibles alternativos entre las manos, y dependiendo del perfil del barco hay que elegir. De cara al armador el proceso es complejo, por la apuesta económica que hay que hacer, la disponibilidad de espacio a bordo y la operativa de cada barco”, dijo.

Puso como ejemplo a Armón que había construido diversos buques con energías limpias. “No hay nadie que compita con el gasoil, únicamente el LNG, pese a que ha estado muy demonizado por la guerra de Ucrania pero es la solución más madura y la más barata para un determinado tipo de transporte. Afrontamos una revolución tecnológica, en estos momentos”. El gasoil exige 37,6 megajulios por litro, pero la potencia calorífica de los combustibles alternativos sigue sin generar el mismo rendimiento que el diesel. El único que compite casi a la mitad es el LNG gracias a los precios inferiores al gasoil. En cuanto a cada litro de metanol necesitamos el triple de capacidad. El hidrógeno tiene una densidad baja, pero meterlo en tanques en

el barco hace que ocupe una amplia superficie haciendo difícil su transporte. Conozco un remolcador que trabaja, en el puerto de Amberes, con hidrógeno al tener en propiedad una fábrica de etileno. Por cada metro cúbico de gasoil necesitamos 3,8 metros cúbicos de hidrógeno líquido y de 5,2 a 10 si es presurizado. Para 8 horas de trayecto y 800 kilos de hidrógeno se requiere 26 toneladas de acero para meter en botellas el hidrógeno. Cargan y descargan botellas, cada seis horas. Necesitamos 3 veces más de capacidad con metanol para llevar a cabo la misma propulsión que el diesel. El hidrógeno necesita energía para llevar a una temperatura fría de menos 253. Es muy complejo de utilizar. Tenemos que olvidarnos del hidrógeno y sobre todo en la pesca. Las baterías de 500 kilos extraemos de la corteza terrestre 28 toneladas de minerales de litio, níquel, magnesio...con lo que esto no es nada sostenible. Para reducir la huella de carbono se requiere mucha energía con la extracción de materiales. Si queremos dar el salto sólo queda aumentar el tamaño de los barcos. No va a ver retorno. Baterías y catalizadores ocupan mucho en el barco.

En cuanto al metanol verde la producción es mínima. Es muy tóxico y corrosivo, pero requiere una tripulación formada pero exigen una pesquería estable porque si cambian la licencia a otro caladero no es viable. Tiene ventajas al ser líquido y no es nocivo si se derrama al mar, pero presenta inconvenientes.

Se habla de biocombustibles, como los aceites vegetales. La extensión necesi-



ria para que todo el comercio marítimo pueda trabajar con biocombustibles necesita 500 veces la extensión de España y a la postre genera la eliminación de cultivo. Puede ser una solución mezclada con el diesel.

Destacaba Santiago Martín las innovaciones del ferry eléctrico para Balearia o el futuro oceanográfico “Odón de Buen” para el IEO, de 84 metros, que tendrá propulsión dual con gas LNG. Salimos de Vigo con LNG y hacemos el trayecto con diesel y estamos 10 días en la Antártida con LNG, a menos de 10 nudos. Sin embargo, la pesca presenta especificidades concretas que complican la decisión, ante la falta de madurez de las tecnologías. Además, la potencia calorífica de los combustibles alternativos sigue sin generar el mismo rendimiento que el diesel. En los palangreros al permanecer mucho tiempo trabajando a baja velocidad puede combinar diferentes energías» concluyendo con una frase esclarecedora «no podemos seguir pintando las chimeneas de verde»

Iván López: “La pesca debe contar con un nuevo «status» desvinculada de Medio Ambiente”

Iván López Van der Veen, presidente de la Alianza Europea de la Pesca de Fondo y de la asociación AGARBA criticó la elaboración del Plan de Acción por su continuismo con los postulados de las ONGs que llevaron a la Comisión a pronunciarse a favor de la eliminación del arrastre. También expresó que el sector es ejemplo de buenas prácticas y de iniciativas de investigación e innovación para la mejora de la sostenibilidad medioambiental, promoción de la eficiencia energética, aprovechamiento de los residuos o valorización de productos pesqueros para su comercialización, “para salvar los océanos pero actuando contras la pesca”. Pese a que estas iniciativas han contribuido a que la gran mayoría de las especies objetivo capturadas por la flota estén en niveles de Rendimiento Máximo Sostenible (MSY) y por tanto en cumplimiento de los requisitos que establece el Reglamento de la Política Pesquera Común se ha encontrado el sector un Plan de Acción que “actúa sigilosamente sin medidas legislativas que se dice que son de obligado cumplimiento y después que no es vinculante y más tarde son propuestas sometidas a consultas!. Habló que coge importancia la zonificación del espacio marítimo beneficiando a los molinos de viento, mientras que la pesca no sabe en donde puede trabajar, aunque se siga que en todos los mares”. También recordó el tema del Brexit y la seguridad alimentaria y energética

que con la guerra con Rusia se ha puesto patas arriba. Los gobiernos y la Comisión Europea están viendo cómo hacer frente a esto, pero vemos que para la pesca lo que más nos llega son restricciones. Ahora se ha anunciado el Plan de Acción, los 87 cierres que ya estamos sufriendo. Reino Unido acaba de sacar en enero una consulta pública en la que 13 zonas se van a cerrar también al arrastre y son zonas donde también pescan nuestros operadores. Como sector nos encontramos con cierres y además en todo tipo de ámbitos legislativos y también en nuestros vecinos. López como Daniel Voces incidieron en la petición de crear una unidad en la Comisión que concentre las políticas de producción alimentaria, como se encuadra la Agricultura, dando un nuevo estatus a la pesca desvinculada de la actual Comisión de Medio Ambiente, Océanos y Pesca. Queremos abordar el futuro y que nuestros políticos tomen conciencia de su papel vital en Europa si no queremos vernos ante crisis de muy hondo calado, como puede ser el incremento de la dependencia alimentaria de terceros países tales como las políticas verdes de la UE, que sin ponerlas en duda, “han saltado por los aires” ante una crisis, paradójicamente, de los hidrocarburos o la amenaza que supone para la soberanía alimentaria europea y española, la política de importaciones de la UE de flotas, como las asiáticas, que sin cumplir los mismos estándares de calidad,



Iván López.

socio económicos y de respeto al medioambiente siguen introduciendo sus productos para el consumo de los ciudadanos europeos, añadiéndose la incógnita de las ayudas que ellos podrán recibir para compensar la subida del precio de los combustibles, dijo López. Por otro lado criticó la «falta de coherencia de la Comisión que está provocando una fuga de talento. Sus políticas se desarrollan actuando contra la pesca siguiendo a las ONGs”. Por ello, López apreció que “machacando a la pesca muestran las ambiciones políticas”. Sin embargo, López apreció que “la minería y las eólica son impactos aceptables».

Daniel Voces: “La Comisión Europea filtra sus políticas mediambientalistas bajo toda la reglamentación que adopta”

Daniel Voces de Onáindi director gerente de la patronal europea de la pesca, Europêche explicó que la Comisión Europea «filtra» sus políticas medioambientalistas por medio de las reglamentaciones que adopta como el Plan de Acción, la Estrategia de Biodiversidad, o la Directiva marco de Estrategia marina o el Plan de Restauración de la Naturaleaa, la Taxonomía, la Ley de Diligencia Debida. De esta manera, el Plan de Acción está teniendo unos efectos negativos para 13.000 pesqueros de arrastre y 40.000 pescadores a los que genera 870 millones de pérdidas. «Si triplicamos las zonas de exención las pérdidas serán el triple. Se quiere pasar de 10 % a 30 %».

En cuanto a la Ley de Restauración de la Naturaleza «se nos dice, al principio, que el 70 % de los peces están en declive y después se nos dijo que se trataban de las de agua dulce. Y después se infivs que el cierre de zonas de pesca iba a quintuplicar las capturas. Todo ello sin datos concretos y muy sospechoso, pero si no estas de acuerdo con la ley que te exigen te dicen que eres un negacionista. Y, lo peor es que después nos exigen la recuperación de los habitats al mismo estado que hace 70 años. Esto es imposible»

Junto a ellos Voces habló de la Estrategia de Biodiversidad en el que se dice que el 80% de los habitats europeos están en mal estado y se le exige actuar con urgencia no solo para preservar la naturaleza sino para revertir el daño con objetivos y obligaciones vinculantes.

No obstante, desde Europeche, se pide que «se nos indique los kilómetros cuadrados a los que afectará la flota cualquier medida, o los barcos afectados. Eso sí otros sectores como la eólica no se cuantifican los impactos y a nosotros todo medidas restrictivas».

Importaciones

Aportó el dato que en 2020 entraban en el mercado comunitario 830.000 toneladas, correspondientes a 15 especies con arancel cero cuando en 1992 ascendía el contingente a 43.000 toneladas de 6 especies reguladas. « No se puede bombrsdear a tu propio sector cuando le abras la puerta a otro!

Recordó que el acuerdo político, que se negoció con el Parlamento Europeo, reclama a los Estados miembros que pongan en marcha medidas de restauración para que al menos el 20% de los habitats de los ecosistemas terrestres, costeros, de agua dulce y marinos que no estén en buenas condiciones vuelvan a estarlo para el año 2030. Esto se aplicaría al menos al 20% de la superficie total de los tipos de habitats que no se consideran en buen estado. Los Estados miembros tendrán flexibilidad para establecer medidas de restauración en al menos el 60% para 2040 y en al menos el 90% para 2050 de la superficie de cada grupo de habitats que no esté en buen estado. Además, se incluyen excepciones para las zonas



marinas con habitats de sedimentos blandos que estarán exentas de cumplir el objetivo de 2030. No obstante, se introducen requerimientos como que el 10 % debe contar con exclusión de la acción humana, un 25 % debe estar sin pérdida de biodiversidad y un 65 % en bueno cuando lo que hay que medir la huella real del pescado porque se toca un cuadradito y se dice que la zona está afectada por pérdida de biodiversidad. Si no hay datos se considera que está en mal estado y al final lo que se hace es una utilización fraudulenta del principio de precaución. El 25 por ciento de los ecosistemas marinos carecen de datos. Es la primera vez que la Unión Europea saca una rglamentacion en Medio Ambiente que afecta a la pesca».

Junto a ello, se puso en cuestión la reducción de las zonas de pesca, con el Brexit, el Plan de Acción, los fondos marinos, las áreas marinas protegidas que hacen preguntarnos en donde vamos a pescar»

La Jornada Sobre la Obligación del Desembarque, de Ondarroa, aborda la normativa implicada y sus implicaciones

‘El descarte cero ha venido para quedarse’

El salón de actos de la Lonja de Ondarroa acogió la Jornada sobre obligación de desembarque organizada por la Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa (OPPAO). Dicha jornada, la segunda celebrada con el nuevo gerente de la OPPAO, Mikel Ortiz, al frente, contó con la presencia de Encarnación Benito, Subdirectora Adjunta de Caladero Nacional y Aguas de la Unión Europea, y Leandro Azcue, Director de Pesca y Acuicultura del Gobierno Vasco, quienes llevaron a cabo la inauguración del evento.



Encarnación Benito, subdirectora del Caladero Nacional, Leandro Azcue, director de Pesca del Gobierno Vasco y Mikel Ortiz de la OPPAO

Durante la inauguración, la Subdirectora Adjunta, Benito, trató de aclarar todas las posibles dudas del sector sobre la normativa pesquera, destacando la importancia que la información tiene en la gestión sostenible de las pesquerías. Leandro Azcue, director de Pesca y Acuicultura del Gobierno Vasco, fue el encargado de dar por inaugurada la jornada, destacando en su intervención la importancia de transmitir al sector de dónde surgen los resultados que llevan a la publicación de la normativa pesquera.

«En algún Consejo de Ministros se nos ha indicado porque queréis más cuota si os sobra la que habéis tenido asignada»

Tras la inauguración dio comienzo el primer bloque de ponencias con la intervención de Héctor Villa, Subdirector Caladero Nacional y Aguas de la Unión Europea, quien expuso a los asistentes la visión de la gestión pesquera para la aplicación de la Obligación de Desembarque. El subdirector destacó que, aunque los descartes cero han llegado para quedarse, esta puede sufrir cambios o ajustes futuros con la consecuente adaptación por parte del sector y la administración. Desde el punto de vista de la legislación pesquera orientada a la obligación de desem-

barque, Héctor Villa destacó 4 artículos de la nueva ley 5/2023 de pesca sostenible, relacionados con el reparto de cuotas y la implicación de estas en la aplicación de la obligación de desembarque y el efecto de estrangulamiento que pueden sufrir determinados tipos de flota.

Su compañera Encarnación Benito expuso a los asistentes las exenciones y flexibilidades, así como el procedimiento de aprobación de estas. Durante su intervención, la Subdirectora adjunta destacó el procedimiento de presentación anual de las valoraciones científicas que permiten la inclusión y mantenimiento de las exenciones. Benito apuntó que "se ha hecho un esfuerzo notable en la justificación de las exenciones. Veremos lo que dicen la Comisión si nos piden más estudios o nos aceptan o no las excepciones. En este mes de julio podremos saber las que nos admiten. El nuevo Plan de Descartes enteraría en vigor el 1 de enero con lo que tiene que estar aprobado porque en caso contrario todas las especies de descarte tendrían que traerse a puerto"

Esta intervención, de gran importancia para la flota de la OPPAO de Ondarroa, generó debate en torno a la aplicación de la obligación de desembarque junto con la reciente publicación del nuevo reglamento de control. En el debate Villa animó a apuntar los datos en el diario electrónico para conseguir un eficiente cumplimiento de la obligación de desembarque. "En algún Consejo de Ministros se nos ha indicado porque queréis más cuota si os sobra la que habéis tenido asignada".



Ane Iriondo, de AZTI, habló sobre la situación de los recursos pesqueros.

La segmentación

Otro de los temas que abordó Fernández son los de la segmentación considerado como el proceso inicial para la elaboración del informe de flota en el que se distribuye la flota activa en diferentes segmentos. Los segmentos se constituyen en función de eslora, arte mayoritario y caladero donde se desarrolla. "Los criterios y las directrices de la segmentación son comunes para todos los Estados". Por lo que respecta a los caladeros mayoritarios se juzga la del Atlántico norte, como los correspondientes al caladero nacional y Golfo de Cádiz, NAFO, aguas UE, Mediterráneo, Canarias, aguas internacionales y de terceros países. Por otro lado se habló de los aspectos relevante de la segmentación basados en que permite comparar la situación de los distintos segmentos de flota de la UE, especialmente los resultados socioeconómicos. No obstante, no identifica claramente las flotas multiarte o multipesquería, ni permite diferenciar flotas que en España tienen caladeros bien definidos.

Ante ello, para el análisis del equilibrio como base del Informe de Flota se establecían una serie de indicadores como los de carácter biológico o los de la dependencia de los segmentos de poblaciones sobrexplotadas, o los de carácter económico como la rentabilidad a corto y largo plazo, así como los de carácter técnico como el grado de utilización de los buques, "aunque mucho giraba en la prevalencia de los indicadores biológicos".

En su intervención en el análisis del equilibrio del Informe de Flota se juzgaba como otro factor a introducir los indicadores de poblaciones de Alto Riesgo SAR en el que se establece la medida de cuantas poblaciones biológicamente vulnerables se están viendo afectadas por las actividades del segmento de flota que es objeto de evaluación. Así una especie se consideraba como SAR cuando representaba al menos el 10 por ciento de las capturas de ese segmento o el 10 por ciento de las capturas de toda la flota de la UE.

Los científicos proponen un recorte de merluza para la flota de Gran Sole de un 12%

Otro de los bloques de la jornada fue el aportado por la investigadora de AZTI, Ane Iriondo que introdujo a los asistentes sobre la gestión que se realiza en ICES sobre los stocks de las diferentes poblaciones. La investigadora expuso los resultados de la evaluación de la merluza, los gallos y rapes determinando. Los científicos han recomendado un recorte de cuota de merluza para la flota de Gran Sole de un 12% dejando el tope en 72.839 toneladas, una de las cifras más baja de la última década. Además, en las aguas de la costa atlántica de España, el ICES propone también una reducción del 18,8%. El pasado año, el Ministro de Agricultura y Pesca, Luis Planas se jactaba del aumento de la merluza del sur para España de 9.900 toneladas, cifra que duplicaba la obtenida en 2022 y que era la más alta en los últimos ocho años. No obstante, este año se promete un recorte sustancial a la vista del menor reclutamiento.

Por lo que respecta al gallo en las divisiones VIIIc y XIXa (Mar Cantábrico y aguas atlánticas ibéricas) la recomendación está entre las 859 y 1915 toneladas; en las divisiones VIIb-k, VIIa-b y VIIId (oeste y suroeste de Irlanda, Golfo de Vizcaya), pese a que hay un descenso, este es de solo un 0,6%, dejando las posibilidades de pesca en 23.303 toneladas. El CIEM aconseja que cuando se aplica el plan plurianual (PPA) de la UE para las aguas occidentales y adyacentes; las capturas en 2024 que corresponden a los rangos F del plan se sitúan entre 859 y 1915 toneladas. De acuerdo con los planes científicos, las capturas superiores a las correspondientes al FMSY (1271 toneladas) sólo pueden reali-



Recortes sustanciales de cuotas se proponen para el 2024

zarse en las condiciones especificadas, mientras que todo el intervalo se considera cauteloso al aplicar la regla de asesoramiento del CIEM.

El uso de TAC combinados de especies para las dos especies de gallo; gallo (*Lepidorhombus whiffiagonis*) y gallo (*Lepidorhombus bosci*); impide el control efectivo de las tasas de explotación de una sola especie y podría llevar a la sobreexplotación de cualquiera de ellas.

Por su parte, en las divisiones 4.a y 6.a (norte del Mar del Norte, oeste de Escocia), la cuota sugerida para el gallo no debería exceder las 7900 toneladas, un 9,7 % más que la recomendación para este 2023. En aguas españolas y portuguesas, para el gallo, el ICES plantea un incremento del 11,4%, con un TAC de 3.622 toneladas.

En lo que respecta al rape han establecido dos especies que ocupan el caladero, el rape blanco (*Lophius piscatorius*) y el negro (*Lophius bude-*

gassa), recordando que usando un TAC único para ambas "impide un control eficaz de las tasas de explotación de cada especie y podría conducir a la sobreexplotación de cualquiera de ellas". Únicamente se produce un alza en Gran Sol del 5,3% y 61.081 toneladas, y malas en aguas ibéricas, con un descenso del 4,7% y 4.550 toneladas.

Por último, para los científicos la pesca de cigala también tiene que bajar en 2024. En la división VIIIc (Golfo de Vizcaya) prevén un 27% menos, 12,4 toneladas, mientras que en la IXa (en aguas portuguesas) la reducción planteada es del 28,5%, 213 toneladas.

Para el lenguado, en el norte y centro del Golfo de Vizcaya la cuota debería fijarse entre las 1454 y las 2489 toneladas máximas; mientras que en las divisiones VIIIc y XI, Cantábrico aguas atlánticas ibéricas), recomienda no superar las 209 toneladas para 2024.

Antonio Nieto: «Con la comunicación sabemos que vamos a desmontar los falsos mitos»



Antonio Nieto presentó Pesca España en Ondarroa

La última ponencia versó sobre la comunicación en el sector pesquero, la cual estuvo a cargo de Antonio Nieto, gerente de la asociación de organizaciones de productores Pesca España. Durante su ponencia, el gerente dio a conocer las distintas iniciativas que desde la asociación se han llevado a cabo entre el consumidor final, así como sus resultados alcanzados. Nieto destacó la importancia de comunicar y desmentir mitos sobre el sector y sus productos, poniendo de manifiesto la importancia que estos tienen para la salud y el esfuerzo que el sector pesquero lleva años realizando para la mejora de su sostenibilidad. En esta dirección Nieto apuntó que «muchos consumidores nos dicen que es tan numerosa la variedad que no se sabe lo que hacer. Por ello, tratamos de dar consejos y recetas para ofrecer información y animar al consumir a la compra de pescado». Eso si Nieto juzgó como prioritario ganar la tarea de la co-

municación en las redes sociales. Igualmente, describió la campaña con las gambas. , “Cada Navidad vuelven a hacerse presentes en los medios de comunicación mitos o mensajes sacados de contexto sobre el consumo de gambas y langostinos y queremos arrojar luz y tranquilizar a los consumidores para que puedan disfrutar de esta fuente de felicidad durante las fiestas navideñas con total seguridad. Chupar las cabezas de las gambas o langostinos es completamente seguro”, afirmaba Nieto. Finalmente, otra campaña tuvo un carácter satírico pero reflejo que la industria pesquera española se marcha de España...al metaverso, ante las restrictivas normativas europeas. Igualmente, se va difundir un plan de la huella positiva de la arrastre y del convenio 188 de la OIT. La campaña más explosiva ha constituido la sensibilización hacia la alarmante situación de la industria pesquera española que obliga a imaginar un mundo virtual

Pesca España va a difundir un plan de la huella positiva del arrastre

donde les dejen trabajar con la campaña Metapesca.org, la sátira que podría ser verdad

La actualización constante del sector pesquero en materia de sostenibilidad, limpieza de los mares, nuevas técnicas de captura, producción con menor huella de carbono y en definitiva cuidado del mar, es insuficiente para continuar sufriendo el ataque de sectores interesados y de una presión regulatoria europea ajena a la realidad. Es por ello que Pesca España lanzó la campaña Metapesca.org donde imaginaba un mundo donde el sector solo tiene cabida en el metaverso y así visibilizar el maltrato que sufre.

El Informe del sector pesquero español 2022, elaborado por CEPESCA, reflejaba con exactitud la situación que está atravesando la actividad pesquera española, que como cualquier otra actividad económica se vio afectada por la pandemia. Pese a ese impacto, el sector ha mantenido sus índices de actividad resolviendo los problemas causados por la crisis sanitaria y encontrando soluciones para mantener un trabajo seguro y de calidad y así seguir poniendo a disposición de los ciudadanos un producto esencial como son los pescados y mariscos. Este esfuerzo ha permitido que las capturas de la flota pesquera española ascendieran a 787.258 toneladas en 2020, permitiendo a España revalidar un año más su liderazgo en la Unión Europea. 🌊

La Comisión de Pesca está dispuesta a modificar los requisitos de capacidad para descarbonizar la flota

La pesca desconoce cuál es la alternativa más viable a los combustibles fósiles con lo que el Consejo de Ministros informal de Vigo se quedó sin una hoja de ruta para avanzar en este objetivo de la descarbonización de la flota pese a que las intenciones de la reunión es que se marcara un antes y un después en el debate sobre la pesca extractiva y la actividad pesquera en la Unión Europea.

No obstante, el comisario europeo de Medio Ambiente y Pesca, Virginijus Sinkevicius, considera que el estado de desarrollo en que se encuentra la tecnología impide que los armadores puedan dejar de estar supeditados a la volatilidad de los precios de los combustibles fósiles, que lastran su rentabilidad. Falta tiempo, conocimiento y técnica para adaptar la flota comunitaria a las exigencias que plantea el reto de la descarbonización. El mismo que tiene como horizonte el 2050 para promulgarse. «No podemos hacer pesquerías sostenibles y eficaces con las herramientas de los años 60 o 70», insiste. Los astilleros, añade, «todavía están en fase de pruebas».

En su primera intervención en Vigo, el comisario se mostró dispuesto a abrir un nuevo debate y replantearse cómo se mide la capacidad a bordo. «Es preciso analizar la fórmula. Vamos a necesitar más sitio para los nuevos motores», aquellos que son necesarios para fomentar la transición ecológica y que exigen más espacio, apuntó en su llegada en el mayor puerto pesquero de toda Europa. Lanzó así un guiño al Gobierno español que, desde el Ministerio de Agricultura y Pesca, solicita que se revise el arqueo.

Y, es que no está establecido el concepto de capacidad pesquera y además está totalmente anticuado en términos de arqueo y de potencia de motores. Por ello, para hacer inversiones para cambiar nuestra flota es preciso romper la vía de razonamiento que lleva a la limitación de los subsidios, lo que introduce el elemento de la OMC. A ello se le une: el envejecimiento de la flota, inadecuación de los barcos para acatar los nuevos requisitos técnicos en materia de selectividad pesquera [RMS y prohibición de descartes], la ausencia de un relevo generacional que repercuten sobre el binomio rentabilidad-sostenibilidad.

Junto a este problema, los ingenieros e investigadores han hecho pruebas con diferentes compuestos hidrógeno verde, amoníaco y todo implica una gran problemática para los barcos. De hecho, Planas se ha referido a este asunto «¿Vamos a llegar tecnológicamente en el año 2050 a la neutralidad? Estoy convencido de que las tecnologías pueden hacerlo posible, pero todo eso no es más que una parte del debate. El sector pesquero supone una pequeñísima parte de las emisiones. Por tanto, ¿tenemos que ir hacia la descarbonización? Sí, tenemos que acompañar al conjunto de la sociedad en ese cambio, pero mi preocupación no es si llegamos o no a la neutralidad carbónica en el 2050, sino cuál es el presente y futuro del sector pesquero. Por eso digo que el rótulo de la reunión de Vigo es el pactado con la Comisión Europea y es importante, pero España es más ambiciosa. Queremos hablar de los problemas de fondo».



El ministro Luis Planas y el comisario Virginijus Sinkevicius

Junto a ello está la incertidumbre que la Comisión Europea presentó cuatro documentos en febrero: sobre descarbonización, sobre revisión de la política pesquera común, sobre la Organización Común de Mercados y el plan de acción para la ampliación en un 30 % de las áreas marinas protegidas. España está de acuerdo en la necesidad de hacer una pesca sostenible y proteger los mares y océanos, que, por cierto. Incluso se habla de la minería submarina, junto a un plan de acción de la UE que no tiene una base jurídica para ser aplicado.

Balance de actividad

Frente a tanta incertidumbre si dijo Planas que «el balance lo tiene que efectuar el propio sector. Yo no estoy en condiciones de hacerlo ni es mi carácter. Lo que me dicen es que he sido probablemente uno de los responsables del ministerio que más tiempo ha dedicado a la pesca y soy consciente de ello. Además, es un sector que siempre me ha interesado y me interesa, por lo que le hemos dedicado mucho tiempo y hemos tenido logros muy positivos, como la Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera, pero también muchas negociaciones pesqueras en Bruselas en condiciones nada fáciles y hemos tenido algunos momentos tremendamente dramáticos, sobre todo los naufragios, las muertes que se han producido en este período. Sin duda, el del Villa de Pitanxo fue el momento más duro como ministro y como responsable de Pesca, sin olvidar el ocurrido más recientemente en Cantabria. «Este es un sector al que hay que rendirle homenaje siempre por el empeño de trabajo de todos los que están en él, por la dureza, por el riesgo que implica»

saoplast

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.



saoplast

A brand of Berry



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



El impacto ha llegado a toda la cadena de valor

Adaptar las actividades post-extractivas al cambio climático

El cambio climático está impactando sobre las actividades posteriores a la extracción pesquera o post-extractivas (PE) en la cadena de valor, lo que resulta en un aumento de los costes y unos impredecibles flujos de suministro de las materias primas, según un estudio patrocinado por la Comisión Europea que acaba de ser publicado.

Texto: Juan Carlos Barros

Pese a ello los costes económicos directos, como el combustible o el transporte, son la máxima prioridad entre los productores que ponen menos énfasis en cómo los futuros cambios en el clima afectarán a sus negocios.

Actualmente las cadenas de valor europeas PE reducen los efectos del cambio climático por medio de actividades tales como disminuir los volúmenes de producción local, la importación desde terceros países y la diversificación a otras especies.

Las actividades de transformación asociadas con las cadenas de valor PE utilizan una cantidad muy sustancial de combustible fósil y recursos de agua produciendo altos niveles de emisión de gases de efecto invernadero (GEI). Además la alta dependencia respecto de los recursos naturales reduce la inherente resiliencia de la industria al cambio climático.

Puntos conflictivos en las emisiones de GEIs en las PEs son evidentes en el desarrollo del material de empaquetado, en los métodos de transporte, en el al-

macenamiento de congelación a largo plazo y en el tratamiento termal de los productos como el precocinado.

Las mejoras estructurales para optimizar las cadenas de valor PE incluyen la mejora del acceso a la información tras la descarga y venta del pescado en lonja, mientras que las nuevas tecnologías están continuamente siendo aplicadas.

El estudio describe los temas relacionados con ese tipo de cadenas en términos de mercado, la transformación efectuada dentro de cada cadena y cómo el cambio climático puede impactar sobre sus actividades. De esa manera se ponen de relevancia las vías adoptadas en las distintas cadenas de valor PE y el fuerte emparejamiento entre transformación, minorista o servicio de alimentación y el cliente final. Igualmente son descritos los factores que aumentan o disminuyen la resiliencia tanto financiera como física respecto del cambio climático.

El principal impacto, en cualquier caso, del cambio climático está asociado con el peligro para el acceso a las materias primas, tanto para el consumo humano como para el desarrollo

del suministro a la acuicultura. Y eso se pone de manifiesto en el compromiso de los interesados que muestra como los efectos del cambio climático está siendo experimentados por las cadenas de valor PE en Europa, los cuales se asocian con los cambios en la disponibilidad de más productos pesqueros para la transformación, que resultan normalmente en reducciones en la abundancia regional

Disminución de los volúmenes de producción local, importación y diversificación a otras especies son las alternativas actuales

y temporal de los stocks de pesca y por ello de su disponibilidad para la transformación.

Esos efectos en el mar o en las instalaciones de acuicultura a menudo llevan a una inflación de los costes, por ejemplo la reducción de los niveles de descarga en tierra hace aumentar los precios en la primera venta y los costes del transporte y causa que se desperdicie un producto perecedero, mientras que en la acuicultura el efecto es el decrecimiento económico de las instalaciones. Así mismo hay una incidencia cada vez mayor de las condiciones extremas del tiempo que tiene efectos directos inevitables en las instalaciones PE, inclu-

La valorización de subproductos y la economía circular mejorarían la resiliencia

yendo lonjas, transporte y almacenamiento, las cuales tienen que cambiar a ser tan cercanas físicamente a las instalaciones de descarga como sea posible. Hay también mucha más comprensión de lo que significan los impactos del cambio climático sobre la reestructuración de las pesquerías europeas y con los minoristas europeos y los bancos, que requieren mucha mayor transparencia respecto a las emisiones de GEIs tanto hacia arriba como para abajo en la cadena de suministro, así como respecto al consumo de energía y al uso de plástico en los empaquetados.

Esta amplia llamada por la transferencia en toda la industria pesquera ha resultado en una motivación superior para optimizar el uso de los recursos, incluyendo la reducción del uso de agua, del consumo de energía y el empaquetado con plástico y al mismo tiempo la utilización y valorización de recursos como el agua caliente residual para la transformación.

Actualmente hay pruebas que ciertas actividades de transformación asociadas con las cadenas de valor PE tienen grandes impactos en el medioambiente y un alto uso de los recursos naturales como por ejemplo el fileteado, el rebozado, el enlatado, el ahumado y el picado todos utilizan altos niveles de combustible fósil y producen sustanciales niveles de GEIs comparado con las cadenas de valor PE que entregan

los productos enteros sin o casi ningún procesado. De ese modo es necesaria una planificación total de adaptación a lo largo de la cadena de suministro apoyada por información precisa respecto a cómo la captura, la transformación y la distribución resultan afectadas.

El cambio climático ha aumentado la incertidumbre en los intervinientes en la cadena de valor PE tanto en el corto como en el largo plazo. La gestión para evitar los riesgos en los stocks de pesca y la acuicultura es vital para la planificación adaptada y las futuras inversiones, de forma que aseguren la sostenibilidad en un rápidamente cambiante contexto climático.

La valorización de los subproductos del procesado y un cambio hacia una economía circular pueden aumentar la resiliencia física y económica de los cadenas de valor PE. A este respecto, la autosuficiencia dentro de la Unión Europea puede mejorarse por la industria de transformación si usara una mayor diversidad de productos, lo cual incluye encontrar nuevos usos para los subproductos. Precisamente la revalorización de los subproductos puede permitir el desarrollo de cadenas de valor alternativas y la protección de las pymes contra los trastornos en la cadena principal asociados a la reducción de las capturas.

Los avances tecnológicos en la acuicultura multi-especie pueden incrementar la resiliencia física y económica de las cadenas PE y dentro de ellas el desarrollo y utilización de la alimentación en las granjas de pescado basada en plantas marinas y algas, así como la expansión de los sistemas integrados de acuicultura multitrofica.

Habría que abordar la decreciente utilización de la capacidad de producción pesquera europea

Otro desafío que habría que abordar es la decreciente utilización de la capacidad europea de producción acuática. Con una autosuficiencia de solo un 38,9% de la producción total de alimento marino, las cadenas de valor PE son fuertemente dependientes de las importaciones de terceros países. Ahora bien, estos movimientos internacionales de transporte aumentan las emisiones de GEI y tienen una contribución negativa al cambio climático. Las estrategias de adaptación y mitigación por las pesquerías y la acuicultura europeas a nivel micro y por la Política Pesquera Común a nivel macro podrían optimizar el papel de los flujos de suministro de la Unión Europea a las cadenas de valor PE en el futuro.

Hay una voluntad expresa en invertir en instalaciones logísticas y fomentar el uso de energías renovables, sin embargo hay asuntos clave a solucionar previamente relacionados con el desarrollo de esa infraestructuras, sobre todo asociados con la falta de un seguro que cubra los riesgos.

La mayoría de los actores envueltos en las cadenas de valor PE afirman que el cambio climático no está en su inmediato punto de mira, el cual se percibe como indefinible y algo con lo que habrá que vérselas en el futuro. Sin embargo hay también una comprensión que la utilización de la inversión en una fase temprana en energías renovables o en recursos para mitigar los GEI podría apoyar a las empresas de PE a alinear sus prácticas más fácilmente con la cambiante legislación medioambiental.

En este momento si los costes de transformación cambian, los aumentos de precios son incapaces de pasar a los clientes debido al tipo de contratos de precio fijo que se suelen utilizar con los minoristas. Finalmente la guerra en Ucrania ha desvelado la urgencia en facilitar la transición energética y reducir la actual dependencia de los combustibles fósiles. 

Importantes descargas de la flota de bonito en junio

Los barcos que participan en la costera del bonito llevan capturados el doble de lo desembarcado el pasado año para finales de julio del 2022 agotando la cuota en un 40 %.



En total llevan descargados los barcos del Cantábrico y Noroeste, en un mes de faena, 8 millones de kilos frente a un tope de 18.805.420 kilos. De momento llevan consumidos un 40 por ciento del total autorizado. El pasado 11 de julio hubo un total de 540.000 kilos en Gipuzkoa. En todos los puertos en Santoña, Laredo, Avilés se registraron importantes capturas.

Los pescadores se han mostrado satisfechos al localizar los bancos de túnidos a escasas millas de la costa. La del bonito es la tercera gran campaña del año, una vez finalizadas las pesquerías del verdel y la anchoa y la mayoría de la flota artesanal, tanto la de cebo vivo como la de cacea, espera a los resultados del verano para cuadrar las cuentas.

«Hasta ahora, en cuanto a capturas vamos muy bien, pero no podemos avanzar más allá, porque en la mar, nunca se

pueden hacer predicciones», han añadido desde la Federación de Cofradías de Gipuzkoa.

Pero no todo son alegrías. En el lado contrario de la balanza se sitúa la cotización media que ha bajado hasta cerca de tres euros el kilo, con partidas incluso que se han pagado menos. «Aunque hace mes y medio que empezó la costera, hablamos de un producto de temporada, de calidad, que merece estar mejor pagado», se lamentan varios patrones. «Los conserveros no están comprando y se nota», han añadido.

El pasado verano, los puertos vascos contabilizaron la entrada de 7.802 toneladas con un precio medio de 4,18 euros –un 17% más elevado que el año anterior– y un valor de 32,5 millones de euros. Las capturas de las embarcaciones de Bizkaia y Gipuzkoa ascendieron a 9.935 toneladas, lo que supuso alrededor del 55% del total regis-

En una semana de junio la flota agotó el 15 % de la cuota de bonito y para finales de julio alcanzó el 40 %

trado en el Cantábrico. La pasada campaña finalizó la costera de 2022 con un registro de 17.000 toneladas capturadas, desde junio a octubre, en todo el Cantábrico. La campaña finalizó en los meses habituales de octubre. Cabe recordar que la del 2021 acabó el 16 de agosto, después de unas capturas importantes, la de 2020 finalizó el día 19 de agosto, la campaña del 2019, el 27 de agosto, y la del 2018, el día 23. En 2017 se cerró el 13 de octubre y en 2016, el 5 de ese mes, época hasta ese momento habitual.

La costera recibió una valoración «positiva» por parte del presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, Eugenio Elduayen, aunque el «mejor precio» vino acompañado de un mayor gasto de gasoil. «En total cada barco grande tuvo que gastar 40.000 litros de gasoil más que el año anterior con lo que el mayor ingreso por el precio se compensará en



La flota de cebo vivo está contando con elevadas capturas.

parte con un mayor gasto». La costera de 2022 obtuvo un superior precio. Esto fue posible porque la costera fue más pausada con una cotización de 50 céntimos más por kilo, con una media de 4,25 euros frente a los 3,75 euros del 2021. En este sentido, el diferencial aproximado en precio fue de 50 o 70 céntimos más caro el kilo de bonito que el 2021, situado entre 4,20-4,30 euros, «pero también por la inflación los precios de las materias primas han subido».

Una vez llegados a agosto del 2022 percibieron que la costera se iba a largar en el tiempo, ante los menores consumos de la cuota asignada que disponían. No obstante, los malos tiempos jugaron una mala pasada y tuvieron que permanecer en puerto durante varios días a consecuencia de las malas inclemencias meteorológicas. El fuerte ritmo de las capturas en septiembre con unas descargas diarias de 206 toneladas frente a las 125 de agosto hicieron que para finales de septiembre alcanzase casi el 90 por ciento de la cuota fijada en 18.127 toneladas. 🌊

El estudio Pelgas certifican el declive de la anchoa

El estudio Pelgas sobre la anchoa ha certificado el declive de la anchoa. La biomasa de anchoa se reduce a la mitad en el Golfo de Vizcaya según la campaña francesa Pelgas que acaba de finalizar y que confirma el declive de la anchoa en el Golfo de Vizcaya.

Por su parte, los resultados de la campaña científica anual Bioman estimaban una biomasa provisional de anchoa adulta de 143.000 toneladas en el golfo de Bizkaia que garantiza la sostenibilidad de la especie pero mucho menor que la del año pasado. En 2022 la biomasa provisional de anchoa adulta alcanzó unas 230.000 toneladas.

Las cifras, de momento, garantizan la sostenibilidad de la especie, situándose muy por encima de las 21.000 toneladas que marcan el límite para asegurar la sostenibilidad de la pesquería de la anchoa. A modo de comparación también la campaña de Bioman tenía una estima provisional de biomasa, en 2007 que alcanzaba unas 25.300 toneladas frente a las 21.400 de 2006.

Esto hace que presente unos resultados provisionales que garantizan la sostenibilidad de la especie y confirman el descenso de la población. La estimación definitiva se obtendrá a finales de año a partir del análisis conjunto de los datos recogidos por ésta, las campañas Juvena y Pelgas y las capturas de la flota

El centro tecnológico AZTI ha presentado estos resultados tras el análisis de las muestras recogidas durante el mes de mayo a bordo de los buques oceanográficos Emma Bardán y Vizconde de Eza de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



Investigadoras de AZTI a bordo de un barco

Resultados positivos

La campaña de pesca de la anchoa de 2023 ha tenido resultados positivos. La flota del Norte capturó más de 11.770 tn hasta finales del mes de mayo, con un precio medio de 1,73 euros el kilo y una facturación de 20,4 millones de euros. La mayoría de ese pescado, 10.010 tn, fue desembarcado en puertos de Bizkaia y Gipuzkoa, un volumen que representa un incremento del 45% respecto al año pasado. Ondarroa lideró las descargas de anchoa con el 49% del total, seguido de Getaria, Bermeo y Hondarribia. 🌊

Los puertos catalanes comercializaron 21.500 toneladas de pescado

El Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya, mediante el Instituto Catalán de Investigación para la Gobernanza del Mar (ICATMAR), publicó los resultados de la campaña pesquera 2022, que permite conocer la evolución de las capturas, la recaudación económica del sector pesquero catalán y el estado de la flota de los últimos años.

Texto y fotos: Francesc Callau

En el año 2022, se comercializaron 21.500 toneladas de productos pesqueros que han generado una recaudación en primera venta de 98,27 millones de euros, cosa

que representa un incremento respecto de la campaña anterior. Contrariamente, el precio mediano de los productos de la pesca comercializados en las lonjas de Catalunya se ha reducido respecto al del año 2021 y se ha situado en valores medianos de 4,57 euros/kg. El informe pone de manifiesto que, a pesar de que en 2022 se



han reducido los días de pesca efectiva, las capturas totales y los ingresos en las lonjas pesqueras se han incrementado. El 70% de las capturas se concentran en 10 especies. Destacan la caballa y el pulpo blanco que han desbancado a la galera y el cangrejo azul, que figuraban entre las principales especies pescadas en 2021. En relación con la dependencia económica del sector pesquero de las diferentes especies, se observa que el 62% de los ingresos en primera venta se concentra en 10 especies. Destaca la importancia económica de las capturas de gamba roja, cigala y rape, que, sin figurar entre las especies más pescadas, representan el 23% de los ingresos.

Frena la tendencia de reducción de la flota

En cuanto a la evolución de la flota pesquera catalana que desembarca en puertos catalanes, ha ido disminuyendo desde un máximo de 1.039 embarcaciones en 2002 hasta 552 en 2022. Aun así, se observa que en los últimos 4 años la tendencia de reducción de la flota se ha ido desacelerando.

El número mayor de embarcaciones con un 50% del total corresponde, tal como ha sucedido históricamente a la modalidad de artes menores, que aportan el 9% de capturas y el 17% de la recaudación. El siguiente bloque en relación con el número de unidades corresponde a la flota de arrastre que re-

Registre i variació entre 2021 i 2022 dels valors i proporcions de captures (t) i ingressos (en milers d' €, k€) per llotja

Llotja	Captures (t)	% Captures	% Var (t)	Ingressos (k€)	% Ingressos
Llançà	604.81	2.81	↑ 38.34	4 597.65	4.68
Port de la selva	26.60	0.12	↓ -73.07	364.53	0.37
Roses	911.10	4.24	↑ 4.40	7 500.55	7.63
L'Escala	1 238.69	5.76	↑ 7.18	1 802.27	1.83
L'Estartit	1.45	0.01	↑ *	34.98	0.04
Palamós	1 239.86	5.77	↓ -17.74	8 889.63	9.05
Sant Feliu de Guixols	574.79	2.67	↓ -32.42	1 565.30	1.59
Bianes	1 977.28	9.20	↓ -2.26	8 686.08	8.84
Arenys de Mar	1 556.75	7.24	↑ 16.73	6 310.65	6.42
Badalona	8.90	0.04	↑ 25.81	99.53	0.10
Barcelona	3 201.30	14.89	↑ 47.75	8 305.91	8.45
Vilanova i la Geltrú	2 468.68	11.48	↑ 8.12	9 937.28	10.11
Torredembarra	31.08	0.14	↑ 24.69	266.53	0.27
Tarragona	2 273.60	10.57	↑ 8.79	10 452.79	10.64
Cambrils	1 275.39	5.93	↑ 21.41	4 642.92	4.72
L'Ametlla de Mar	1 220.81	5.68	↑ 7.50	7 149.92	7.28
L'Ampolla	217.78	1.01	↑ 17.71	1 360.71	1.38
Deltabre	327.37	1.52	↑ 7.55	2 474.24	2.52
La Ràpita	2 176.46	10.12	↓ -8.63	12 868.63	13.09
Les Cases d'Alcanar	167.78	0.78	↓ -2.51	962.54	0.98
Total	21 500.48	100.00	↑ 7.07	98 272.64	100.00

* El 2021 no hi va haver vendes en aquesta llotja, per tant hi ha un increment, però no es pot calcular el percentatge de variació.

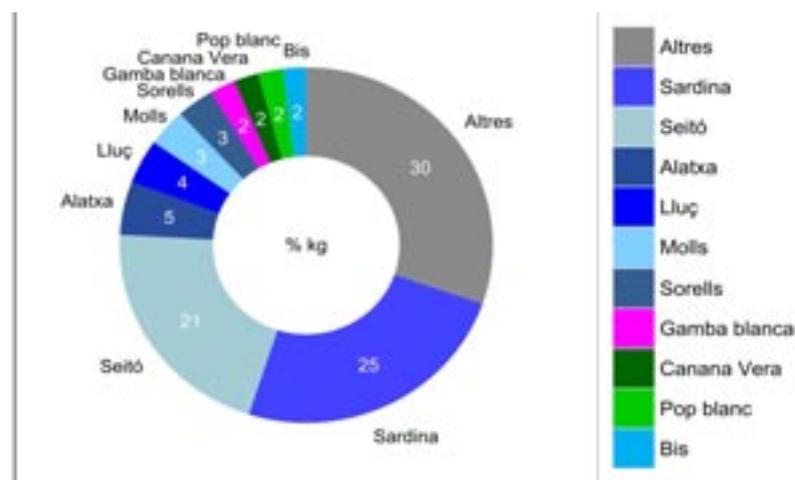
presenta el 37% del total de unidades, con el 34% de capturas y el 59% de la recaudación. Finalmente, se tiene que destacar la modalidad cerquera con el 9% de embarcaciones que desembarca la mayor cantidad de producto, el 55%, que representa el 20% de la recaudación total de las lonjas en Catalunya. Es decir, la pesca de arrastre y cerco son los motores de la actividad pesquera y la garantía de suministro alimentario de los productos pesqueros locales, y, por lo tanto, de la Economía Azul de las comunidades pesqueras.

Menos días de pesca

Se constata una reducción, respecto del año 2019, del 9,67% de las capturas de arrastre. Esta reducción se explica por una disminución del 16,27% de las jornadas de pesca de la modalidad de arrastre por mandato del Ministerio de Alimentación y Pesca en aplicación del Plan multianual de la Unión Europea para la pesca de demersales en el Mediterráneo occidental, y por la reducción del 7,66% de la flota de arrastre catalana activa y una optimización de las jornadas de gamba de la flota de arrastre.

Todo y la reducción de la actividad pesquera, las recaudaciones de la flota de arrastre se han mantenido respecto del año 2019 gracias a la subida del precio mediano en primera venta del 10,64%.

La modalidad cerquera presenta un incremento de capturas del 13,32% que ha comportado una ligera reducción del precio de primera venta. Por otro lado, en el amplio espectro del sector pesquero catalán, a partir del año 2018 se ha ido incorporando en el marco del nuevo modelo de cogestión de la pesca profesional en Catalunya los denominados comités de cogestión, en los cuales la gestión se realiza en plan de igualdad entre pescadores, Administración, científicos y ONG. La estadística de 2022 indica que el 55% de la flota de artes menores par-



Especies capturadas por la flota catalana.

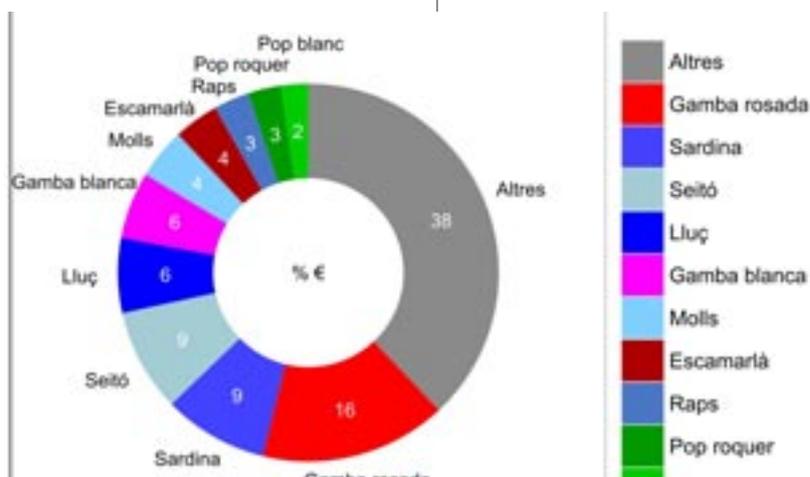
ticipa de la cogestión. El Servicio de Asesoramiento Pesquero (SAP) lo desarrolla el ICATMAR

El Instituto Catalán de Investigación para la Gobernanza de Mar (ICATMAR), www.icatmar.cat, es el órgano de cooperación entre la Generalitat de Catalunya y el Instituto de Ciencias del Mar del CSIC, adscrito a la Dirección General de Política Marítima y Pesca Sostenible, que, siguiendo su línea fundacional, proporciona asesoramiento científico de excelencia a la Administración de la Generalitat de Catalunya.

Anualmente, este servicio analiza los aspectos biológicos, económicos y sociales de las principales modalidades pesqueras catalanas (arrastre, cerco y artes menores) y evalúa a lo largo del litoral el estado biológico de las especies pesqueras

de referencia de estas modalidades (merluza, salmonete, gamba blanca, pulpo blanco, langostino, galera, cigala, gamba roja, sardina, boquerón, pulpo de roca, sonso, cangrejo azul y sepia). Se han llevado a cabo 1.420 pescas, más de 390.000 individuos medidos y 75.000 individuos diseccionados.

Los resultados del muestreo anual de ICATMAR permiten generar información sobre la biología de las especies, mapas de distribución de especies y de composición de las comunidades marinas, analizar el impacto biológico y socioeconómico de las medidas de gestión pesquera y obtener una evaluación de los stocks pesqueros de Catalunya que servirán para adoptar medidas de gestión pesquera adaptativas basadas en datos actualizados y desconcentradas.



El descenso en los volúmenes y la frecuencia de compra reducen el consumo de pescado un 12 %

El consumo de pescado cae un 12% en el último año por el descenso en los volúmenes y frecuencia de compra. El presidente de AECOC, Ignacio González, ha reclamado en el 23º Congreso AECOC de Productos del Mar “medidas para favorecer el consumo de pescado” y “apoyo a las empresas para el desarrollo de un sector que representa el 10% del PIB de algunas zonas del país”. Una rebaja del IVA del pescado al 0% hubiera generado un ahorro de 386 millones de euros en los hogares españoles en los primeros seis meses del año, según los datos de AECOC y PwC



Las ponencias debatieron aspectos muy importantes de la comercialización pesquera

Estos datos han sido presentados por la firma Kantar en el 23º Congreso AECOC de Productos del Mar, que ha celebrado su primera jornada en Baiona. La consultora indica que la mitad de este descenso se debe a la caída en los volúmenes de compra de productos del mar, mientras que el otro 50% se corresponde con la menor frecuencia de compra de los consumidores.

El analista de la consultora, Joan Riera, ha explicado que en un año se han perdido tres actos de compra de productos del mar, especialmente en los establecimientos especializados. De hecho, el canal especialista ha pasado de tener una cuota de mercado de casi el 32% al 28% en cuatro años. El informe de Kantar también analiza el comportamiento de los diferentes perfiles de consumidores y concluye que las familias con hijos son las que más reducen su inversión en pescado. El 57% del descenso en el gasto de productos del mar se produce en estos hogares.

Apoyo al sector

En la inauguración del congreso, el presidente de AECOC, Ignacio González, ha incidido en las consecuencias que tiene el actual descenso en el consumo de pescado. “Esta tendencia puede tener consecuencias en la salud del conjunto de la población y condiciona el futuro de un sector que en algunas zonas del país supone el 10% del PIB y que emplea a miles de personas”. Ignacio González ha considerado que “está en juego el futuro de un sector esencial”.

En este sentido, ha insistido en la necesidad de introducir “ayudas directas a las empresas del sector o medidas destinadas a incentivar el consumo de pescado entre la población”, como la extensión de la rebaja del IVA de los alimentos a los productos del mar.

El presidente de AECOC, Ignacio González, ha considerado que, con el actual contexto de inflación y bajada del consumo de pescado, “está en juego el futuro de un sector esencial”

Según los datos de AECOC y PwC, la aplicación de un IVA del 0% al pescado hubiera generado un ahorro de 386 millones de euros a las familias en los seis primeros meses del año. Prácticamente el doble de los 421 millones de euros de ahorro que ha supuesto la rebaja aprobada en algunos alimentos. Ignacio González ha recordado que países como el Reino Unido o Irlanda no aplican IVA al pescado, mientras que en estados como Francia, Bélgica, Portugal o Alemania están gravados con un impuesto inferior al 6%. “¿Por qué en un contexto de inflación y con un claro descenso del consumo en España no se baja el IVA de los productos del mar?”, ha cuestionado.

Un sector en peligro

El secretario general de CEPESCA, Javier Garat, ha presentado la campaña Metapesca.org, de Pesca España, que plantea un futuro en el que el sector tan solo podrá existir en el metaverso. “A pesar de que el sector pesquero es esencial y que ha avanzado como pocos en materia de sostenibilidad sigue recibiendo mensajes negativos”. Garat ha recordado que, en Europa, prácticamente el 100% de las capturas son de pesca sostenible.

En su discurso, el portavoz de CEPESCA ha denunciado “la obsesión regulatoria que ha olvidado la parte social y económica de la sostenibilidad” y ha recordado que, desde la aprobación de la Política Pesquera Común en 1986, la flota española ha perdido 13.000 barcos, hasta los 8.000 actuales. “España es productora del 20% de la pesca europea y tenemos que poner en valor al sector”, ha concluido.

El director general de ordenación pesquera y acuicultura del Ministerio de Alimentación, Pesca y Alimentación, Juan Ignacio Gandarias, también se ha referido al marco legislativo. Gandarias ha recordado que el mercado europeo importa casi nueve millones de toneladas de pescado, mientras que produce unos cuatro millones. “Somos muy dependientes de las importaciones y hay que trabajar en normativas que iguallen las exigencias de los productos que vienen del mercado europeo con las que llegan de extracciones de otros países”.

«La pesca debe seguir siendo una actividad económica estratégica para la autonomía alimentaria»

Finalmente, el conselleiro do mar de la Xunta de Galicia, Alfonso Villares, ha reclamado “más estabilidad administrativa para el sector del mar, que es un proveedor de alimentos esenciales en la dieta”. Villares ha reclamado rebajar el IVA del pescado y “tomar el ejemplo de Portugal”, que hace dos años aplicó un impuesto del 0% sobre las variedades más consumidas. “La reactivación del consumo es prioritaria y una medida en este sentido sería beneficiosa para los consumidores y para las perspectivas de crecimiento del sector”.

El sector comercializador mira a China para vender pescado en las categorías de alto valor

El sector pesquero mira a China como mercado para crecer en la venta de categorías de alto valor. Los datos presentados por el Norwegian Seafood Council en el 23º Congreso AECOC de Productos del Mar muestran que el consumo de pescado de valor medio y alto en China ha crecido entre un 600% y un 900% en los últimos años. Las empresas apuestan por la conveniencia y la venta de pescado preparado para paliar la caída del consumo en España.

China ha pasado de productor a gran consumidor de pescado de medio y alto valor". Así lo ha expuesto el analista de Norwegian Seafood, Eivind Hestvik, en el 23º Congreso AECOC de Productos del Mar, que ha reunido a más de 300 asistentes en Baiona en su última jornada.

Según los datos de la entidad, el consumo en China de pescado de valor medio y alto -como mariscos, crustáceos o salmón- ha crecido entre un 600% y un 900% en los últimos años, lo que muestra el potencial que presenta el mercado del gigante asiático. Aun con estas cifras, tanto los asistentes del congreso como Hestvik han advertido de la posibilidad de que este ritmo de crecimiento también conlleve una disminución de la posibilidad de materia prima en el mercado.

En el análisis del mercado en España, los datos muestran incrementos de valor estables en la mayoría de categorías, excepto en el caso del salmón y de los camarones, con un crecimiento en 2022 del 28% y del 23% respectivamente. En cuanto a las exportaciones españolas, los mayores crecimientos se registran en las ventas al exterior de pescado blanco (21%) y peces de tinta (18%).



El ritmo de crecimiento del consumo en China puede repercutir en una carencia de materia prima.

El consumo en China ha crecido entre un 600 y un 900 %

Sobre las causas del descenso del consumo doméstico de pescado en España, que ha caído un 17% desde el COVID, Hestvik se ha citado la caída en las frecuencias. "El 84% de los españoles come semanalmente pescado en casa, pero si antes lo hacía hasta cuatro veces a la semana, ahora lo hace en una o dos ocasiones". El portavoz de la Nor-

wegian Seafood también se refirió a la inflación como causa relevante, pero ha remarcado que los productos del mar "no están registrando subidas de precio superiores a otros alimentos que mantienen el volumen de consumo".

Hestvik también remarcó que los países donde no está bajando el consumo, como Estados Unidos, se están apoyando en el crecimiento de canales como el take away, los restaurantes y los formatos de conveniencias, como el pescado preparado.

Una oportunidad en la conveniencia

Este tipo de formatos convenientes para el consumidor son una de las pa-

Los establecimientos crecen en ventas al ofrecer hornos para cocinar el pescado al momento

lancas de crecimiento por las que ya apuestan muchas compañías en España. El jefe de compras de pescadería de Plusfresc, Ángel Pérez, expuso el caso del supermercado, que ha hecho crecer las ventas de pescado con la introducción de hornos para cocinar el producto. “Ofrecemos este servicio de forma gratuita y, hoy, el 18% del pescado que vendemos ya es cocinado”. Pérez ha remarcado que es un formato que consumen muchos compradores jóvenes, “pero también personas mayores por la comodidad de comprar un pescado ya limpio y listo para comer”. Por su parte, directora de categoría de Aldi, Isabel Alemany, ha expuesto que “el consumidor busca pescado con cortes limpios y sin espinas” y ha apuntado que “la merluza es la estrella del congelado, mientras que el resto de productos que se abren paso son los que resultan fáciles de cocinar, como el salmón”.

El congreso también ha mostrado el caso de la Pescadería Almazán, que desde Soria ha creado un proyecto de referencia en el sector, con un 25% de ventas de pescado cocinado, con formatos que permiten su conservación hasta 30 días.

El 23º Congreso AECOC de Productos del Mar también dio a conocer los resultados del proyecto Pezconocidos, con el que Nueva Pescanova y Compass Group colaboran con el chef Ángel León para la promoción de variedades menos conocidas en los comedores de hospitales y empresas. “El proyecto pon en valor todo el pescado que no llega normalmente al consumidor con formatos ricos, naturales y saludables”, el director de innovación de Nueva Pescanova, Juanjo de la Cerda. Con su primera acción, Pezconocidos llegó a 250 comedores en los que ofreció hamburguesas producidas con descartes y pescados no habituales.



Las empresas pudieron dar a conocer sus innovaciones.



AECOC nombra presidente a Javier Campo, relevando en el cargo a Ignacio González, en la fotografía.



Maria Luisa Alvarez Blanco flanqueada en el centro por el equipo de AECOC dirigida por Angels Segura Unió.

La industria marítima demanda más ingenieros

Más de 250 personas se reunieron en el 62 Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima, celebrado en Bilbao, foro de referencia del sector que puso el foco en la descarbonización, la transición energética, la innovación tecnológica y la imperiosa necesidad de aumentar el número de estudiantes de ingeniería naval y de marinos.



El 62 Congreso de Ingeniería Naval puso el foco en la descarbonización, la transición energética, la innovación tecnológica y la imperiosa necesidad de aumentar el número de estudiantes de ingeniería naval y de marinos.

El Congreso, celebrado en el Palacio Euskalduna de Bilbao, fue abierto por el director general de Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla; el presidente del Foro Marítimo Vasco, Aitor Uriarte; la decana del Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos, Pilar Tejo, y el presidente de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, Diego Fernández Casado, que organiza la cita.

El director de Negocio de Renovables de Iberdrola, Xabier Viteri Solaun, impartió la conferencia inaugural sobre la oportunidad de la energía eólica marina.

Todos los miembros de la sesión inaugural, señalaron que el sector presenta “una buena salud, grandes oportunidades y una grave amenaza: la fal-

ta de profesionales en el ámbito de la ingeniería, incluida la naval”.

Viteri Solaun, director de Negocio de Iberdrola, declaró la urgente necesidad de autosuficiencia energética. “Tenemos que empujar la transición energética sin esperar más tiempo. Contamos con todos los elementos: tecnología, capacidades y acceso a capital”.

«Tenemos que empujar la transición energética sin esperar más tiempo»

Una sesión en la que se pusieron «sobre la mesa los objetivos del Congreso y del sector con afirmaciones tan contundentes como las de Pilar Tejo, decana del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos: “la principal amenaza del sector es que no hay ingenieros navales suficientes para atender la demanda actual ni la futura”. Demanda con la que coincide el director general de Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla, que confesó la dificultad para completar las vacantes del cuerpo de ingenieros del Estado o las de la Armada. Por otro lado, Tejo, expuso que “España es una nación de vocación marítima, es una península y el colectivo de ingenieros navales es impres-



energética, la innovación tecnológica, entre otros temas.

cindible para nuestro país. Entre todos debemos buscar fórmulas para que esa necesidad de talento humano altamente especializado se vea cubierta”, manifestó también

Oportunidades

Entre los objetivos y retos del sector, señaló que “el debate de la descarbonización no es si sí o no, sino cuando y cuán intensamente”. Por su parte, r Viteri Solaun, de Iberdrola, perfiló igualmente una de las mayores oportunidades para el sector: “La transición energética y digital es la mayor transformación económica e industrial de la historia. Y la energía eólica marina representa una oportunidad sin precedentes”.

Como marco en el que se desarrolla esta cita, la decana del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, Tejo, señaló la incertidumbre que impregna el panorama económico mundial. “Tras la pan-

demia, irrumpió la guerra de Ucrania y la economía aún no se ha recuperado”, señaló. Esto afectó al sector de la construcción naval a nivel mundial, pero, sin embargo, las cifras del sector en España son alentadoras: “los astilleros españoles experimentaron en el 2022 un incremento del 73% de las CTT contratadas que se suma al 15% del registrado el año anterior. También el tráfico portuario creció un 3,5%”, ha recordado.

200.000 ingenieros navales

En este contexto, identificó la principal amenaza de un sector que genera un gran número de empleos de alta cualificación: “no tenemos suficientes ingenieros navales en nuestro país para dar respuestas a las necesidades que se plantean hoy y las que se van a necesitar en el futuro”. Según el Observatorio de la Ingeniería, se van a necesitar 200.000 ingenieros en los próximos 10 años, entre ellos, en el ámbito de la ingeniería naval.

Con el recuerdo del que fuera uno de los astilleros históricos del País Vasco, Euskalduna, que da nombre al Palacio que acoge el Congreso, Aitor Uriarte, presidente del Foro Marítimo Vasco llamó la atención sobre la necesidad de trabajar de manera conjunta entre todos los agentes que conforman la industria marítima. “La tecnología, siendo imprescindible, no es lo único”, destacó. Y en este sentido reclamó el refuerzo de la posición mundial de Europa en el contexto mundial. “Se necesita un enfoque sectorial para desarrollar políticas e impulso del sector, el estímulo de la demanda interior, garantizar una competencia leal a nivel mundial y proteger el know-how europeo”, indicó.

Finalmente, el presidente de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, Diego Fernández Casado, agradeció la respuesta del sector ante este foro, la colaboración de los patrocinadores y el esfuerzo organizativo que ha permitido completar el programa más intenso de la historia del Congreso.



En el Congreso de Ingenieros Navales se debatió la renovación tecnológica de la flota pesquera española

«Urge aprovechar el amplio margen que tiene España para construir nuevos buques»

El 62 Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima ha permitido circunnavegar el sector desde todos los puntos de vista con un único puerto de partida y llegada: la necesidad de actuar de manera urgente para aumentar el número de ingenieros e ingenieras, así como el de aprovechar los márgenes que quedan para la construcción de pesqueros.

El Congreso contó con un interesante debate sobre el futuro de la flota pesquera y su renovación que contó con la participación de José Basilio Otero Rodríguez, Presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores; Borja Soroa Rodríguez-Escudero, Presidente de la Asociación Nacional de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC); Igor Almagia, Director División Marco TH Company; Javier Touza, Presidente

de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (ARVI); Miguel Herrera, Gerente adjunto y Asesor Científico de Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC).

Estos agentes pesqueros plantearon en el Congreso de Ingenieros Navales de Bilbao «aprovechar el margen que tiene España para construir nuevos buques ecoeficientes para

trabajar con barcos selectivos, digitales y basados en la automatización». También se tocó la descarbonización una vez que las emisiones de la flota son del 0,1 y se ha reducido desde el 1990 «mucho» las emisiones. Un ingeniero naval sugirió «un cambio en el esfuerzo pesquero porque no se puede basar todo en GTS cuando se exige una potencia oficial cuando estamos trabajando con una potencia real. Barcos nuevos no tienen condiciones de seguridad. Existe una inadecuación de la flota pesquera en función de GTS. Finlandia ha aumentado sus GTs, pero ha bajado sus capturas en base a una mejor habitabilidad»

Desde la Federación de Cofradías Basilio Otero apuntó que «esta es la legislatura de la digitalización. A bordo contamos con las mejores herramientas pero nos falta mucho en la gestión, digitalización interna y cooperación con la Administración. Hay 220 Cofradías y es necesario esa cooperación. Se requiere unión con las ingenierías. Estoy estudiando sistemas de gestión geográfica. Por ello, brindo establecer un diálogo con el sector para llegar a un buen fin en el sistema de implantación de energía eólica». Apostó Otero por la electrificación, «pero en los nuevos proyectos existe informes que el coste a 20 años es superior al ahorro»

Desde el sector de atuneros congeladores, Borja Soroa «representamos a tres empresas que capturan túnidos tropicales. Entrar en la UE ha supuesto retos importantes. Hemos desarrollado una gran industria auxiliar. Estamos en una renovación lenta. La flota del Atlántico supera los 40 años y la del Índico los

25 años. Desde el 2015 no hemos encargado ningún armador nacional ningún buque nuevo. Se requieren cambios en un buque atunero con el aumento de la capacidad de los buques y de identificar las especies y reducir la tripulación y la automatización. Por ello, reducir el consumo del buque es esencial y la calorización de las especies, herramientas de clasificación, inteligencia artificial necesitamos para ver lo que se pesca y comprobar el precio que tiene en el mercado. Reducir la tripulación porque si no tenemos tripulantes no podremos mover un buque. Falta también de incorporación de mujeres. Se requieren nuevos procesos. Se requiere una nueva generación de profesionales. Transición ecológica, digitalización y

«Se requiere una nueva generación de profesionales y se requiere la incorporación de la mujer»

eficiencia energética nos suponen un desafío, pero nuestros políticos desconocen el esfuerzo que hemos hecho en reducción de la flota. No existe una alternativa real. Es un brindis al sol la transición energética en el mundo de la mar», dijo Soroa.

Igor Almagia TH Company apuntó que «los barcos tienen que ser seguros, con control remoto para que el pescador meta lo menos posible la mano en la red. Así, la pesca tiene que ser eficiente una vez que el armador busca ganar dinero. Con las nuevas regulaciones no se puede practicar la pesca olímpica. Si voy a pescar lo mismo necesito vender un producto de gran calidad. Se requiere un gasto menor con un barco más eficiente y los barcos deben de estar dotados de equipos que pesquen de forma selectiva. La flota pesquera del futuro es la construcción naval del presente. Los barcos que pesquen dentro de 20 años se van a construir ahora», apuntó Almagia.

DONDE ELIGEN LOS PATRONES

En Baitra los patrones encuentran una amplia gama de accesorios y equipos navales para toda clase de barcos deportivos y profesionales con la atención de un servicio experto. Con Baitra a bordo están seguros de tener productos en los que se puede confiar en la dura vida de mar, donde todo tiene que estar a punto. Calidad para ofrecer muchos años de servicio.

Asientos

Luces de navegación, incandescentes y LED, con sistema de control digital, para todas las esloras.

Bombas para cada necesidad: presión, achique, baldeo, trasvase, circulación, etc., en una amplia gama de caudales.

Direcciones hidráulicas y mecánicas, mandos de control electrónicos y de cable.

Limpiaparabrisas marinos, pendulares y de barrido horizontal, AC&DC, para brazos desde 450 hasta 1.500mm de largo.

Carregadores más avanzadas para cargar, mantener y mantener las baterías.

Boyas y defensas para usos múltiples, fuertes, de material flexible, con válvula de alta calidad.

BAITRA

ACCESORIOSNAVALES

www.baitra.com

Javier Touza, bajo el título la renovación de la flota pesquera española, dijo que «estamos ante un reto y una oportunidad» y señaló que tenemos 300 barcos de gran altura y altura, palangreros, bacaladeros, algún cerquero.... España hemos bajado al puesto 21 al nivel de Omán con lo que tenemos que importar. La producción mundial está estabilizada».

Seguidamente, Touza, afirmó que «España es líder en la construcción de buques de investigación y segundo en la construcción de buques pero para países terceros. Son barcos ecoeficientes y en España hemos permitido la mitad del número de barcos, GTs debido a las limitaciones que padece España. Tenemos un margen amplísimo por construir en España».

En un ámbito en el que España es referente global, la sesión puso de manifiesto algunos de los desafíos que acechan a la industria: la necesaria renovación de una flota pesquera que tiene de media más de 30 años y el compromiso de descarbonización en un 50% en 2030 y de 0 emisiones en 2050.

Para Touza aplicar nuevas fuentes de energía «los nuevos buques no sirven. Se requieren nuevos barcos. Se requiere una reestructuración de la flota. Para ello es indispensable contar con barcos como nos está encargando Europa con seguridad, estiba de descartes, digitalización, pero la UE desde el 2004 no financia la construcción de ningún barco. Solo ayuda en cambios de motor, pero reduciendo las emisiones, y solo en barcos de menores de 20 metros. Nuestra asociación solo entra en un 7 por ciento, en este margen También se requiere la polinización de conocimiento de sectores más conocedores». Apuntó también Touza que «estamos desarrollando siete proyectos de eficiencia y digitalización, cuando no existen prestamos para la flota. Tenemos que hacer una flota público privada. La nacionalidad del pescado le da la bandera. Por muchos barcos que construyamos aquí ese pescado de bandera Malvinas serán importaciones. Tenemos que apostar por la soberanía alimentaria» Finalmente, Miguel Herrera, «tenemos retos en el mundo atunero por conseguir muy importantes. La digitalización es esencial. Representamos a 48 buques y 9 empresas. El cumplimiento a las regulaciones hace que nos tengamos que ajustar para obtener un rendimiento económico. Hemos requerido adoptar certificaciones».



Borja Soroa, de Pevasa, y Javier Garat, de Cepesca debaten el futuro de la renovación de la flota pesquera

«No nos queda más remedio que hacer una flota público privada»

El próximo en Madrid

Con la vista puesta ya en la siguiente edición, que se celebrará en Madrid en primavera de 2024, el Congreso cerró su 62 edición con una intensa jornada protagonizada por el análisis de las cuatro áreas que han vertebrado la cita: la defensa, la pesca, la energía eólica marina y la mercante, los buques especiales y pasaje. Así, el decano territorial del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos del País Vasco, José Luis Grijalvo, cedió el testigo como anfitrión a Rodrigo Pérez Fernández, decano territorial de Madrid.

Además, en la ceremonia de clausura, participaron José Ignacio Zudaire, adjunto al Consejero delegado de Petronor y presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao; Ricardo Barkala, presidente de la autoridad portuaria de Bilbao; y Ricardo Domínguez, Presidente de Navantia.

Precisamente el presidente de Navantia coincidió en que el Congreso ha puesto de manifiesto la aspiración de “alcanzar la soberanía tecnológica, alimentaria y energética y alimentaria, pero, antes de nada, nos preocupa la necesidad de captar talento”. “Hacemos un llamamiento a los jóvenes, a las mujeres, les alentamos a que opten por las disciplinas STEM.

Avanzando en las oportunidades que el sector dibujó a lo largo de las tres jornadas, José Ignacio Zudaire, compartió el compromiso decidido de Petronor con la sostenibilidad y destacó dos de sus proyectos estrella: “un hub de descarbonización que producirá un bio-búnker a partir de residuos urbanos y, sobre todo, el desarrollo de combustibles sintéticos en base a hidrógeno renovable y del CO2 de la propia refinería”.

Del mismo modo, el presidente de la autoridad portuaria de Bilbao destacó dos de las 27 iniciativas de sostenibilidad que tienen en marcha: “la apuesta por la eólica y la electrificación de los muelles, que permitirá que en 2025 los barcos puedan engancharse a la red eléctrica en el puerto”.

Defensa y mercante

Las mesas redondas sectoriales permitieron obtener una foto fija del sector naval y la industria marítima en la que, como ha concluido José Luis Grijalvo, decano terri-

torial del País Vasco, “incertidumbre ha sido la palabra más repetida: sobre los aspectos regulatorios, los combustibles verdes del futuro, el tipo de offshore que prevalecerá, qué barcos tenemos que construir o dónde los construimos”.

En el ámbito del sector naval de defensa, intervinieron CA. Fernando Poole Quintana, Jefe de Sistemas Navales en DGAM del Ministerio de Defensa; CN. Francisco Javier Pérez Villalonga, subdirector General de Sistemas Navales de INTA; Jesús Carrera Martínez, Director de Tecnologías para la Defensa y la Seguridad de ISDEFE; Luis Furnells Abaunz, presidente Ejecutivo de Grupo OESÍA; Donato Martínez, Director de Transformación Digital, Sistemas y Servicios de Navantia.

Sobre la mesa, el desafío alcanzar la soberanía tecnológica; facilitar unos tiempos de desarrollo de la innovación que evite que cuando se lanza una nueva solución tecnológica, esté ya obsoleta; la cooperación; la apuesta por las tecnologías disruptivas y la integración de soluciones y tecnologías para seguir incrementando la ventaja competitiva de la industria naval de defensa.

En último término, pero no menos importante, como los ponentes se encargaron de destacar, el turno del sector mercante, de los buques especiales y pasaje. “Todo deriva de la actividad naviera. Es la auténtica industria tractora de la industria marítima”, ha recalcado Raúl Ro-

dríguez, Grupo de Trabajo de Energías Renovables Marinas (ENERMAR) de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España.

Con la participación de Juan José Ferrer, CEO Marflet; Juan Riva Francos, CEO Grupo Logístico Suardiaz, S.L.; Daniel Calvo Burón, Director de Flota de TRIMARINE y Miguel Pardo, Director de Relaciones Institucionales de Trasmed, la mesa redonda ha abordado los retos de la descarbonización, la tendencia a la automatización y la innovación. Han querido destacar el enorme esfuerzo de la industria para adaptarse al reto de la sostenibilidad sin que se cuente aún con combustibles verdes adecuados y han recordado que el transporte marítimo emite 8 veces menos de CO2 que el terrestre y 80 menos que el aéreo. Y han dejado una pregunta en el aire, ¿cómo frenar la disminución de la flota española y adecuarla a su posición económica real? Quizá la respuesta llegue en Madrid en el 63 Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima.

El Puerto de Bilbao presentó 27 iniciativas de sostenibilidad que tienen en marcha



Alvaro Platero, de Gondan Shipbuilders y Juan Virgilio, de AE

«La eólica marina es la gran oportunidad industrial y de país»

El sector pesquero insta a Europa a fijar un fondo específico para crear barcos más sostenibles. Plantean fórmulas como las empleadas en Noruega e Islandia para medir mejor la capacidad de los buques: distinguiendo el espacio de trabajo de las zonas dedicadas a la vida a bordo, como camarotes o áreas de recreo.

Es una oportunidad de país y un reto industrial, pero requiere seguridad a la inversión» era la frase que más se pronunció en el Congreso de Ingenieros Navales, en Bilbao, en el debate sobre las posibilidades de la eólica marina.

Javier Herrador CEO de Navantia Seaenergies «es una oportunidad industrial. Llevamos 12 años en este sector en un momento en el 2008, en plena crisis de muchos sectores, que venía un momento crítico y diversificamos hacia energía eólica y vimos que era una oportunidad para la compañía que muchas empresas pudieran sobrevivir. Era como una aventura cuando veníamos desde un sector de defensa. Fuimos de la mano de Iberdrola. Conseguimos los primeros contactos en el 2014 y en el 2021 hicimos una reflexión que nos hizo crear Navantia Seaenergies. Hemos firmado 11 contratos con 900 millones desde el 2014 y el año pasado conseguimos en un ejercicio alcanzar esa facturación. Somos líderes y cuando se desarrolló el Plan Nacional nos vamos consolidar como más líderes. Tenemos carga de trabajo hasta el 2031, pero necesitamos personal preparado, técnicos eléctricos,

«Se requiere aceptación social, regulación, puertos, astilleros cercanos y quitar incertidumbres»

soldadores.... Vemos que falta capacidad. Hace falta instalaciones cerca de los parques como reto de futuro».

Miguel Cerdón, Acciona Construcción dijo que «la clave es diversificar hacia otros tipos de sectores. Tenemos gran capacidad de ingeniería y tenemos gran capacidad. Muchas soluciones flotantes se están dando y el reto es industrializar para que sean competitivos y bajen los costes. Tenemos capacidad competitiva»

Herrador dijo también «tenemos que industrializar y abaratar los costes de los componentes e industrias. Estamos traccionando y vamos a contar con los astilleros privados. Vamos a montar una gran cadena de fabricación

y montaje». Por su parte, Alvaro Platero, de Gondan Shipbuilders, «llevamos seis años construyendo barcos auxiliares para armadores noruegos en colaboración con Balcenciaga., pero existe una gran demanda para otros buques como remolcadores y cableros.... Para los astilleros privados no tienen capacidad ni siquiera para almacenaje. Hacemos un llamamiento para conseguir apoyo institucional. Se nos acabó el mercado nacional y el 95 por ciento es exportación. Cuando empecé en este negocio todos hacíamos pesqueros. Entramos en la UE y ha bajado la contratación al mínimo cuando existen unas necesidades de renovación increíbles. Estamos construyendo seis barcos propulsados con energías renovables. Hacemos barcos de todo tipo. Este es un tema de país. Tenemos que tener seguridad, apoyo, y financiación.

Juan Virgilio, de la Asociación de Empresas Eólica Marina, «llevamos 30 años de éxito de la eólica terrestre gracias a un apoyo político, innovación. España es el cuarto exportador. Esto requiere tiempo. Tenemos capacidad de producción de estructuras flotantes y astilleros para construir barcos auxiliares. Pero se requiere una aceptación social, una regulación, puertos y astilleros cercanos y quitar incertidumbres. En papel hay proyectos muy ambiciosos. Cuando veamos una subasta, precios, mercados maduros podemos tener certezas. Ahora todo es papel. Lo tenemos todo. Puertos, industria sin ningún megavatio instalado. Es una tecnología disruptiva. Estamos bien posicionados suministrando y construyendo parques europeos.», decía Virgilio.



Iñigo Onandia describe el papel de la ciencia en la pesca en una Jornada en Bermeo.

Iñigo Onandia, de AZTI, da a conocer las campañas que desarrollan sobre las especies principales vascas

Una charla, dirigida por Iñigo Onandia, del departamento de Gestión Pesquera Sostenible de AZTI, ha abordado el papel de la ciencia en la pesca. Onandia abordó las campañas que hacemos sobre la anchoa desde hace 30 años, temas de marcado de túnidos y el Close Kin Mark Recapture CKMR.

En esta dirección tocó aspectos relativos a los estudios de biológicos como los relativos a la reproducción, crecimiento, migraciones, alimentación, estructura de la población, mortalidad natural y mortalidad por pesca. En esta dirección, Onandia dijo que «gestionar pesquerías no es gestionar poblaciones de peces....Es gestionar el modo de vida de las personas que viven de los recursos pesqueros».

También habló sobre los procesos de trabajo de los biólogos como los estudios de abundancia de la población de anchoa con el estudio Bioman que ha llegado a estimar una biomasa de anchoa en torno a 330.000 toneladas, con un margen entre las 240,00 y 420.000, la más alta de la serie histórica. Este nivel confirma el buen estado del stock, muy por encima de la biomasa l;imi-

te biomasa límite de 21.000 toneladas.

Por otro lado, hizo un alto en el estudio Juvena que determina la abundancia y distribución espacial de los juveniles de anchoa y estudia su estado y analiza los factores ambientales que afectan a su supervivencia. De esta forma, los técnicos pueden predecir la cantidad de anchoa que entrará a formar parte de la población adulta al año siguiente y que sustentará la pesquería.

Describió el marcado de túnidos que se realiza con el fin de obtener información sobre la abundancia, el movimiento, el comportamiento, la ecología y la dinámica poblacional de estas especies. Esta información es crucial para la conservación y la pesca sostenible de los atunes y para comprender mejor su papel en los ecosistemas marinos.

Por último habló sobre la técnica de Close Kin Mark Recapture (CKMR) en atunes que se basa en el uso de la genética para estimar la abundancia de poblaciones de atunes y obtener información sobre su estructura y dinámica poblacional. 

Respaldo de la Comisión Europea a prohibir la comercialización de aletas de tiburón

La Comisión Europea se pronunció finalmente sobre la iniciativa ciudadana "Stop finning, Stop the trade" y lo hizo, de nuevo para desgracia del sector pesquero, abriendo la puerta a otra restricción. Bruselas acogió "con satisfacción" la petición que lleva meses insistiendo en prohibir la comercialización de aletas de tiburón y avanzó que contemplará la posibilidad de llevar a cabo "medidas legislativas" que pongan fin a su venta "a granel". En este sentido, hará un estudio previo que recoja las consecuencias medioambientales, sociales y económicas de la aplicación de la política de "aletas adheridas de forma natural" a la comercialización de tiburones. Es decir, cómo afectaría a los Veintisiete que esta parte no se puedan vender por separado, sino junto a cada ejemplar.

En un comunicado, el Ejecutivo comunitario reconoció estar "comprometido con la conservación y la gestión sostenible" de esta especie marina y apreció el apoyo de más de un millón de ciudadanos a la iniciativa, considerándolo "una señal clara y un estímulo para mantener el alto nivel de ambición" en torno a su protección. A renglón seguido, se comprometió a emprender distintas acciones en tres áreas, prestando especial dedicación a hacer "cumplir mejor" su "ya estricta" trazabilidad en toda la cadena de valor.

ANFACO califica de «imprescindibles» el contingente de 55.000 toneladas

ANFACO-CECOPECA ha elaborado un documento para la recta final reuniendo las principales peticiones que la industria de transformación de productos de la pesca y la acuicultura española, conocida como complejo mar-industria, aspira a incorporar en los programas y debates políticos. Define en nueve bloques diferenciados más de 30 medidas específicas que abarcan el amplio espectro legislativo de aplicación, así como peticiones de posicionamiento en Bruselas ante la presidencia Española de la UE

El documento se ha entregado incluso a los responsables de programas políticos. «Es un momento de especial importancia, marcado por una serie de hechos que han venido lastrando la competitividad empresarial y reducido el consumo por la inflación. «Por ello, abordamos la elaboración de esta propuesta con gran responsabilidad y urgencia, demandando que el sector sea escuchado activamente, y con ello incorporadas nuestras medidas de forma efectiva pensadas por y para el futuro», ha incidido Roberto Alonso, secretario general de ANFACO-CECOPECA.

En el apartado de estructura y operativa de la Administración, se solicita la creación de una Dirección General del complejo Mar-Industria, la modernización de los servicios veterinarios y competencias actualmente repartidas en tres ministerios (MAPA, Sanidad y Consumo), o el freno a desarrollos normativos en las Comunidades Autónomas que fragmenten el mercado español. En aspectos europeos, «el nuevo gobierno debiera tener como prioridad al sector pesquero, posicionando desde un primer momento a un español como nuevo Comisario al frente de asuntos pesqueros a partir de 2024, aquello que conocemos como DG-Mare, así como coordinando una mayor presencia de los europarlamentarios en Pech, y con una visión a cuatro años vista para promover mayor nú-



La calidad, seguridad alimentaria y sostenibilidad, retos del sector.

«Es necesaria la creación de una Dirección General del complejo Mar-Industria»

mero de españoles en puestos de dirección de la Comisión Europea. Ha quedado patente que Bruselas es fundamental y nuestra influencia debe mejorar”, indica Roberto Alonso.

Continuando con la competitividad industrial, se incluye el abastecimiento de la industria y la necesidad de contingentes arancelarios autónomos, citando la imperiosa necesidad de sus soste-

nimiento e incremento para productos como *Pleoticus muelleri*, *Engraulis*, *Loligo gahi*, o los lomos de atún.

Por ello consideran «imprescindibles» el aumento del contingente arancelario a 55.000 toneladas para el próximo periodo si se quiere una industria que compita desde España. La creación de un canal para el complejo mar-industria que facilite su protección al amparo de la Ley de la Cade-

na Alimentaria, una ampliación de los plazos de pago de productos perecederos a 60 días o la dotación de seguridad jurídica para las instalaciones situadas en dominio público marítimo-terrestre, con la revisión del reglamento de costas, también se incluyen.

Tampoco se obvia en el documento el ámbito laboral, que exige una defensa y seguridad jurídica para el contrato fijo-discontinuo, reducción de la burocracia en el seno empresarial creado por las determinadas medidas, o un paquete de acción para el relevo generacional y formación. La calidad, seguridad alimentaria y sostenibilidad también se citan con una mejor interlocución público-privada que pondere adecuadamente la representatividad e impacto de las medidas legislativas de información al consumidor, que se limite el fraude de los productos veganos de imitación a fin de que no puedan utilizar los términos comerciales de los pescados y mariscos, se armonice el Nutriscore a las conclusiones de la Comisión Europea, o se impulse, decididamente, una revisión a escala europea del papel protector del selenio en los pescados y mariscos, apartándose de forma definitiva las noticias alarmantes sobre el mercurio cuyas nuevas evidencias científicas han desechado.

Perte Mar-Industria

En sostenibilidad, «el plástico de un solo uso se incluyó en un contexto económico difícil, sin existir alternativas ni garantías de materiales suficientes, junto a un ciudadano que no es capaz de visualizar el coste de la recogida de sus envases en los diferentes contenedores, conocido como Punto Verde, y que se solicita debiera incluirse en los tiques de compra».

Para la financiación, aspira ANFACO a resolver la histórica exclusión de las empresas en inversión al amparo del marco comunitario, el reglamento UE 651/2014, y conseguir el Perte Mar-Industria tan solicitado. Además, en pleno proceso de revisión de las ayudas de minimis, se soli-



ANFACO lleva a cabo acreditaciones con sus métodos analíticos.

cita ampliar su cantidad hasta los 300.000 euros para el sector, con carácter permanente, demostrándose que se puede realizar en el momento actual de la guerra de Ucrania. «Para competir globalmente, el sector necesita mantener la inercia inversora, modernizadora, y la apuesta por la innovación. No podemos entender que después de un año, y tras haberse conocido que las empresas del complejo mar-industria no podrán acometer inversiones al amparo de los Next Generation, todavía sigamos sin solicitar desde el gobierno de España la propuesta de Perte MAR-Industria a la Comisión Europea».

El consumo, con una retracción motivada por la inflación, se propone contrarrestar reduciendo permanentemente el IVA para todos los productos pesqueros, in-

dependientemente de su presentación (congelado, conserva, ahumado, salado, etc.), en beneficio de la dieta de los ciudadanos al darse un mensaje directo de recomendación, conocida como fiscalidad saludable. A ello, también se suman los convenios de colaboración con entidades asociativas para formar e informar a los consumidores.

Finalmente, la I+D+i, con la innovación como eje competitivo se recoge, solicitando un plan de reorganización del ecosistema español, que posicione a cada agente en su TRL específico, con el beneficio para la transferencia de conocimiento y tecnología y crecimiento empresarial. Además, debe crearse un estatuto del investigador, que resuelva los retos emanados de la reforma laboral.

Botado el mayor buque oceanográfico español, el “Odón de Buen”

El oceanográfico español “Odón de Buen”, el mayor buque oceanográfico español que está construyendo Armón Vigo, de 1.700 toneladas y 84,3 metros, ha batido todos los récords en la botadura celebrada en el astillero Armón Vigo. La colosal nave dará empleo a cerca de 250 personas hasta el verano de 2024.

La puesta de quilla del «Odón de Buen», yuvo lugar el pasado 15 de octubre. Y, era metálica y tenía grabada una brillante moneda con la imagen de Santiago Ramón y Cajal. El que fue Premio Nobel de Medicina en 1906 era amigo de Odón, fundador del Instituto Español de Oceanografía (IEO), y con motivo del Año Cajal, celebrado en 2022, se acordó volver a reunirlos. Nueve meses después esa quilla se ha convertido en una enorme joya que bate récords. Pesa 1.700 toneladas, su casco mide 84,3 metros y verá la luz en la ría de Vigo.

La embarcación está destinada al mundo de la investigación que rompe cualquier molde. Reemplaza al ya jubilado Cornide de Saavedra (66,7 metros) y gana en un sinfín de magnitudes al todopoderoso Hespérides de la Armada Española (82,5 metros). También al Sarmiento de Gamboa del CSIC (70,5 metros), al Miguel Oliver y el Vizconde de Eza de la Secretaría General de Pesca (70 y 53 metros respectivamente) o al Ángeles Alvariño y el Ramón de Margalef (ambos de 46,7 metros, que nacieron en las mismas instalaciones que su nuevo hermano mayor y propiedad del IEO, a donde también irá este último).

En la sede de Armón Vigo se preparó el evento con todo detalle que terminó con el «Odón de Buen» fundiéndose en



El buque oceanográfico cuenta con un coste aproximado de 85 millones de euros.

el mar. Ahora la obra añadirá cerca de 4.200 toneladas, una vez se instale el equipamiento y piezas que faltan, así como el combustible o la tripulación que viajará en ella. Serán hasta 58 personas (19 tripulantes y 39 científicos) que surcarán las gélidas aguas de la Antártida gracias a dos motores de 3.400 Kw que aprovecharán al máximo sus 40 días de autonomía. Cuenta además con 500 metros cuadrados de laboratorio para llevar a cabo proyectos en campos como la biología o la física, y más de 100 concentrados en un parque de pesca. Posteriormente, será en el verano de 2024, cuando previsiblemente se en-

tregue en Cádiz. Valorado en 85 millones de euros, la inversión que ha destinado el Gobierno para su construcción, en parte con fondos europeos, el Odón de Buen se desplazará a una velocidad máxima de 14 nudos y no lo hará solo.

Contará con un vehículo submarino autónomo (AUV) de la firma Kongsberg con capacidad para sumergirse hasta 6.000 metros. Un fiel compañero con el que explorará y descubrirá cosas hasta ahora nunca vistas.

“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...)

Galicia Sur

Barrio San Andrés Pontellas, 20
36412 Porriño (Pontevedra)

Galicia Norte

Pol. Ind. Vilar do Colo, c/Amarras, 114-115
15520 Fene (A Coruña)

T. +34 986 124 163-+34 986 169 941

www.protecnavi.es
comercial@protecnavi.es

El lujoso mega yate de Freire NB-724 culmina sus pruebas en la ría de Vigo

El nuevo y lujoso mega yate Freire NB-724, llamado «Reinassance», ha culminado sus pruebas por la Ría de Vigo, para su entrega al armador. La lujosa embarcación entra en el club de los 63 mejores y más grandes de Europa, una vez que se trata de un yate con un espectacular tamaño de 111,85 metros de eslora, 18 de manga y tiene un tonelaje bruto de 6.950 GT. El buque lleva la insignia del paraíso de las Islas Caimán. La web especializada The Billionaires Club cifra su coste en 250 millones de euros.

De hecho, ha llamado la atención siempre que hace las correspondientes pruebas tanto por el interior de la Ría de Vigo como sus pruebas por el exterior de las Isla Cíes.

El Freire NB-724 ha sido diseñado para alojar cómodamente hasta 36 huéspedes en 19 suites. También es capaz de transportar hasta 44 tripulantes a bordo para garantizar una experiencia relajada en un yate de lujo.

Sus características incluyen un helipuerto, salón de belleza, elevador, comunicaciones satelitales, club de playa, gimnasio, jacuzzi deck, WiFi y aire acondicionado.

El Freire shipyard NB -724 está construido con un casco de acero y una superestructura de aluminio. Impulsado por 3 motores diésel Caterpillar (C32) de 12 cilindros y 1115 hp que funcionan a 2100 rpm, navega cómodamente a 13 nudos y alcanza una velocidad máxima de 16 nudos. Fue construido según Lloyds Register 100A1 Passenger Yacht, IWS, ECO (BWT, IHM), Ice Class 1D LMC UMS, PCAC1, 3 reglas de sociedades de clasificación.



La lujosa embarcación entra en club de los mejores y más grandes construidos en Europa.

En verano de 2022 Freire Shipyard colocó la quilla de un nuevo yate de expedición de más de 100 metros de eslora. Detrás de todo ello hay una gran cantidad de trabajo de diseño e ingeniería realizado en conjunto con el equipo del armador. “Estamos orgullosos del casco extremadamente eficiente que pasó por un extenso programa de diseño y pruebas de tanques, para convertirlo en uno de los diseños de casco más estables y eficientes en combustible”, explica el represen-

tante del armador.

Este proyecto representa para Freire Shipyard su segunda referencia en proyectos de Superyates de más de 100 metros de eslora y fortalece su posición en este que es el segmento más exigente de la industria. El nuevo contrato de construcción entró en vigor en 2021 y el corte de las primeras placas de acero comenzó en mayo de 2022. La finalización del casco y superestructura está prevista para agosto de 2023.



Astilleros Zamakona lleva a cabo la botadura de un remolcador de altura

Astilleros Zamakona ha celebrado la botadura de su construcción C-804 "Heroínas de Sálvora", el nuevo buque remolcador de altura, especializado en salvamento de la vida humana en la mar, remolque y lucha contra la contaminación, para Salvamento Marítimo, organismo dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Este remolcador será el tercer barco que el Grupo Zamakona Yards construye para Salvamento Marítimo, tras el "Don Inda" (C-618) y el "Clara Campoamor" (C-619).

La construcción de este buque está enmarcada dentro del Plan Nacional de Salvamento 2021 – 2024 de la Dirección General de la Marina Mercante y de Salvamento Marítimo.

El nuevo buque tiene 82,35 metros de eslora y 18 de manga, y su zona de habilitación tendrá capacidad para alojar a 16 miembros de tripulación y 24 de operaciones especiales. Este nuevo buque será el primero preparado para operar con drones en bús-



Vista del Heroínas de Sálvora, construido por Zamakona

El nuevo buque tiene 82,35 metros de eslora y 18 de manga

quedas en la mar e incluye una cubierta de vuelo para drones de hasta 9 metros y un hangar con capacidad simultánea para dos drones, con lo que se mejora la capacidad de manejo de todas las situaciones a las que se hace frente en Salvamento Marítimo.

Entregado el buque atunero Acila de Zamakona para un armador de Omán

Astilleros Zamakona ha procedido en Pasaia a la entrega del buque atunero Acila para un armador de Omán, construcción número 792. Esta es la primera de dos unidades contratadas por la compañía estatal omaní Al Wusta Fisheries Industries, más conocida por su nombre comercial Oman Pelagic. Está destinado a faenar en aguas del Océano Índico, donde se dedicará a la captura de varios tipos de túnidos. Diseñado siguiendo los más altos estándares internacionales, estará equipado con varias líneas de procesamiento de pescado con refrigeración de -20 grados centígrados.

CARACTERISTICAS

Longitud total: 84,70 m

Longitud entre pp: 72,70 m

Manga 14,20 m

Profundidad cubierta principal: 6,10 m

Tripulación 43 personas

CAPACIDAD

Tanques de pescado de carga: 1.800 m³ (16 tanques)

Fuelóleo: 590 m³

Agua dulce: 70 m³

Aceite lubricante: 12 m³

PROPULSIÓN MECÁNICA

Motor principal Wartsila 8L32 4.640 kW, 750 rpm

Propulsión: Reintjes-BergPropulsores laterales: Schottel , 2x 300 kW



El barco presenta un diseño espectacular

GRUPOS ELECTRÓGENOS

Generadores principales: Siemens (Guascor) 3x 1.250 kVA, 1500 rpm

Generador de eje: Nidec-Leroy Sommer

DETECCIÓN DE ESPECIES

Un SimradISP90 de largo alcance.

Sonda de baja frecuencia.

Un sonar de pesca Simrad SH90.

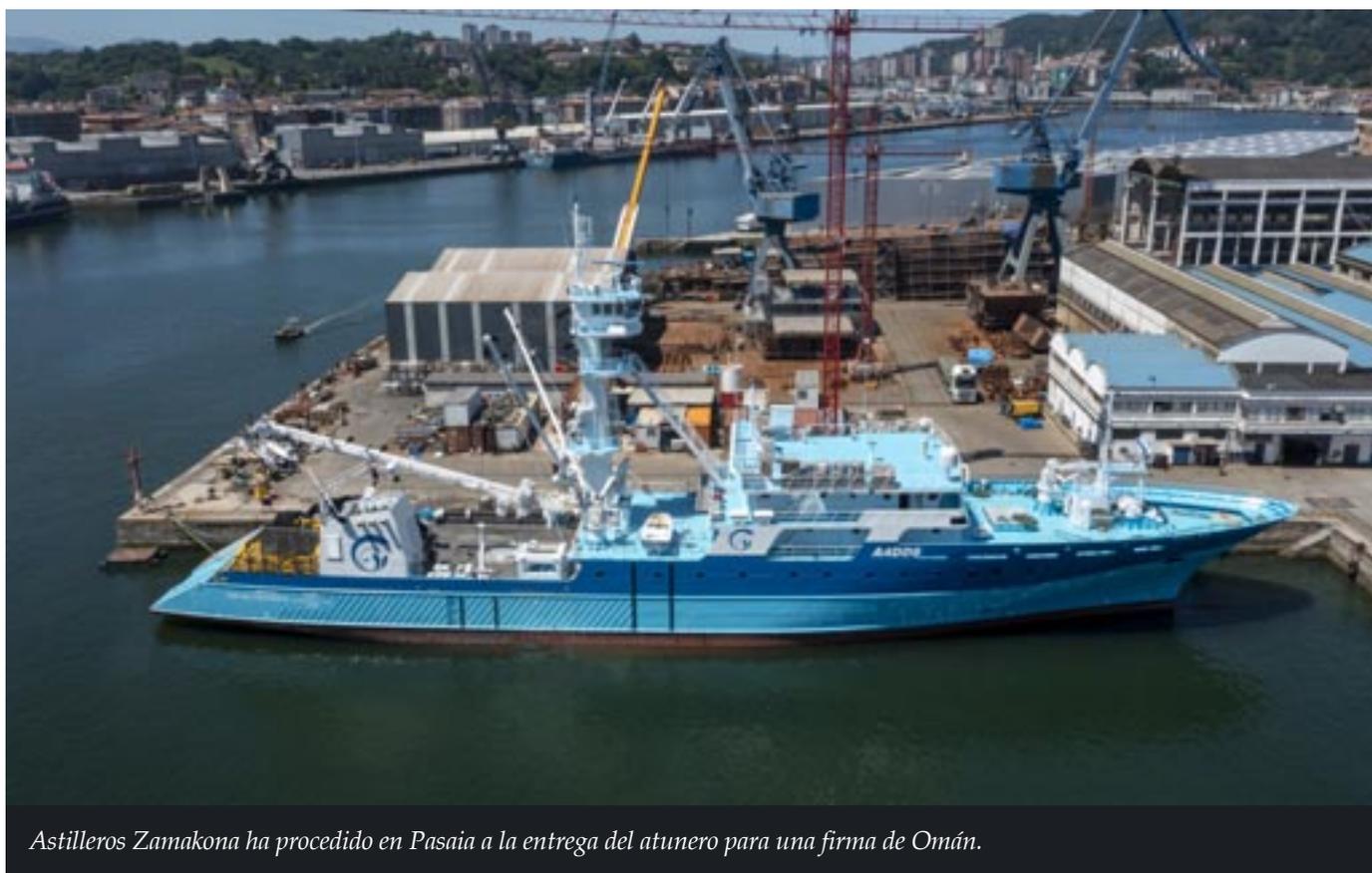
Un sonar de barrido Furuno FSVU-RUNO FSV-85

PLANTA

Kinarca

CLASIFICACIÓN

Clasificación Bureau Veritas



Astilleros Zamakona ha procedido en Pasaia a la entrega del atunero para una firma de Omán.

Viajes Amaia, una agencia unida a la pesca a lo largo de 35 años

Viajes Amaia es una agencia consolidada en el mercado, con 35 años de experiencia, especializada en dar servicio para: Viajes de empresas, Misiones comerciales, Congresos, Eventos e Incentivos, Cluster, Asociaciones y federaciones, Proyectos Europeos, Sector Naval y Offshore, giras musicales, congresos etc.

Su finalidad es asesorar, ayudar o resolver las situaciones especiales que puedan surgir en sus viajes de empresa, y satisfacer cualquier necesidad e imprevisto que nuestros clientes puedan tener. Para ello cuenta con una filosofía implantada desde su origen por su fundador; resolver cualquier problema del viajero, asesorando

a la empresa para el ahorro en la cuenta de viajes. Desde Viajes Amaia se valora principalmente la comunicación y el servicio a sus clientes, poniendo todos los recursos y medios necesarios para facilitar la correcta realización de los servicios solicitados.

Cuentan además con una amplia experiencia en la organización de paquetes turísticos a medida y desde el año 2000, su Club Viajeros (programación propia de viajes en grupo acompañados por nuestro personal) ha recorrido más de 100 países .

Murueta entrega el carguero Gernika NM

Astilleros Murueta ha llevado a cabo la botadura del buque Gernika NM carguero construido para el pool MAAS (Murueta Atlantico Alcudia Shipping) con sede en Bilbao, en un acto celebrado en sus instalaciones de Erandio Es gemelo del Katuxa. Cuenta con una propulsión diésel eléctrica con dos generadores principales y uno auxiliar más pequeño. El barco tiene 103,4 metros de eslora y 15,6 de manga, alcanza una velocidad de 13,5 nudos y tendrá una tripulación de 11 personas. Cuando entre en servicio el barco navegará principalmente, como los otros 12 buques que tiene MAAS, en Europa, Norte de África y el Mar Negro para el transporte de carga seca y granel sólido, así como piezas de gran tamaño que por sus dimensiones, peso y complejidad requieren de un sistema especial de transporte 



El carguero Gernika NM trabajará para su propia naviera.

Cardama consigue un pedido de 80 millones para dos patrulleras de Uruguay

El Gobierno de Uruguay confirma que adjudica al astillero Francisco Cardama la construcción de dos OPV (offshore patrol vessels, son patrulleras de vigilancia de altura) por importe de 82,2 millones de euros.

Cada patrullera tendrá 86,75 metros de eslora por 12,2 metros de manga, con un calado inferior a los cuatro metros y espacio en cubierta para albergar una plataforma de helipuerto. Su desplazamiento –es el volumen de agua que mueve la masa del buque, equivalente a su peso– rondará las 1.800 toneladas. De formalizar el pedido, Cardama deberá dispensar la primera de las unidades entre enero y marzo del año 2025; la segunda, en el último tramo del mismo año. En suma, fueron ocho los astilleros que concurrieron a este procedimiento de licitación internacional, y el vigués fue el astillero que ofreció un precio más competitivo y con un periodo de ejecución más ajustado.

Este megaproyecto supone un gran punto de inflexión para Factorías Cardama, ya que consumaría su retorno a la actividad de construcción naval, que no había experimentado desde la entrega, en el año 2017, del multipropósito Thulficar. Es cierto que,



Diseño que tendrán las patrulleras.

a continuación, Cardama arrancó un proyecto similar para Senegal, pero éste quedó comprometido por dificultades de la armadora. La compañía que dirigen Mario y Xocas Cardama cristalizó la firma a finales de 2021 de una draga de 73 metros, pero que quedó pendiente de su formalización contractual. 



**GRUPO
EURORED**



**Una alianza con los
profesionales del mar**

SOLUCIONES PARA LA FLOTA ATUNERA

Diseño y elaboración de aparejos

de atún con materiales de
alta tenacidad y nylon puros

Cable de acero para jareta

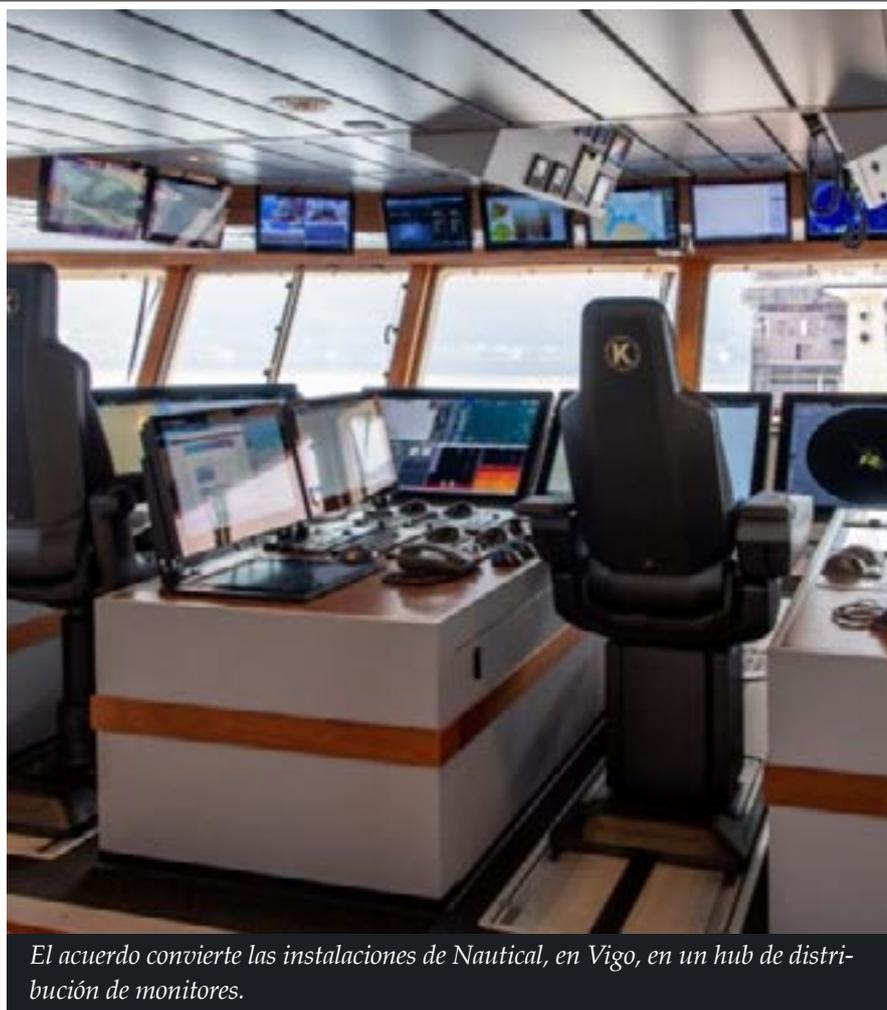
Orca Compact

Cabos tipo Samsun y

Nylon Alta Tenacidad

Ferretería Naval Crosby y Gunnebo

Cuerda y colas de red para objetos



El acuerdo convierte las instalaciones de Nautical, en Vigo, en un hub de distribución de monitores.

Acuerdo de distribución y cooperación entre Nautical y Hatteland Technology

Nautical y Hatteland Technology han llevado a cabo la firma de un acuerdo de colaboración y distribución para España y Portugal de los monitores marca Hatteland y Enix para los mercados Marine y Offshore, que incluye: pesca, mercantes, yates y astilleros.

Este acuerdo convierte las instalaciones de Nautical en Vigo en un hub de distribución de estos monitores y permitirá la entrega inmediata de los modelos marinizados más habituales, como son los HD 27T22 de 27", HD 24T22 de 24" y HD 19T22 de 19".

Se completa el acuerdo, además, con los otros segmentos: CCTV, panel computers y periféricos donde, en estrecha colaboración, ya se está trabajando en el desarrollo de aplicaciones específicas para estos productos.

En relación a este acuerdo Mehdi Bounoua, Sales Director EMEA declara: "Hatteland Technology se complace en firmar este Acuerdo de Distribución y Cooperación con Nautical para España y Portugal. Creemos que esta cooperación mejorará enormemente la presencia de la marca Hatteland en ambas regiones y nos permitirá poner a disposición del mercado nuestras soluciones de una manera más efectiva, a través de una empresa líder y experimentada en el sector de la electrónica naval".

Andoni Zamora, Director Comercial de Nautical comenta lo siguiente: "Hatteland Technology no es un nuevo socio tecnológico para Nautical, pues la relación se remonta a muy atrás, pero desde 2021 hemos visto como los intereses de ambas compañías tecnológicas se alineaban cada vez más. Así que este acuerdo era la manera natural de reforzar esta cooperación y de mejorar la presencia y disponibilidad de estos equipos en el mercado. Y estamos muy contentos con el avance que esto supone para ambas partes."

Hatteland Technology y Nautical comienzan así una nueva etapa en su relación con el objetivo de impulsar el crecimiento conjunto y mejorar el acceso a estas tecnologías tanto para los clientes en España como en Portugal.

La Secretaría de Pesca y Salvamento Marítimo usan un dron de Marine Instruments M5D Airfox para localizar plásticos en las aguas españolas

Unas recientes pruebas han servido para detectar en aguas de la costa de Almería y Málaga numerosos restos plásticos, incluyendo bolsas, cajas, lonas, y botellas, tanto dispersas como concentradas. Estas se han efectuado dentro de la operativa de inspección pesquera, liderada por la Secretaría General de Pesca (Segepesca), y con la participación de Salvamento Marítimo (Sasemar) para labores de prevención y lucha contra la contaminación de entornos marinos.

Para las pruebas, Segepesca cedió a Sasemar un dron Marine Instruments M5D Airfox, que se caracteriza por el uso de electricidad generada a partir de placas solares sobre sus alas.

Hasta ahora Sasemar utiliza su flota de aviones y helicópteros para detectar plásticos, además de su labor fundamental de salvamento. Estas pruebas buscan comprobar si el uso de drones podría suponer una optimización en esas labores.

Segepesca lleva más de un año empleando este dron para la detección de actividades ilegales de pesca, y en estas pruebas, en vez de buscar y vigilar embarcaciones concretas, se trata de barrer grandes extensiones de mar y localizar objetos flotantes



Según han explicado desde Marine Instruments, en los cuatro días de pruebas (dos en las aguas de cada provincia citada), Salvamento Marítimo ha considerado al dron “como una herramienta de utilidad para esta operativa”. Además de restos dispersos, como decimos, se localizó e identificó en el mar de Alborán una zona ya conocida de concentración de plásticos.

El M5D Airfox está diseñado para operar sobre el mar desde buques. Su autonomía máxima es de 10 horas “en condiciones de máxima insolación, con una cobertura de radioenlace de 18 millas náuticas y con una cámara HD 360° con trans-

misión en tiempo real”. Su lanzamiento se efectúa de forma manual o mediante una lanzadera y se recupera con una red. Puede efectuar vuelos más allá de la línea visual sin tener que pedir permisos para cada uno de ellos al contar con una autorización especial de AESA.

La Armada española adquirió en 2022 tres sistemas del M5D Airfox, cada uno compuesto por un dron y una estación de control tras diversas pruebas dentro del programa Rapaz de la Dirección General de Armamento y Material (DGAM) y haber participado en diversos ejercicios, tanto en España como en el extranjero.



Instalaciones de Redondela, en donde el Grupo Eurored ha celebrado un Open Day

Grupo Eurored celebra un exitoso Open Day con soluciones innovadoras para la pesca de arrastre, la flota atunera y la acuicultura

El pasado 21 de junio Grupo Eurored, líder en la elaboración de aparejos de pesca e instalaciones de acuicultura desde hace más de 45 años, celebró su tan esperado Open Day en sus modernas instalaciones de Redondela, un evento diseñado para fomentar la interacción y el acercamiento con clientes y proveedores en el que se expusieron las soluciones más innovadoras desarrolladas por la compañía, todo ello amenizado con una jornada gastronómica de la mano de Casa Solla.

Durante el evento, que congregó a más de 200 profesionales del mar, los visitantes tuvieron la oportunidad de explorar las instalaciones y conocer de primera mano los avances más recientes en la industria pesquera, como los nuevos prototipos de FAD's a base de material biodegradable, nuevos materiales de origen reciclable aplicados a redes y cuerdas, así como componentes galvanizados especialmente diseñados para la industria atunera de la mano de Gunnebo, compañía con la que Grupo Eurored ha es-

tablecido una reciente alianza como distribuidor oficial, que se extiende a toda la gama de productos del grupo Crosby para la industria pesquera y la acuicultura.

Además, se ofrecieron una serie de charlas técnicas a cargo de expertos reconocidos en el sector. Los temas tratados abordaron nuevas soluciones para pesca de arrastre y atuneros, pesca sostenible y acuicultura, generando gran interés entre los asistentes.

Desde Grupo Eurored han mostrado su satisfacción por el éxito de la jornada, destacando la oportunidad de haber podido compartir su pasión y conocimientos con los clientes y haber recibido el apoyo y entusiasmo de todos los asistentes.

Con todo, el Open Day de Grupo Eurored cumplió el objetivo de ser una muestra del continuo compromiso de la compañía con la industria, mediante una experiencia única que reunió toda la innovación en el sector de la pesca de arrastre, flota atunera y acuicultura.



El faro del cabo de Ajo en Cantabria, una explosión de color

Texto y fotos, Julio Ruiz de Velasco

Contraviniendo a todas las normas tradicionales, la Autoridad portuaria de Santander y el Ayuntamiento de Bareyo, tuvieron la osadía y valor suficiente para transformar la imagen de este pequeño faro guía situado en la parte de costa más septentrional de Cantabria en una obra de arte que sigue dando mucho que hablar.

Fue hace un par de años, cuando el pintor santanderino Óscar San Miguel de 42 años, más conocido como Okuda, quién en tan solo tres días y desde una cesta metálica y empleando casi un centenar de tonalidades realizó la obra aquí mostrada. La intención es que sea efímera, hasta dentro de 6 años pero ha creado tanta expectación

que igual se queda para siempre como el Puppy de Jeff Koons junto al Guggenheim bilbaíno que también era una obra para un tiempo precisado y allí continúa después de 25 años.

La obra pictórica exigía que la cara que da al mar, la norte del faro, por normativa legal no fuese "coloreada" manteniendo el blanco y negro inicial y así se hizo.

El faro es relativamente nuevo. Se terminó de construir en 1930 y su alcance lumínico es de 17 millas con tres ocultaciones de 16 segundos. Está erguido en una finca particular y para su contemplación se han habilitado unos caminos bordeando el acantilado y al propio faro.

Peperetes patrocina un barco «para destacar los valores de esfuerzo, dedicación y trabajo»



La empresa de conservas Peperetes ha anunciado su apoyo al deporte náutico gallego mediante el patrocinio de un barco de regatas.

Los Peperetes, reconocida marca de conservas gallegas, han anunciado su apoyo al deporte náutico gallego mediante el patrocinio de un barco de regatas. Este compromiso refleja el interés de la empresa por promover actividades deportivas y culturales en su entorno.

El nuevo barco de regatas, que lleva el nombre de «Santana», competirá en eventos náuticos a nivel nacional. Con este patrocinio, la marca busca destacar los valores de esfuerzo, dedicación y trabajo en equipo que caracterizan tanto a los deportistas náuticos como a los trabajadores de la empresa.

En palabras de Jesús Lorenzo, CEO de Los Peperetes: «Estamos encantados de poder contribuir al desarrollo del

deporte náutico gallego. Como empresa gallega, nos sentimos orgullosos de apoyar a nuestros navegantes y promover la cultura marítima de nuestro entorno. Esperamos que este patrocinio sea el comienzo de una exitosa trayectoria para la tripulación del Santana's».

El barco patrocinado por Los Peperetes se ha estrenado con victoria, alzándose con el primer puesto de su categoría en la regata Santa Rita, que ha tenido lugar el pasado mes de mayo en la Ría de Arousa. Se espera que la presencia de Los Peperetes en el mundo de la vela contribuya a promover aún más el deporte náutico gallego y a poner en valor el talento y la pasión de los navegantes de la región.

Sinónimo de agradable, apetitoso, deseado, sabroso y distinto

Peperete es un palabra de origen gallego que evoca algo agradable, apetitoso, deseado, sabroso, distinto. Esa es la esencia de nuestros productos y lo que descubrirás en cada una de nuestras latas. En 1990 Jesús Lorenzo Crespo, nieto de conserveros, comienza a elaborar conservas de sardinillas y berberechos de la Ria de Arosa de forma casera, cerrándolas con una cerradora manual. Tres años más tarde nace la marca "Los Peperetes" con el objetivo de elaborar una conserva de máxima calidad, con los mariscos y pescados más apreciados de Galicia. 25 años después, la marca sigue manteniendo la filosofía de sus comienzos.



El barco está patroneado por José Millán.



La Calidad en Conserva

ORIGEN | TRADICIÓN | ARTESANÍA | EXCELENCIA



Kotka, sede de unos de los más bellos Museos Marítimos del mundo

Texto y fotos

Alberto López Echevarrieta



Centro Marítimo Vellamo.

Los astilleros finlandeses han tenido siempre una destacada importancia en el mundo de la navegación del norte de Europa. Hay una sólida teoría que sostiene que, en los primeros siglos de la era cristiana, los antepasados de los actuales habitantes de este país nórdico cruzaron hasta las tierras más septentrionales desde las costas del Mar Báltico, conservándose aún huellas de una cultura occidental de aquella época. En los años 600-800, sus astilleros se caracterizaron por la singular calidad de los acabados de sus grandes y excelentes barcos para navegar no sólo a remo, sino también a vela.

Finlandia posee una inmejorable red de vías acuáticas naturales especialmente aptas para el desarrollo de la industria de la madera a través de varios de sus miles de

lagos y ríos. El clásico sistema de las almadías ha hecho el resto. Los vikingos lo advirtieron creando fondeaderos para montar sus propias artesanías de salazón. De esta forma, puertos como Kotka, el más inmediato a la frontera rusa, fueron el germen de comunidades que, con el tiempo, se han ido convirtiendo en ciudades de gran importancia social y económica.

Kotka no era aún ciudad cuando se libró frente a su costa una sangrienta batalla naval entre las flotas del rey Gustavo III de Suecia, y de Catalina II de Rusia.

Sus habitantes, pescadores en su gran mayoría, fueron testigos de una de las más grandes tragedias marítimas de la historia en la que se participaron cerca de un millar de buques y murieron unas seis mil personas. Y todo



Fachada principal del Centro Marítimo Vellamo.

Sus artífices tomaron nota de las características del Itsasmuseum, de Bilbao, y del Aquarium, de San Sebastián.

porque el inepto rey sueco quería conquistar San Petersburgo en alocada estrategia. El resultado de la contienda se lo pueden imaginar: Finlandia dejó de pertenecer a Suecia pasando a ser ducado de Rusia.

La vigilancia del águila

El escenario de esta batalla librada en el Golfo de Finlandia se ve desde una de las torres más queridas del entorno, la llamada Haukkavuori. Digo “querida” por el papel que jugó en la II Guerra Mundial, cuando un grupo de adolescentes locales estableció un servicio de vigilancia continuo desde su máxima altura para alertar a la población sobre la posible llegada de aviones enemigos y el inminente bombardeo.



La madera predomina en la decoración interior.



Aspectos ornamentales exteriores del Centro Marítimo Vellamo.

El edificio se asemeja a una ola gigantesca

Desde 1939 a 1942, día a día, las veinticuatro horas aguantando las inclemencias del tiempo y el riesgo de caer en el empeño. Aquel sacrificio se reconoce públicamente en una placa de agradecimiento situada al pie del edificio.

El contorno de la ciudad es sinuoso por eso de que se encuentra repartida en un terreno pródigo en islas y penínsulas. Sobra decir que, precisamente por esa circunstancia, el lugar posee un encanto maravilloso. Lo entendió así el zar Alejandro III, zar de Rusia que reinó de 1881 a 1894. El soberano se hizo construir un soberbio-caserón de madera en Langinkoski para refugiarse con su familia en su temporada de pesca de salmón en el

río Kymijoki.

Kotka, a unos cincuenta kilómetros de la frontera con Rusia, es hoy una ciudad moderna. Fue fundada en 1879 y en ese corto espacio de tiempo se ha colocado entre las diez cities más importantes del país con sus casi 55.000 habitantes. Nadie duda de que el motor de este crecimiento ha sido su puerto y el correspondiente tráfico de mercancías.

Bilbao y San Sebastián, entre los modelos

Esta dependencia histórica dio origen a la idea de crear un museo marítimo en Kotka que abarcara las distintas especialidades que suelen darse en torno al mundo portuario, al tiempo que ofreciera documentación en torno al extraordinario movimiento naval surgido en el país. Ese fue el germen del modernísimo Centro Marítimo Vellamo, convertido en uno de los más impresionantes museos de Europa de su especialidad.

El Centro Marítimo Vellamo aglutina varios museos relacionados con el mar

En 2006, una representación de Kotka integrada por su alcalde, Henry Lindelöf, la arquitecta municipal y el arquitecto y profesor Kaarlo Ilmari Lahdelma, visitaron Bilbao y San Sebastián a fin de conocer el Itsasmuseum y el Aquarium respectivamente.

Tuve ocasión de acompañar al grupo en aquel recorrido y de conocer en persona al Dr. Lahdelma, uno de los arquitectos más prestigiosos del momento, avalado como está por el Premio Finlandia y el del Ministerio de Educación del país nórdico. Es autor de obras tan destacadas como el famoso Museo de la Historia de los Judíos Polacos.

Nace el Museo de los Museos

Dos años más tarde, el 9 de julio de 2008, se inauguró oficialmente el nuevo y flamante Centro Marítimo Vellamo, y al poco quedó abierto al público. El diseño de la obra, singular donde las haya, lleva la firma de Lahdelma & Mahlamäki Architects con el profesor Lahdelma como ejecutor principal.

El edificio cuenta con 1.960.000 kilos de estructuras de acero contenidas en una superficie total de 14.366 metros cuadrados, con 300 metros de longitud y 30 metros sobre el nivel del suelo en su punto de mayor altura. Cuatro mil seiscientos metros cuadrados están destinados a exposición y 500 al propio Centro de Información que dispone de unos 20.000 libros y 3.500 volúmenes de periódicos y revistas. Tiene también varios espacios para reuniones y eventos, un restaurante y una tienda.

Pero lo que más llama la atención del museo es la serie de actividades entretenidas e interesantes que giran en su entorno. El Centro aglutina al Museo Marítimo de Finlandia, al Museo Kymenlaakso, al Museo de la Guardia Costera y al Centro Cultural Kotka, cada uno de los cuales posee sus propios atractivos.

En el Marítimo, por ejemplo, podemos conocer la historia de la construcción naval en el país, así como el desarrollo de su Marina Mercante y las particularidades de la navegación entre hielos. El Museo Kymenlaakso acerca el mar al visitante a través de



Histórica Torre del Agua o Haukkavouri, de Kotka.



Batalla naval entre Suecia y Rusia frente a Kotka.

En julio se incorporan dos históricos buques rompehielos

40 monitores ProDVX con las últimas tendencias tecnológicas. El Museo de la Guardia Costera tiene un atractivo singular, ya que conserva numerosos objetos que son mudos testigos de singulares intervenciones de ese cuerpo a lo largo de su dilatada experiencia. El Centro Cultural Kotka, por su parte, nos ofrece un amplio panorama de

actividades en la región con la posibilidad de conocer a fondo el llamado "País de los Mil Lagos". Vellamo se completa con aulas de trabajo, salas de seminarios, un auditorio con aforo para 200 personas, el Restaurante Laakonki con un centenar de asientos - cuando lo visite no deje de probar sus croquetas-, y una atractiva tienda.



Espectacular imagen del Centro Marítimo Vellamo.

La atención al complejo la lleva a cabo medio centenar de empleados, incluidos conservadores, chefs, personal de servicio al cliente, limpiadores, investigadores, gerentes de instalaciones y técnicos de museos.

Como una ola

El aspecto externo del Centro Marítimo Vellamo es sencillamente espectacular.

Su fachada se asemeja a una ola gigantesca. Consiste en planchas enchapadas, paneles de vidrio serigrafado y los mástiles de una legendaria flota mercante. Cada uno de estos materiales tiene un significado histórico y sentimental para los finlandeses. Así, las chapas reflejan los tonos azules, verdes y grises del mar; los paneles de vidrio presentan imágenes de la tripulación del buque "Favell", y los mástiles corresponden a la flota mercante de Lavansaari, una de las islas que el país de los lagos perdió cuando Rusia le arrebató la provincia de Karelia.

La estructura del techo se asemeja a la cresta rompedora de una enorme ola y constituye uno de los miradores más extraordinarios sobre el Golfo de Finlandia. Es el punto ideal desde el que se obtienen las mejores vistas de la ciudad de Kotka y del mar. La galería se

Toda la historia marinera de un país reunida en un extraordinario entorno

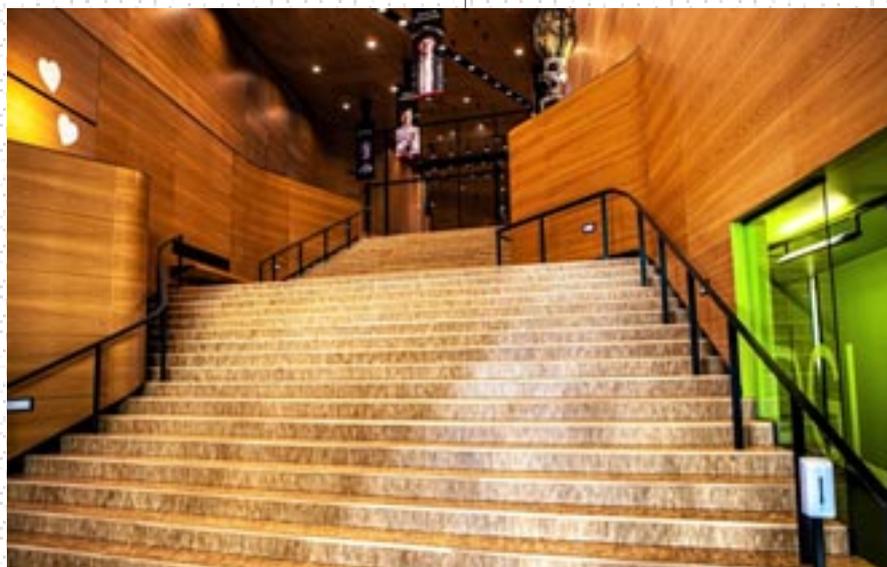
ha convertido en un atractivo más de esta macroestructura, convertida ya en uno de los principales polos de atención de la ciudad.

Un elemento esencial del interior es el roble, que se ha utilizado en los techos, paredes y suelos. Los colores de Vellamo (lima, naranja, azul profun-

do y gris oscuro) y las imágenes y elementos gráficos se repiten en todo el edificio dando al conjunto un aspecto en el que prima el buen acierto de un diseño modernista que cuenta con dos elementos tan característicos del país como son el agua y la madera.

Gracias a la línea arquitectónica y la adecuada utilización de los materiales empleados, el Centro Marítimo Vellamo ha ganado numerosos premios internacionales. La ciudad está orgullosa de su bella estructura, sobre todo cuando permanece iluminada de noche.

Los tradicionales rompehielos



Acceso al interior del museo.



Otras entradas al Centro Marítimo finlandés.

La más moderna tecnología para una comprensión fácil del mundo marino

Se acaban de incorporar al museo dos históricos buques rompehielos que han estado en servicio hasta hace relativamente poco tiempo, el Tarmo y el Kemi, dos nombres que figuran en la historia de la navegación finlandesa por los servicios prestados abriendo vías en hielos del mar Báltico y el Golfo de Finlandia.

Los rompehielos han sido siempre buques especialmente queridos por la sociedad finlandesa, ya que gracias a ellos se ha conseguido salvar de situaciones comprometidas no sólo a puertos, sino también a barcos que han quedado bloqueados. No es casualidad que el primer



Los dos rompehielos, las últimas adquisiciones de Vellamo.

destino que tuvo el Tarmo fuera el Golfo de Bostnia, en el extremo norte del Mar Báltico. Construido en los astilleros británicos de Newcastle upon Tyne en 1907, el Tarmo ha sido el último rompehielos a vapor que ha estado en servicio en aguas finlandesas. El cariño de la

población exigió su reparación para convertirlo en el barco-museo que es hoy en día. Fiel a la traducción de su nombre -"valor"- el Tarmo, junto al buque-faro Kemi, constituyen ya dos fuertes atracciones del nuevo museo marítimo.

En atuneros congeladores productos TVMAC



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

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...

