

Europa Azul

Revista de la Mar

Mayo-Junio N.º 159 • 2017



Especial Galicia



Asociación del Pesca, Comercio y Consumo, Reservas de Atún Rojo



BALFEGO

RESPONSABILIDAD
DESDE LA PESCA AL CONSUMO

Grup Balfegó se compromete con sus clientes y con la sociedad en general, a satisfacer sus expectativas de forma sostenible.



gru.ind.edifici balfego l'ametlla del mar 43860 tarragona[spain] tel. +34 977047700 fax. +34 977452812 info@grupbalfego.com www.grupbalfego.com





Alberto Echaluze

¿Las medidas técnicas van a conseguir implementar pescas más selectivas?

Las medidas técnicas son un amplio conjunto de normas que regulan cómo, dónde y cuándo se puede pescar. Son aplicables en todas las cuencas marítimas europeas, pero difieren considerablemente de una cuenca a otra, de acuerdo con las condiciones regionales. No obstante, las medidas pueden consistir en: tallas mínimas de desembarque y tallas mínimas de conservación, especificaciones de diseño y uso de los artes, malla mínima de las redes, requisitos de los artes selectivos para reducir las capturas accesorias, zonas y temporadas de veda, limitaciones de capturas accesorias (capturas de especies no deseadas o no objetivo), y medidas para reducir al mínimo el impacto de la pesca en el ecosistema y el medio marino.

Ahora la Unión Europea ha atendido las voces que solicitaban que se simplificase el reglamento de medidas técnicas, trabajo desempeñado por el eurodiputado Manuel Mato. El caso es que este reglamento (de la Política Pesquera Común o PPC) tiene como objetivo dejar a un lado la farragosa gestión de las medidas técnicas para hacerla más sencilla y coherente a la regulación de la UE. Su objetivo no es otro que las medidas puedan ser comprendidas por los profesionales, de cara a que puedan ser aplicadas adecuadamente. Y, es que la normativa de Bruselas muchas veces es difícil de entender, con lo que se hace más inoperante su adecuación.

Hay que tener en cuenta que son 33 reglamentos y cada uno de ellos con sus normas específicas que, en muchos casos, enmarañan los planteamientos. Ahora viene la síntesis en una normativa que se debe desbrozar en aspectos como el laboral, el económico, el de seguridad, etc., pendientes de renovación desde el año

2004. Esta simplificación que se busca pasa necesariamente por la flexibilización de las medidas técnicas sin que esto signifique, como el propio Mato explicó, "reinventar las normas". Se trata, añadió, de que la adaptación a la realidad local "tenga en cuenta más seriamente la opinión de los pescadores que, en el fondo, serán quienes se vean directamente afectados por las nuevas medidas técnicas".

Por ello, la opinión del sector pesquero es fundamental para el cumplimiento de la nueva PPC y la sostenibilidad biológica, social y económica de los caladeros. Cada pesquería tiene problemas específicos y las soluciones potenciales deben tener en cuenta las características de cada actividad y realizarse stock por stock. Ahora lo difícil va a ser que existe una sincronización de la obligación de desembarque con las nuevas medidas técnicas refundidas. Es preciso, para ello, conocer la opinión del sector pesquero y recoger la percepción de los pescadores de los descartes pesqueros que se generan en su actividad, los recursos, el medio ambiente y el contexto socioeconómico. De esta manera, los investigadores pueden realizar entrevistas a asociaciones y pescadores en los puertos pesqueros y conocer sus impresiones. Actualmente las organizaciones pesqueras apoyan esta labor facilitando la recogida de datos entre sus socios en diferentes puertos.

Las encuestas se realizan para obtener datos concretos de causas del descarte en cada pesquería y posibles medidas de reducción-mitigación de descartes propuestas por el propio sector pesquero. Las encuestas realizadas a los pescadores entrevistados señalaron a un grupo de especies consideradas problemáticas y de difícil mitigación: caballa, lirio, mer-

luza, en el que se hace difícil el cumplimiento de la normativa europea.

En general, el sector pesquero respondía a que estaba desinformado de los aspectos profundos de la obligación de desembarque, de manera que la información la recibe a través de los medios de comunicación (prensa, medios audiovisuales), los propios pescadores y las informaciones emitidas por las asociaciones pesqueras. Coincían en la necesidad de información y que se pudiese participar de la toma de decisiones para despejar la incertidumbre y dudas en la aplicación de las normas. Las soluciones planteadas por la nueva normativa de descartes plantean muchos problemas en el manejo a bordo, en puerto. Según el sector pesquero, para el cumplimiento de la obligación del desembarque consideran que deben tomarse medidas enfocadas en disminuir la cantidad de pesca que debe ser desembarcada para consumo no-humano. Este objetivo podría conseguirse con mayor flexibilización en las cuotas de especies en las pesquerías mixtas y con aumentos en las cuotas pesqueras de aquellas especies estacionales difícilmente evitables, como es el caso de la caballa. Evitar situaciones restrictivas de las cuotas cuando se producen grandes capturas evitaría que se produzcan elevados descartes. Otros factores económicos de mercado deben ser solucionados para evitar el descarte por baja rentabilidad del pescado.

También ocurre que los resultados de los proyectos pilotos de selectividad no se han aplicado y no han sido utilizados por el sector pesquero. Únicamente se han producido cambios legislativos referentes al tamaño mínimo de la malla. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO **DIRECTOR:** JULIO RUIZ DE VELASCO TISSIER

CORRESPONSAL GALICIA: LARA VARELA **CORRESPONSAL MADRID:** TERE MONTERO

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

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

CORRESPONSAL ASTURIAS: GREGORIO CALVO PEÑA

COLABORADORES: Luis F. Allica, Maitena Urdangarin, Eliseo Villar, Jorge Tegeador, Manuel Llorca, Ramón Franquesa, Chema Gorostiaga, Javier Mina, Rosa García Orellán.

FOTOGRAFÍA: Fernando Fernández de Retana, J. A. Apraiz, Jesús Astaburuaga, "Jota", Richard Agirregomezkorta, Luis Fernandez, 3Migrupo, www.julioruizvelasco.com

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

E-MAIL: info@europa-azul.es

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

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

MAQUETACIÓN E IMPRESION: GERTU, Oñati (Gipuzkoa)

IMPRESO EN ESPAÑA

DEPOSITO LEGAL: SS-228-90

ISSN: 1.130-1465



Entrevista

María Do Corne García Negro, profesora de Economía Aplicada y experta en Economía Pesquera de la Universidad de Santiago 6 a 8

Europa

Debate en Gran Bretaña sobre la soberanía en las 200 millas, tras el Brexit 10 a 12
Los 32 reglamentos de medidas técnicas se refundirán en uno sólo. 13 y 14
Estudio de Oceána sobre capturas en Gran Sol 15
Gato por liebre. Opinión de Juan Carlos Barros. 16 y 17
El LDAC celebra el 10 aniversario 18

España

Centro de Seguimiento de la Pesca, referente mundial de eficacia en el control 20 a 24

Galicia

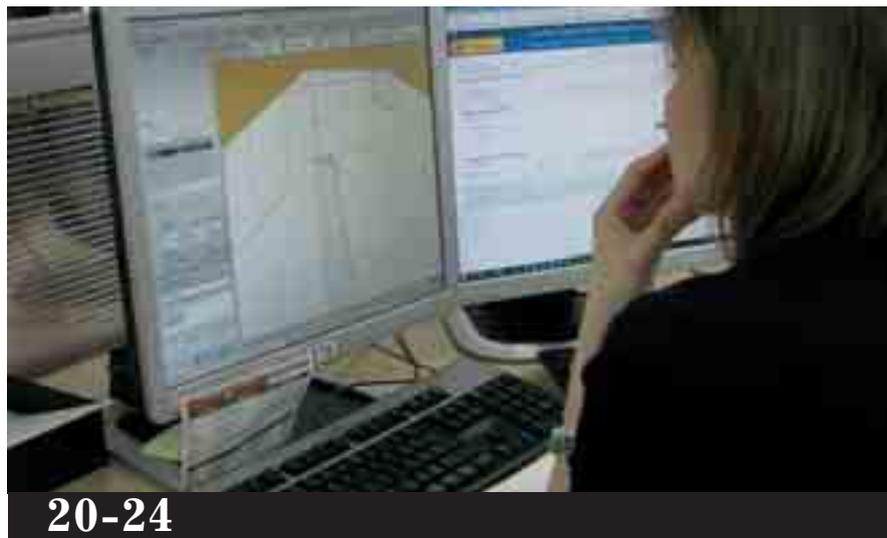
Expomar lanza una llamada al relevo generacional 25 a 27
Burela acoge barcos de 55 puertos distintos 28
El desastre del bonito en el 2016 reduce la participación de barcos 29
La pesca de la anchoa del Cantábrico con buenos resultados 30 y 31

Euskadi

Los armadores piden una explicación sobre el TAC de cigala 32 y 33
La flota atunera pide a Asenjo consolidar la red de acuerdos pesqueros 34 y 35
II Congreso del Sector Marítimo 36 y 37
Un sensor permitirá determinar la frescura de la merluza 38

Andalucía

La captura de pulpo en el Golfo de Cádiz se verá afectada por las vedas. 39 a 41
La Administración andaluza reivindica los derechos históricos de su flota sobre el atún rojo 42
La UE prevé reducir a nueve centímetros la talla mínima de captura del boquerón en el Golfo de Cádiz 43



20-24

España

Un gran centro de seguimiento pesquero (CSP)

El centro de seguimiento pesquero español (CSP), uno de los más avanzados del mundo y envidiado por su sistema y eficacia, registra de modo ininterrumpido las posiciones de todos los buques nacionales de más de 15 metros de eslora, más de 2.000 barcos. Y no solo es receptor de los datos registrados en las cajas azules, también se interpretan con el fin de evitar y controlar infracciones. Está localizado en las instalaciones de la Subdirección General de Control e Inspección de la Secretaría General de Pesca y el único del mundo con certificación ISO 9001.

Catalunya

El sector pesquero catalán finaliza la campaña en 10 días 44 y 45
El sector pesquero y acuícola catalán genera 112 millones de euros 46 y 47

Internacional

La ONU pide soluciones al mal estado de los recursos pesquero 48 a 50

Náutica

Carlos Sanlorenzo, de ANEN, nombrado Embajador marítimo de la OMI 51

Opinión

Flota industrial Vs Flota artesanal. Artículo el Comité Técnico de ARVI 52 y 53

Puertos

Tendencias en el tráfico y en el negocio marítimo. 54 a 57
El puerto de Bilbao recibe 9000 cruceristas 57

Empresas

El proyecto Propesca permitirá la innovación en el sector pesquero 58
Nabia refuerza el transporte marítimo de pasajeros 59
Ik4-Tekniker diseña un sistema para optimizar el deslizamiento de barcos por el agua 60
Siemens Gamesa desarrollará el parque offshore Albatros en Alemania 61
Bilbao Ría Park, diseño de Oliver Design. 62

Reportajes

Un secreto canario: el islote de Lobos. 63 a 65
El Artagan-Mendi, primer buque escuela construido en la ría bilbaína 66 a 70

Libros

Historias Acuícolas, libro de Cristóbal Aguilera 71
Premio de pintura Puerto de Huelva 71

Publicidad

BALFEGÓ	PAG 2
PESCADOS LLORENTE	PAG 8
TVMAC	PAG 19
ROXTEC	PAG 27
FURUNO	PAG 31
OLIVEIRA	PAG 33
Gº Vº DPTO. DE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS	PAG 35
PROTECNAVI	PAG 39
INDUSTRIAS FERRI	PAG 45
KATIAK-THIELE	PAG 61
WARTSILA	PAG 67
NAUTICAL	PAG 72



25-27

Galicia

Expomar lanza una llamada al relevo generacional en el sector pesquero

La feria Expomar, un espectacular escaparate de la vanguardia en el mundo de la pesca y de la náutica con 300 marcas distribuidas en 118 stands, vuelve a quedarse pequeña para la demanda de asistentes. De ahí que la próxima edición cuente con toda probabilidad con más espacio en la nave de rederos que se reorganizará para dar cabida a un centro de negocios. Las dificultades para cumplir con el relevo generacional que nutra a las tripulaciones, el abismo que se abre para las flotas tras el Brexit, la "imposibilidad" de cumplir con la manipulación de los descartes impuesta por la UE, la caída del consumo de pescado salvaje en España o la apuesta necesaria por la investigación polarizaron su décimo séptima edición.



30-31

Euskadi

Buena campaña de la anchoa

La costera de la anchoa (bocarte) del Cantábrico ha contado con buenas capturas, y buenos precios en algunas de sus fases. En el puerto de Ondarroa, el que mayor número de barcos acoge de todo el Norte, se habían desembarcado cerca de 7.000 toneladas. Unos 175 barcos de cerco del litoral cantábrico (País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia), aproximadamente, han participado en la campaña, una de las principales para esta flota de bajura, con una cuota de 33.000 toneladas en el caladero. No obstante, fueron numerosos los temas tratados, desde la contaminación del mar hasta la acidificación de los océanos, su calentamiento, la pérdida de oxígeno, la pesca artesanal y la industrial fueron otros temas planteados.



Un arrastrero gallego llena sus redes con verdel o xarda. Foto José Pino



Maria Do Corme García Negro

Maria Do Corme García Negro profesora de Economía Aplicada y experta en Economía Pesquera de la Universidad de Santiago

“El principal problema del Brexit son la constelación de intereses no resueltos de los pescadores del Atlántico”

La profesora de Economía Aplicada y experta en Economía Pesquera de la Universidad de Santiago, Maria Do Corme García Negro mantiene que las negociaciones de la salida del Reino Unido son tremendamente complejas y van a plantear muchas incógnitas. No obstante, en este asunto está claro para García Negro que “en esta negociación la pesca en un ápice muy pequeño, dentro de un gran paquete”, y lo que está claro para la profesora que “el Reino Unido podrá marcharse de la UE, pero no del mundo”, refiriéndose a los aspectos del mantenimiento a las aguas de las 200 millas. En su opinión, en el fondo del asunto es que “el principal problema no va a ser la nueva situación creada por las negociaciones del Brexit sino la constelación de intereses relativos y no resueltos entre los pescadores de la UE en aguas del Atlántico Norte”.

Entrevista

Usted ha realizado números estudios de los diferentes sectores de la pesca, comercialización y transformación. ¿Pienso usted que la clase política es consciente del impacto directo que tiene sobre las economías costeras el apoyo a las empresas del mar?. ¿Pienso que esta actividad económica no es interesante para el desarrollo comunitario o bien el logro observado es exactamente el objetivo perseguido?

Opino que una parte de los encargados del gobierno, en concreto en países como Galicia altamente especializados en pesca sí se está muy preocupados por el futuro de la pesca. Esto mismo pasa en otros como puede ser Escocia, Bretaña o Dinamarca. Otro aspecto de la cuestión mucho más matizable es que la ocupación y empeño consigan en todos los casos el mismo grado de éxito. Debemos añadir que en realidad los logros relativos de unos entrañan o pueden entrañar situaciones de riesgo para sus vecinos comunitarios. Es probable que haya que asumir que no estamos ante un juego de suma cero y que el principal problema no va a ser la nueva situación creada por las negociaciones del Brexit sino la constelación de intereses relativos y no resueltos entre los pescadores de la UE en aguas del Atlántico Norte. Independientemente de las intenciones del legislador comunitario la pesca como cualquier otra actividad productiva es interesante para la economía europea. Y, además, cualitativamente imprescindible porque produce alimentos proteínicos.

Desde todos los ámbitos nuestro balance en la UE es claramente negativo. Se consiguieron muchas ayudas para una flota y un sector que está totalmente reducido a la mínima expresión. ¿No hay alguna manera de darle vuelta a esto?

Si habría una manera, pero sería imprescindible ser capaz, -como gobierno y en el ámbito comunitario-, de ejercer una política ampliamente proactiva y estratégica en favor del desarrollo de la pesca en todas sus capacidades incluso en el entorno de no protección, es decir solo con las armas del mercado. Imaginemos un escenario sin estabilidad relativa y con un estricto control sanitario de importaciones sustitu-

Los británicos han rehusado de la hipertrofia reglamentaria comunitaria y creo que tienen razón. Hay necesidad de nueva política comunitaria

tivas. Imaginemos que las posibilidades de ampliación del mercado de conservas y nuevos transformados se basa en recursos propios,...Hay campo de crecimiento posible siguiendo con rigor la senda del desarrollo sostenible. En cualquier caso disiento del diagnóstico formulado en la pregunta "mínima expresión" es por ejemplo el subsector del bacalao.. pero no es el caso del conjunto industrial de la pesca.

¿Cuál es su valoración sobre la constante presión ecologista sobre la aplicación de una reglamentación comunitaria cada día más conservacionista?. ¿Usted que es economista qué grado de veracidad tienen los informes ecologistas relacionados con la pesca?

La presión ecologista en el caso de la pesca ha sido utilizada convenientemente-queremos decir de forma interesada- por ciertos dirigentes políticos en favor de intereses concretos y no precisamente del sector pesquero. Me adhiero favorablemente a los análisis científicos que en ecología marina estudian las necesidades de cambios y mejoras que precisa el medio marino en favor del recurso marino ya que ésta es condición necesaria para la sobrevivencia del recurso pesquero. No puedo en absoluto concordar con las ocurrencias ni con el uso interesado de bulos y análisis por encargo. Los informes ecológicos si proceden del campo científico y por lo tanto contrastado en ese entorno son para tener en cuenta siempre pero no son recetas de política económica pesquera. Los informes

científicos no son recetas de prescripción política, y ésta debe ser usada para gobernar los intereses de la sociedad presente y del futuro. Cuando se examinan los informes que se denominan ecologistas es conveniente examinar el quien y el cómo ha financiado.

¿Cuáles pueden ser las repercusiones más importantes para el sector pesquero la salida del Reino Unido de la UE? ¿Podrán mantener nuestros pescadores las posibilidades de captura en los caladeros de Gran Sol?

No puedo responder ahora, ni tampoco con brevedad: depende del UK y de los restantes socios. De cualquier forma opino que no va a ser la pesca el principal problema británico ni nuestro. Las negociaciones de la salida del Reino Unido son tremendamente complejas y van a plantear muchas incógnitas. No obstante, en este asunto está claro que en esta negociación la pesca en un apice muy pequeño, dentro de un gran paquete refiriéndose a los aspectos del mantenimiento a las aguas de las 200 millas

¿Si el RU vetase el acceso a sus aguas a la flota de la UE, los barcos españoles, franceses, holandeses, belgas o irlandeses que ahora pescan ahí, se redistribuirían por otros caladeros, como el Golfo de Vizcaya o Irlanda, con lo cual aumentaría la flota para el mismo recurso?

Nunca contemplaría esa posibilidad.

UK no come el pescado que existe en sus aguas, pero nunca va a emprender una negociación de guerra comercial porque también puede perder y mucho

Cuando se examinan los informes que se denominan ecologistas es conveniente examinar el quién y el cómo se han financiado

¿Y si el RU se asignase de modo unilateral las cuotas de otras especies sometidas a topes de capturas, como ya ocurrió con Islandia y el verdel, esto supondría reservarse más cuotas de merluza, verdel, jurel, lirio, rape o gallo que mermarían las que le corresponden la UE, con lo cual habría menos a repartir entre las flotas comunitarias?

Y con que pescaría UK en sus aguas con buques noruegos o rusos? Podemos imaginar cualquier escenario pero nunca por razones diplomáticas me situaría en el tremendismo.

¿Dos tercios de las capturas británicas se venden en la UE., esto puede darnos un margen de confianza para que no se reduzcan las posibilidades de pesca de las flotas comunitarias?.

Si ciertamente UK no come el pescado que existe en sus aguas, pero nunca va a emprender una negociación de guerra comercial porque también puede perder y mucho.

De momento, en el sector pesquero español y europeo ya se comienzan a percibir las consecuencias del «brexit», con la paralización del reglamento de medidas técnicas, una vez que el Reino Unido dejará de abonar los fondos comunitarios con los que se financian diferentes programas para la pesca y la acuicultura. Como el RU era uno de los mayores contribuyentes, el Parlamento de la UE ha parado el reglamento de medidas técnicas. ¿A nivel de fondos podrán ocurrir más repercusiones?

Como se puede desprender de mi posición, el Brexit va a requerir del resto de la UE



María Do Corme García Negro con la Conselleira do Mar, Rosa Quintana, en Expomar.

Podemos imaginar cualquier escenario, pero nunca por razones diplomáticas me situaría en el tremendismo

una recomposición de la política comunitaria en general y por supuesto de la pesquera en particular. Así por ejemplo en que dictado divino está escrita la urgencia de implantar cada dos años nuevos requerimientos para la pesca y financiarlos? Los británicos han de hecho rehusado la hipertrofia reglamentaria comunitaria y creo que tienen razón. Hay necesidad de nueva política comunitaria.

¿Qué opinión le merecen las empresas de certificación de las actividades pesqueras?

Son creadoras de marca de mercado. Pueden representar un incremento de marca aunque su contenido real no obedezca mas que a homologación de procesos de diseño industrial. 



pescados LLORENTE S.L

mayoristas de pescado

fish wholesalers

vente de poisson en gros

BUREAU VERITAS
Certification



Distribución nacional e internacional

Nuestros camiones frigoríficos nos permiten distribuir al año entre 7 y 8 millones de kilos de pescado.

La mercancía se reparte por toda España, así como por Portugal, Francia, Italia y Grecia

repartimos calidad y frescura

we distribute quality and freshness

nous distribuons la qualité et la fraîcheur

Edificio Iriondo s/n
Apartado de Correos 11
48700 ONDARROA
Bizkaia (SPAIN)

Tel.: 00 34 946 832 008
Fax: 00 34 946 833 088
e-mail: llorete1@infonegocio.com

Debate en Gran Bretaña sobre la soberanía en las 200 millas, tras el Brexit

La primera ministra británica Theresa May se ha comprometido a no seguir cediendo las aguas pesqueras de Gran Bretaña como moneda de cambio en las negociaciones de Brexit. A corto plazo, tras la salida británica, el problema surgirá también más adelante con respecto a las aguas de pesca de Escocia si van a ser de soberanía británica o de la UE, si obtienen estos últimos la independencia.

Por su parte, el grupo de apoyo a los pescadores Fishing for Leave (FFL), por sus siglas en inglés, ha desafiado a los conservadores pidiendo que aclare lo que dice la redacción en su manifiesto pesquero que sugiere que estos últimos sólo se comprometen a tomar de nuevo el control total de aguas británicas hasta las 12 millas, en lugar de la línea completa de 200 millas. FFL quiere recuperar, con el Brexit, el 60% de los recursos pesqueros del Reino Unido y "rejuvenecer" una industria multimillonaria para la nación, "convirtiéndose en sostenible y exitosa como Noruega, Islandia y las Islas Feroe", han expuesto

Fishing for Leave es un lobby, con mucha fuerza en la pesca, que trata de aprovechar, con la salida de la UE, "el potencial de las pesquerías del Reino Unido", señalan. Este grupo expone que la redacción del documento está en contraste con las declaraciones hechas por el ministro de Pesca George Eustice, que indicaba que el Reino Unido tomará el control total de su ZEE de 200 millas. No obstante, FFL quiere dar la bienvenida al manifiesto conservador que apoyaba la retirada del Convenio de Londres de 1964 que pondría fin a los derechos históricos de los buques extranjeros a pescar en el Reino Unido de seis a 12 millas zona.



La campaña de la primera ministra Theresa May ha estado mediatizada por el Brexit y en la costa por las repercusiones sobre los puertos y los pescadores

En campaña electoral Theresa May se ha comprometido a no ceder las aguas pesqueras de Gran Bretaña como moneda de cambio en las negociaciones de Brexit

La discusión se ha desatado sobre la declaración del manifiesto de que cuando Gran Bretaña abandone la UE y la PPC "seremos plenamente responsables del acceso y la gestión de las aguas donde históricamente hemos ejercido el control soberano". FFL afirma que las palabras "donde hemos ejercido el control soberano históricamente" sugieren que el gobierno está listo para recuperar "una pequeña porción" de la ZEE del Reino Unido -la franja costera de 12 millas- en lugar de toda la ZEE. Esto se debe a que el Reino Unido nunca ha podido ejercer el control soberano sobre su ZEE en las aguas entre 12 y 200 millas de nuestras costas. Sólo podía ejercer el control soberano hasta las 12 millas antes de entrar en la UE. "Gran Bretaña ya era miembro de la UE y vinculada por la PPC cuando los límites internacionales

de pesca se extendieron a 200 millas", dijo FFL. "Reino Unido reconoció su soberanía sobre la ZEE a 200 millas con la Ley de Límites Pesqueros de 1976, pero estas aguas fueron automáticamente traspasadas a la UE que ejercía el control soberano en lugar del Reino Unido - por lo que nunca hemos" ejercido el control soberano "históricamente entre 12 y 200 millas". Para FFL, "no recuperar las 200 millas es un retroceso total y un trato fraudulento". En esta dirección, este grupo mantiene que "Los conservadores tienen que significar que todas las aguas del Reino Unido dentro de nuestra ZEE se extiendan a 200 millas, de lo contrario Brexit, la nación y la oportunidad de recuperar todas las aguas para todos nuestros pescadores y para todas las comunidades ha sido traicionada".

Un portavoz del Partido Conservador rechazó el análisis de FFL y dijo que "el Partido se comprometió a retirarse de la PCP y la Convención de Pesca de Londres y poner en marcha un nuevo régimen pesquero, bajo el derecho internacional, el acceso a nuestras aguas, y cualquier acuerdo recíproco, será un asunto de negociación con otros estados costeros". En esta dirección, es importante considerar la dependencia que tienen los pescadores de la UE con respecto a las aguas británicas. Sólo el 16% de las capturas del Reino Unido se encuentran en aguas de la UE, pero el 54% de las capturas de la UE están en aguas británicas. "Está claro quién tiene una" fuerte dependencia y que un acuerdo es" importante "y" beneficioso " señalan desde el partido Conservador. En el seno del gobierno británico se man-

Sólo el 16% de las capturas del Reino Unido se encuentran en aguas de la UE, pero el 54% de las capturas de la UE están en aguas británicas



La flota de altura de Ondarroa se verá afectada por el Brexit

Para Fishing for Leave "no recuperar las 200 millas es un retroceso total y un trato fraudulento"

tiene también que "dada la gran dependencia de las aguas del Reino Unido por la UE y la importancia de las aguas de la UE para el Reino Unido, es interés de lograr un acuerdo mutuamente beneficioso que funcione para el Reino Unido y las comunidades pesqueras de la UE".

Sin embargo todo esto choca con lo mantenido por los conservadores para las elecciones del 8 de junio, en el que declaraban que "en Inglaterra, extendemos nuestro exitoso Fondo de Comunidades Costeras a 2022, ayudando a nuestras ciudades costeras a prosperar. O también manifestaban la plena responsabilidad sobre las aguas británicas. "Cuando abandonemos la Unión Europea y su política pesquera común, seremos plenamente responsables del acceso y la gestión de las aguas en las que históricamente hemos ejercido el control soberano". Así, prometen trabajar "con la industria pesquera y con nuestros científicos marinos, así como con las administraciones descentralizadas, para introducir un nuevo régimen para la pesca comercial que preserve y aumente las poblaciones de peces y ayude a asegurar la prosperidad para una nueva Generación de pescadores".

Lo cierto es que en las negociaciones con la UE, lo que parece es que Gran Bretaña busca "mantener una política dentro de 12 millas para barcos más pequeños y algo diferente fuera 12 Millas ". Con esto se trata de hacer una partición de la ZEE del Reino Unido. Por ello, para FFL "si las intenciones del Gobierno es de mantener dentro de 12 millas se una política para crear una industria artesanal y por fuera de las 12 millas la de mantenerse prisionero de la PPC lo que harían n será arrojar la mayoría de la flota del Reino Unido a los lobos."

Los ocho Estados miembros de la UE pescan en las zonas IV, VI y VII (Ices) de Gran Sol, un total de 637.000 toneladas que proceden de aguas británicas, en un 42 por ciento

Nueva regulación con Noruega

Por su parte, el ministro de Pesca de Noruega, Per Sandberg, dijo que “el Brexit debe tratar de conseguir un mejor sistema de gestión pesquera para su país”. Actualmente, Noruega y la UE gestionan conjuntamente los stocks en el norte del Mar del Norte, parte de los cuales volverán al Reino Unido después de que salga de Europa. Pero el sistema actual ha sido criticado por la Oficina del Auditor General de Noruega (OAG) y Sandberg está de acuerdo con sus conclusiones.

Respondiendo a un memorando de la OAG, reveló que ahora se está abordando un sistema simplificado de gestión para el sector norte del Mar del Norte post-Brexit, “momento en que Noruega y el Reino Unido serán capaces de llegar a un acuerdo bilateral más práctico. Si bien Europa sigue siendo uno de los mercados más importantes de Noruega, Oslo también quiere negociar un acuerdo de pesca y exportación de pescados y mariscos con Gran Bretaña una vez que salga de la UE”. 🌊

Una dependencia de las aguas británicas

Los ocho principales Estados miembros de la UE pescan en las zonas IV, VI y VII (Ices) de Gran Sol, un total de 637.000 toneladas que proceden de aguas británicas, en un 42 por ciento, lo que suponen un valor de 547 millones de euros, el 34 por ciento, según datos de Cepesca. España captura en las zonas VI y VII, el 18 %, de su volumen y valor, con un total de 9000 toneladas del global, con 27 millones de euros de valor, procedentes de la ZEE británica. No obstante, el RU pesca 129.000 toneladas, aunque su dependencia de la UE es más que notable, una vez que el 74 por ciento de sus exportaciones se realiza a los Estados miembros de la UE, de donde importan un 34 por ciento de productos. Existe interés por vincular las capturas en aguas británicas con el mercado de especies de exportación que realiza este país. También existe preocupación por que Gran Bretaña se autoasigne cuotas como lo hizo Feroe con la caballa. Todo ello ha llevado a la creación de la Alianza de la Pesca Europea, una coalición de organizaciones nacionales de pesca de los nueve países más impactados por el Brexit: Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Irlanda, Países Bajos, Polonia y Suecia. Entre todos, representan a más de 18.000 pescadores y 3.500 barcos afectados directamente por el ‘brexit’. Desde Cepesca, Javier Garat, mantiene que “llevamos ya tiempo reuniéndonos con los negociadores europeos, tanto de la Comisión Europea, como del Consejo y del Parlamento Europeo, para hacerles ver lo importante que es poner a la pesca en la lista de prioridades de la negociación. Somos conscientes de que es un tema muy sensible, porque el RU está jugando con las emociones, tocando la fibra de los ciudadanos y políticos de las Islas al referirse a la recuperación de la jurisdicción total y exclusiva de sus aguas, de su ZEE, olvidando que pescadores de muchas naciones han estado faenando en dichas aguas durante siglos, antes de que la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar estableciera las 200 millas de ZEE”. 🌊



32 reglamentos de medidas técnicas se refundirán en uno sólo para setiembre

Un total de 32 reglamentos de las medidas técnicas de la pesca se refundirán en uno sólo para setiembre. “Ahunamos los criterios socioeconómicos y medioambientales con un sólo reglamento de medidas técnicas que era anteriormente muy heterogéneo”, manifestó el eurodiputado del PP Gabriel Mato que ha explicado en Santiago de Compostela que “las nuevas medidas técnicas de la Política Pesquera Común contribuirán, entre otros objetivos, a alejarse de la exhaustiva gestión de Bruselas y a simplificar la regulación de la Unión Europea sobre el sector para hacerla más comprensible y facilitar su aplicación por parte de los pescadores”. Mato ha sido ponente para la elaboración de este trabajo arduo de la Comisión de la UE que se inició en el 2002

Según Mato “Además, supondrán un avance en la toma de decisiones, con la participación directa del sector, más adecuadas, dependiendo de la realidad local. De esta forma, podrán adaptarse mejor a las particularidades de cada pesquería y de cada cuenca marítima”, afirmó el eurodiputado canario.

Gabriel Mato hizo estas declaraciones durante un debate celebrado en Santiago, en el que también han participado el secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo García, y la consejera del Mar de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana, junto a cerca de 80 representantes de diversas or-



Puerto de Santurtzi (Bizkaia)

ganizaciones sociales implicadas, como son los grupos de acción local del sector pesquero Ártabro Norte y Mariña-Ortegal, la Federación de Cofradías de Pescadores del Principado de Asturias, la Cofradía de Pescadores de Corcubión, la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores y la Asociación de Armadores del Cerco de Galicia, entre otros.

El eurodiputado, que es autor del conocido como Informe Mato sobre la reglamentación que regula la actividad pesquera en las aguas de la UE, recordó que las medidas técnicas sobre las que se construye la Política Pesquera Común (PPC) están pendientes de renovación desde el año 2004.

Durante su intervención, informó de que la actual propuesta llegará al Pleno de la Eurocámara el próximo mes de septiembre, tras haber sido votada en la Comisión de Pesca el 12 de julio. “En este momento, se está buscando la mejor forma de simplificar y flexibilizar las medidas técnicas sin que esto suponga reinventar las normas”, dijo. Solo se trata de “hacerlas más comprensibles y facilitar su aplicación por los pescadores” y aseguró que “actualmente forman una maraña de dispo-

siciones compleja, heterogénea, desorganizada y, a veces, incoherente y contradictoria, lo que se dificulta su aplicación por parte de los pescadores”.

El eurodiputado reveló que también se está trabajando en determinar qué reglas pueden o deben ser decididas por las instituciones europeas y cuáles deben ser tratadas a nivel local y regional, siempre sin poner en peligro los objetivos de la Política Pesquera Común de la UE. A este respecto, Mato añadió que la adaptación a la re-

Entre los objetivos, se tiende a alejarse de la exhaustiva gestión de Bruselas y a simplificar la regulación de la Unión Europea sobre el sector para hacerla más comprensible y facilitar su aplicación

Se está buscando la mejor forma de simplificar y flexibilizar las medidas técnicas sin que esto suponga reinventar las normas

Las medidas técnicas de la PPC regulan qué se puede pescar y establecen los límites de dónde, con qué, cómo y cuándo se puede pescar, buscando siempre el equilibrio entre la sostenibilidad ambiental de los ecosistemas marinos y el mantenimiento de la actividad de los pescadores.

alidad local también facilitará que “se tenga en cuenta más seriamente la opinión de los pescadores que, en el fondo, serán quienes se vean directamente afectados por las nuevas medidas técnicas”.

En resumen, Gabriel Mato se mostró convencido de que “las nuevas disposiciones ayudarán a alcanzar los objetivos de la Política Pesquera Común, que son, entre otros, garantizar que la pesca y la acuicultura sean sostenibles desde el punto de vista medioambiental, económico y social; y dinamizar el sector pesquero”.

Las nuevas medidas técnicas

Las medidas técnicas de la PPC regulan qué se puede pescar y establecen los límites de dónde, con qué, cómo y cuándo se puede pescar, buscando siempre el equilibrio entre la sostenibilidad ambiental de los ecosistemas marinos y el mantenimiento de la actividad de los pescadores.

Estas medidas contemplan además, aspectos que van desde el tamaño mínimo de los peces y la composición de las capturas, hasta las zonas de acceso prohibido. Asimismo, para disminuir el número de descartes, se especifican los parámetros que han de seguirse para el diseño y uso de las artes de pesca, el diámetro mínimo



de las mallas con las que se construyen las redes, la obligación de implementar artes de pesca selectivas, los métodos de pesca que estarán vedados y la prohibición de capturar deliberadamente mamíferos, aves o reptiles marinos.

Con todo, la revisión de las actuales medidas técnicas busca simplificar las normas vigentes, mejorar su contribución a la consecución de los objetivos de la nueva PPC, conseguir el rendimiento máximo sostenible y crear la flexibilidad necesaria para ajustar las medidas técnicas a las especificidades de las diferentes pesquerías por medio de un procedimiento más regionalizado.

Mato también dijo que “queremos que en el reparto de cuotas se tenga en cuenta la

labor de muchas flotas, como la de atún rojo del Mediterráneo español, que ha hecho un severo respeto a las medidas técnicas”. Por su parte, Alberto Asenjo agradeció el trabajo que había realizado y que se “respetase el aspecto medioambiental y social”. Por su parte Rosa Quintana destacó el “trabajo de la Xunta de haber presentado muchos argumentos entendiendo al propio sector sin dificultar el trabajo de los pescadores. Estamos ante un sector muy regulado. Creo que de todos los sectores este es el más regulado de todos y por fin se han respetado los intereses del sector, frente a otros eurodiputados que tenían un sesgo más medioambiental”, dijo Quiroga. A partir de ahora llega el momento de presentación de alegaciones hasta la aprobación en setiembre.

Para disminuir el número de descartes, se especifican los parámetros que han de seguirse para el diseño y uso de las artes de pesca, el diámetro mínimo de las mallas con las que se construyen las redes o la obligación de implementar artes de pesca selectivas

Acabar con la sobrepesca en Gran Sol podría incrementar las capturas un 87%



Un estudio difundido por Oceana arroja un potencial de 200.000 toneladas más, en 5 a 7 años, si se aplican medidas de gestión adecuadas. Los incrementos afectan a especies como el gallo, el jurel o la caballa, de interés para la flota española. La pesca podría aumentar un 87% en las aguas atlánticas del Reino Unido, Irlanda y parte occidental del Canal de la Mancha si se acabara con la sobrepesca, según un estudio difundido por Oceana. Las capturas podrían pasar de 228.000 toneladas anuales a 475.000 en el plazo de 5 a 7 años en las llamadas aguas noroccidentales. Estas se corresponden aproximadamente con el caladero de Gran Sol, donde además de los Estados ribereños faenan flotas de países como España, Bélgica y Holanda.

El estudio, dirigido por el Dr. Rainer Froese, del Centro Helmholtz de Investigación Oceánica GEOMAR, cuantifica los potenciales aumentos derivados de contar con una buena gestión pesquera y de establecer los límites de capturas siguiendo las recomendaciones científicas, para así asegurar la sostenibilidad a largo plazo de las poblaciones de peces.

Así, en el área del oeste de Irlanda, la cuota de España de gallo podría aumentar un 39%, mientras que en las áreas del oeste de Escocia y de Irlanda, los potenciales incrementos en las cuotas de jurel y bacaladilla alcanzan el 135% y el 139%, respectivamente. Para alcanzar estos incrementos, el estudio propone reducir la presión pesquera para recuperar las poblaciones, actualmente mermadas por la sobrepesca. Una vez recuperadas y respetando las recomendaciones científicas se podrá capturar de manera sostenible más pescado. En cambio, para especies como merluza y cigala los científicos no estiman incrementos significativos, dado que ya se están explotando alrededor de su máximo rendimiento.

“Si ponemos fin a la mala gestión, las capturas podrían aumentar un 87%. Esto crearía más empleo y mejoraría los beneficios del sector pesquero. Si los límites de capturas siguen las recomendaciones científicas, se protegen los hábitats esenciales de peces y se detienen las prácticas pesqueras destructivas, en solo 5-7 años veremos beneficios para todos”, afirma Lasse Gustavsson, director ejecutivo de Oceana en Europa.

Para evitar el agotamiento de los stocks pesqueros debido a una gestión insostenible, Oceana recomienda una serie de acciones que aseguren su viabilidad a largo plazo: Trazar planes de gestión plurianuales que limiten las capturas según las recomendaciones científicas, adoptar medidas de emergencia, como cierres para determinadas especies y áreas, en casos de elevada sobrepesca o agotamiento, proteger las áreas de puesta y cría para que las poblaciones de peces puedan recuperarse, y acabar con la pesca ilegal y con las prácticas pesqueras dañinas, como el arrastre de fondo, que se traduce en capturas accidentales y destrucción de los hábitats marinos.

El estado actual de las aguas noroccidentales del Atlántico es motivo de preocupación. De sus poblaciones de interés pesquero, 36 se encuentran en un estado no saludable y de ellas, 19 se hallan por debajo los límites de seguridad biológicos y 7 en una situación crítica, con problemas de reproducción. Entre estas últimas poblaciones en estado crítico se encuentran: Lenguado en el Mar de Irlanda, solla en el sur del Mar Celta y suroeste de Irlanda, bacalao en aguas de Rockall, noroeste de Escocia y norte de Irlanda, y besugo en todas las zonas. 🌊

Control europeo sobre el fraude en el mercado de la pesca

Gato por liebre

Texto:

Juan Carlos Barros

Como consecuencia de la crisis de la carne de caballo, la Comisión Europea (CE) decidió efectuar controles sistemáticos y poder estimar el tamaño de una posible actividad fraudulenta en otros sectores, entre ellos el sector pesquero, y reforzar los controles efectuados por los Estados sobre las prácticas fraudulentas en la cadena alimentaria.

En ese contexto, los productos de la pesca y de la acuicultura fueron identificados como una mercancía de posible alto riesgo para llevar a cabo la sustitución de unas especies por otras. De esa manera se puso en práctica un plan de control a nivel europeo para descubrir la prevalencia de pescado blanco mal etiquetado en el mercado en relación con la especie declarada. El Plan se acordó, finalmente, con los Estados y se llevó a la práctica el año pasado, que fue la primera vez que se ejecutaba algo semejante en toda la UE+EFTA (lo que incluye a Noruega). En total se tomaron 3.906 muestras de más de 150 diferentes especies de pescado blanco en todas las fases de la cadena alimentaria.

La CE escogió el pescado blanco porque dice que sus mercados son muy importantes y, aunque había muchos informes anteriores que confirmaban una tasa de cumplimiento muy insatisfactoria para el atún y otras especie pelágicas como el verdel, concretamente para el pescado blanco no había datos disponibles concluyentes. Así que decidieron que era más interesante ponerse a hacer la estimación de la prevalencia del mal etiquetado de algo de lo que se sabía muy poco. En el Plan se adoptó como definición del pescado blanco, la siguiente: “*especies demersales que viven en medioambientes marinos o de agua dulce, incluyendo pescado redondo de especies bentopelágicas y pescado plano de especies bentónicas*”.



En términos globales y con todas las ventajas y desventajas que tiene hacer una simplificación, el resultado final del control fue que la especie declarada quedó confirmada en el 94% de las muestras tomadas. Este nivel de cumplimiento tan grande, o si se quiere de incumplimiento tan pequeño, resultó ser incluso menor que los niveles detectados en muchos de los

programas que ya se habían hecho en los Estados. Lo cual no es precisamente lo que se espera al hacer un control europeo, pues cabría suponer que el fraude que se descubriera iba a ser mayor y no menor que a nivel estatal.

Además, debido a como se recogió la información, nos encontramos con que el Plan no ofrece una estimación de cuantos casos corresponden a violaciones intencionadas para obtener una ganancia económica, frente a aquellos otros que son solo producto de una mala o defectuosa información. Es cierto que puede haber varias razones para la identificación incorrecta de una especie de pescado, que van desde la contaminación cruzada debida a un equipamiento mal limpiado entre distintos fases de producción, o a otras malas practicas, como la falta de un marcado claro en los lugares de almacenamiento. Incluso los incumplimientos pueden deberse

Se desconoce cuando el etiquetado erróneo del pescado blanco ha sido intencionado o por otras causas

Las mayores infracciones se detectaron en el Mero (*Epinephelus spp.*), el Lenguado (*Solea solea*) y la Limanda (*Limanda aspera*)

sin más al desconocimiento para hacer una identificación acertada de las especies.

La CE pidió a los Estados que tomaran muestras de productos elaborados y sin elaborar en todas las fases de la cadena de alimentos elaborados. Los porcentajes de muestreo fueron del 62% para los elaborados y del 38% para los no elaborados. La distribución de las muestras de incumplimiento fue exacta entre las dos categorías. El 45% de las muestras se tomaron a nivel de minorista y el 3% en los puntos de fronteras de importación. El resto, o sea más de la mitad, se dividieron en la misma cantidad entre mercados/comerciantes, almacenes frigoríficos, establecimientos de transformación y de catering masivo. Ahora bien, la CE aclara que la distribución del muestreo equivocado no fue exacta, pues se obtuvieron algunas incumplimientos más en los puntos de inspección fronterizos, en los servicios de catering y en el detalle, sin que al parecer la diferencia fuese significativamente alta.

El resultado conseguido por el plan europeo de control en cuanto a especies, fue que los incumplimientos más numerosos se localizaron en los productos que se habían declarado como Bacalao común (*Gadus morhua*) y en diferentes especies de Merluza (*Merluccius spp.*), sin que se haga ninguna distinción dentro de este grupo. No obstante, dice la CE, hay que tener en cuenta que se dieron más casos de incumplimiento en esas dos categorías porque también

La especie declarada fue confirmada en el 94% de las muestras



fueron las más muestreadas. De manera que, haciendo una correlación con el número de muestreos tomados, tanto por especie como por grupo de especies, las infracciones más comunes se detectaron en el Mero (*Epinephelus spp.*), el Lenguado común (*Solea solea*) y la Limanda aspera (*Limanda aspera*). Señala la CE que es notable como el *Pangasius* (*Pangasius spp.*) se identificó como especie de sustitución en muy pocos casos, concretamente el 3%, a pesar que anteriores informes implicaban a menudo a esta especie entre los productos de pescado blanco mal etiquetado.

Hay que decir que en algunos casos los laboratorios que intervinieron en este Plan de control no fueron capaces siquiera de identificar las especies que tenían que analizar. Y así un total de 91 muestras, o sea el 2%, fueron calificadas como "sin resultado", debido a que la especie declarada no se pudo ni detectar ni excluir. Estos resultados, reconoce la CE, se pueden considerar como una señal de que las actuales metodologías necesitan desarrollarse más.

Pero esto no es todo, y hay que relativizar aún más los resultados; pues si es cierto, según el Plan, que la tasa global de incumplimiento fue del 6%, ese porcentaje tuvo unas variaciones muy notables entre Estados, ya que osciló nada menos que entre el 0% hasta el 27% (casi 1 pescado de cada 3 equivocado). En su descargo, la CE se justifica diciendo que debido a que las muestras se planearon a nivel europeo, y algunos Estados muestrearon muy poco, y eso contribuyó a crear dudas sobre los resultados sobre el incumplimiento a nivel de Estado. Por otra parte, las variaciones entre Estados también se pueden deber a otros factores, como por ejemplo cuales

sean las especies más populares en cada sitio, o cual sea el proceso de elaboración a que se sometan comúnmente.

En cuanto a los nombres de las especies, hay que recordar que el nombre científico y el comercial se deben proporcionar en todos los productos, tanto sin elaborar como elaborados, ya sea pescado seco, salado, en salmuera, ahumado, o harina. Para otros productos elaborados, como el pescado en conserva o para los productos compuestos de pescado, es obligatorio poner "el nombre del alimento", mientras que el nombre científico es voluntario. Por nombre del alimento se entiende el nombre legal, y en su ausencia, se usa el nombre habitual, y si no lo hubiera o no se usara, se debe dar un nombre descriptivo. Finalmente, cuando el pescado es un ingrediente de otro alimento y si el nombre y la presentación de ese alimento no hacen mención a las especies específicas que se utilizan, entonces todas las especies se pueden designar en la lista de ingredientes simplemente bajo el término "pescado". Para disminuir el número de descartes, se especifican los parámetros que han de seguirse para el diseño y uso de las artes de pesca, el diámetro mínimo de las mallas con las que se construyen las redes o la obligación de implementar artes de pesca selectivas. 

Las diferencias de incumplimiento entre Estados oscilaron entre el 0% y el 27%

El LDAC celebra su 10º aniversario como interlocutor del sector en el ámbito exterior

El Consejo Consultivo de Flota de Larga Distancia (LDAC) celebró su décimo aniversario en el transcurso de las reuniones de la Asamblea General Ordinaria y Comité Ejecutivo en París, aunque el 31 de Mayo de 2007 comenzó la andadura del LDAC con el objetivo de reunir en un mismo foro a representantes de toda la cadena del sector pesquero así como a las ONGs y otros grupos de interés en la gestión pesquera de aguas no comunitarias.

Diez años después, y con más de 80 recomendaciones o dictámenes adoptados en su mayoría por consenso así como una importante presencia en múltiples foros internacionales, el LDAC se ha consolidado como una organización muy valiosa para las instituciones comunitarias (fundamentalmente la Comisión Europea) a la hora de asesorar en asuntos de calado como son planes o medidas de gestión para stocks de interés comercial en OROPs como NAFO o ICCAT, las Resoluciones de Pesca Sostenible de Naciones Unidas o del Comité de Pesca de la FAO. Sus dictámenes están basados en datos científicos y contienen elementos objetivos. Por ejemplo, se han enviado opiniones en temas fundamentales como la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, la defensa de los derechos humanos unida a condiciones de trabajo dignas en el sector pesquero internacional o la mejora de la transparencia en los acuerdos pesqueros sostenibles de la UE con países terceros.

El LDAC ha establecido alianzas estratégicas y firmado un Memorando de Entendimiento con la Conferencia Ministerial sobre Cooperación Pesquera entre los 22 Estados africanos ribereños del Océano Atlántico (ATLAFCO), con el objetivo de colaborar en la conservación de la biodiversidad marina y el uso sostenible de los recursos marinos en aguas africanas. Asimismo, ha organizado eventos de alto ni-



vel como la Conferencia Internacional sobre la Aplicación Efectiva de la Dimensión Exterior de la PCP, celebrada en Las Palmas en Septiembre de 2015.

El LDAC está financiado por la Comisión Europea, y recibe también un apoyo financiero y logístico muy importante del Gobierno de España, al ser el Estado

Miembro con más flota de larga distancia de entre los 12 países europeos pertenecientes a este CC, y alberga la sede de la Secretaría permanente.

En sus últimas reuniones se aprobó su programa de trabajo anual, se reflexionó sobre su papel en el proceso de diálogo para la gobernanza internacional de los océanos y se presentó como principal novedad en cuanto a comunicaciones su vídeo corporativo.

Así mismo, se aprobaron por unanimidad dos nuevos dictámenes sobre la obligatoriedad del número OMI para importaciones de productos del mar en el mercado de la UE procedentes de buques no comunitarios"; y sobre "La mejora de la implementación del Reglamento de la UE destinado a la lucha, mitigación y eliminación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)", este último realizado conjuntamente con el Consejo Consultivo de Mercados (MAC). 

Han elaborado 80 recomendaciones o dictámenes, adoptados en su mayoría por consenso, así como una importante presencia en múltiples foros internacionales

tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

En atuneros congeladores productos TVMAC



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



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

Fábrica y Oficinas:

Zona Industrial A Revolta
Posuadoiri, s/n

Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180

Fax: 986 565 382

E-mail: tvmac@tvmac.net

El centro de seguimiento de pesca español, referente mundial de eficacia en el control

El centro de seguimiento pesquero español (CSP), uno de los más avanzados del mundo y envidiado por su sistema y eficacia, registra de modo ininterrumpido las posiciones de todos los buques nacionales de más de 15 metros de eslora, más de 2.000 barcos. Y no solo es receptor de los datos registrados en las cajas azules, también se interpretan con el fin de evitar y controlar infracciones. Estuvimos visitándolo y podemos constatar por qué es uno de los mejores que existen.

Texto y fotos: Teresa Montero

La prensa especializada del sector pesquero pudo conocer las instalaciones y funcionamiento del Centro de Seguimiento de Pesca (CSP) en una visita organizada por el MAPAMA y la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC). El CSP, localizado en las instalaciones de la Subdirección General de Control e Inspección de la Secretaría General de Pesca y el único del mundo con certificación ISO 9001, recoge al año 17,5 millones de posiciones correspondientes al seguimiento de 2.100 embarcaciones en todo el mundo, a través de un control vía satélite, (VSM) y equipos de localización instalados en los buques (las llamadas cajas azules).

Los datos registrados por la caja azul (identificación y posición del buque con su fecha y hora, velocidad y ruta del mismo, y movimientos) son enviados, vía satélite, a una estación terrestre que los reenvía a su vez al CSP.

Así pues el sistema satelital de buques, Vessel Monitoring System, (VMS) comprende tres pilares: El centro de seguimiento de pesca (CSP), las comunicaciones satelitarias y terrestres, y las cajas azules.

El CSP, que inició su andadura en 1995, es donde se gestiona la información y mensajería recibida de los pesqueros español-



El director general de Ordenación Pesquera, Jose Luis Gonzalez Serrano y Julio Morón, de OPAGAC

El centro de seguimiento de pesca recoge al año 17,5 millones de posiciones de buques correspondientes al seguimiento de 2.100 embarcaciones

les que faenan en cualquier parte del mundo y de los extranjeros, bien de la UE o de terceros países, que lo hacen en aguas españolas. Una labor realizada por un equipo de 17 personas que cubre el servicio las 24 horas durante los 365 días del año.

La frecuencia de envío de información de posición, establecida por el CSP, es por lo general cada hora, aunque varía según la pesquería y la zona en la que se faena. En el caso de los atuneros es cada 12 horas. El CSP al interpretar los datos recibidos puede determinar si el barco navega o pesca y, en este caso, si lo hace en una zona en la que tiene permiso.

Se está explorando el sistema inteligente de datos, Big Data, para prevenir las infracciones y ser más eficaces en el control

Asimismo, y gracias al sistema TrackIT, integrado con el VMS, las empresas armadoras pueden recibir toda esta información para su control, con la posibilidad de establecer alarmas, así como para su análisis a través de cuadros de mando que permiten el seguimiento constante de actividad.

La flota atunera cuenta además con el sistema AIS (Sistema de Identificación Automática), que facilita el nombre, tipo de embarcación, tamaño y destino; y con el diario electrónico de a bordo.

Fue también la primera en embarcar voluntariamente observadores científicos y pionera en el uso de un sistema de observación electrónico, denominado Sea-Tube, con cámaras de vídeo para grabar toda la actividad de sus buques. Las grabaciones se almacenan durante dos años para que, en caso necesario, puedan ser revisadas por terceros.

Intercambio en tiempo real

El segundo pilar del Sistema de Seguimiento de Buques son las comunicaciones satelitarias que permiten al centro de seguimiento recibir permanentemente los mensajes de posición. Asimismo, estos datos, se intercambian en tiempo real, con 20 destinos internacionales, en cuyas aguas faena nuestra flota: Noruega, Seychelles, Madagascar, Mauritania, Marruecos, Irlanda, Reino Unido, NAFO, NEAFC...

Y el tercer punto son las cajas azules instaladas en los barcos que facilitan la información al CSP de acuerdo con la frecuencia establecida en base a los requerimientos de la normativa o al tipo de seguimiento que se realice sobre un barco.

Estos equipos deben contar con una certificación emitida por una empresa u or-



Juan Leston, jefe de servicio del CSP

ganismo que establezca la administración. Son cinco los equipos ya certificados y que han sido fabricados por las empresas ENA, SAINSEL, SATLINK (Inmarsat) y ZUNIBAL (Iridium), siendo el más utilizado el Inmarsat C. Algunos se eliminan porque tienen más de 20 años.

En caso de fallo técnico o no funcionamiento del dispositivo, el capitán del barco debe comunicar cada cuatro horas su posición al CSP. Señalar también, que la caja azul almacena datos cada 10 minutos en su memoria. No los transmite, pero se le puede enviar un mensaje para que se sepa la posición del buque cada 10 minutos.

Analizando el esquema de funcionamiento del sistema de localización de buques (VMS), lo primero que se realiza en el centro de seguimiento es la evaluación del mensaje y se verifica donde se encuentra el barco, si en aguas nacionales, de la UE o de un país tercero. Así, si se localiza en aguas internacionales el mensaje se transforma en el código del lenguaje del país en cuestión y se reenvía directamente a su centro de seguimiento, pues nuestro centro está conectado con al menos otros 20 pertenecientes a diferentes países.

¿Cómo se leen los datos?

Para leer los datos de posición recibidos, el sistema se organiza por zonas marítimas que son controladas por cada grupo de técnicos. Están los operadores, que analizan los datos; y los inspectores, que mo-

Se va a elaborar una norma europea o nacional de buenas prácticas sociales en los barcos

nitorizan las posiciones, evalúan los casos, y atienden las peticiones.

La información queda plasmada en cartografías en las que existen diferentes formatos de iconos dependiendo del grupo al que pertenece el barco (arrastre, cerco o palangrero de superficie) y cada icono indica su última posición.

Atendiendo a las posiciones, la distribución de nuestra flota queda así. Los palangreros están prácticamente por todos los océanos (Atlántico norte, sur, central, el Pacífico, el Índico). Se mueven mucho y la mayoría tienen su puerto base en La Guardia.

Por lo que respecta a los atuneros cerqueros congeladores, su presencia es mayoritaria en la zona del Índico, también en el Golfo de Guinea y algunos hay en Mauritania y Marruecos, y de un modo muy minoritario en una parte del Pacífico.

Y la flota arrastrera se localiza en aguas europeas, en la zona de NEAF, en la de

Cada hora se envía información de posiciones al centro de seguimiento, aunque varía según la pesquería y la zona en la que se faena

NAFO, en Mauritania y Marruecos, y también en Malvinas.

Volviendo al tema que nos ocupa, la interpretación de la información, tenemos que atender al significado de los iconos, nos explicaba Juan Lestón, jefe de servicio del CSP. Están los que representan la actividad del barco (navegando, pescando, volcado, cruce...) Y luego los colores, así, el punto negro indica que el barco está en puerto. El rojo, que navega a una velocidad inferior a cinco nudos. Y el azul, que va a más de cinco nudos.

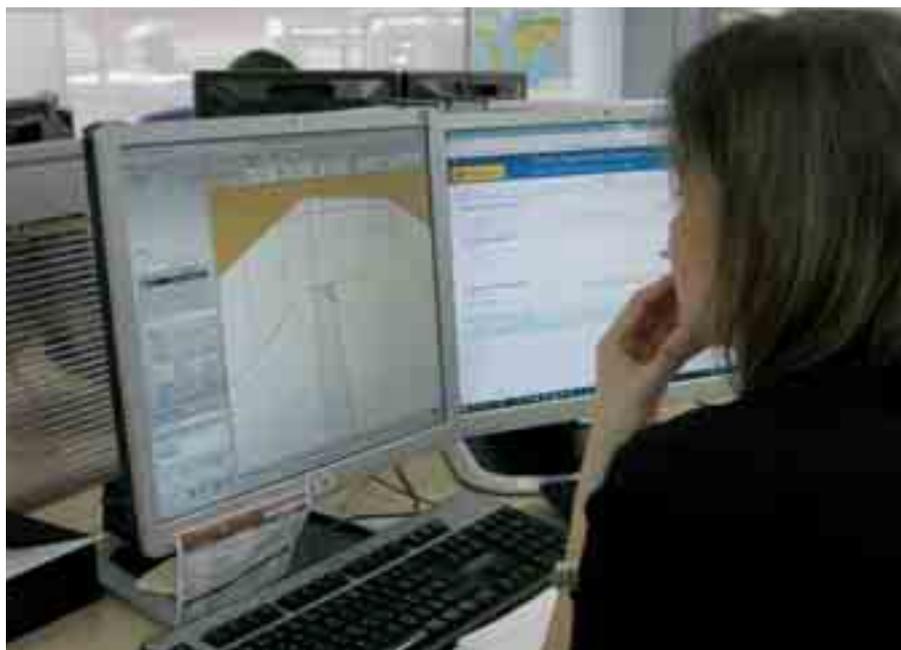
La velocidad es clave

El conocer la velocidad es realmente importante porque ayuda a determinar si el barco está pescando o no, y, nos comentaba Lestón, junto al conocimiento de su posición y su huella (su recorrido), "fácilmente se puede comprobar si está faenando o no en aguas no permitidas".

Las embarcaciones emiten posiciones, están obligadas por ley, pero desde el centro de seguimiento se pueden solicitar posiciones específicas cuando se tienen sospechas. Además, el CSP almacena hasta cuatro años de registros de posiciones.

Si se descubren irregularidades, se levantan actas de vigilancia o de inspección con estos datos del sistema de localización de posiciones. Supimos que se levantan unas 100 actas por año. Esto no significa que "la flota española sea de las peores, ni mucho menos, es que somos bastante exigentes y exhaustivos en lo que se refiere al control y la vigilancia de lo que están haciendo nuestros barcos", ha aclarado Lestón.

Asimismo, tras detectar una infracción se contacta con el barco y se toman las medidas que correspondan, pero, según in-



dicaba Lestón, no es tarea del CSP sancionar, sólo informar de que se ha cometido una infracción, aunque esto no es obligatorio. Su labor es preventiva y disuasoria, y también ofrece asistencia a los servicios de salvamento.

Las irregularidades más habituales, nos decía, Marco Antonio Álvarez, inspector

Somos el primer país europeo en número de barcos controlados por satélite. Si se descubren irregularidades, se levantan actas de vigilancia o de inspección con estos datos del sistema de localización de posiciones

del CSP, "al menos en mi zona, el Mediterráneo" son la pesca "en zonas no permitidas, en parques naturales, en zonas donde suele haber buena pesca, que es donde se está criando el pescado, o se meten en la reserva de Alborán".

No obstante, Álvarez explicaba que "el tema disuasorio funciona bastante bien, sobre todo si lo combinas con el tema de vuelos y avistamientos". Se nota que "hay más control y que los patronos se cortan más de hacer, al menos barbaridades, ya no se hacen tantas". Pero, añadía, depende de la zona, porque por ejemplo en el Golfo de Cádiz sigue habiendo problemas con la pijota, con el inmaduro, "antes te lo sacaban en tu cara, ahora lo esconden más", pero se captura.

Y aunque, el inspector reconocía que hay falta de personal, pues las vacantes no se cubren por las condiciones de trabajo o por los ascensos, "hemos aprendido mucho como funciona todo el sistema y tenemos muchos más medios".

Big Data para un mayor control

Pero, aun siendo el centro de seguimiento español "un ejemplo de cómo se hace el control de los buques pesqueros", se "puede mejorar", ha indicado el director general de Ordenación Pesquera, José Luis González Serrano. Por ello, desde el MAPAMA se está trabajando en la posibilidad de incluir el sistema Big Data (la inteligencia de datos o macrodatos) para

Tras detectar una infracción se contacta con el barco y se toman las medidas que correspondan, pero no es tarea del CSP sancionar, sólo informar

Además, este sistema informático servirá también para obtener “mejores análisis económicos de la flota para tener buena información de los mercados y de los precios en un tiempo casi real”, por ejemplo, a través de notas de venta gestionadas de forma inteligente, según ha apuntado.

Todo esto se encuentra en su fase preliminar y se precisan resolver una serie de complejidades técnicas. Se está hablando con especialistas y se espera que en los próximos meses se consigan esos nuevos sistemas inteligentes.

Norma de buenas prácticas de trabajo

En otro orden de cosas, Julio Morón, gerente de OPAGAC, aprovechó el encuentro para señalar que el CSP fue el referente de donde tomaron la inspiración para emprender la certificación de su flota con la norma de Atún de Pesca Responsable, y que en junio se presentarán los primeros barcos certificados con esa enseña de buenas prácticas ambientales y el respeto a los derechos laborales

A este respecto, el director general de Ordenación Pesquera ha reconocido que “la estrategia social es una parte fundamental”, y ha anunciado que se desarro-

La labor del CSP es preventiva y disuasoria, y también ofrece asistencia a los servicios de salvamento



llará una norma de buenas prácticas de trabajo dentro de los barcos basada en el convenio 188 sobre el trabajo en la pesca y que supondrá “una mejora de la competitividad de la flota”.

Aún en la fase de definición teórica, el trabajo que se presenta por delante se antoja complejo “porque España cuenta con

Para el director general de Ordenación Pesquera del MAPAMA, el futuro del CSP pasa por el Big Data aplicado a la prevención

9.000 buques que realizan todo tipo de pesca”, señalaba el director general, que no descarta, si el proceso se alargara en el tiempo, que sea una norma, “no de mínimos”, elaborada en distintas fases, “primero para las flotas industriales y luego seguiríamos con el resto de las flotas”.

Esta norma “no obligatoria” y que apenas supondrá cambios respecto al convenio, excepto en las dimensiones de los camarotes, se ha planteado a nivel nacional con AENOR, “pero sabemos que hay interés en Europa y nosotros vamos a liderar esta norma a nivel europeo”, expuso González Serrano. 🌊

Datos del sistema de localización de buques

- 10 millones de mensajes al año gestionados desde el Centro de Seguimiento de Pesca (CSP)
- España es el primer país europeo en base al número de buques controlados vía satélite (2.100)
- Se levantan actas de vigilancia directamente desde el propio CSP. Al año se realizan unas 100.
- 17 personas operan en el centro de seguimiento las 24 horas durante todo el año
- Asistencia permanente a servicios de inspección y salvamento marítimo
- Intercambio de datos con al menos 20 destinos internacionales
- El CSP cuenta además con inspectores de pesca especializados
- La labor del CSP no es sancionadora, sino preventiva y disuasoria

Expomar lanza una llamada al relevo generacional en el sector pesquero

La feria Expomar, un espectacular escaparate de la vanguardia en el mundo de la pesca y de la náutica con 300 marcas distribuidas en 118 stands, volvió a quedarse pequeña para la demanda de asistentes. De ahí que la próxima edición cuente con toda probabilidad con más espacio en la nave de rederos que se reorganizará para dar cabida a un centro de negocios. Las dificultades para cumplir con el relevo generacional que nutra a las tripulaciones, el abismo que se abre para las flotas tras el Brexit, la “imposibilidad” de cumplir con la manipulación de los descartes impuesta por la UE, la caída del consumo de pescado salvaje en España o la apuesta necesaria por la investigación polarizaron la décimo séptima edición de la feria que convierte, cada dos años, a Burela en capital de la pesca

Texto: Antía Castro

Burela volvió a ser capital de la pesca con la celebración de la feria náutico-pesquera Expomar que alcanza este 2017 su decimoséptima edición. La conselleira do Mar, Rosa Quintana, inauguró las jornadas con un discurso comandado por la reivindicación ya unánime en el sector: más cuotas y su total aprovechamiento. Quintana aprovechó también este foro para volver a poner sobre la mesa el nuevo escenario que abre el Brexit, una ocasión “ideal” para “revisar el principio de estabilidad relativa como criterio de reparto”. Alfredo Llano, presidente de Expomar, hizo una llamada a la “ilusión” necesaria para “motivar” el cambio generacional que tanto está costando.

Han sido 11 stands en 3.500 metros cuadrados de la nave de redes de la feria. Y precisamente el espacio se ha convertido en uno de los ejes del debate ya que la Fundación Expomar aspira a dotar de más superficie al evento de cara a la próxima edición, que se celebrará en 2019. Para entonces, el objetivo es aumentar en 500 metros cuadrados el suelo de manera que ningún expositor se quede fuera.



En aras de mejorar la feria y ofrecer la máxima comodidad a los participantes, otra de las novedades que se plantean es crear un centro de negocios donde los empresarios puedan entablar un diálogo y cerrar contratos en la parte superior de la nave, donde se desarrollarían además los eventos paralelos: las Jornadas Técnicas y el Encuentro Empresarial. Una mejora que evitaría a los asistentes desplazarse a la cofradía y a la sede de ABSA, tal y como se hacía hasta ahora.

300 marcas

Hasta 300 marcas de distintas nacionalidades se exhibieron en los 118 stands de Expomar, dando cuenta de la potencia de una feria que se consolida año a año y que este 2017 ha echado el cierre con más optimismo que nunca. “Se apunta una recuperación del sector pesquero, porque empresas del sector naval están recibiendo pedidos para renovar embarcaciones”, remachó Llano en el acto de clausura.

Fueron 11 stands en 3.500 metros cuadrados de la nave de redes los que participaron en la feria, pero se quiere incrementar para 2019 la superficie para que que nadie se quede sin tomar parte

Colgados como estamos de las nuevas tecnologías, Expomar abrió una ventana 2.0 para acoger la vanguardia en comunicaciones en el mar de la mano de Eurona e Hispasat. Ambas firmas apuestan por facilitar la conexión a las tripulaciones tanto a través de las redes sociales como vía WhatsApp.

Para aquellos que decidieron acercarse a las instalaciones de Burela, además de conocer las últimas novedades del sector, pudieron disfrutar de una degustación de productos del mar. Para reforzar su atractivo, la organización sorteó también seis lotes de pescado fresco.

Nuevos tiempos

Los nuevos tiempos no han sido buenos para la pesca, y así lo pusieron de manifiesto las asociaciones y representantes de cofradías que asistieron a las jornadas de Expomar. La falta de personal fue uno de los asuntos más debatidos y que más preocupación despertó en un sector en el que se apunta las carencias de mandos y personal de cubierta. Un asunto no baladí dado que todo apunta a que se agravará con el tiempo, por ello urgen apoyo a las autoridades para facilitar el embarque de las tripulaciones. El tridente que está tronzando las expectativas de los armadores pasará por las necesidades formativas, el tiempo acreditado ya en el mar y la constante actualización de conocimientos.

El Encuentro Empresarial de Organizaciones Profesionales de Armadores –junto a 21 organizaciones- exigen por todo ello “medidas urgentes” y, entre ellas, la comunicación entre los distintos departamentos del Gobierno para facilitar, entre otras cuestiones, la homologación de titulaciones y su adaptación a las necesidades reales del trabajo a bordo de los buques.



Frente a las dificultades para conformar las tripulaciones, se encuentra la caída en el consumo de pescado en España. Ante esto, lo que se plantea es que se equipare este producto a otros de primera necesidad y, con ello, la aplicación del IVA superreducido del 4%, como ya ocurre con el pan o la leche. En aras también de levantar el consumo, urgen campañas de promoción que incentiven en la sociedad implementar el consumo de pescado en su dieta. Con el plus de salud y ahorro que supondría.

Los descartes

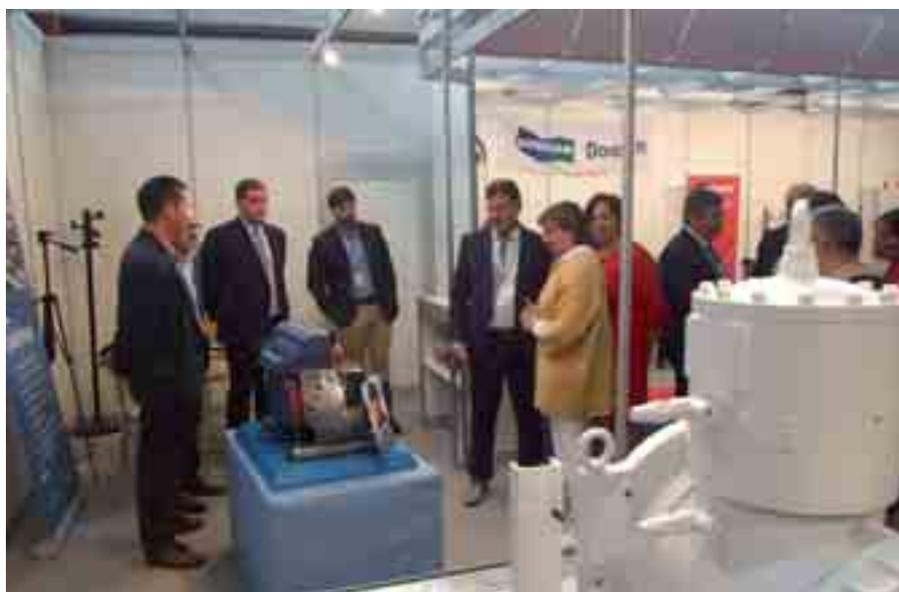
Como no podía ser de otra manera, los descartes vuelven a ser protagonistas del debate. El tiempo apremia y los topes marcados por la Unión Europea pesan sobre los armado-

res, que ven “imposible” la obligación de desembarques para todos los segmentos.

El Brexit ocupó parte también del espacio de debate entre 21 organizaciones del sector que visualizan un nuevo escenario con la salida de Reino Unido de la UE. Años de trenzado de una política pesquera común se ven abocados ahora a una revisión para evitar el abismo al que se asoman las empresas en 2019.

Investigación

Pero al margen de los problemas que acucian al sector también hay campos de inversión y de futuro que arrojan algo de luz a la travesía pesquera. Uno de esos halos viene del I+D+i. El sector solicita potenciar la investigación pesquera a través de más re-



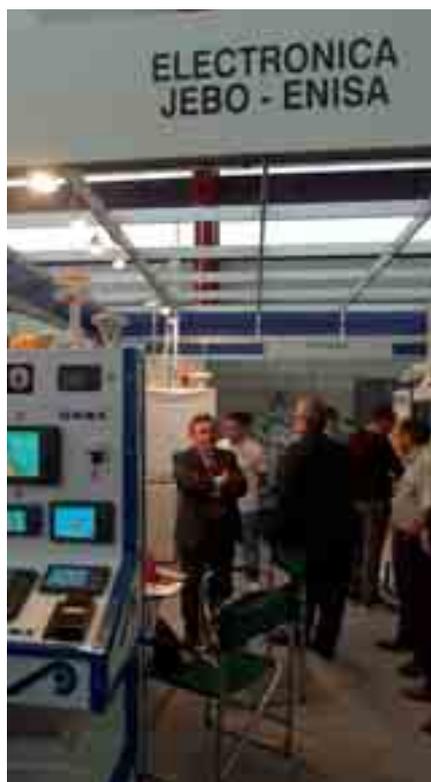
cursos destinados al Instituto Español de Oceanografía.

Entre los participantes en las Jornadas Técnicas se encontraban los investigadores Julio Valeiras (IEO de Vigo), Julio Ricardo Pérez (CSIC Vigo) que abordaron la temática de los descartes, un debate que se trufó con cuestiones relativas al comercio y la trazabilidad más tarde con ponencias desarrolladas por Francisco de Borja.

Novedades

Entre los expositores, se vio lo último en equipamientos de cubierta y carga, artes de pesca, componentes para la manipulación de fluidos, sistemas de navegación, procesamiento y conservación del pescado, construcción naval, acuicultura o el turismo náutico.

Una de las novedades que más expectación despertó fue el de las hélices propulsoras que el propio Llano recomendó. Entre el abanico de opciones, triunfó también el barco-



museo del bonito, el Reina del Carmen. Una embarcación de los años 60 cuyas bodegas recogen las distintas artes pesqueras tradicionales y otros aparejos relacionados con la vida a bordo de los barcos y el mundo marino en general.

Expomar es además un espectacular escaparate del mundo náutico y la pesca de recreo que cualquier aficionado puede disfrutar.

Homenaje a Salvamento Marítimo

Hubo también momentos para la emoción, como el homenaje a los servicios de Salvamento Marítimo por el rescate de los doce naufragos del Gure Uxua. Profesionales de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, de Gardacostas de Galicia y de Cruz Roja pudieron sentir el calor de los presentes en un acto en el que también la Asociación de Volanteros del Cantábrico y otras autoridades de la zona. 



Roxtec

**"EL SELLO QUE GARANTIZA
SU COMPETITIVIDAD"
25 años de garantía**

El sistema de sellado de cables y tuberías líder en el mundo

- Protección contra agua, fuego, gas, interferencias electromagnéticas (EMC) y descargas eléctricas (BG)
- Precios especiales para barcos completos
- Recompra del material sobrante para barcos completos
- Servicio y asistencia en todo el mundo
- TODOS los certificados necesarios de TODAS las principales entidades certificadoras mundiales

El 80% de todos los barcos en el mundo confían en Roxtec

Consulte con: Juan Manuel Cano
juan.cano@roxtec.com
607 041 050

www.roxtec.com



Burela acoge barcos de 55 puertos distintos

El puerto de Burela llega a acoger 300 barcos que hicieron venta en algún momento, con lo que se demuestra la importancia con el que cuenta este puerto. La flota perteneciente a la asociación ABSA está compuesta por 48 barcos que aportan más del 50 por ciento de la actividad. Se ha dado el caso que hasta 34 barcos han comercializado merluza de pincho, dentro de un buen año el del 2016, aunque no has sido uniforme para todas las flotas. Los resultados han sido muy desiguales según se tratase de los barcos que capturan merluza o los de bonito. En 2016 operaron operaron, 300 barcos con base en 55 puertos diferentes, un actividad que ha permitido aumentar los resultados económicos en un 3 % -cifra que hubiese sido superior si la costera de bonito hubiese sido buena. Así, en cuanto a kilos

En Burela, en algún momento del año 2016, comercializaron merluza de pincho 34 barcos. Con base en Burela tenemos 16 barcos que son socios pero con puerto base hay más y en total comercializaron más de 300 buques que hicieron venta en algún momento en la lonja de Burela. Socios, en total, tenemos 48 buques que son una parte muy importante y que aportan más del 50 % de la actividad. Las principales preocupaciones de este sector son las negociaciones del brexit y la obligación del de-

El movimiento de kilos alcanzó el pasado año de 24.500 toneladas de productos pesqueros, con un volumen de negocio de 76,6 millones de euros



En un lado del puerto se encuentra Astilleros Armón y en el otro lado el lugar de celebración de la feria Expomar

sembarco. Como en otros sectores desde Burela en la feria Expomar se incide en que las cuotas no están adaptadas a la realidad de los recursos.

A nivel de movimiento de kilos se subastaron en torno a 24.500 toneladas de productos pesqueros, con un volumen de negocio de 76,6 millones de euros. Este nivel representó un incremento, con respecto a 2015 de casi un 3 % en cuanto a volumen de negocio. En la lonja de Burela se comercializan 110 especies diferentes pero las principales son la merluza de pincho y el bonito que han tenido un comportamiento diferente. Entre las dos representan el 75 % del volumen de negocio pero el año 2016, tanto en cifras de negocio, como de cantidades subastadas y precios, fue muy aceptable para la merluza. Sin embargo, la campaña de bonito fue muy mala, "la peor de los últimos años con reducciones en kilos subastados del 50 % y en volumen de negocio también. Es decir, que si la costera hubiera acompañado, los datos serían mucho mejor porque el bonito representa en torno a un 11 % y el año pasado quedó por debajo de esas cifras con un volumen de 3.370.000 euros, muy lejos de una costera habitual que supere los 6

millones de euros de volumen de negocio y eso generó importantes perjuicios para la flota.

Entre las principales preocupaciones destacan primero, el 'brexit' de cuyo futuro va a depender las unidades de Gran Sole. Además, la obligación de desembarque es otro de los temas que tiene en vilo a esta flota por las repercusiones que se puedan suscitar en 2018 y 2019 con el resto de especies y que está generando problemas, no solo a España sino a otros estados que en principio lo veían muy fácil y ahora ven que hay problemas y que va a ser difícil de gestionar.

También preocupa la inseguridad jurídica sobre el futuro de los recursos encuadrados en el Plan de Gestión del Cantábrico Noroeste, una vez que la sentencia de la Audiencia Nacional elimina la unificación de censos de más y menos 100 TRB. Otros retos son el menor consumo de pescado para lo que se pide la recuperación de una figura parecida al FROM y que el IVA se reduzca al 4 %. Otro problema que se cuenta sobre la mesa es el déficit de mandos de buques que a largo plazo puede ser importante. 

El desastre del bonito en el 2016 para la cacea reduce la participación de barcos

La flota gallega parte al Atlántico "sin ilusión" ante el comienzo de la costera del bonito después de la mala campaña del año pasado, lo que obligó a los buques a abandonarla tras el verano. La previsión para los próximos meses es que un menor número de embarcaciones que en 2016 se desplacen en busca de los bancos de esta especie, que migra desde las Azores hasta la costa del Cantábrico.

"Muchos armadores y patrones dudan si ir o no porque el balance de 2016 no fue positivo", explicó el gerente de la Asociación de Armadores de Burela (ABSA), Miguel Neira. La flota de este municipio lugués abandonó el año pasado la costera ante la escasez de capturas en la "peor campaña" desde que hay registros, según Neira. "2016 fue muy complicado. En junio hubo muy pocas capturas a pesar de que los buques hicieron rutas amplias, y julio y agosto fueron dos meses malos", indicó el gerente de ABSA.

El descenso en el número de barcos dificultará el rastreo de los bancos de bonito del norte, ya que a mayor número de embarcaciones, más sencillo resulta encontrarlos. Neira espera que la flota gallega localice la especie lo antes posible porque eso implica un gasto menor en combustible, y lamentó que las flotas pelágicas irlandesa y francesa aprovechen los descansos de los boniteros gallegos para capturar producto.

Burela, principal puerto para el bonito, participa con menos buques que el año pasado, cuando redujo un 50% los ingresos



Los barcos de cacea se han hecho a la mar intentando mejorar las capturas del pasado año

La lonja de Burela, referente en Galicia para esta especie, registró en la costera de 2016 un descenso del 50% en los ingresos por la venta de bonito del norte, al facturar 3,38 millones de euros frente a los 6,7 del año anterior según los datos de la Plataforma Tecnológica da Pesca, dependiente de la Consellería do Mar. Neira explicó que entre 60 y 70 barcos boniteros suelen descargar en la rula luguesa, de los cuales tan solo una quincena son buques locales. El año pasado, llegaron al centro de primera venta de Burela 818 toneladas, frente a las 1.596 de 2015, lo que representa un descenso de casi el 49%.

"El año pasado fue difícil para la flota cubrir los gastos, esperemos que este no haya nada que lamentar y que las capturas acompañen a los buques", expresó Neira, que aguarda que la costera arroje unos resultados positivos.

La flota de volanta

Un buque de Cedeira inició su participación en la costera de bonito del norte, aunque el armador Ricardo Villar apunta que otros nueve barcos tenían previsto sumarse

a primeros de junio. "No nos queda casi cuota de merluza, así que aquí se quedan las embarcaciones más pequeñas para seguir con ella y las más grandes se desplazan", indicó Villar, que añade que este es el año en el que más buques volanteros de la localidad coruñesa parten en busca del bonito del norte.

El armador explicó que si todavía pudiesen pescar merluza, los barcos no se desplazarían a la costera de bonito. "Este es uno de los puertos gallegos de los que más buques parten; si no es el primero, es el segundo", añadió Villar. 🌊

Facturaron en el 2016, 3,38 millones de euros frente a los 6,7 del año anterior

La pesca de la anchoa del Cantábrico, con buenos resultados

La costera de la anchoa (bocarte) del Cantábrico está ya en una fase muy avanzada y con resultados positivos para la flota, por la abundancia o calidad de las capturas y precios competitivos. En el puerto de Ondarroa, el que mayor número de barcos acoge de todo el Norte, se habían desembarcado cerca de 7.000 toneladas.

Unos 175 barcos de cerco del litoral cantábrico (País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia), aproximadamente, han participado en la campaña, una de las principales para esta flota de bajura, con una cuota de 33.000 toneladas en el caladero. "De momento la campaña es normal, tirando a buena, se puede decir que positiva, porque la anchoa es de calidad, grande, y los precios han existido algunos días en los que subieron", según explicó el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Cantabria, Miguel Fernández. Este mismo portavoz señaló que "en los últimos días, se ha conseguido vender a unos 2,5 euros/kilo en lonjas cántabras".

Los pescadores de varias zonas del Cantábrico coincidían en que los ejemplares han sido medianamente grandes, en comparación con otros años, lo que facilita que las ventas de pescado para las conservas sean más rentables. No obstante, se han suscitado días con talla baja y precios bajas que obligaron a poner 'bandera'. También es verdad que se ha constatado unos desembarcos regulares de la especie. Por otro lado, Fernández aseguraba que "de la anchoa es la costera más importante

La presencia de anchoa pequeña, con bajo precio, obligó a suspender las ventas durante algunos días



para la flota de Cantabria, donde unos 42 barcos se dedican a su captura". Las existencias de esta especie se desplazan hacia el oeste, por lo que mientras que en los puertos del País Vasco consideraron que la temporada -que empezó en marzo- está ya muy avanzada, casi al final, en Cantabria y Asturias queda aún "unos 20 días" o un mes, ya que es en sus costa llegaron los peces a finales de mayo y principios de junio

En el País Vasco existen puertos muy importantes y de referencia al hablar de esta costera, como los de Ondarroa, Getaria, Pasaia y Hondarribia, en el que la anchoa ha generado un importante movimiento económico porque en ellos se desembarcan capturas de buques locales y de otros orígenes, como los gallegos, que de lunes a viernes faenan en el Golfo de Vizcaya.

Suspensión de faenas

Las amplias capturas durante algunos días también han desembocado a un descenso de precios. Esto hizo que se decretara 'bandera', es decir suspensión de las faenas por los bajos precios, durante los días 18 y 19 de mayo.

La presencia de anchoa pequeña de entre 45 a 55 piezas en el kilo había conducido a un descenso de las cotizaciones de entre 0,90 a 1,80 euros-kilo, según su diferente calidad. Esto obligó a parar las ventas, esos dos días. En cuanto a los viernes, es un día con escasas ventas en el mercado que se aprovechó también para parar por los bajos precios de la especie.

Por ello, otra de las características de la campaña ha consistido en que se ha tenido que estar al tanto de las capturas y tallas que se puedan suscitar a lo largo de esta semana, una vez que, si se vuelve a producir la presencia de talla pequeña, con precios bajos, se volverán a parar las ventas.

Esta situación, de anchoa pequeño y bajos precios, es muy diferente a la ocurrida en la segunda semana de mayo, desde el 8 al 12 de mayo que resultó ser una de las más productivas en descargas y de mejor cotización. La especie contó con una calidad sobresaliente debido a la cantidad de partidas de gran tamaño. En los muelles se subastó mucha anchoa en unos días muy fructíferos, en el que dos terceras partes de esas descargas se trataba del bocarte "ideal" para las fábricas de conserva.

Existe satisfacción generalizada por la buena campaña de este año

Sucedió que un inmenso banco de anchoa madura apareció el día 8 frente a Getaria. Un puñado de barcos dio con la punta de ese banco cuando comenzó a recorrer el Cantábrico hacia el oeste. El resto de barcos se dirigieron hacia donde faenaban estos barcos, y empezó la persecución.

En la segunda semana de mayo, fueron cuatro días en la mar, con importantes capturas, en los muelles y en las lonjas. "Había gran cantidad de pesca, se encontraba a las puertas de casa y el tamaño de la anchoa resultó excelente. Hace un montón de años que no se veía un pes-



cado tan bueno, años que no se vendían en la lonja partidas de pesca tan grandes de calidad y desembarcadas por muchos barcos, no partidas sueltas", desta-

ca un conservero que se había aprovisionado de la especie por contar con un excelente tamaño, para su transformación en la planta conservera. 🌊

¡Alcance sorprendente!
¡Extraordinaria eficiencia!

FURUNO

Detección y seguimiento continuo del pescado

Sonar de Color con Exploración en Circulo Completo

Furuno FSV-25

¡ Desde muy largas distancias ...
hasta la largada !

furuno@furuno.es

www.furuno.es

Los armadores piden una explicación sobre el TAC=0 de la cigala

Se consta que el recurso está en buen estado a tener de su alta presencia en la mar

¿Realmente está tan mal el stock de cigala en el Cantábrico? Para Bruselas, sí. Sin embargo, los armadores vascos piden una explicación de la asignación del TAC=0 cuando el recurso se encuentra en un estado muy favorable. En diciembre pasado, se levantaron las alarmas cuando se consiguió imponer un TAC (total admisible de capturas) cero para esa población. Pero para el sector esta medida no está en consonancia con la gran presencia del recurso.

Un estudio científico del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en A Coruña, realizado por Celso Delgado y Paz Sampedro, especialistas en esa especie en la zona VIIIc (de Fisterra al golfo de Vizcaya), evidencia que "hay mucha cigala en el caladero". Kiko Marín de la OPPAO de Ondarroa señalaba que "la UE tiene que dar una explicación del TAC= 0. Nuestros datos no corroboran tan precaria situación". La luz roja fue encendida por los científicos asesores de la Comisión sobre el estado del stock que establecieron el cierre debido a la falta de datos biológicos y que basaron su recomendación exclusivamente en las cifras de desembarques de cigala.

En la decisión adoptada se obvia la limitación del esfuerzo pesquero a la que los arrastreros de esa zona están sometidos con motivo del plan de recuperación de la merluza del sur y la cigala



Según sostienen, los biólogos del ICES atendieron solo al hecho de que, desde el 2012, las descargas han caído un 60 %, sin haber hecho evaluación sobre el terreno y, sobre todo, sin sopesar que fue justo ese año cuando se repartieron linealmente cuotas por embarcación y que si unas pescan ese cupo, otras -como las parejas que van al lirio-, no. Con todas esas circunstancias documentadas, incluido el hecho de que la flota arrastrera ha reducido casi un 40 % sus unidades en un decenio. Además, el cupo se ha repartido de forma lineal entre los 80 arrastreros que quedan, cuando apenas son 10 los que la capturan. Así, que buena parte de los kilos que corresponden a los otros 70 se quedan sin pescar y, por tanto, sin descargar.

Pero eso no quiere decir que no haya cigala. Para nada. Lo demuestra que se ha incrementado la captura por unidad de esfuerzo -de 6,46 kilos por hora en el 2015 a 10,81 en el 2016-. Eso, en pesca dirigida. También ha aumentado el ratio de las

capturas accidentales, y los que no explotan la especie extrajeron el año pasado 0,27 kilos, frente a los 0,18 por hora que entraban de casualidad en el aparejo en el 2015.

Fundadas dudas

En definitiva, que toda la información recogida consiguió sembrar dudas entre los científicos que asesoran a la Comisión Europea.

Con ese mismo dictamen, el sector gallego logró convencer al Consejo Consultivo Regional de Aguas del Sur (CCR-Sur). En la reunión que se celebró en Lisboa, el grupo de trabajo de pesquerías bentónicas aprobó el documento elaborado por los arrastreros gallegos, que enviaron a Bruselas la recomendación de «analizar en profundidad» el stock de la cigala en Galicia y el resto del Cantábrico para evaluar si es posible la reapertura.

Un cierre por tres años que tratan de revertir

El dictamen elevado por los representantes de la pesca gallega fue aprobado por profesionales de Portugal, España, Francia, Bélgica y Países Bajos, todos representados en el CCR-Sur. Todos manifestaron su desacuerdo con el cierre de la pesquería de la cigala en el Cantábrico porque, dicen, no se han tenido en cuenta todas las claves sobre la evolución de los desembarcos. Así, aseguran que la decisión, adoptada por tres años, obvia la limitación del esfuerzo pesquero a la que los arrastreros de esa zona están sometidos con motivo del plan de recuperación de la merluza del sur y la cigala. Eso provocó que de los 264 días que tenían de faena en el 2005 se haya pasado a los 126 del presente ejercicio. También aluden a la pronunciada disminución de flota arrastrera en el caladero nacional. De los 133 buques que había en el 2006, hoy resisten 80.

El sector pone también énfasis en el impacto socioeconómico de esta especie aún como pesquería accidental, dadas las elevadas cotizaciones que alcanza el crustáceo que entra en el aparejo.

Se aferran también al aumento de la captura por unidad de esfuerzo en la unidad funcional 25 y a la información que permite intuir que la situación biológica del recurso es la mejor de los últimos tres años.

Así, los miembros del CCR-Sur creen necesario realizar un análisis en profundidad sobre la cigala que tenga en cuenta «las tendencias históricas, los aspectos biológicos y los socioeconómicos» para retomar una pesca reducida sobre la población en aguas gallegas y evaluar asimismo cómo está el stock en el resto del caladero para permitir la explotación. 


OLIVEIRA
Experienced ropemakers since 1825

find more at
oliveira.com



Main Office and Factory
Rua do Galvão nº 66, 4715-120 (Sobrado) - Portugal
Phone: +351 231 434 900 | Fax: +351 231 434 944
Email: info@oliveira.com

Spain Branch
R. Emp. Industrial de Lumbrales, 39 y 40, 41002 Lumbrales
Phone: +34 1 236 193 360 | Fax: +34 1 236 176 524

Libian Branch
Via Nazionale da Peretta, 20000 - Libia (República, S.A. 14)
Phone: +351 219 801 822 | Fax: +351 219 491 922

India Branch
A-1, Sector 45, Gurgaon - 122002 (Haryana)
Phone: +91 122 400 638 | Fax: +91 122 462 110

 **WireCo**
WorldGroup

La flota atunera pide a Asenjo consolidar la red de acuerdos pesqueros

La flota atunera española se reunió con Alberto López-Asenjo, secretario general de Pesca, para dar un repaso a los temas de actualidad que afectan al sector atunero español. Durante la reunión, se analizaron, entre otros temas, la situación de los acuerdos y las Organizaciones Regionales de Pesca (ORP), la preocupación por las propuestas de ciertos países sobre el uso de Dispositivos Agregadores de Peces (FAD) y buques auxiliares en el Índico, la necesidad de dotar de contenido al RESAE (registro especial de empresas de buques de pesca españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias) o la conveniencia de poner en marcha el Plan Estratégico Atunero.

Respecto a los acuerdos de pesca, los atuneros han mostrado su satisfacción por las mejoras de los últimos años y el trabajo de la Comisión Europea para consolidar la necesaria red de acuerdos pesqueros de esta flota, haciendo mención expresa al recientemente renovado acuerdo con Mauricio. No obstante, la flota ha criticado que la CE aprovechara las ne-



gociaciones de dicho acuerdo para consensuar posiciones con el gobierno de Mauricio con respecto a la próxima reunión de la CTOI (Comisión de Túnidos del Océano Índico). En este sentido, los armadores han mostrado su preocupación por las propuestas de dicho país, que pretende reducir considerablemente el número de FAD y de buques auxiliares sin ninguna base científica y sin esperar a la evaluación de las medidas acordadas el año pasado para recuperar el rabil. Por otro lado, la flota llamó la atención sobre los acuerdos que deben ser renegociados, como Guinea Bissau, y consideró prioritario resolver los problemas existentes con Gabón.

Los representantes de la flota atunera solicitaron, además, apoyo para intentar cambiar la dinámica de la CE y conseguir una buena coordinación entre las unidades encargadas de negociar los acuerdos y la dedicada a negociar en las ORP, de tal manera que los países con los que se firmen protocolos de pesca no presenten propuestas que perjudiquen a la UE y a sus empresarios. Así mismo, la flota reclamó coherencia en las diferentes

políticas que afectan al sector pesquero, tales como las de seguridad, exterior, sanitaria, laboral y derechos humanos o de ayuda al desarrollo.

Igualmente, los representantes de la flota transmitieron su preocupación por la propuesta de Reglamento para la gestión sostenible de las flotas pesqueras de larga distancia externas, al considerar que establece un sistema de doble sanción, desproporcionado y discriminatorio y que amenaza innecesariamente su actividad, además de introducir más trabas burocráticas que pueden provocar la pérdida de muchos días de pesca. Por ello, ha solicitado la defensa de la posición del Consejo en las negociaciones con el Parlamento Europeo y la Comisión Europea.

En la reunión también se insistió en la necesidad de poner en marcha, urgentemente, el Plan Estratégico Atunero, y coordinar así las distintas iniciativas científicas de organismos como el IEO, AZTI, la Secretaría General de Pesca y el propio sector, con el objetivo de poder disponer de los mejores datos científicos.

Los representantes de la flota atunera solicitaron, además, apoyo para intentar cambiar la dinámica de la CE y conseguir una buena coordinación entre las unidades encargadas de negociar los acuerdos y la dedicada a negociar en las ORP

Solicitan luz verde a la incorporación de beneficios fiscales y seguridad social a los buques que se inscriban en el RESAE



Beneficios fiscales

La flota expuso, además, a López-Asenjo la conveniencia de que el ejecutivo español dé luz verde a la incorporación de beneficios fiscales y seguridad social a los buques que se inscriban en el RESAE. Según las organizaciones atuneras, ello mejoraría su competitividad frente a otras flotas, como las asiáticas, cuyos costes de explotación son muy inferiores, al no tener que cumplir con los altos estándares de la flota europea, a pesar de competir en las mismas aguas y mercados. Por ello, han propuesto que España siga el modelo francés, que, en 2016, modificó su legislación, permitiendo que sus buques puedan acceder a los beneficios a los que da derecho la inscripción en el Registro Internacional Francés (RIF).

En relación a las cuestiones sociales y laborales a bordo de los buques, ambas partes han acordado trabajar conjuntamente para estar preparadas, una vez entre en vigor el Convenio 188 de la OIT. La flota considera fundamental que el gobierno sea capaz de coordinar las actuaciones de la Dirección General de la Marina Mercante, la Inspección de Trabajo, el Instituto Social de la Marina y la Secretaría General de Pesca. Así mismo, los representantes de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) presentes en la reunión informaron al secretario de las conversaciones y actuaciones que desde la patronal se están manteniendo con los sindicatos en España y Bruselas para avanzar en estos asuntos.

Por último, la flota atunera manifestó al secretario la necesidad de ir de la mano en los foros internacionales en todos los

asuntos relacionados con la gobernanza mundial de los océanos, ámbito en el que les preocupa, especialmente, las peticiones de algunos países y ONG de prohibición de la pesca en alta mar o el cierre del 30% de las aguas del mundo a las actividades pesqueras.

A la reunión asistieron una amplia representación de las empresas atuneras que forman parte de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC) y de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC), dirigidas por Juan Pablo Rodríguez Sahagún y por Julio Morón, respectivamente. Ambas entidades representan al 100% de la flota atunera congeladora española y son miembros de Cepesca, representada por su secretario general, Javier Garat y su secretaria general adjunta, Rocío Béjar. 

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

Iñaki Latxaga:

“Muy pronto tendremos que bajar las capturas de atún a casi la mitad”

El presidente de Albacora, Iñaki Latxaga, ha mantenido en el II Congreso del Sector Marítimo que “la flota atunero tendrá que reducir las capturas desde las 8.000 toneladas de media por barco a 4.000 o 5.000”. En su análisis de la evolución de la flota atunero mostró la paradoja que este sector cumple todas las medidas de sostenibilidad con el código de buena conducta implantada, pero que otras flotas que actúan en el Pacífico y en Indico no cumplen medidas regulatoria invadiendo nuestro precio el mercado de atún a bajo precio.

En el mismo Congreso intervino el director general de AZTI Rogelio Pozo, que mostró la situación del sector atunero a nivel global con una pesca anual, de entre 4 y 5 MM toneladas de atún. El 80 % se destina a la producción de conservas (30% se consumen en Europa) y el 20 % a consumos en fresco. El mercado europeo absorbe aproximadamente el 30 % y el consumo per capita en Europa es unas tres veces superior a la media mundial. “Si aumenta el consumo per capita a niveles de Europa se necesitarían entre 3 y 4 veces más atún del que se captura actualmente”, dijo el responsable de AZTI.

AZTI ha colaborado en la revisión del código de buena conducta que ha supuesto que las buenas prácticas aprobadas afecten a todas las maniobras realizadas en la

“Algunas administraciones deben ver la realidad más allá de sus despachos y escuchar a un sector que no deja de mejorar y crear beneficio social”



Iñaki Latxaga

pesca atunera de cerco en todo el mundo. “Estas buenas prácticas fueron firmadas para mejorar la selectividad de la pesca de cerco atunero de cara a ejercitar una pesca responsable que minimice el impacto de la pesca”.

Firmado inicialmente en 2012 y revisado en 2015, el código ahora actualizado ha sido impulsado por la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC-OPTUC) y la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC-AGAC). Sus bases de aplicación parten de la necesidad de diseñar un dispositivo de concentración de peces que evite el enmalle de especies asociadas (tortugas y tiburones). Asimismo se contempla el desarrollo de técnicas liberadoras de especies asociadas. La aplicación de un sistema de gestión de FADs parte a través de la implantación de un cuadro de pesca de FADs.

El acuerdo reafirma que sólo podrán usarse dispositivos concentradores de peces (FADs) no enmallantes. Así, concreta que

sólo podrán utilizarse FADs que cumplan con una serie de características mínimas acordadas, si bien cada empresa podrá emplear otros diseños y materiales que reduzcan aún más el impacto de estos dispositivos. Así, se indica en las especificaciones de las buenas prácticas es que la parrilla del plantado debe estar libre (sin recubrimiento) y, en el caso de estar forrada, solo se pueden utilizar materiales no enmallantes. Todos los elementos que cuelgan de la parrilla deben evitar que se produzca el enmalle accidental de animales acuáticos y deben estar fabricados con materiales no enmallantes.

Entre las buenas prácticas destaca, asimismo, el desarrollo y aplicación de técnicas liberadoras que mejorarán la supervivencia de especies asociadas, incluyendo la obligatoriedad de tener a bordo material para facilitar las maniobras de liberación. Entre otros ejemplos de recomendaciones que se adoptaban estaba también la exigencia, en el Atlántico, de más de 500 boyas instrumentales activas en un momento dado para cada uno de sus buques, y esto me-

“Nos preocupa que a muchas flotas estando sujetos al cumplimiento de todos esos controles y regulaciones no se les apliquen, ni se les exija como a nosotros”

dianete medidas como, por ejemplo, la verificación de las facturas de telecomunicación.

Para el cumplimiento de las medidas, se tratan de utilizar protocolos de manejo y liberación adecuados para evitar el impacto de la captura accidental de tiburones y se incluirán protocolos para liberar a tortugas, mantas, rayas y tiburones ballena que de igual forma puedan quedar atrapados en las mallas. Entre otros puntos, se establece también la formación continua de patrones, tripulación y observadores científicos.

“Cumplimiento general”

Por su parte, el director general de Albacora, Latxaga, afirmó que “lo que nos preocupa –y mucho– es que estando sujetos al cumplimiento de todos esos controles y regulaciones no se apliquen, ni exijan, a otras flotas, máxime cuando venden sus productos en el mismo mercado en el que nosotros vendemos. Lo que nos preocupa es la situación actual de que no todos estamos sujetos a las mismas reglas de juego, causando un serio perjuicio a las flotas serias y responsables”. Latxaga mostraba la dificultad de encontrar la mejor manera de armonizar medidas para la protección de los recursos, “y para nosotros es bastante decepcionante la actitud de la UE: que las medidas de IUU, sanitarias, medidas de gestión, trazabilidad nos exijan con el máximo rigor (los cumplimos y nos parece bien), pero lo que no estamos de acuerdo es que sean tan laxos con los países no cumplidores que acceden al mercado UE sin un exhaustivo control de sus trazabilidades y certificados sanitarios de dudosa procedencia. No olvidemos que la UE es uno de los mercados más importantes del mundo para las conservas de atún”.

En esta dirección, Latxaga ponía el ejemplo, “¿cómo puede ser que flotas que no cum-



Rogelio Pozo

plen con los mínimos de la Organización Internacional de Trabajo y tienen tripulantes en condiciones de semiesclavitud, que no cumplen con controles sanitarios de los productos tengan acceso al mercado europeo en idénticas condiciones que nosotros? ¿Cómo puede ser que la Unión Europea se preocupe y regule hasta límites insospechados por el cumplimiento de la flota europea y no tenga el mismo rigor con los productos de otras flotas que no cumplen ni unos mínimos?”.

Para ello abogó “por cuidar el recurso, siendo una necesidad y una realidad para las empresas del sector. Como sector vamos avanzando en que todos seamos conscientes y responsables, y ahora hay que conseguir que los organismos regionales de pesca sean objetivos a la hora de establecer medidas y lo hagan pensando verdaderamente en el recurso”.

Falta de competitividad

Esta paradoja, para Latxaga, “nos lleva a una falta de competitividad respecto a las empresas de países incumplidores y a una depreciación del propio producto. Tenemos que seguir apostando por la protección del recurso, por las nuevas tecnologías, por la mejora continua y a algo que, aunque resulte obvio, lo hemos dejado. Tenemos que volver a lo básico, y lo básico es que pescamos atún y no se valora el atún por esa depreciación a la nos han llevado empresas y países en competencia directa con condiciones totalmente diferentes”. Destacó Latxaga la calidad del producto. “El atún es un producto natural, es

sano y sabroso. Es una proteína saludable. Tenemos el mejor producto, cada vez más escaso y se le da un escaso valor porque está depreciado económicamente. Cada lata de atún de nuestros barcos encierra empresas responsables, procesos de gestión, proveedores cualificados de cientos de materias, auditorías, consultorías, personal técnico de primera, transportes, generación de impuestos, miles de puestos de trabajo y todo ello con los más altos estándares. La burocracia que acompañan a muchos organismos internacionales y algunas administraciones debe ver la realidad más allá de sus despachos y escuchar a un sector que no deja de mejorar y crear beneficio social”.

No obstante, “el progreso del sector está en nuevas tecnologías que permitan pescar no más, sino mejor, defender nuestros derechos históricos y nuestro mercado de la UE en condiciones de igualdad y cumplir con nuestras obligaciones, pero llegará el momento en que debamos exigir también responsabilidades a quienes no cumplan y que haya mecanismos que lo permitan”.

Julio Morón de OPAGAC se refirió al esfuerzo ejercido en la estrategia tendente para Reducir el Impacto sobre el Ecosistema, con el Código de Buenas Prácticas, reducir las capturas accesorias: 100% DCP noenmallantes, liberación de Especies Sensibles, además de la investigación de DCP biodegradables, o la participación en Estudios de Discriminación Acústica, y los estudios de Impacto y Proyectos Piloto para la Reducción de Efectos Adversos de los DCP”. Así para la gestión de las poblaciones de atunes y especies accesorias se tiene que mejorar en todos los Organismos Regionales de Pesca (ORP), “las normas de Control de Capturas, los Niveles de captura y estado de las poblaciones de tiburones y otras especies accesorias”. Finalmente, Morón, defendió que “la UE tiene que jugar un papel crucial para garantizar la seguridad y la denominada Gobernanza Oceánica en aquellos océanos en los que opera”.

En el Congreso, Morón, defendió que “la consecución de este objetivo requiere una aproximación coherente y completa de todas las normativas de la UE inscritas dentro del marco de la PPC (Política Pesquera Común), pero solicitó que también se incluyan otras políticas, tales como las de seguridad, exteriores, sanitaria, laboral y derechos humanos o de ayuda al desarrollo”.

Un sensor de luz permitirá determinar la frescura de la merluza puesta a la venta

La federación de pescaderos, AZTI y la rula de Avilés presentan esta innovación

¿Cómo se sabe si una merluza está fresca? Pues como siempre se ha dicho: si las agallas tienen un color vivo y sin mucosidad, la carne está firme, y el ojo, convexo, brillante y con la pupila negra son señales de que no ha salido hace mucho del mar. Pero esas indicaciones dejan demasiado margen a la interpretación, aparte de que se requiere mucha pericia para calcular a ojo (humano) el nivel de frescura que presenta el pescado. La cosa cambia si ese ojo tiene visión artificial, y en escasos minutos es capaz de determinar si se trata de una merluza de categoría extra, A o B.

Su presentación en Avilés fue promovida por Fedepesca (Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados), el centro tecnológico del País Vasco AZTI y la lonja avilesina, las tres patas del proyecto Categorización objetiva de frescura de merluza en primera venta, cofinanciado por el Ministerio de Agricultura y el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). El resultado de esa iniciativa es un dispositivo, todavía en fase de desarrollo, capaz de detectar de inmediato la calidad de la merluza. Porque las



pruebas se han realizado con ejemplares de dos kilos de esta especie. ¿Por qué merluza? Porque es el pescado que más se comercializa en España, pero nada impide que en el futuro sirva para clasificar otras variedades que se descargan en las lonjas.

Fin de la subjetividad

Como explicó ayer una de las investigadoras de AZTI, Idoia Olabarrieta, «se trata de darles una herramienta a los subastadores para que puedan clasificar la merluza de pincho objetivamente». Ese instrumental es un sensor de luz que, al incidir en el cuerpo del pescado, sin necesidad de manipularlo, refleja otra luz que se envía a un programa capaz de interpretar su frescura y otorgar la categoría que le corresponda en función de su estado, detalló Olabarrieta.

Se trata, además, de sensores muy rápidos, que clasifican en cuestión de escasos minutos el pescado y le asignan la categoría

correspondiente. De esta manera, como apuntó el gerente de la rula de Avilés, Ramón Álvarez, se pondrá fin a la subjetividad que supone tener que otorgar una categoría de frescura al producto a través de los sentidos. «Para nosotros significará una revolución, porque no existe ningún mecanismo que pueda hacer eso, y supondría eliminar muchas discusiones que ahora se producen por diferencias de criterio dentro de la propia lonja», explicó Álvarez en la jornada de presentación.

El acto se cerró con una demostración práctica de cómo sería el proceso de clasificación con el sensor de luz. De todos modos, todavía se necesita desarrollar más la tecnología y realizar más pruebas y ensayos. Los promotores también buscan convertir ese sensor en un equipo portátil para que pueda ser manejado por el operario de la lonja de forma práctica. Eso, y hacer que además de la merluza pueda analizar otras especies. 

El resultado de esa iniciativa es un dispositivo, todavía en fase de desarrollo, capaz de detectar de inmediato la calidad de la merluza

“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...)

La captura de pulpo en el Golfo de Cádiz se verá afectada por dos períodos de veda

La Junta de Andalucía ha emitido una nueva norma que regula la pesquería del pulpo con artes específicos en aguas andaluzas del Atlántico. Además del cierre del caladero entre el 1 de mayo y el 15 de junio y desde el 15 de septiembre al 31 de octubre, se crea un censo de embarcaciones autorizadas para esta actividad, se implanta la caja verde como sistema de seguimiento de buques por satélite y se establecen nuevas medidas técnicas.

*Texto y fotos:
Juanma Moreno*

El Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA) publicó a finales del mes de abril una orden por la que se regula la captura de pulpo en el Golfo de Cádiz. Esta norma se refiere al *octopus vulgaris* capturado con artes selectivos específicos y habilita para su pesca a 277 embarcaciones de este caladero nacional.

El Gobierno andaluz justifica esta nueva regulación explicando que surge como respuesta al incremento progresivo de los niveles de esfuerzo pesquero ejercidos por la flota andaluza de artes menores sobre las poblaciones de pulpo en los últimos años. La Orden pretende garantizar la conservación del pulpo en estas aguas y la sostenibilidad de la pesquería.

Se trata de una norma que ha sido consensuada con el sector y que establece dos periodos de veda al año. El primero de ellos va del 1 de mayo al 15 de junio y el segundo del 15 de septiembre al 31 de octubre. No respetar estas vedas puede acarrear sanciones graves, cuya alcance económico oscilará entre los 301 y los 60.000 euros.

Entre las localidades más afectadas por esta nueva norma se encuentra Conil de la Frontera (Cádiz), que reúne 58 de las 277 licencias habilitadas para la captura de



pulpo en el caladero del Golfo de Cádiz. Europa Azul ha hablado con Nicolás Fernández, gerente de la Organización de Productores Pesqueros 72 Organización de productores artesanales Lonja de Conil. “Esta nueva Orden supone un avance importante porque en el Golfo de Cádiz hay una pesquería considerable de pulpo capturado con artes específicos que necesitaba ser regulado. Es algo bueno para nosotros, aunque ninguna Orden queda al agrado de todos al cien por cien pero ésta es fruto de un trabajo común y aporta orden a esta pesquería”, señala.

En el mismo sentido se expresan desde la Cofradía de Pescadores de Sanlúcar de Barrameda. Europa azul ha contactado con José Carlos Macías, del Grupo de Acción Local del sector Pesquero Comarca Noroeste de Cádiz y miembro de la Cofradía de Pescadores de Sanlúcar. Macías reconoce la necesidad de esta regulación, en cuya elaboración han participado, y destaca que la introducción de la caja verde

ayudará a controlar los incumplimientos.

Estas vedas reproductivas se han establecido con el objetivo de proteger a juveniles de esta especie y favorecer su mejor reclutamiento. Para ello se han considerado las características propias de esta especie de vida corta y rápido crecimiento, ya que la abundancia de pulpo depende en alto grado del éxito de este reclutamiento. En concreto, el caso del pulpo se distingue por una estrategia reproductiva con migraciones estacionales hacia aguas someras para la puesta y cuidado de los huevos. De este modo, el período de puesta en el Golfo de Cádiz abarca desde la primavera hasta finales de verano, con varios picos de desove en este tiempo y presentando el máximo de juveniles a comienzos del otoño.

Entre las medidas técnicas estipuladas en la nueva Orden se explica que las embarcaciones sólo podrán usar, calar, mantener calados o llevar a bordo un único

La nueva normativa surge como respuesta al incremento progresivo de los niveles de esfuerzo ejercidos por la flota andaluza de artes menores sobre las poblaciones de pulpo



tipo de arte o aparejo, bien artes de trampa o bien aparejos de anzuelo, de forma excluyente. Dentro de las trampas autorizadas están los alcatruces y las nasas. Según el texto de la Administración andaluza, cada embarcación podrá disponer de un máximo de 3.000 alcatruces y 500 nasas a bordo. Asimismo, la Consejería de Pesca prohíbe la captura de ejemplares que no alcancen el peso mínimo de un kilogramo.

Sobre estas medidas técnicas Nicolás Fernández valora que “esta Orden ha supuesto la retirada de los cántaros que había en el fondo del mar, que estaban allí permanentemente. Gran parte de la flota considera que 3.000 alcatruces como máximo y 500 nasas es poco, ya que aunque antes se permitían 1.000 en la práctica había algunos llegaron a tener 15.000 y más. En Conil se pesca pulpo solo con chivo o tablilla, que son artes de anzuelo muy selectivos”. Por otro lado, Fernández indica que esta nueva Orden “regulariza la transferencia de licencias entre embarcaciones, a veces realizadas de manera irregular”.

En concreto, con la entrada en vigor de esta normativa solamente las embarcaciones registradas en el ‘Censo de embarcaciones autorizadas al uso de artes específicos para la captura de pulpo en el caladero nacional del Golfo de Cádiz’ podrán emplear las mencionadas artes y, por tanto, solo esas embarcaciones podrán capturar el *octopus vulgaris*. Los barcos que forman parte de este censo, así como

aquellos que aspiren a entrar en el mismo, deben cumplir tres requisitos básicos: pertenecer al censo de artes menores, tener puerto base en el litoral del Golfo de Cádiz y ser habitual en esta pesquería.

Actualmente figuran 277 embarcaciones en este censo, de las cuales 58 tienen puerto base en Isla Cristina, otras 58 en Conil de la Frontera, 31 en Chipiona, 29 en Ayamonte, 21 en Punta Umbría, 18 en Rota, 17 en Barbate, 14 en Lepe, 13 en Sanlúcar de Barrameda, 5 en Cádiz, 4 en Huelva, otras 4 en San Fernando, también 4 en El Puerto de Santa María y una embarcación con puerto base en Palos de la Frontera.

Desde Sanlúcar de Barrameda, puerto que ostenta la vicepresidencia de Facope (Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores) para la costa atlántica, se muestran descontentos con el hecho de que las 277 licencias hayan pasado de ser gestionadas por el Ministerio a la comunidad autónoma pero sin cambios sobre la titularidad de las mismas ni en la distribución de éstas. Solo 13 de esas 277 tienen puerto base en Sanlúcar de Barrameda.

Las embarcaciones dentro de este censo son miembros de un cupo cerrado, al que solo podrán incorporarse nuevas embarcaciones en casos de sustitución de un barco que ya estuviera registrado por otro de nueva construcción, es decir, mediante una permuta entre embarcaciones de un mismo propietario, o bien, para reponer vacantes ocasionadas por bajas sin sustitución.

La flota integrante de este censo podrá, además, alternar la captura de pulpo con artes selectivos con otras modalidades propias de artes menores, siempre que se comunique a la delegación territorial de Pesca, bien de la provincia de Cádiz, o bien, de la provincia de Huelva. En ningún caso podrán mantener caladas las artes de trampas durante la alternancia. En una misma jornada solo podrán extraer con un único tipo de arte o aparejo.

El Decreto 387/2010, de 19 de octubre, que regula el marisqueo en el litoral andaluz, prevé la creación de censos para distintas pesquerías, así como el establecimiento de medidas técnicas y la incorporación de las embarcaciones marisqueras al Sistema de Localización y Seguimiento de Embarcaciones Pesqueras Andaluzas.

En base a este texto jurídico, la nueva Orden obliga a la instalación del dispositivo de localización vía satélite denominado caja verde. Esta tecnología transmite la identificación del buque, posición geográfica, rumbo y velocidad, así como fecha y hora de la posición geográfica.

La pesquería del pulpo está sometida a una regulación diferenciada según el ámbito espacial en el que se desarrolle. Sin embargo, si ésta se desarrolla mediante artes selectivos y específicos se considera una actividad de marisqueo, ámbito en el que la comunidad andaluza tiene competencia exclusiva independientemente de las aguas en las que se desarrolle. 

La Administración andaluza reivindica los “derechos históricos” de su flota sobre el atún rojo

La Junta de Andalucía ha insistido este mes de mayo en la necesidad de incrementar la cuota de atún rojo para la flota andaluza en base a la situación del stock. La disminución de la mortandad por pesca y los niveles de biomasa, que superan máximos históricos, son algunos de los argumentos del sector, avalados por informes científicos, y abanderados por la Administración andaluza de cara al próximo reparto de cuotas de atún que tendrá lugar a final de año.

*Textos y fotos:
Juanma Moreno*

La consejera de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural, Carmen Ortiz, ha asistido este 19 de mayo a una de las tradicionales “levantás” de la almadraba de Barbate, donde ha reclamado a la ICCAT (Comisión Internacional para la Recuperación del Atún Atlántico, por sus siglas en inglés), que tenga en cuenta los esfuerzos realizados por la flota andaluza, sometida a un plan de recuperación a partir de que el propio sector diera la voz de alarma. En ese sentido, Ortiz ha insistido en la importancia de devolver los “derechos históricos” de esta flota perdidos a raíz de la implantación del plan de gestión de esta pesquería.

Los almadraberos gaditanos, los palanqueros almerienses y las flotas de cañas y líneas de mano del Estrecho de Gibraltar confían en que esta próxima cita de la ICCAT atienda a los informes científicos y permita un incremento de cuota claramente superior al pactado progresivamente desde Génova 2014. En aquella ocasión, la ICCAT fijó el TAC de atún para España de 2015 en 16.142 toneladas, el de 2016 en 19.296 y el de 2017 en 23.155 toneladas, un incremento del 20 por ciento en cada año. Esas asignaciones de 2014 no han sido variadas en posteriores citas anuales pese a los datos que avalan una



recuperación superior. Según Pedro Maza, presidente de FAAPE (Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras), desde hace tres años el stock de atún está a niveles de cuando comenzó el plan de recuperación, es decir, sobre las 30.000 toneladas.

Por esas razones las expectativas del sector y de la Administración son positivas ante el próximo reparto de cuota. Carmen Ortiz, que se reunió con el secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, un

día antes de asistir a la almadraba, ha explicado que la Junta de Andalucía y el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente comparten el mismo planteamiento a la hora de reclamar la cuota histórica de la flota andaluza que captura el atún rojo. "Sería un criterio justo que quienes se han visto obligados a hacer un mayor esfuerzo y sacrificio sean los primeros beneficiados en la asignación de cuota" ha señalado la responsable andaluza del ramo.

Otros argumentos esgrimidos desde el sector para obtener el demandado incremento de cuota son el carácter sostenible de esta pesquería y el riesgo de superpoblación, afectando al stock de otras pesquerías como las de la caballa, el jurel o la sardina. Igualmente critican el exceso de celo en controles y las trabas burocráticas que se traducen en una situación de desventaja competitiva con respecto a otros países. 

La UE prevé reducir a nueve centímetros la talla mínima de captura del boquerón en el Golfo de Cádiz

El Consejo de Ministros de la Unión Europea para asuntos pesqueros ha propuesto, en una sesión celebrada este mes de mayo, reducir la talla mínima para la pesca del boquerón en el Golfo de Cádiz. Con esta medida se pasaría formalmente de los diez centímetros exigidos en la actualidad a nueve, con lo que la norma se equipararía a lo exigido en el caladero mediterráneo.

Esta propuesta responde a una demanda histórica del sector del cerco del caladero atlántico, la cual ha estado en varias ocasiones sobre la mesa de los consejos consultivos. La posible reducción afectaría también a las Islas Canarias, además de al Golfo de Cádiz.

El último reparto de la cuota de boquerón acordado en Bruselas estableció un TAC de 12.500 toneladas para España y Portugal, mejorando así las 10.622 toneladas del año anterior en base a informes científicos y a reportes sobre el impacto comercial de esta pesquería en el Golfo de Cádiz. Con las transferencias de la flota lusa la cuota española de boquerón para este año se situó en 5.900 toneladas.

El precio medio del boquerón en Andalucía durante 2016 fue de 1,93 euros frente al 2,02 de un año antes. En el Golfo de Cádiz faenan 84 buques cerqueros, según datos de la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores (Facope). 



El sector atunero catalán finaliza la campaña con 10 días

Textos y fotos:
Francesc Callau

El sector atunero catalán cerró este domingo día 4 de junio la temporada de capturas pesqueras. Diez días después de que las seis embarcaciones con sede en l'Ametlla de Mar (Tarragona) salieran del puerto, acompañadas por las barcas colaboradoras y de logística, hacían su entrada, dejando atrás algo más de una semana de plena actividad. Durante este corto periodo de tiempo, los barcos han ido completando las capturas de manera tranquila pero muy intensa y han podido comprobar la gran cantidad de atunes, en una gran parte de edad muy joven, que hay en el Mediterráneo.

Después de una nueva y exitosa campaña, la tercera en la cual se cumplía el dictamen del ICCAT, de incrementar progresivamente un 20% de las capturas, la vista está puesta en la próxima reunión de la ICCAT, que tendrá lugar en Marrakús el próximo mes de noviembre y donde el sector atunero del cerco espera que se los permita incrementar el porcentaje de capturas. Los atuneros piden volver a las cifras de hace diez años, porque consideran que la población de atún rojo se ha recuperado en el mar Mediterráneo.

La cuota de este año sigue siendo inferior a las 28.000 toneladas que se podían pescar en 2006, antes de la aplicación del Plan de Recuperación. Por este motivo, el sector confía que el próximo encuentro del ICCAT en noviembre, aclare la cantidad de stock de la especie para pactar un aumento por encima del 20%.

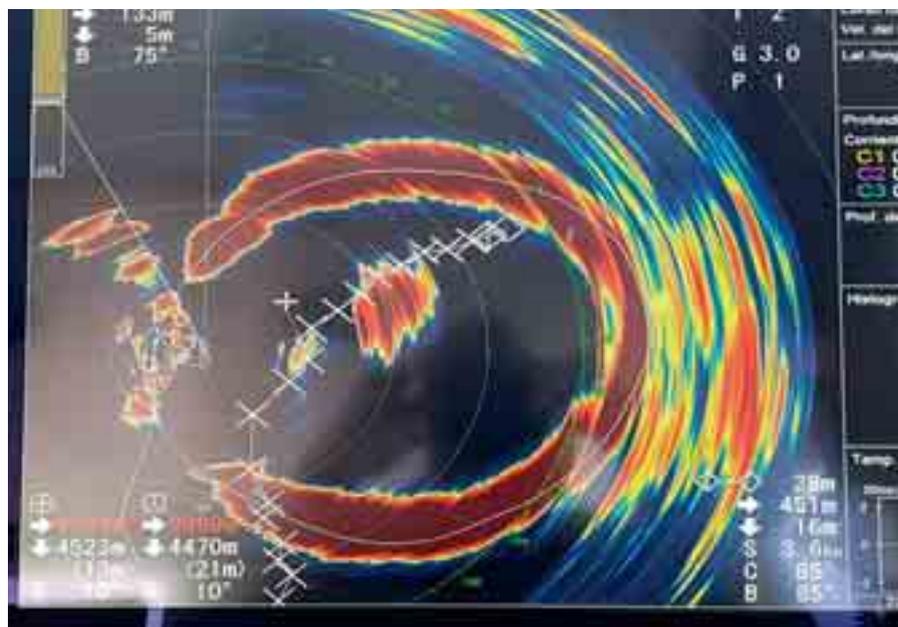
Las seis embarcaciones catalanas, con la colaboración de una docena de barcas francesas han capturado 3.493 toneladas de atún rojo



Una demanda que hace el Grupo Balfegó, el principal grupo atunero catalán. «Venimos de una restricción en la que llegamos a las 12.500 toneladas, y se pretende llegar a las 60.000 toneladas. Si no sube a razón de un 20% cada año, de aquí al 2022 no llegaremos. El atún puede aguantar hasta un 60% de subida», explica uno de los presidentes, Manel Balfegó.

3.500 toneladas de capturas

Cerca de 3.500 toneladas de atún rojo son las que han pescado, desde el pasado 25 de mayo y hasta el 4 de junio, las seis embarcaciones de cerco con base en el puerto de l'Ametlla de Mar (Tarragona). Los grupos Balfegó y Fuentes sumaron a los derechos propios,



El próximo reto es convencer al ICCAT para que dé su visto bueno a un nuevo y más importante incremento de capturas de cara a los próximos años y poder llegar así a las cifras del 2008

los de otras embarcaciones francesas y las compradas a sectores de artes menores y palangreros. La campaña de este año venía marcada por un incremento del 20% de cuota respecto a la temporada anterior. Un periodo de pesca que se ha ido acortando año tras año hasta la mínima expresión, dado que sólo necesitan algo más de una semana de actividad en las aguas del caladero balear.

De las 4.240 toneladas que tiene asignado el Estado español, un 27% son para las seis barcas catalanas. Para incrementar las capturas, las empresas han establecido acuerdos comerciales y han adquirido las cuotas de capturas otras embarcaciones francesas, además de los derechos de pesca otros sectores. El Grupo Balfegó tenía asignadas 752 toneladas, a las cuales se suman las 712 toneladas de barcos franceses y 189 toneladas correspondientes a embarcaciones del sector palangrero, haciendo un total de 1.653 toneladas. Respecto al Grupo Fuentes, a las 390 toneladas asignadas se ha sumado las 1.259 toneladas francesas y las 191 toneladas de barcas del arte del palangre, llegando hasta las 1.840 toneladas.

Abrir la cuota a otros sectores

Unas cifras que siguen siendo, año tras año, motivo de debate. La insistencia de la flota canaria al gobierno español porque trabaje en un nuevo reparto de la cuota, que reduzca la del sector del cercamiento, mantiene atento el sector atunero catalán.

«No puede ser que digan que con la cuota que se les deja pescar de atún no pueden vivir, puesto que los canarios tienen otros recursos,

caladeros y especies que no nombran, cuando nosotros sólo tenemos el atún rojo», comenta el copresidente del Grupo Balfegó, Pere Vicent Balfegó.

Todo ello, porque el sector canario «no pudo justificar su histórico en esta pesquería cuando se hizo la asignación de cuotas», explica el representante del Grupo Fuentes, Mari Carme Brull, dejando la puerta abierta «si hay incrementos importantes, a que se pueda contemplar». Respecto a la propuesta catalana de abrir la cuota a las barcas artesanales, con cerca 100 toneladas, Balfegó lo ha calificado de un «brindis al sol» dado que la Generalitat no tiene las competencias para pedirlo. «Es la UE quién lo puede hacer y el Estado español ahora es quien forma parte. Si algún día volvemos a las cuotas del 2008, nos plantearemos abrir la cuota a otras pesquerías», subraya.

Un consenso entre las administraciones y un aumento global considerable, serviría para aceptar la propuesta, como en el caso canario. «Si el aumento es considerable, supongo que se puede llegar a un acuerdo y que se dé cuota. Ahora bien, no somos el sector quién lo tiene que buscar, sino que tiene que ser la administración quién tiene que llegar a un consenso», apunta Brull. 



Specialized Deck Machinery

- A-FRAMES
- CRANES
- BLOCKS
- DAVITS
- HOOKS
- SUBSEA TECHNOLOGY
- TOW PINS
- WINCHES



www.ferri-sa.es
sales@ferri-sa.es
Ph. +34 986 468 201



El sector pesquero y acuícola catalán genera 112 millones de euros

Destacan su importancia más allá de los puestos de trabajo directos y de la facturación

*Textos y fotos:
Francesc Callau*

La Casa del Mar de Tarragona acogió el 10 de mayo las 3ª Jornadas sobre el sector pesquero y acuícola, bajo el lema, La contribución de la pesca y la acuicultura en el territorio. La Jornada sirvió para comprobar que tal como acercamos la perspectiva del sector pesquero a un entorno más local, su impacto económico y social es más importante.

En este sentido, José Antonio Duro, catedrático del Departamento de Economía de la URV y responsable de la Cátedra de Economía Local y Regional, destacó que si bien, el impacto económico de los 112 millones de euros que genera el sector pesquero y acuícola significa el 0,06% de Cataluña, cuando estas cifras las encajamos en Tarragona, los 34 millones de euros generados, ya significan el 0,17% y que si hacemos esta operación en el ámbito de cada población, el impacto ya resulta más importante. Además, destacó que hay que ampliar el peso específico del sector pesquero con otros parámetros complementarios, sobre todo de la restauración y los alojamientos, que son quienes acaban comprando el 84% del pescado que se captura.

El sector pesquero mundial continúa utilizando este método de reparto de la explotación pesquera



Según José Antonio Duro, "si nos guiamos por el que hacemos típicamente, que es coger el valor de su producción directa y relativizarlo por toda la producción que hay en una área grande como Cataluña o la demarcación de Tarragona, nos saldrá que es un peso pequeño, pero esta es sólo una parte de la historia, puesto que si tenemos en cuenta que en algunos lugares es una parte muy importante de la economía, su impacto local también puede ser importante en lugares como la costa de las Tierras del Ebro o la costa tarraconense.

Más allá de esto, si pensamos que una parte importante de este producto sirve porque otros sectores sean más competitivos y tengan más valor, como es el caso de la restauración, el sector turístico o el agroalimentario, su impacto todavía sube más. Y más allá de esto, si pensamos que una parte del bienestar humano depende de este sector, pues evidentemente esto completa su impacto yendo mucho más allá de los millones de euros que se facturan directamente a las empresas que hay en el territorio".

Una de las ponencias hizo referencia al Grupo de Acción Local de la Mar del Ebro y la importancia que tendrá en los próximos seis años para la creación de nuevas oportunidades vinculadas al sector del mar, a la revalorización del producto y a la diversificación de la actividad económica.

El Grupo Balfegó, representado por su responsable de Recursos Humanos, Esther Villagrasa, expuso el impacto social y económico que tiene la actividad del grupo sobre l'Ametlla de Mar, población donde tiene la sede.

En el ámbito económico, Balfegó facturó el año pasado 45 millones de euros, destacando un coste de 3.798.878 euros por servicios generados por 43 empresas de l'Ametlla de Mar, además de los 213.000 euros generados por la venta de atún a los restaurantes locales o los 87.492 euros pagados en Ayuntamiento y Cofradía en impuestos y tasas. Balfegó calculó que un 40% de los 4.240.000 euros anuales del gas-

Se pretende ampliar el peso específico del sector pesquero con otros parámetros complementarios como la restauración y los alojamiento

to en sueldos, corresponden a trabajadores empadronados en el municipio. En el ámbito más social o turístico, también destacó el objetivo de ligar cada una de sus actuaciones en el ámbito de la publicidad, los medios o la promoción gastronómica, al nombre de l'Ametlla de Mar.

Salario a la parte

Josep Tomàs Margalef, exsecretario de la Cofradía de Pescadores de l'Ametlla de Mar, rebusco históricamente en los inicios y las motivaciones que han llevado al sector pesquero a ser el más representativo de los que han usado el reparto del salario a la parte como forma de retribución y puso encima de la mesa diversas contradicciones jurídicas y sociales y los retos que tiene delante esta compensación salarial. Según Josep Tomàs Margalef, "a pesar de que el salario a la parte, está tan criticado, en todas las pesquerías del mundo, sean de altura o de bajura, todavía existe, aunque con algunas diferencias.

El sector pesquero mundial continúa utilizando este método de reparto de la explotación pesquera. Y esto es porque los países consideran que es bueno, puesto que es una manera de repartir mejor el resultado de los beneficios que hay en las actividades empresariales de pesca y es una fuente de paz social, puesto que evita conflictos laborales. Aún así, se tiene que retocar, puesto que no puede ser que las actividades de este sistema no tengan complementos como un salario mínimo garantizado o un salario pactado, puesto que si las pesquerías no van bien, al final se tendrá que hablar de garantizar un salario mínimo".

La Jornada de Tarragona sirvió también para dejar constancia de qué además de los pescadores, hay una gran cantidad de puestos de trabajo que dependen del sec-



tor pesquero, haciendo referencia al personal 100 de trabajadores de las mismas cofradías en la demarcación de Tarragona, de las 335 empresas compradoras y servicios como los talleres navales, los astilleros, los varaderos, los rederos y efectos navales, electricistas navales, suministro de carburantes, asesorías, comunicaciones, seguros o entidades bancarias, además del personal de seguridad y vigilancia de las administraciones.

La demarcación de Tarragona te el 40% de los puertos de Cataluña y 9 de las 23 zonas aptas para la acuicultura y el 42% de los afiliados del sector pesquero a la seguridad social. 9 cofradías de pescadores, 238 barcas y más de 2.000 pescadores, el 40% de la facturación en subasta de todo Cataluña. Y una conclusión, que las cofradías son economía social, azul y una fuente de ingresos fundamental a las poblaciones pesqueras. 🌊



La ONU pide soluciones al mal estado de los recursos pesqueros

Cerca 4.000 personas han participado en la Conferencia Mundial de los Océanos, encuentro con el que la ONU quiere establecer la hoja de ruta para alcanzar el objetivo fijado en el punto 14 de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 impulsada por Naciones Unidas: la protección de los recursos marinos.

El secretario general de la ONU, António Guterres, alertó sobre la amenaza que supone el deterioro de los océanos y urgió a "dejar a un lado el beneficio nacional a corto plazo para evitar una catástrofe global a largo plazo".

Guterres lanzó la advertencia al inaugurar la Conferencia Mundial sobre los Océanos, la primera en esta materia que acoge la sede de la ONU en Nueva York y que tiene por objetivo dar relevancia en la agenda internacional al objetivo 14 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

El alto funcionario internacional llamó a los estados miembros del organismo internacional a dialogar para definir un nuevo modelo de gobernanza de los océanos, cuya salud se ha visto gravemente dañada en las últimas décadas, dijo, como consecuencia de la contaminación, la pesca sin control y los efectos del cambio climático.

Desde la contaminación del mar hasta la acidificación de los océanos, su calentamiento, la pérdida de oxígeno fueron los temas planteados

La amenaza para los países, explicó, no solo se traduce en la subida del nivel del mar, sino también en su calentamiento y acidificación, que provoca el blanqueamiento de los corales y la reducción de la biodiversidad marina, entre otras consecuencias.

"El cambio en las corrientes tendrá un serio impacto en los patrones meteorológicos, y debemos prepararnos para tormentas y sequías más frecuentes", añadió.

"Nosotros hemos creado estos problemas", reconoció Guterres, quien recriminó a los gobiernos no estar aprovechando "completamente" herramientas a su alcance como la Convención sobre el Derecho en el Mar o la plataforma ONU Océanos, pero se mostró decidido a "invertir el curso" de los acontecimientos

Según la ONU, el encuentro -que se celebra en Nueva York,- consta unas 500 contribuciones voluntarias presentadas por las partes participantes. Entre los últimos compromisos anunciados figuran el del Gobierno de Panamá que prometió ayudar a la reducción de emisiones del transporte marítimo internacional que utiliza la ruta del Canal de Panamá.

Además, el de Chile, que se ofreció a diseñar una propuesta como parte de la Política Oceánica Nacional. Por su parte, la flota atunero presentó la norma AENOR, desarrollada para garantizar una actividad pesquera sostenible y responsable, ahonda en los aspectos sociolaborales, al considerar esta vertiente como un factor fundamental para luchar contra la pesca ilegal, que en numerosas ocasiones vulnera el respeto a los derechos humanos e incluye prácticas como el esclavismo,



mo, el tráfico de personas o la explotación laboral infantil.

La contaminación por plásticos o el estado de los recursos han centrado parte del debate. Desde la Asamblea General se marcó que se trata de encontrar un equilibrio porque no tiene sentido que se siga permitiendo la pesca excesiva al punto que muchas especies están al borde del colapso. "No podemos pescar hasta estos extremos porque ya no habrá peces para comer. Por esto, uno de las grandes expectativas de la Conferencia de los Océanos es la administración sustentable de esos recursos", señalaron desde la Mesa de la Presidencia. "La ciencia juega un papel importantísimo en cuanto a la salud del océano, la durabilidad, la sostenibilidad del océano y de todos nuestros esfuerzos", aseguró la directora general de la UNESCO, Irina Bokova.

Se concluye que recuperar los recursos, en un contexto de incremento de los impactos del calentamiento global y factores relacionados con la desigualdad social va a ser muy complicado

En el propio congreso representantes de organizaciones medioambientales, reunidos en este evento sobre la "nueva era" que el cambio climático alertaron sobre la situación en el área del Ártico que repercute negativamente en el resto del mundo. "La disminución de la placa de hielo en esa zona, que fue de un 74 % entre 2009 y 2016", según la secretaria general de la Organización Mundial Meteorológica.

Los cinco días de la Conferencia sobre los Océanos culminaron con un llamado a la acción de parte de los Estados miembros de Naciones Unidas, una declaración concisa de compromiso con la implementación de acciones que aseguren un futuro sustentable para los océanos.

Los datos recabados por el programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente apuntan a que la basura marina cuesta cerca de 8.000 millones de dólares al año en pérdidas para los sectores de la pesca



Julio Morón y Alberto Asenjo

Lograr metas

El inicio del encuentro en Nueva York coincidió con la publicación de un informe realizado por la Nippon Foundation dentro del Nereus Program que concluye que, en un marco de cambio mundial provocado por el cambio climático y la inestabilidad social, la restauración de los océanos "ayudará a aliviar la pobreza, a proporcionar medios de subsistencia ya mejorar la salud de millones de personas en todo el mundo".

Con relación al objetivo de prevenir y reducir la contaminación marina, el informe indica que reducir los impactos en los ecosistemas marinos y la contaminación generada por la producción alimentarias mejorará la seguridad alimentaria y la salud de los estados ribereños, reduciendo los niveles de desigualdad.

La sostenibilidad en términos de gestión y gobernanza permitirá lograr océanos resilientes, capaces de generar más alimentos y beneficios económicos a largo plazo.

Al mismo tiempo, la reducción del proceso de acidificación reduciría el impacto del dióxido de carbono en el medio marino; mientras que los límites a la pesca ilegal y a la sobreexplotación también incidirían en indicadores como la segu-

ridad alimentaria y la puesta en marcha de un modelo industrial e innovador sostenible. Por otra parte, la protección de áreas marinas mejorará la biodiversidad y ecosistemas, lo cual permitirá de manera potencial contribuir a la seguridad alimentaria y laboral en un largo plazo.

La reforma de las políticas de subsidios, por otra parte, permitiría poner fin a las desigualdades en el ámbito pesquero, indica el informe, ya que "rediseñar inversiones públicas mitigaría las causas de sobrepesca y promovería la pesca y el consumo sostenible.

Por último, en cuanto al objetivo de los mejorar la sostenibilidad pesquera en los estados insulares, el informe de la Nippon Foundation, indica que podría ayudar a incrementar el nivel de adaptación de estas áreas al cambio climático.

El documento concluye que "lograr estos objetivos será complicado" en un contexto de incremento de los impactos del calentamiento global y factores relacionados con la desigualdad social.

Sin embargo, "aún con las grandes diferencias que presenta el futuro, los progresos hacia las metas y sus beneficios asociados, se podrán lograr a través de estrategias políticas de escalas locales a globales".

La amplia mayoría de los residuos acuáticos son plásticos

El programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) estima que entre un 70% y un 90% de los residuos acuáticos que se encuentran en las playas son plásticos, y que cada año circulan unas 800.000 toneladas de bolsas de este material sólo en la Unión Europea. Estos son algunos de los datos del PNUMA, que señala que en 1950 se produjeron 1,5 millones de toneladas de plástico, frente a las más de 300 millones de 2015, como también apunta la Comisión Europea. Naciones Unidas prevé que en 2050 la producción de plástico a nivel mundial alcance los 33.000 millones. En este contexto, los datos recabados por el programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente apuntan a que la basura marina cuesta cerca de 8.000 millones de dólares al año en pérdidas para los sectores de la pesca, la acuicultura, el turismo marino y las tareas de limpieza. Además, supone una pérdida de 622 millones anuales en el sector del turismo y 81,7 millones de pérdidas anuales de la flota pesque-

ra de la Unión Europea. Por su parte, las cifras que maneja la Comisión Europea indican que en 2014 se reciclaba menos de un tercio del plástico, otro tercio iba a vertederos y el resto a valorización. De esta forma, a pesar de que más del 65% de los residuos de envases se reciclan, menos del 40% de los envases de plástico se reciclaron en 2014. La Comisión Europea estima que el 89% de las bolsas de plástico solo se usa una vez. En España, según la Asociación Española de Industriales de Plásticos (ANAIP), en 2014 se pusieron en el mercado 4.035 millones de bolsas de plástico de espesor entre 15 y 50 micras (86 bolsas/habitante) y 2.694 millones de bolsas de menos de 15 micras (58 bolsas/habitante), es decir, 6.729 millones de unidades (144 bolsas/habitante). En 2014 se pusieron en el mercado español 62.560 toneladas de bolsas de plástico de menos de 50 micras (las afectadas por el proyecto de RD), equivalentes a más de 6.700 millones de unidades. 

Adhesión a la declaración de trazabilidad del atún

La flota atunera española agrupada en la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC) se ha adherido a la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020 del Foro Económico Mundial (World Economic Forum), iniciativa de la que forman parte gobiernos, empresas y distintas organizaciones de la sociedad civil, con los objetivos de crear un sistema de trazabilidad completa de la actividad pesquera del atún, impulsar estrategias de gestión sostenibles con los stocks, así como el cumplimiento de los estándares socio-laborales mínimos que contempla la Declaración Universal de los Derechos Humanos en las flotas que pescan atún.

Esta adhesión es acorde al compromiso de esta flota con una actividad pesquera sostenible y responsable, tal y como certifica la norma AENOR Atún de Pesca Responsable (APR), impulsada por ella, o su Proyecto de Mejora de Pesquería (FIP), que desarrolla en colaboración con WWF. Con estas iniciativas, la flota atunera española no solo está obligada, por normativa, a la declaración de sus capturas, sino que también ha embarcado voluntariamente observadores a bordo de sus buques, defendiendo estas medidas ante las ORP (Organizaciones Regionales de Pesca) responsables de la gestión de tónicos en los tres océanos donde desarrolla su actividad: Atlántico, Pacífico e Índico.

Según el director gerente de Opagac, Julio Morón, "la flota atunera española garantiza la trazabilidad de la totalidad de sus capturas de atún tropical y creemos que esta transparencia es imprescindible en todos los actores que intervienen en el comercio del atún para asegurar no solo la actividad pesquera, sino también un comercio y un consumo legal, sostenible y responsable". Con su adhesión, Opagac apoya el compromiso de esta iniciativa de

que en 2020 exista una trazabilidad completa de la pesca del atún y la disponibilidad de esta información en los puntos de venta o a través de un sistema online.

La Declaración incluye también el compromiso de conseguir una cadena de suministro de atún socialmente responsable, lo que implica eliminar cualquier forma de esclavitud y el cumplimiento de los estándares socio-laborales mínimos que contempla la Declaración Universal de los Derechos Humanos, así como los Convenios y Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). La norma APR garantiza, de hecho, el cumplimiento del Convenio 188 de la ILO. Igualmente, la iniciativa quiere impulsar estrategias de gestión que garanticen el mantenimiento del buen estado de los stocks o, al menos, su restauración a niveles que permitan una explotación RMS.

Las iniciativas de Opagac a favor de la sostenibilidad, la responsabilidad y la transparencia en la pesquería de cerco de atún tropical se alinean con otras acciones ya en marcha, acordes a los principios de la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020, emprendidas por organizaciones como el Programa Common Oceans – ABNJ (Areas Beyond National Jurisdiction), Safe Ocean Network, la International Seafood Sustainability Foundation (ISSF) o la plataforma Global Dialogue on Seafood Traceability.

La Declaración de Trazabilidad del Atún 2020 cuenta con el apoyo de los principales distribuidores del mundo, empresas transformadoras de atún, comercializadoras y productores, y será respaldada por el presidente de la Asamblea General de la ONU, Peter Thomson, con motivo de la celebración, del 5 al 9 de junio próximos, en Nueva York, de la Conferencia de los Océanos de Naciones Unidas. 

Carlos Sanlorenzo, de ANEN; fue nombrado Embajador Marítimo de la OMI (Organización Marítima Internacional) por España

Carlos Sanlorenzo, secretario de las empresas náuticas ANEN es el nuevo Embajador Marítimo de la OMI (Organización Marítima Internacional). Durante la vigencia de este nombramiento, un año, que compatibilizará con su cargo como Secretario General de ANEN, Carlos Sanlorenzo tendrá la labor de actuar como portavoz de la OMI en la defensa y promoción de la navegación marítima, especialmente entre las nuevas generaciones, como un medio que les brinda la oportunidad de desarrollar carreras profesionales afines.

El nombramiento de los Embajadores Marítimos lo establece la OMI en base a las propuestas de los Gobiernos u otras organizaciones de los estados miembros. Carlos Sanlorenzo ha sido propuesto para ocupar este rol a instancias de la Dirección General de la Marina Mercante.

La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.

Desde mayo, es también de aplicación el nuevo Decreto que regula la actividad del alquiler de embarcaciones de recreo en Baleares y que supone un importante avance en la simplificación de los trámites burocráticos para el ejercicio del chárter.

La nueva regulación contribuirá a frenar el intrusismo profesional en la actividad del chárter ya que incluye la creación de un registro público de empresas y embarcaciones dedicadas al alquiler en Baleares

El nuevo Decreto se aplica a todas aquellas embarcaciones de recreo destinadas a la actividad del chárter en las Islas Baleares, salvo a las embarcaciones de eslora no superior a 2,5 metros, embarcaciones auxiliares que hayan sido alquiladas con la embarcación principal y motos náuticas y artefactos



Carlos Sanlorenzo, nombrado embajador marítimo de la OMI

flotantes, que ya disponen de su propia regulación en materia de chárter.

Charter Baleares

La legislación del sector náutico avanza un paso más en la mejora y simplificación de la actividad del chárter, con la publicación el pasado día 6 de mayo, en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB), del nuevo Decreto 21/2017 que regula la actividad del chárter en Baleares y que es de aplicación desde ayer, 7 de mayo. ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas), junto con AENIB (Asociación de Empresas Náuticas de Islas Baleares) y AEGY (Asociación Española de Grandes Yates) han contribuido activamente en el desarrollo del texto del Decreto.

La nueva normativa contribuirá sin duda al crecimiento de la actividad del alquiler de embarcaciones de recreo en Baleares, que ya ocupa la primera posición del mercado náutico del chárter a nivel nacional –con el

26% de cuota de este mercado-, entre otros factores por la simplificación de los trámites burocráticos que introduce. En este sentido, se sustituye la exigencia de la autorización administrativa previa que se requería en la anterior normativa para el ejercicio de la actividad, por una sencilla declaración responsable mediante la presentación de una serie de documentos ante la Dirección General de Puertos y Aeropuertos del Govern Balear.

A destacar también que con el nuevo Decreto, por primera vez, podrán solicitar la declaración responsable para desarrollar la actividad de charter en Baleares, tanto las embarcaciones y buques españoles inscritos en la lista sexta como aquellos inscritos en el Registro Especial de Canarias (o en cualquier otro registro especial español que habilite para el alquiler de embarcaciones y buques de recreo) y en cualquier registro marítimo de la Unión Europea si es de carácter comercial y no privado. 🌊

Flota industrial vs Flota artesanal

Comité Asesor Científico Técnico ARVI - Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo

Según un informe realizado por Fisheries Centre, University of British Columbia, Canadá¹, en el que se estudia la importancia de la pesca artesanal a nivel mundial, contemplando varios escenarios posibles dada la imposibilidad de encontrar datos de todos los países que la desarrollan, esta supone entre $\frac{1}{4}$ y $\frac{1}{3}$ de la producción mundial de pesca extractiva (otros estudios en los que no se especifican los datos de origen se habla de un 50%).

El informe SOFIA 2016 aporta datos de la flota pesquera a nivel mundial, mostrando que el 90 por ciento de las unidades pesqueras mundiales pertenecen a Asia (75%) y a África (15%), siendo en su gran mayoría barcos de flota artesanal (85% de los barcos con motor son menores a 12 metros de eslora).

De aquí se extrae que la flota artesanal supone más del 85% de la flota mundial (en términos de número de embarcaciones) y proporciona entre el 25 y el 33% de las capturas de pescado globales. Es decir, la flota artesanal por sí misma, no podría dar respuesta a las necesidades mundiales de aprovisionamiento de recursos pesqueros.

Esto nos hace concluir que ambas flotas se complementan en el suministro de pescado a la población mundial, por lo que en el mercado hay cabida para las dos.

En un informe publicado por WWF, titulado "Small Boats, Big Problems"², cuyo contenido se encuentran en vigor, habla principalmente de la distinción entre flota artesanal (en términos de pequeña escala) y la flota industrial (en términos de gran escala).

Cuando se habla de la "protección" de la flota artesanal frente a la industrial, según este informe, se da por hecho que:

1. Los buques pequeños son característicos de las pesquerías que necesitan de apoyo público para ser económicamente viables.



2. Los buques pequeños son actores menores en el comercio internacional.
3. La pesca de pequeños buques es generalmente "ecológica" y mucho menos propensa a llevar a un agotamiento que la "pesca industrial a gran escala".

El documento de WWF reclama que estas generalidades son frecuentemente falsas, ya que los pescadores de pequeña escala pueden ser tan económicamente viables como los operadores a gran escala. De hecho, muchos de ellos ya son actores importantes en el comercio internacional. Y de igual forma que las denominadas flotas industriales, las actividades de la flota artesanal pueden llevar a la sobreexplotación de los recursos y causar daños ambientales si no se gestionan adecuadamente.

Así mismo indica que respecto a la viabilidad económica, un informe de la FAO³ constata que las pesquerías a pequeña escala suelen ser menos vulnerables a los quebrantos económicos que las de gran escala, pudiendo generar ganancias significativas, resistiendo crisis, y aportando contribuciones significativas a la mitigación de la pobreza y a la seguridad alimentaria.

Otro concepto que aclara el documento de WWF es que "pequeño" no significa "local", ya que las flotas a pequeña escala son una fuerza mundial significativa y creciente que pueden tener una huella internacional importante en tres maneras: capturar especies compartidas (trasfronterizas, transzonales o altamente migratorias), existencia de flotas a pequeña escala que pescan fuera de aguas territoriales e incluso de las ZEE, y porque sus capturas pueden contribuir significativamente al comercio internacional de pescado.

Y por último, "pequeño" no significa "sostenible" dice el informe, ya que no están libres de alcanzar la sobrecapacidad, la sobrepesca o las prácticas pesqueras destructivas, y cita lo que denominan una "breve lista de ejemplos"⁴.

Se podría concluir que la sostenibilidad de los recursos no está reñida con el tamaño de la flota que los explota, si no con la gestión de dichos recursos. Por ello toda explotación pesquera debería ir de la mano de una planificación basada en estudios científicos sobre el estado de los recursos, y en consonancia con las necesidades socioeconómicas de la población que depende de ella.

Por último, dar la importancia necesaria a la mejora en la recolección de datos pesqueros de ambas flotas, pero sobre todo de la artesanal, donde en muchos casos aún existen lagunas en el conocimiento de la productividad de determinadas pesquerías. Comité Asesor Científico Técnico

Zonas altamente dependientes

Las zonas altamente dependientes de la pesca han jugado y juegan un papel muy relevante en la Política Común de la Pesca. Sería necesario debatir en el seno de diferentes organizaciones como la ONU o la FAO, lo que se entiende por zonas altamente dependientes de la pesca y qué requisitos debe cumplir una región para ser considerada bajo este nombre.

Es importante destacar que no solo los países en desarrollo poseen zonas con alta dependencia de la actividad pesquera, sino todos los países a escala mundial.

En Europa hay una larga tradición pesquera asociada a un patrimonio cultural muy importante, existiendo regiones que deben su nombre a la pesca (Pescara en Italia, Fisherrow en Escocia, o Icaria en Grecia). Así, en los países desarrollados de la Unión Europea existen zonas o regiones altamente dependientes de la pesca, tal y como recoge la Política Pesquera Común (PPC)⁵ y el reglamento relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP)⁶. Es por ello que se debe tener especial cuidado en no subestimar las necesidades de estas regiones al hablar de dependencia de la pesca (p.ej. Bretaña en Francia; Andalucía, País Vasco y Galicia en España).

En el caso de Galicia, por ejemplo, las tablas input-output de la pesca y conserva gallegas¹¹ muestran que la pesca gallega sigue manteniendo relaciones inter-in-

dustriales de carácter estructural con 74 ramas, de las 81 con las que se representa toda la economía gallega, es decir, el 91% de las actividades económicas dependen del sector mar-industria.

Así, creemos que no se debe olvidar que también en los países desarrollados existen muchas áreas que aún dependen en gran medida de sectores primarios como la pesca, ante cuya desaparición se hablaría probablemente de repercusiones sociales, económicas y culturales de gran importancia para estas regiones, cuestión a debatir en el seno de la FAO.

Conclusiones

- Existe una gran confusión en el uso de los términos de flota artesanal y flota de pequeña escala debido a la mezcla de ambas definiciones, tal y como se expone en el apartado 1 del presente documento. Esta cuestión debería clarificarse en el objetivo 14.b, de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, y creemos que sería interesante unificar términos.
- Existe una enorme variedad de tipología de flotas en el mundo, donde se engloban flota artesanal y flota industrial en sentido estricto, y todo un elenco intermedio, pero donde el destino final de los productos es principalmente el consumo humano y donde el procesamiento de los productos sigue siendo en muchos casos manual.
- El reparto de cuotas desigual entre pescadores, lo que conlleva en muchos casos a la subutilización de las mismas en determinados segmentos, mientras otros deben paralizar su actividad para no sobrepasar el cupo que le pertenece, así como la obligación de de-

sembarque en casos como el de la flota europea, son cuestiones que preocupan a ambas flotas por igual.

- Flota industrial y flota artesanal se complementan en el suministro de pescado a la población mundial, siendo ambas necesarias para dar abastecimiento a la demanda actual de alimentos.
- El menor tamaño de los barcos que componen una flota y la pequeña escala a la que actúen no implica la sostenibilidad de los recursos. Esta sostenibilidad depende de la gestión de los mismos, que debería ir de la mano de una planificación basada en estudios científicos sobre el estado de los recursos, y en consonancia con las necesidades socioeconómicas de la población que depende de ella. A su vez, la importancia en la mejora de la recolección de datos pesqueros es vital para dicha gestión, así como el control riguroso de la actividad en sí misma.
- En los países desarrollados existen muchas áreas que aún dependen en gran medida de sectores primarios como la pesca, ante cuya desaparición se hablaría probablemente de repercusiones sociales, económicas y culturales de gran importancia para estas regiones. Se cree necesario que la FAO estudie su inclusión en la definición de zonas altamente dependientes de la pesca.

Por último resaltar la importancia de la lucha contra la pesca INDNR (IUU), desarrollada por flota que opera sin respetar ninguna normativa, y que son los verdaderos culpables del estado actual de los recursos. 

¹ Chuenpagdee, R., Liguori, L., Palomares, M. L. D., & Pauly, D. (2006). Bottom-up, global estimates of small-scale marine fisheries catches. [R].

² Small Boats, Big Problems. WWF (2008). https://www.wto.org/english/forums_e/ngo_e/posp72_www_e.pdf

³ Increasing the contribution of small-scale fisheries to poverty alleviation and food security, FAO (2005). <http://www.fao.org/docrep/009/a0237e/a0237e00.htm>

⁴ CES 2008, "Seamounts – hotspots of marine life", online at <http://www.ices.dk/marineworld/seamounts.asp>

⁵ Reglamento (UE) N° 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 sobre la Política Pesquera Común.

⁶ Reglamento (UE) N° 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

Tendencias en el tráfico y el negocio marítimo

Agustín Montori Díez

Siempre resulta complicado diagnosticar tendencias en el desarrollo de la actividad humana, más allá de generalizaciones de dudosa utilidad, ya que en la ecuación final coinciden una serie de factores ajenos al puro empirismo, como la condición humana, entre otros. Y el caso de la condición humana viene aquí muy a propósito puesto que las políticas del nuevo presidente de los Estados Unidos de América tendrán una gran influencia en el desarrollo del comercio internacional y por ende en el transporte marítimo. La geopolítica, puede, en todo momento, jugar malas pasadas a una predicción, por muy trabajada que esté.

Existen, sin embargo, una serie de variables que se van a mantener dentro de un marco de acción relativamente estable, lo que nos permitirá predecir su comportamiento dentro de un margen de fiabilidad aceptable.

Las dimensiones de los buques y de las navieras

Es este un aspecto del negocio marítimo que ha conocido cambios espectaculares en los últimos tres/cuatro años. La senda iniciada por el grupo francés CMA-CGM con su CRISTOPHE COLOMBO de 13.500 Teus, seguida por Maersk con la construcción de sus buques portacontenedores tipo EEE (serie EMMA MAERSK) de 18.000 TEU y 397 m de eslora, dio el pis-

La situación de la industria marítima en la actualidad se caracteriza por un exceso de tonelaje disponible



Mercante entrando en el puerto Pasaia (Gipuzkoa)

toletazo de salida para una carrera que, si bien ha sufrido un estancamiento en cuanto a la cantidad de buques encargados, no está claro su futuro en cuanto a dimensiones de los buques.

Efectivamente, los llamados grandes transportistas marítimos o megacarriers comenzaron a ordenar buques de 18, 19 y hasta 20.000 TEU para entregas entre 2015, 2016 y 2017, toda vez que en 2013 todavía el comercio, y en consecuencia el tráfico marítimo mundial, crecía en torno al 7 por ciento y la competencia era feroz.

Parece claro que el impulsor decidido de esta política ha sido el grupo Maersk, al optar por un crecimiento claro de su posición en el mercado, con más oferta de espacios a bordo de sus buques y fletes contenidos o mejorables. Esto se conseguía con economías de escala: buques más grandes y mejor propulsado en términos de rendimiento y consumos; costes más bajos del combustible y naturalmente una política de cooperación entre grandes armadores mediante la operación al uso, un share agreement del buque por parte de varios armadores, lo que originó las conocidas alianzas entre navieras. La pretensión era la captación de tráfico y la reducción del coste/contenedor para

optimizar las cuentas de explotación.

La realidad en 2015 y 2016 no ha podido ser más contraria.

La reducción en las tasas crecimiento de China han llevado al crecimiento del comercio mundial a unas tasas del 2/3 por ciento, como mucho, y el resultado ha sido una sobreoferta de tonelaje, muy superior a la demanda. Exceso de oferta que se ha traducido en un descenso de los fletes en 2015 y pérdidas espectaculares para los megacarriers, algunos de los cuales, caso Hanjin, han sido conducidos a la bancarrota.

¿Por qué?

Por exceso de deuda financiera. Ha habido mucho dinero disponible para los grandes armadores. Dinero aplicado a la construcción de nuevos ULCS (Ultra Large Container Ships), que aumentan espectacularmente las cifras de apalancamiento en los balances de las navieras, con unos gastos financieros en las cuentas de explotación que no soportan los ingresos con fletes más bajos por exceso de oferta.

La consecuencia se ha visto en pérdidas económicas espectaculares, algunas arras-

Más de 350 buques sin empleo, en enero de 2017, con una capacidad de 1.4 millones de TEU aproximadamente, que suponen un 5 por ciento de la capacidad mundial de transporte de carga contenerizada

tradas ya desde 2014, de centenares de millones de dólares.

Una medida inmediata para corregir esa situación ha sido el achatarramiento. Buques de diez años, y no pocos por debajo de esa edad, han ido a la chatarra. Sobre todo los conocidos como PANAMAX, con capacidad para pasar por el canal de Panamá antes de la ampliación. Buques de hasta 4.000/4.500 TEU, que con la aparición de los ULCS de 18 y 19.000 TEU pierden su utilidad, sobre todo en función del coste/TEU.

La situación de la industria marítima en la actualidad se caracteriza por:

- Exceso de tonelaje disponible
- Más de 350 buques sin empleo, en enero de 2017, con una capacidad de 1.4

Exceso de oferta que se ha traducido en un descenso de los fletes en 2015 y pérdidas espectaculares para los megacarriers, algunos de los cuales, caso Hanjin, han sido conducidos a la bancarrota



millones de TEU aproximadamente, que suponen un 5 por ciento de la capacidad mundial de transporte de carga contenerizada.

- Entregas en 2017 ya contratadas por 1,7 millones de TEU, todos ULCS de más de 14.000 TEU, mayoritariamente para Maersk, la francesa CMA-CGM y Mediterranean Shipping Company (MSC)
- Achatarramiento progresivo, sobre todo de los buques PANAMAX. Se espera el desguace de 700.000 TEU en 2017.
- Exceso de oferta sobre la demanda estimada de transporte. Crecimiento de la capacidad global de transporte en un 5 por ciento.

Flotas de los mayores armadores de portacontenedores. Datos de Alphaliner, agosto de 2016

¿Qué debemos de esperar?

1. Achatarramiento.
2. Paralización de nuevas órdenes por lo menos hasta 2018.
3. Fletes estables o con ligeros aumentos hasta 2018/2019.
4. Operaciones de fusión y adquisición con el propósito de mejorar costes

¿Consecuencias?

1. Concentración del tráfico en menos

manos.

2. Intentos de subida de fletes.
3. Mayores tiempos de tránsito entre las escalas de los buques.

Efectivamente, la concentración anunciada por alguno de los directivos de los grandes megacarriers constituye una medida puesta en práctica porque las cuentas de explotación no admiten mas deuda y el capital financiero, después del caso HANJIN, no está por la labor, más bien al contrario.

Concentración que hemos visto a lo largo de 2016 con la fusión de Hapag Lloyd con UASC; de China Shipping con COSCO; la unión de los tres grandes japoneses: MOL, NYK y KKK; y recientemente la adquisición de Hamburg Süd por parte de Maersk.

La concentración y las alianzas navieras, muy vigiladas por las autoridades económicas por el riesgo que comportan de formar cárteles que impidan la libre competencia, tienen lógicamente preocupados a los consejos internacionales de cargadores. Pero es una realidad que afectara al negocio en los próximos años

Los ULCS se dedicarán fundamentalmente al tráfico de Asia a Norte de Europa y Mediterráneo, sin descartar la costa Oeste de los Estados Unidos y, a partir del nuevo Canal de Panamá, la costa Este. Sufrirán los tiempos de tránsito, pues los ULCS navegarán a menor velocidad (máximo 12 nudos) y reducirán número de escalas en beneficio de los buques feeders.

Existe la obligatoriedad del uso de combustibles con menos del 0,5 por ciento de contenido de azufre, a lo que seguirá muy pronto una política de restricciones en cuanto al óxido de nitrógeno (NO_x)

En todo caso, el negocio marítimo ha sido hasta hoy un negocio cíclico, con equilibrios muy difíciles y complejos. En este momento nos hallamos en la parte baja del ciclo, disminuyendo el exceso de oferta para buscar el equilibrio. Cuando éste se alcance, si es que no hay otros factores que lo distorsionan, los fletes subirán de forma clara y se reanudarán las nuevas órdenes de construcción.

¿Cuándo puede ocurrir esta predicción? Pues, weather and others permitting, digamos que hacia el año 2020.

La incidencia de los megacarriers en las cadenas logísticas

Es este un asunto de plena actualidad a día de hoy. Es un hecho que los grandes megacarriers, Maersk, MSC, CMA, etc. hace algún tiempo que han dejado de ser exclusivamente navieras dedicadas al transporte marítimo. Abiertamente y a todo trapo, con todas las consecuencias, han decidido ocupar toda la cadena de transporte, de origen a destino de la mercancía. Así lo ha declarado, por ejemplo, Soren Skou, consejero delegado de Maersk, que con la integración en una unidad de las terminales, la naviera, y la organización encargada de realizar las funciones de los transitarios (forwarders), ha declarado como objetivo de negocio abarcar toda la cadena de transporte y convertirse de lleno en un operador logístico. Sus alianzas con portales chinos y americanos de venta por internet, para integrar la logística de estas organizaciones en sus plataformas electrónicas de venta, así lo demuestran.

Esta es una iniciativa que cabe atribuir no solo a Maersk, sino a todos los grandes megacarriers. Los transitarios, 3PL (Third Partner Logistic), deberán de tomar en consideración este hecho y afinar muy bien sus objetivos comerciales. Los grandes cargadores/receptores, son objeto de deseo de los megacarriers desde una perspectiva comercial, sobre todo en el tráfico Este/Oeste.

La concentración de empresas, originada por las fusiones y adquisiciones favorecerá esta tendencia. Las autoridades que defienden la competencia, deberán de estar muy atentas

La configuración del tráfico mundial

El comportamiento del tráfico marítimo mundial nos muestra algunos datos curiosos.

En primer lugar, un claro desplazamiento hacia Extremo Oriente. Naturalmente liderados por China, los países de la zona -Indonesia, Vietnam, Corea del Sur, Japón, Australia y Nueva Zelanda- muestran unas cifras de incremento de sus intercambios que no harán sino aumentar debido al potente crecimiento de sus economías y la consecuente interrelación entre ellos.

¿Disminuirá el tráfico Este-Oeste? Posiblemente no, todo y que parece que se anuncian tendencias de concentración en

áreas comerciales definidas. La economía seguirá siendo global, a pesar de la oposición de determinados dirigentes políticos. Todos los analistas económicos así lo ponen de manifiesto, y desde luego a medio plazo, salvo en caso de crisis profunda, la globalización seguirá siendo una realidad irreversible. Es cierto, sin embargo, que el crecimiento de la economía de los países emergentes de Extremo Oriente incrementará su consumo interno, lo que potenciará una economía interrelacionada en la zona. En algunas zonas, como por ejemplo en los países del norte de África, se observa la tendencia a recuperar procesos de fabricación.

Y nos queda, por supuesto, la incógnita que hoy supone Estados Unidos.

Empresas estibadoras y las terminales portuarias

Todos los puertos, o casi todos, quieren ser puertos hub, puertos de transbordo donde se reciben los grandes buques y desde allí se origina una distribución a puertos no hub. El transbordo garantiza la escala de los grandes megacarriers, las de los buques feeder y favorece la carga local gate. Lo máximo es ser hub y gate.

En nuestro entorno tenemos a los puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona, Génova y Marsella, en el Mediterráneo occidental, luchando por una posición como puerto hub. Pero es que en el Atlántico tenemos



Instalaciones de gas en el Puerto de Bilbao

a Sines en competencia con los anteriores y a los deseos de algunos puertos de Galicia por tomar una posición en esa competición.

Y todo ello significa inversión, sobre todo en muelles con longitudes para alojar dos megacarriers de 400 m de eslora cada uno; calados de 18 m; grúas postpanamax y mayores para superar los movimientos/hora que requiere el buque megacarrier. Inversiones de la autoridad portuaria y de los terminalistas. Inversiones de muy largo periodo de amortización y por eso en nuestro país se han aumentado los periodos de concesión a 50 años (Ley 18/2014 del 15 de octubre), ya que de otra manera las terminales no invertirían en los medios necesarios para afrontar el tráfico de megacarriers.

Además, las escalas concentradas de estos buques, que operan en carga y/o descarga con un elevado número de contenedo-

res en cada escala, origina una concentración a su vez de las operaciones de carga y descarga de contenedores para su recepción en muelle, caso de exportación, o entrega, caso de importación. Concentraciones que se traducen en congestiones que ocasionarán a corto plazo, problemas en los grandes puertos. Será necesario que los usuarios y actores, se acomoden a esta nueva tesitura, que no es asunto sólo de carga y descarga de buques.

El tráfico de perecederos

Un hecho importante en el futuro del tráfico marítimo es y será el aumento del tráfico de productos perecederos de todo tipo: carne, pescado, productos agrícolas, que hasta fechas muy recientes tenían escaso movimiento en comparación con otras clases de mercancías. Los grandes megacarriers están comprando miles de contenedores frigoríficos porque estos produc-

tos van a conocer en el corto plazo una gran expansión

Finalmente haremos mención de la automatización progresiva de los buques, que debería de traducirse en una mejora de la seguridad de sus tripulantes y de la mercancía o el pasaje en su caso. Es de esperar.

Y no podemos concluir esta intervención sin mencionar que tenemos el año 2020 a la vuelta de la esquina y tanto la Organización Marítima Internacional (IMO), como la Unión Europea tienen claramente marcada la política de obligatoriedad de uso de combustibles con menos del 0,5 por ciento de contenido de azufre, a lo que seguirá muy pronto una política de restricciones en cuanto al óxido de nitrógeno (NOx). Esas normas se sumarán al convenio sobre el control y gestión del agua de lastre de los buques, cuya entrada en vigor está prevista para el otoño de 2017. [🌊](#)

El puerto de Bilbao recibe por primera vez cerca de 9.000 cruceristas en un mismo día a bordo de tres cruceros

El Puerto de Bilbao ha recibido a tres cruceros en sus instalaciones de Getxo y a bordo de ellos han llegado, en total, 8.700 turistas. Es el mayor número de cruceristas que ha visitado Euskadi en un mismo día notándose especialmente por las calles de Bilbao y por la propia localidad de Getxo, con todo el impacto económico que ello conlleva.

El primer crucero en procedería del puerto francés de Cherbourg, el Independence of the Seas, propiedad de la naviera Royal Caribbean International, y uno de los cruceros más grandes del mundo, que ya visitó el Puerto de Bilbao en mayo de 2014, coincidiendo con la inauguración del tercer atraque de cruceros, y repitió el año pasado. El barco contaba con 339 metros de eslora, 56 metros de manga, viaja con 4.280 pasajeros y partirá a las 17 h. con destino a Gijón.



El segundo en llegar, procedía de A Coruña, el Britannia, que desde el 2015 ha visitado Bilbao todas las temporadas y en varias ocasiones. Con una eslora de 330

metros y una manga de 44 metros, es el barco más grande de la compañía británica P&O. A bordo llegaron 3.828 pasajeros que después partirían La Rochelle (Francia). [🌊](#)

El proyecto Propesca permitirá la innovación en el procesado de pescado

El proyecto Propesca “Desarrollo de Tecnologías para nuevos procesos de productos pesqueros (Propesca)”, financiado por el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) del Ministerio de Economía y Competitividad y por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) permitirá avanzar en la innovación en el procesado de pescado. En esta iniciativa. Iniciada en el 2015, participan empresas pesqueras y comercializadoras, auxiliares tecnológicas del naval y organismos de investigación.

Comenzó su andadura en 2015 bajo el liderazgo de Grupo Iberconsa, y con la participación de Copemar Armadora Pereira y Arvi desde el sector pesquero y con Inpromar y Optimar como socios tecnológicos.

Los socios cuentan con el apoyo de centros tecnológicos y de investigación como el CTAG, CETMAR, GRUPO CIMA de la Universidad de Vigo y el Instituto de Ciencia y Tecnología de Alimentos y Nutrición (ICTAN) del CSIC.

Entre sus objetivos figura preservar la calidad de los productos pesqueros capturados. Además, aumentará la seguridad alimentaria, y el mejorar los procesos de manipulación. Se desarrolla en cuatro actividades principales. En primer lugar la innovación en un sistema de clasificación automática de calamar en barcos arrastreros congeladores del Atlántico Sudoccidental, la innovación en procesado de pescado de pequeño tamaño para buques arrastreros congeladores, la de plantas de elaboración en tierra, y el procesado de gallo en buques arrastreros de fresco.

El sistema actual de clasificación de calamar es total o parcialmente manual. Propesca

El programa ha permitido diseñar una fileteadora para merluza de menos de 35 cm adaptable a la obtención de filetes de marujito



pretende automatizar el proceso, integrando también la parte de empaquetado y distribución a los túneles de congelación. Actualmente se está finalizando el proceso de simulación del proceso que engloba la clasificación automática de los rangos comerciales más abundantes mediante una cinta de distribución y tolvas, garantizando el flujo constante de producto en los vibradores, cuya función es alinear el calamar para que a continuación el clasificador óptico pueda identificar cada unidad y dirigirla a una u otra cinta en función de los rangos mencionados. Así el calamar llega clasificado a las cintas transportadoras hacia el speedbacher que prepara los lotes al 80%, siendo el 20% restante tratado por robots araña hasta completar la bandeja. “Actualmente no existe una fileteadora en el mercado capaz de filetear los tamaños pequeños de merluza, y tampoco el marujito por lo que es importante desarrollar una solución que aporte aportando valor a dichos productos”, señalan los organizadores del programa.

Igualmente, el programa Propesca ha permitido diseñar una fileteadora para merluza de menos de 35cm adaptable a la obtención de filetes de marujito. “Se han hecho las primeras pruebas y la máquina funciona perfectamente para merluza. En marujito quedan ajustes por realizar.

En el proyecto también se investiga sobre la posible solución al problema del reprocesado de merluza y langostino”.

En la actualidad se ha llevado a cabo la innovación de procesado de merluza, estudiando técnicas de conservación que permitan filetear y elaborar en tierra tras descongelación y estudio de las posibilidades de conservación posterior, ya que actualmente se debe procesar antes de congelar por primera vez (a bordo) para que no pierda calidad. En este estudio se ha instalado a bordo maquinaria para la mejora de la conservación a bordo de forma que permita el procesado en tierra, desarrollando el prototipo desde cero.

Por último, se aborda la problemática del eviscerado de gallo en la flota de Gran Sol, que es un factor limitante a la hora de la venta del producto. Los ejemplares deben estar limpios y con un corte en ángulo correcto y de tamaño determinado para que no se devalúe su precio. Se ha desarrollado una solución automatizada, para facilitar el trabajo a bordo de la marinería, donde existe una parte de corte y otra de eviscerado en línea. La parte de eviscerado está completamente desarrollada y construido el prototipo, la parte de corte está construida pero ultimando detalles. 

NABIA refuerza el transporte marítimo de pasajeros incorporando a su flota un nuevo catamarán de 250 plazas

Se ha presernado en Vigo, el “Pirata de Canexol”, el nuevo catamarán de 250 plazas que la naviera Nabia ha incorporado recientemente a su flota para cubrir las necesidades del transporte marítimo de pasajeros en las rías de Vigo y Pontevedra.

El buque, encargado por Nabia a Astilleros Gondán en el marco de la última edición de Navalía, está construido en poliéster reforzado con fibra de vidrio, cuenta con 24 metros de eslora y puede alcanzar una velocidad máxima de 20 nudos. Con una autonomía de 750 millas, la principal novedad de este barco es que incorpora un casco más duro que los actuales, lo que le permite una navegación más estable en caso de mal tiempo y reducir el consumo de combustible.

Tal y como explicó la gerente de Nabia, María Jesús Otero, “la incorporación del Pirata de Canexol a nuestra flota responde a la necesidad de atender el incremento de usuarios del transporte marítimo en la Ría de Vigo y la demanda de plazas para visitar las Islas Cíes, que se ha incrementado en torno a un 20%”. Asimismo, afirmó que se trata de un paso más para seguir creciendo y convertirse la naviera de referencia en el transporte marítimo de pasajeros en las Rías Baixas, ofreciendo un servicio de máxima calidad a sus clientes.

Durante los próximos meses el “Pirata de Canexol” reforzará los viajes a las Islas Cíes y Ons

La embarcación de triple proa “Pirata de Canexol” cubrirá las necesidades del transporte marítimo de pasajeros en las rías de Vigo y Pontevedra



La embarcación de poliéster reforzado con fibra de vidrio, cuenta con 24 metros de eslora

y cubrirá los servicios especiales que Nabia ofrece para promocionar la Ría de Vigo tales como la ‘Ruta Starlight’ para la observación de las estrellas; la visita guiada hasta el Museo del Mar, denominada ‘Vigo desde el Mar’; la ‘Ruta Industrial’ para conocer la historia de la industria viguesa desde el mar; la ‘Ruta del Mejillón’ entre bateas; paseos por la ría con mariscada a bordo; o la ‘Noite de Meigas’, entre otros.

Naviera Nabia

Naviera Nabia, perteneciente al Grupo Acuña, se dedica al transporte marítimo de viajeros desde 1998. En sus cerca de veinte años de historia la compañía se ha convertido en una de las principales navieras de las Rías Baixas y cuenta con la flota más moderna. Actualmente, ofrece servicios de línea regular durante todo el año entre Vigo y Moaña, y de temporada a las Islas Cíes y Ons, desde los puertos de Vigo,

Cangas, Baiona, Bueu y Portonovo. El pasado año Nabia transportó a más de 280.000 pasajeros. 🌊

La principal novedad de este buque es que incorpora un casco más duro que los actuales, lo que le permite una navegación más estable en caso de mal tiempo y reducir el consumo de combustible

IK4-Tekniker diseña un sistema para optimizar el deslizamiento de los barcos en el agua

Permite evaluar cuáles son los recubrimientos anti-incrustantes con menor coeficiente de fricción con el agua del mar

Los materiales que recubren los cascos de los barcos están expuestos de manera constante a condiciones muy severas que los deterioran con rapidez. La alta presencia de sales y bacterias en el mar provoca que diferentes microorganismos (sobre todo algas y pequeños invertebrados) vayan quedando adheridos a estas superficies, modificando sustancialmente su rugosidad. Si esa rugosidad aumenta, se incrementa también la fricción que ejerce esa superficie al deslizarse por el agua y, como consecuencia, se multiplica el consumo de combustible y la emisión de gases contaminantes (CO₂).

Los recubrimientos antifouling o anti-incrustantes son pinturas que evitan que los organismos marinos se peguen al cuerpo de la embarcación (un fenómeno llamado fouling), reduciendo así la fuerza de rozamiento entre el buque y el agua de mar.

En esta línea de mejora, IK4-TEKNIKER ha diseñado un equipo capaz de evaluar los coeficientes de fricción de este tipo de recubrimientos. Gracias a este sistema, el centro tecnológico podrá trabajar en el desarrollo y la optimización de nuevos recubrimientos antifouling más duraderos, eficientes y respetuosos con el medio ambiente.

La fricción en los cascos multiplica el consumo de combustible y la emisión de gases contaminantes (CO₂)



Diseños más sostenibles

Este tribómetro (instrumento utilizado para medir la fricción y el desgaste de una superficie y la energía disipada cuando se desliza por un fluido), denominado Drag Friction, supone un importante avance, ya que permite detectar con precisión cuáles son los recubrimientos con los coeficientes de fricción más bajos. Una solución versátil, capaz de trabajar con diferentes fluidos y simular todo el rango de velocidades a las que se mueven los barcos.

El equipo facilita llevar a cabo ensayos adaptados a las condiciones requeridas en cada caso, teniendo en cuenta aspectos como el control de temperatura, de concentración de oxígeno, etc. Además, aísla la influencia de las vibraciones del motor en las medidas de torque, mejorando los sistemas actuales.

IK4-TEKNIKER también se centra en el desarrollo de nuevos recubrimientos antifouling más eficaces y sostenibles. Para ello, se analizan sus características físico-químicas, mecánicas y tribológicas (adherencia, dureza, resistencia a la abrasión, a la erosión, al rayado, al impacto, etc.), así como su impacto medioambiental (ecotoxicidad y biodegradabilidad) para reducir el consumo de carburante y las emisiones de gases contaminantes (CO₂).

Por otro lado, también se evalúa a escala laboratorio la respuesta biocida de los nuevos recubrimientos y se estudia su comportamiento frente a la corrosión marina, mediante ensayos acelerados en agua de mar sintética y otros procedimientos recogidos en Norsok M-501. [🌊](#)

Siemens Gamesa desarrollará el parque offshore de Albatros en Alemania para EnBW

Siemens Gamesa Renewable Energy suministrará 112 MW a la eléctrica alemana EnBW para el parque eólico marino Albatros. Cabe destacar que se trata del primer proyecto offshore en que la compañía ofrece una solución completa: desde el suministro de los 16 aerogeneradores SWT-7.0-154 hasta la conexión a red.

La instalación de este parque se realizará en paralelo a la del proyecto Hohe See, de 497 MW, también encargado a la compañía por parte de EnBW. Los trabajos co-

menzarán en la primavera de 2018 y su puesta en marcha se espera para 2019. La compañía se encargará además de los trabajos de operación y mantenimiento durante cinco años.

Ambos proyectos están situados a 90 kilómetros al norte de la isla de Borkum, en el mar del Norte, donde el agua tiene una profundidad de 40 metros.

"Este proyecto nos permite demostrar nuestra amplia experiencia en offshore, que abarca desde los servicios de ingeniería hasta los servicios de operación y

mantenimiento o la conexión a red", subraya Michael Hannibal, CEO Offshore de Siemens Gamesa Renewable Energy.

Siemens Gamesa ha estado presente en la Feria Europea de Offshore, una de las citas internacionales más importantes del sector, celebrada en Londres.

Se trata del primer proyecto offshore anunciado por la compañía tras la fusión. Supone además el primer proyecto offshore en el que Siemens Gamesa ofrece una solución completa. 

THIELE

Cadenas para la pesca

www.THIELE.de



www.katiak.com

Pies de Gallo



Bilbao Ría Park: un gran parque temático flotante en Bilbao

Jaime Oliver, fundador y CEO de la firma de diseño y arquitectura naval Oliver Design, ha pronunciado una conferencia en el Real Club Marítimo de El Abra, organizada por la delegación en Bizkaia del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, en la que lanzó la idea de construir BILBAO RÍA PARK, un gran buque de diseño singular para convertirlo en un nuevo polo de atracción de visitantes para Bilbao. Se trataría de un gran parque temático flotante, ubicado entre San Mamés Barria y Zorrozaurre, que podría albergar multitud de actividades relacionadas con el ocio.

OLIVER DESIGN es una empresa con sede en Getxo con una trayectoria de más de 25 años en el sector naval y centenares de proyectos llevados a cabo para armadores y astilleros de todo el mundo. Junto al diseño y la habilitación de todo tipo de barcos, la compañía ha trabajado también en conceptos relacionados con el ocio, ya sea en zonas específicas de ferries y crucero, restaurantes flotantes o parques de ocio relacionados con el mar. De hecho Jaime Oliver mantiene contactos con la multinacional The Walt Disney Company para incorporar a la firma vasca de diseño naval como consulting especializado para los nuevos barcos de la filial de cruceros Disney Cruise Line.

El proyecto de BILBAO RÍA PARK consistiría en un gran buque de unos 120 metros de eslora, atracado de forma permanente en el dique 3 de los históricos astilleros Euskalduna. Aunque integrado en

Se trata de construir un gran barco multiusos de diseño singular para ubicarlo en el dique actualmente desocupado del Museo Marítimo Ría de Bilbao



las instalaciones exteriores del Museo Marítimo Ría de Bilbao, esta dársena no tiene actualmente un uso específico, frente a los diques secos 1 y 2, que albergan las embarcaciones que forman parte de la colección permanente del Museo. Aunque se trata de una idea aún en fase embrionaria, el proyecto BILBAO RÍA PARK tiene potencialidad para albergar una gran variedad de actividades relacionadas con el ocio y el turismo. Dadas sus dimensiones, podría albergar un hotel junto a diversas instalaciones de ocio como restaurantes, discoteca, un parque acuático, un Aquarium, spa o actividades multideporte.

En la idea esbozada por su impulsor, la instalación debería mantener como hilo conductor el agua y las actividades marinas, en consonancia con su ubicación en la Ría del Nervión, en una Villa de tradición marinera como Bilbao y en el antiguo astillero cuyas instalaciones ocuparía. Jaime Oliver subrayó que se trata de un proyecto abierto a todo tipo de aportaciones, dado que su viabilidad dependería del apoyo que pueda recoger entre administraciones públicas y emprendedores privados que puedan mostrarse interesados en su desarrollo.

Otro de los elementos clave del proyecto sería, a juicio de su promotor inicial, el ele-

mento medioambiental, ecológico y sostenible. En el boceto inicial, buena parte de la cubierta está ocupada por terrazas con elementos vegetales, como una prolongación del contiguo Parque de Doña Casilda. El buque podría ir equipado con sistemas de recuperación de agua de lluvia, además de placas solares y paneles fotovoltaicos, de manera que pueda generar una parte relevante de la energía y el agua requeridos por las instalaciones.

A este respecto, OLIVER DESIGN cuenta con la experiencia de trabajo en el "Peace Boat- Eco Ship", proyecto de crucero de una ONG japonesa que aspira a convertirse en una referencia para el futuro sostenible del transporte marítimo por el uso intensivo de energías renovables y sistemas de eficiencia y ahorro energéticos.

Otro de los aspectos relevantes de la puesta en marcha de un proyecto como BILBAO RÍA PARK sería la creación de empleo. Por un lado, el buque podría ser construido en astilleros vascos, y por otra sus instalaciones supondrían la creación de numerosos puestos de trabajo.

La seguridad estaría plenamente garantizada, al tratarse de un buque sin capacidad de autopropulsión, instalado de forma permanente en un dique cerrado y protegido ante posibles avenidas. 

Un secreto canario: el islote de Lobos



*Texto y fotos:
Julio Ruiz de Velasco*

Situado en el canal de La Bocaina, entre las islas canarias orientales de Lanzarote y Fuerteventura. A cuatro millas y media de la primera y una de la segunda y con un perímetro costero de casi 14 kms, Lobos es de origen volcánico y surge en el Pleistoceno,



Mural explicativo

no, período que comprende desde hace 2,5 millones de años hasta hace tan sólo 10.000 años. La mayor altura son los 127 mts del cono volcánico situado al oeste del islote denominado La Caldera y que lo hace visible desde las islas vecinas.

Son 468 hectáreas de terreno rojizo, debido a que la tierra proviene en gran parte de las arcillas y limos trasladados desde el cercano continente africano. Una tierra que mantiene y da vida a una flora adaptada a la elevada salinidad del entorno siendo las "siemprevivas" las más abundantes, aunque son casi 150 especies vegetales las que hay en el islote.

La fauna también es diversa siendo las pardelas, los paíños, los petreles, las gaviotas y los charranes las aves más habituales. En cambio en tierra tan solo existen unos reptiles y algún conejo que todavía es posible ver.

El nombre de Lobos deriva de las focas monje (*monachus monachus*), y los lobos marinos que habitaban en él. Mamíferos de hasta 3 mts de largo y 400 kgs de peso. La especie fue esquilada por portugueses y castellanos, quién además de creer ver mermadas sus capturas de peces (una foca necesita 30 kgs al día de pescado para vivir) era un buen negocio ya que comercializaban su carne para la extracción de un excelente aceite y su pellejo para suelas de zapatos.

Lobos pertenece al municipio de La Oliva (Fuerteventura) y fue declarado Parque Natural en 1982. Posteriormente en 1994 fue incorporado a la isla mayor y se creó el P.N. de las dunas de Corralejo.

Anteriormente a estas fechas el islote llegó a ser adquirido por un particular, Rudy Meyer en 1963, aunque fue vendido al poco tiempo. Aún hoy en día se arrastra un contencioso sin solucionar totalmente ya que el antiguo propietario construyó un edificio en el lugar privilegiado de Fuerteventura que más tarde sería declarado Parque natural. Se quiso derruir dicho edificio



Islote de Lobos. Foto: Nortour



Edificaciones en El Puertito



El Puertito



Al fondo Fuerteventura



Faro de Martiño

pero se llegó a un acuerdo consistente en mantenerlo y a cambio se cedía autorización para acceder al islote de Lobos. Hoy en día los dos edificios propiedad de una cadena hotelera “navegan” solitarios y a pleno rendimiento en medio de las dunas de Corralejo en pleno Parque Natural.

El Faro de Martiño

Situado en la zona norte del islote. Fue construído por los portugueses aunque diseñado por el canario Juan León y Castillo (Las Palmas 1834-1912). Empezó a funcionar en 1865 siendo su primer farero José Rial y el último Antonio Hernández quién junto a su familia permaneció en él hasta 1968, año en que el faro se automatizó definitivamente.

El Puertito y la playa de La Concha o de la Calera

Situado al sur y protegido de los vientos del norte se encuentra esta cala de ensombrecimiento mágica. Ningún atisbo de siglo XXI. Tres casucas hechas de piedra y un espacio donde dande comer paella y peces fritos. Vino también. Son los descendientes de “Antoñito el farero”. Todos los días el



mismo menú mientras “los peces no se acaben y haya salud”. No hace falta más. No hay ni agua ni luz. Solamente la que se almacena y la que justo se puede generar con un pequeño motor .

Y la playa a escasos 100 mts. Por más que te adentras nunca te cubre. Es una pequeña ensenada con aguas tan limpias como inimaginables. Playa de la Concha por su forma o de La Calera. En la arena pequeños semicírculos formados con piedras de lava para protegerse del viento. Como las viñas en la vecina Lanzarote.

Pero empieza a llegar mucha gente.

Y para que esta situación única y peculiar pueda perdurar, se empieza a plantear la posibilidad de poner coto al número de visitantes diarios estableciéndolo en 700.

Una medida que de no llevarse a efecto llegará a deteriorar seriamente el entorno.

Es Canarias, son las islas orientales. Es el islote de Lobos. 🌊



El Artagan-Mendi, primer buque escuela construido en la ría bilbaína

Texto y fotos: Alberto López Echevarrieta

Fue hace un siglo cuando los ojos de la industria naval estuvieron pendientes de la botadura que se llevó a cabo en los Astilleros Euskalduna, de Bilbao, donde se había construido el *Artagan-Mendi*, un barco sin igual que constituía el primer logro artesanal de una sociedad que había conseguido aglutinar pequeñas factorías para lograr todo un emporio. Al frente de aquel proyecto estuvo un hombre sin igual que ha pasado a la historia como el más bilbaíno de todos los bilbaínos y el más inglés de todos los ingleses, Ramón de la Sota y Llano. Gracias a su gran visión empresarial se logró una flota de barcos como jamás antes se había soñado. Hay quien asegura que aquel mascarón que llevaba con la efigie de la Virgen de Begoña tuvo algo que ver en la marcha del negocio, habida la fe religiosa de su hacedor.

Del dique seco a las gradas

Los Astilleros Euskalduna tuvieron su origen en la sociedad Diques Secos de San Mamés en la que figuraba como propietario, entre otros, Santiago Arana y Ansótegui, padre de Sabino Arana Goiri. Fueron inaugurados el 20 de junio de 1863, cuando la industria naval vizcaína se encontraba en pleno esplendor. Baste señalar que entre 1850 y 1864 los astilleros vizcaínos construyeron 410 embarcaciones de las 775 que lo fueron en el litoral cantábrico.

Supuso el inicio de la espectacular carrera industrial de la compañía Sota y Aznar



Astilleros Euskalduna en plena producción.

A principios de 1906, los empresarios Luis María de Aznar y Tutor y Ramón de la Sota y Llano pusieron en marcha un proyecto ambicioso al fusionar veinticinco compañías, aportando a la nueva sociedad todo el activo y pasivo de cada una bajo la denominación de Compañía Naviera Sota y Aznar. Su objeto era *“la explotación del negocio de transportes marítimos y las demás operaciones que sean necesarias o convenientes para el cumplimiento y desarrollo de dicho objeto”*.

En la primera Junta General de Accionistas, celebrada el 23 de agosto de 1906, se comunicó a los accionistas la venta de los vapores *Musques* y *Deusto*, destinándose el producto íntegro de la operación a la construcción de una fragata bautizada inicialmente como *Ama Begoñakoa*, siendo denominada más tarde como *Eretza Mendi* y finalmente *Artagan Mendi*. Nació así el primer buque-escuela que salió de los astilleros de la ría bilbaína y el primer buque construido en grada por Euskalduna, ya que los anteriores se habían realizado en dique seco. De esta manera se iniciaba un despliegue industrial como nunca antes se

había contemplado, ya que los dos navieros llegaron a ser los propietarios de la mitad del tonelaje de la flota española.

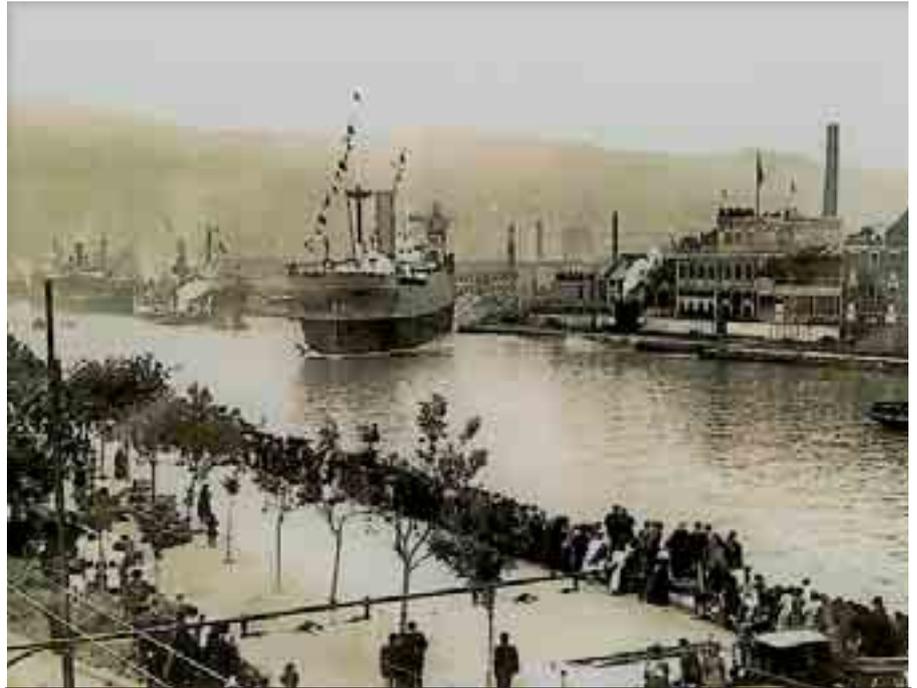


Uno de los reportajes en torno a la botadura del *Artagan-Mendi* en la prensa nacional.

La botadura del navío, ocurrida hace ahora un siglo, supuso un acontecimiento de primer orden en la industrial naval

Nace el Artagan Mendi

La botadura del *Artagan Mendi*, realizada el sábado 9 de junio de 1917 a las cinco de la tarde, revistió una gran brillantez. Significaba no sólo el punto de partida de un navío, sino la práctica inauguración oficial de los astilleros más importantes de la zona. Tenía 126,8 metros de eslora; 16,3 de manga y 9,5 de puntal. Su máquina de vapor de triple expansión tenía 2.000 HP con los que alcanzaba 10 nudos, consumiendo



Botadura del Artagan-Mendi.

Mayores capturas y beneficios

CAPACIDAD PARA PERMANECER EN EL MAR TANTO TIEMPO COMO DESEE

EFICIENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE GRACIAS A UNA CONFIGURACIÓN DE PROPULSIÓN OPTIMIZADA

OPERACIÓN EFICIENTE Y SEGURA PARA LA TRIPULACIÓN

OPERACIONES ROSTENIBLES MEDIANTE LA ELECCIÓN DE LA TECNOLOGÍA MÁS ADECUADA

WÄRTSILÄ CONECTA LOS PUNTOS

Con la experiencia de 250 buques pesqueros construidos en base a nuestros diseños en los últimos 50 años, sabemos lo que estamos haciendo. Gracias a una integración optimizada entre el diseño y la propulsión, nuestros buques combinan la mejor eficiencia posible y el menor consumo de combustible con las mínimas emisiones. Por no mencionar el poseedor del récord mundial Guinness de eficiencia, el motor Wärtsilä 31. Optimizando el confort y la seguridad, obtendrá el mayor rendimiento de su tripulación. Si quiere mayores beneficios, póngase en contacto con nosotros. Lea más en www.wartsila.com



El Artagan-Mendi se desliza durante su botadura. Foto del libro "La industria naval vizcaína".

El barco fue definido como "la más hermosa pieza que se había construido en Bizkaia"

19 Tm. diarias de fuel-oil. Quienes lo vieron dejaron escrito que se trataba de "la más hermosa pieza que se fabricó jamás en Bizkaia". No es extraño, por tanto, que la nueva empresa reuniera para la botadura a las autoridades y prestigiosas personalidades de la vida social de Bilbao, reservando el madrinazgo a la señorita Asunción de la Sota. Terminado el acto se sirvió a los invitados un *té-lunch* en el nuevo taller de



El Artagan-Mendi atracado en el puerto de la Barceloneta.

calderería dispuesto especialmente para el convite. Los operarios del astillero tuvieron paga extra. Muchos de ellos aparecieron en el reportaje rodado por el cámara Oliva para la Casa Pathé y que se vio no sólo en Bilbao, sino en muchos puntos del extranjero. No faltó el plano en el que D. Ramón de la Sota era llevado a hombros de sus obreros.

El Artagan-Mendi fue ultimado en cuatro meses, quedando en disposición de hacerse a la mar, siendo su primer destino Mozambique. La despedida tuvo lugar el 14 de octubre en la iglesia parroquial de San Nicolás de Bari, de Algorta, con una

solemne función religiosa en la que se cantó la *Misa en "La"* del Maestro Eslava a cargo de un coro con acompañamiento de orquesta bajo la dirección del Maestro Anson. Presentes en el acto, junto al ayuntamiento de aquella anteiglesia, los directores de la compañía naviera, el capitán, oficiales, maquinistas, alumnos del buque-escuela, etc.

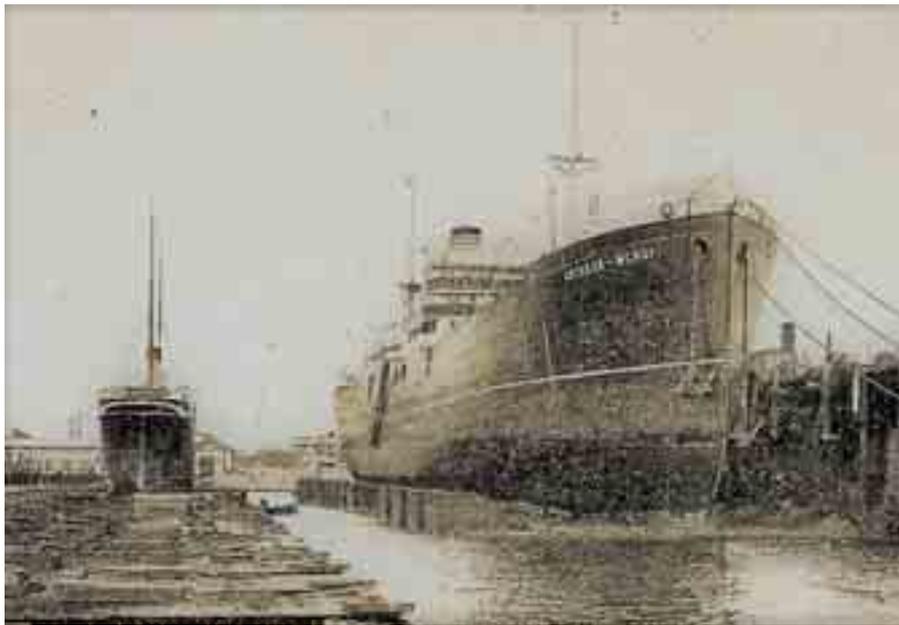
Mientras Bilbao se volcaba en estas celebraciones, el resto del mundo permanecía sumido en la incertidumbre que suponía el desarrollo de la I Guerra Mundial. Diariamente aparecían en la prensa noticias que hacían referencia a la destrucción de buques, algunos de ellos, incluso, con banderas de países neutrales que nada tenían que ver con el conflicto, alcanzados por los torpedos de los temibles submarinos alemanes. Navegar se había convertido en un serio peligro.

La naviera vasca Sota y Aznar ya lo había experimentado en sus propios barcos,

Su mascarón estaba compuesto por una imagen de la Virgen de Begoña



El Artagan-Mendi en el puerto de Rotterdam.



- El Artagan-Mendi en un dique flotante de Barcelona.

Fue desguazado, ya con otro nombre, en el mismo taller donde se construyó

tonces usual en los *tramps* ingleses que a fin de cuentas eran los que dictaban la moda en los mares, estaba compuesta por altos palos y chimeneas, con proa recta y superestructuras escuálidas, mientras que, según la tradición, el puente era abierto.

El *Eretza-Mendi* dio tan buenos resultados que, en 1914, y de acuerdo con sus mismos planos, se construyeron en los Astilleros Euskalduna los buques *Gorbea-Mendi*, *Unbe-Mendi* e *Igotz-Mendi*. Fueron años en los daba gusto ver la brillante imagen que daban estos navíos cuando partían por la ría bilbaína rumbo a los siete mares con sus largas chimeneas amarillas, sus cascos panzudos de lumbres blancas y su repertorio de la orografía vasca.

Renovar la flota

En 1915, vendió los buques *Ciérvana*, *Poveña* y *Sollube-Mendi* a armadores noruegos y el Aiz-

procedentes algunos de las empresas que desaparecieron para la formación del nuevo gran emporio naval vasco. Sufrió la pérdida del *Portugalete*, naufragado el 9 de mayo de 1912 en Armen Rock, pero no volvió a tener contratiempos hasta dos años más tarde, cuando la guerra comenzó en Europa para, poco a poco, irse extendiendo a otros continentes.

Se precisa modelo británico

Paralelamente y para atender al creciente tráfico, *Sota y Aznar* encargó en los astilleros de la William Gray and Co. Ltd., de West Hartlepool, la construcción de un carguero de 4.153 toneladas brutas, 2.554 netas, 114,91 metros de eslora total, 14,76 de manga y 7,70 de puntal de construcción al que se le dio el nombre de *Eretza-Mendi*.

Dadas sus características, el buque se adaptaba perfectamente a las condiciones que por entonces determinaban el tráfico marítimo.

El casco era de cajas y el equipo propulsor estaba compuesto por una alternativa de triple expansión que, tomando vapor de tres calderas escocesas, le daba 1.800 HP sobre una hélice y media de 9,5 nudos a régimen normal. La estampa marinera, la en-



Inauguración del dique seco, luego Astilleros Euskalduna, el 20 de junio de 1863.



Logotipo de la empresa Sota y Aznar.



Instalaciones del Astillero Euskalduna hacia 1960

karai-Mendi a la naviera barcelonesa José Taya e Hijos, cuando precisamente las necesidades de la industria y comercio exigían un esfuerzo urgente para la renovación de toda la flota. Algunos expertos pensaron que aquella decisión era insensata, máxime cuando todo parecía indicar que había que aprovechar la coyuntura favorable del mercado de fletes.

En la misma fecha perdió por accidente el *Albia* y un año más tarde desaparecía el *Bakio*, eran torpedeados los *Oiz-Mendi* y *Ganekogorta-Mendi*, y, por choque contra una mina, se hundía el *Mendívil-Mendi*. En 1917 fueron bajas en la flota los *Algorta*, *Alu-Mendi*, *Lalen-Mendi* y *Begoña*, todos ellos víctimas del rigor guerrero de los alemanes; rigor guerrero que en 1918,

significó la pérdida de los *Axpe-Mendi*, *Udala-Mendi* y *Amboto-Mendi*. El *Eretza-Mendi* escapó.

Para sustituir a estas unidades, la empresa *Sota y Aznar* se empeñó en la construcción de nuevos mercantes y tras el *Artagan-Mendi* se ordenó la ejecución de la pareja compuesta por los *Arno-Mendi* y *Aritz-Mendi*. Los responsables presintieron muy acertadamente que la guerra iba a ser tan cruenta como larga, sobre todo en el mar. Sus barcos sirvieron para el cumplimiento de un contrato firmado entre Altos Hornos y la *Consett* inglesa por el cual se obligaban a transportar carbón desde Newcastle a la factoría de Barakaldo y, en los viajes de retorno, a llevar metal de la Orconera para el complejo siderúrgico de Northum-



Escudo naviera Aznar

berland. Si para éste era necesario el mineral español, para Altos Hornos lo era el galés que, caso de faltar, hubiera significado el paro total de la factoría.

Pérdidas irreparables

Para atender debidamente a estos contratos, suscritos con anterioridad a la declaración de la I Guerra Mundial, la flota de *Sota y Aznar* tuvo que sortear numerosos peligros, principalmente protagonizados por submarinos alemanes que habían bloqueado a la mayor parte de los puertos británicos. Los riesgos se premiaron con suculentos beneficios. Se sufrieron pérdidas que, aunque en lo material quedaban cubiertas por seguros, significaron muchas vidas y mucho dolor para sus familias.

Los barcos perdidos directamente por la guerra fueron: *Algorta*, *Alu-Mendi*, *Arno-Mendi*, *Atxeri-Mendi*, *Axpe-Mendi*, *Ganekogorta-Mendi*, *Lalen-Mendi* y *Oiz-Mendi* por ataque de submarinos. *Anboto-Mendi* y *Mendívil-Mendi* hundidos por minas. *Bakio* desaparecido. *Albia*, *Begoña* y *Arinda-Mendi* por embarrancamiento. *Udala-Mendi* por abordaje.

El *Artagan-Mendi* acabó transformándose en el *Monte Nuria* y el mascarón con la Virgen de Begoña fue sustituido por la Virgen de Nuria. No tuvo tan brillante carrera como en la primera etapa y acabó sus días en el desguace, que se llevó a efecto en los Astilleros Euskalduna en 1965. Es decir, en el mismo lugar donde había sido construido. El ciclo vital se había completado. 



Otro de los barcos de la misma naviera, El Monte Umbe, en la ría de Bilbao

Historias acuícolas

Autor: Cristóbal Aguilera

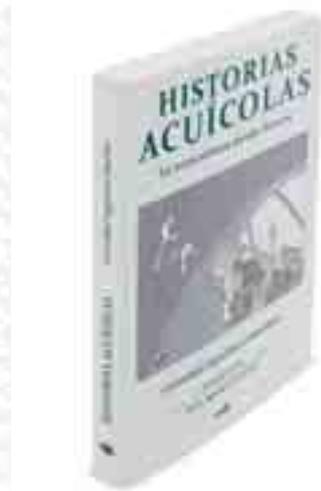
Plasmear los recuerdos, vivencias, reflexiones, o la pasta que sale de la mezcla de los tres, es crear, es solidario, es atrevido. Desde la visión de un entusiasta de la acuicultura, Historias Acuícolas es una válvula de escape muy buena, ¡no todo van a ser papers y planes de desarrollo! Es muy divertido, en serio. (Alberto García) Realmente tienes que escribir esas Historias. No era consciente de que hubieras vivido todo ese carro de aventuras. Me he reído mucho y he tenido un amago de nauseas al imaginar como sería ver en directo los mejillones del gordo y el flaco. (Elena Sanz)

Siguiendo cada una de las Historias, en cada una de ellas se encierra de forma más o menos críptica, críticas sutiles a cosas, hechos, actitudes humanas o gremiales y ciertas impotencias que posiblemente te hayan "marcado" la necesidad de explicarlas. (Francisc Padrós) Te felicito por la originalidad del proyecto, y por saber abordar en clave de humor el día a día de este mun-

do. Espero que tengamos Historias Acuícolas para rato. (Francisco Alarcón) Un beso muy grande para la señora Antonia y a su hijo que trabaja tanto, nos da alimentos y muchas Historias para reír y pasar un buen rato meditando sobre nuestros comportamientos. No pares, yo también te defiendo. (Inmaculada López) Me parece genial. Es algo así como el "Libro Negro de la Acuicultura en España". (José M. Vergara)

Cristóbal Aguilera (Baena, 1965) es un todoterreno. A su formación como biólogo une una rica experiencia en acuicultura forjada tanto en el mundo de la empresa como en el de la investigación. En la actualidad, es gestor de la innovación en el IRTA, desde donde intenta acercar posturas entre científicos y empresarios lo que, a su juicio "no siempre es fácil". En su afán de compartir, difunde su visión de la acuicultura de forma creativa a través del blog (www.cristobalaguilera.com) (Ana Díaz).

Jesús Aguilera (Barcelona, 1969) es un dibujante autodidacta y creativo capaz de



destilar la esencia de cada Historia Acuícola en una mirada, en un gesto, en una imagen que se hace cómplice con la palabra. Sus ilustraciones son un imán de alta potencia que atrae lectores como calamares a la luz de un farolillo de una embarcación potera. Que en definitiva es de lo que va esta aventura.

<http://www.ediciones-ende.com/home/290-historias-acuicolas.html> 🌊

Cristina Díaz y Fernando Wilson, ganadores del Certamen de Pintura de Patrimonio Industrial celebrado en el Puerto de Huelva

La Autoridad Portuaria de Huelva junto a la Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía, ha llevado a cabo la entrega de premios de la IV edición del Concurso de pintura al aire libre "Patrimonio Industrial", que este año ha estado dedicado al Puerto de Huelva. La entrega de reconocimientos, ha contado con la presencia del adjunto a la Dirección de la Autoridad Portuaria de Huelva, Juan José Blanco y, por parte del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental, Francisco Díez Checa.

Obras galardonadas

Cristina Díaz ha recibido el primer premio dotado 1.000 euros, de la mano

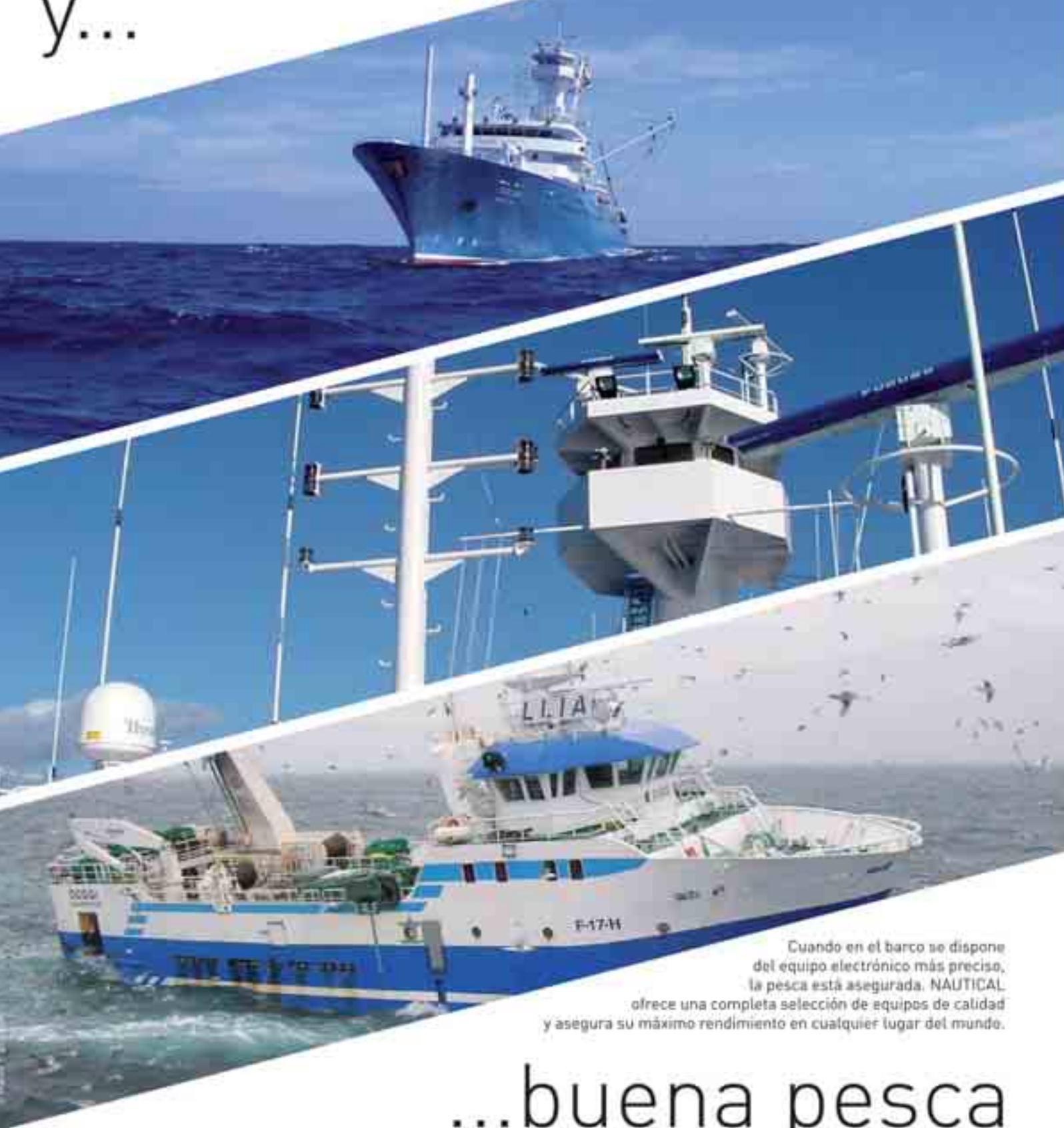
de Juan José Blanco y Francisco Díez Checa ha entregado a Fernando Wilson el segundo premio dotado con 500 euros.

Sobre la labor de la Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía

La Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía es una organización sin fines de lucro, promovida por el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Occidental, para salvaguardar el patrimonio industrial de Andalucía como nexo esencial entre la historia de la comunidad autónoma y su realidad industrial. 🌊



Buena proa y...



Cuando en el barco se dispone
del equipo electrónico más preciso,
la pesca está asegurada. NAUTICAL
ofrece una completa selección de equipos de calidad
y asegura su máximo rendimiento en cualquier lugar del mundo.

...buena pesca



Muelle de Reparaciones de Bouzas, s/n. Ed. Nautical
36208 Vigo. Pontevedra • T. +34 986 213 741 • F. +34 986 214 794
www.nautical.es

NAUTICAL



MADRID • BILBAO • BERMEO • VIGO • LAS PALMAS • BARCELONA • RIVEIRA • ABIDJAN (C.Marití) • MANTA (Ecuador) • PANAMÁ • MAHE (Seychelles)