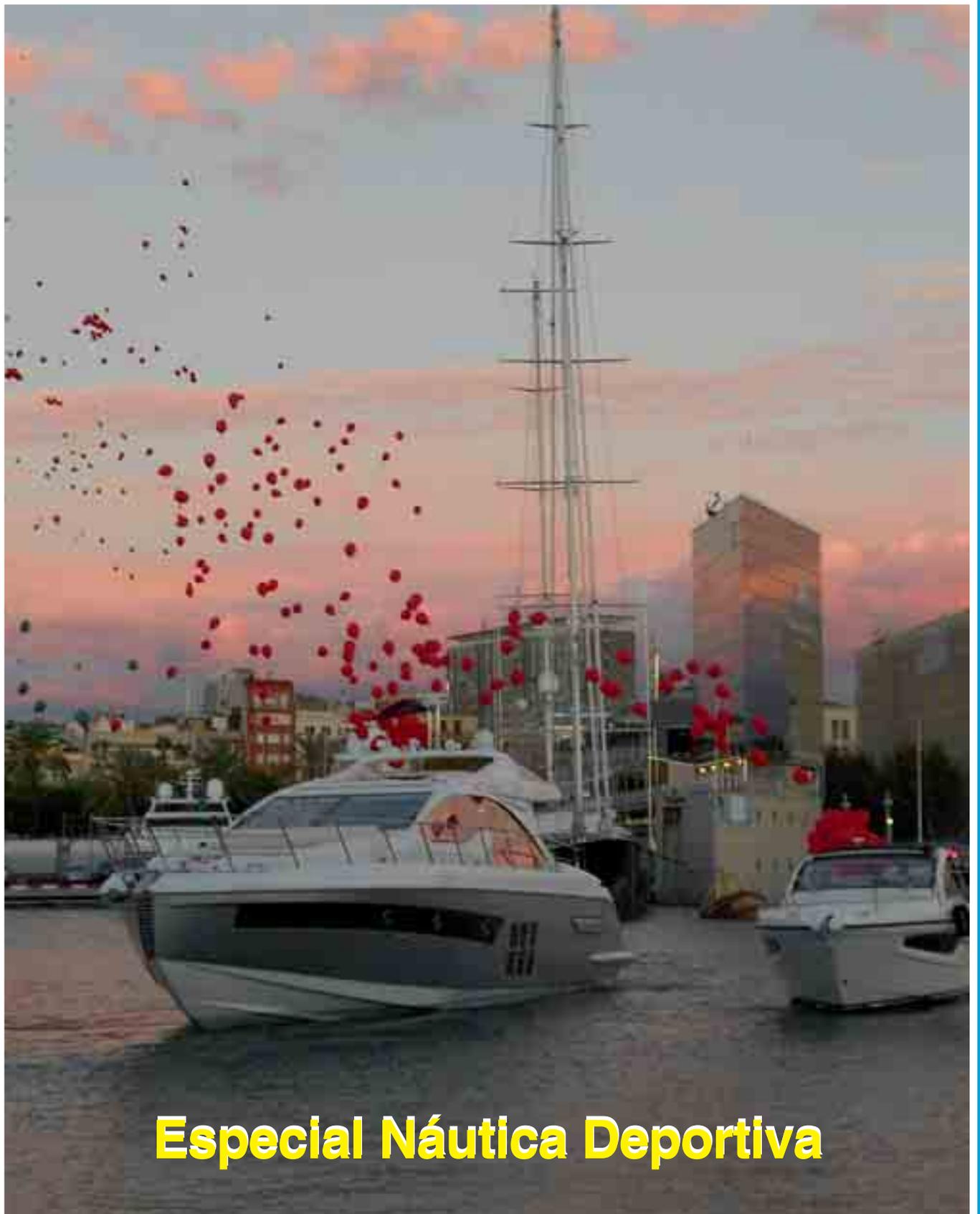


Europa Azul

Revista de la Mar

Julio-Agosto N.º 160 • 2017



Especial Náutica Deportiva



Asociación del Pesca, Comercio y Consumo Responsable 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

La importancia de la nutrición alimentaria pesquera

L El pescado es uno de los alimentos básicos más comercializados a nivel mundial, por valor de casi de 150.000 dólares, cifra que probablemente seguirá aumentando. Para ello, el consumo aparente de pescado per cápita en el mundo pasó de un promedio de 9,9 kg en la década de 1960 a 18,9 kg en 2010, con estimaciones preliminares para 2012 apuntando hacia un crecimiento que sitúa el consumo en 19,2 kg.

No obstante, existen muchos países en los que existe una verdadera hambruna. Este es el caso de Yemen, en donde la magnitud de la crisis alimentaria, devastado por un conflicto, es abrumadora, ya que 17 millones de personas -dos tercios de la población- padecen inseguridad alimentaria severa, y siete millones están al borde de la hambruna.

Para ello, participar en el desarrollo de las normas alimentarias internacionales para el comercio es fundamental para que los países puedan aprovechar los beneficios del auge del comercio mundial y prepararse para cambios tecnológicos inminentes, señala la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Los países en desarrollo, en particular, deberían invertir en capacidad y habilidades para lograr una participación eficaz en instituciones y organismos multilaterales

como la OMC y el Codex Alimentarius, la principal entidad para establecer normas alimentarias internacionales.

La publicación "Comercio y normas alimentarias" (Trade and Food Standards) ofrece una explicación concisa de cómo se deciden y aplican estas normas internacionales. Defiende una mayor participación de los países en desarrollo tanto en los procesos armonizados para establecer normas alimentarias en el Codex Alimentarius, como en los Comités de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF) y de Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) de la OMC. De esta manera, cuando las normas alimentarias y el comercio internacional trabajan mano a mano, ayudan a garantizar la inocuidad alimentaria, así como una mejor nutrición en todo el mundo.

No podemos olvidar que de los 130,1 millones de toneladas disponibles para el consumo humano en 2010, el suministro de pescado más bajo se dio en África, mientras que Asia representó dos tercios del total, con 89,8 millones de toneladas (21,6 kg per cápita), de los cuales 45,4 millones de toneladas en países fuera de China (16,1 kg per cápita). China es, con diferencia, el mayor exportador de pescado y productos pesqueros.

Sin embargo, desde 2011, se ha convertido en el tercer mayor importador del mundo, después de EEUU y Japón. La

Unión Europea es el mayor mercado de pescado y productos pesqueros importados, y su dependencia de las importaciones va en aumento. Se requiere que los Estados conjuguen medidas para erradicar el hambre y la malnutrición que la comunidad internacional se ha fijado para 2030.

Es un hecho posible, pero ello requiere más actuaciones, incluyendo mayores inversiones en agricultura y desarrollo rural sostenible, y puesta al servicio de los recursos pesqueros. Hoy en día más de 800 millones de personas siguen sufriendo subalimentación crónica y lamentablemente la cifra ha comenzado a crecer de nuevo.

Alrededor de 155 millones de niños menores de cinco años padecen retraso del crecimiento, -cerca de la cuarta parte del total mundial-, mientras que 1 900 millones de personas tienen sobrepeso -de las cuales al menos 500 millones son obesas- y 2 000 millones sufren de deficiencia de micronutrientes. Convertir la voluntad política en acción requiere centrarse más en las estrategias nacionales, incluidas las relativas a las políticas de nutrición, salud y educación. Para ello, es necesario que se refuercen los mecanismos de gobernanza y coordinación para facilitar el diálogo y crear incentivos para que los diferentes sectores y partes interesadas trabajen juntos y den un enfoque más preciso a las iniciativas para lograr el Hambre Cero. 🌊

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 Tegedor, Manuel Llorca, Ramón Franquesa, Chema Gorostiaga, Javier Mina, Rosa García Orellán.

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

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

E-MAIL: info@europa-azul.es

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

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

MAQUETACIÓN E IMPRESION: GERTU, Oñati (Gipuzkoa)

IMPRESO EN ESPAÑA

DEPOSITO LEGAL: SS-228-90

ISSN: 1.130-1465



Entrevista

Europarlamentaria, Izaskun Bilbao Barandica 6 a 9

Galicia

IV Conferencia Internacional de Arvi 10 y 11

Europa

Situación de los stocks de pesca 12 y 13
 Desigualdad en el control de la pesca europea 14 y 15
 Agencia de Control de la Pesca 16
 Capturas fuera de las aguas europeas 17

Euskadi

Situación de las empresas de capital vasco registradas en Francia 18
 Precio del atún experimentará subidas 19
 Reconversión de un residuo marino en hilo textil 20
 Pevesa certifica UNE195006 y Biomasa de anchoa 21
 Exposición de la flota bermeana 22

Andalucía

La chirila de Cádiz 24 a 27

Catalunya

Biotopos artificiales 28 y 29
 Situación del sector acuícola y pesquero catalán 30

Comercialización

Balance comercial pesquero 32 a 34
 Biolan 35 y 36

Empresas

Situación de la industria marítima vasca 38 a 40
 CSSC amplía su red de servicios para motores 41
 Atunlo 42

Puertos

Puerto de Huelva. Cifras 43
 Palamós y Roses 44 y 45



10-11

Galicia

El 30 por ciento de los productos que se desechan podrían frenar el hambre

Los armadores han puesto sobre la mesa, en la IV Conferencia Internacional de ARVI, uno de los grandes desafíos de las autoridades mundiales de cara a 2020, la sostenibilidad y conservación de los océanos. Sin embargo, en este caso sirven el planteamiento con un aliño diferente, en clave de salud. Introducen así la educación nutricional y la seguridad alimentaria en el debate sobre el futuro de la pesca. Si el 30% de la población mundial tiene deficiencias en micronutrientes(hierro, yodo, vitaminas, zinc, etc)", con el 30% de los productos pesqueros que se desechan podrían ser el suplemento necesario para ayudar a frenar el hambre de una parte de la población.

Astilleros

Contrataciones de Astilleros 46 y 47

Náutica

Estabilidad del turismo náutico 48 y 49
 Aumento de las matriculaciones de embarcaciones 50 y 51
 Salón Náutico de Barcelona 52 y 53

Marina Mercante

Aumento del tonelaje de buques 54 y 55

Eólica Marina

Parque Hywind Scotland 56

Reportaje

Isla de Java a 57 a 61

Innovación

Puertos a todo gas 62



18

Euskadi

Las empresas de capital vasco registradas en Francia gozan de buena salud

Las empresas de capital vasco, registradas en Francia, están consolidándose con el paso del tiempo. Han sabido adaptarse a los requerimientos franceses y sus inversiones han gozado de la necesaria rentabilidad para consolidarse. El número de barcos que se han registrado en Francia supera los 20. Su objetivo ha sido el de sacar partido a las cuotas francesas en aguas comunitarias. Todo ello ha sido posible, una vez vista la situación de declive de las empresas francesas, frente a las importantes cuotas que seguía contando el país francés, las cuales no se podían desaprovechar



32-34

Comercialización

El balance del comercio exterior pesquero sigue siendo negativo

Según el "Informe Anual de Comercio exterior Agroalimentario y Pesquero: 2016" realizado por la Subdirección General de Análisis, Prospectiva y Coordinación, y publicado por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, el comercio exterior de los productos pesqueros presenta un saldo deficitario. El 2016 no ha sido una excepción. Ello se debe al fuerte empuje de las importaciones que han registrado un récord el pasado año al superar los 5.000 millones de euros. Las exportaciones también han marcado un máximo histórico.

Publicidad

BALFEGÓ	PAG 2
ROXTEC	PAG 13
GOBIERNO VASCO.	
DEPARTAMENTO DE MEDIO	
AMBIENTE	PAG 23
MOGGARO	PAG 27
PENÍNSULA PETROLEUM	PAG 29
ASTILLEROS BALENCIAGA	PAG 31
SAJA INDYNA	PAG 35
VIC INAY	PAG 41
Gº Vº DPTO. DE DESARROLLO	
ECONÓMICO E	
INFRAESTRUCTURAS	PAG 42
PUERTO DE HUELVA	PAG 43
VOLVO	PAG 51
ARRANKOBA	PAG 59
SAEPLAST	PAG 63
SALÓN NÁUTICO	PAG 64



Un barco participa en una exhibición celebrada en una anterior edición del Salón Náutico de Barcelona. Foto J.R.V.



Izaskun Bilbao Barandica

Izaskun Bilbao Barandica europarlamentaria vasca, del Grupo de la Alianza de los Demócratas y Liberales por Europa

“Hace falta una pedagogía pública sobre la gran conciencia ambiental de la industria pesquera europea”

Izaskun Bilbao Barandica es desde el año 2009 europarlamentaria vasca, del Grupo de la Alianza de los Demócratas y Liberales por Europa, tras abandonar aquél año el cargo de parlamentaria en el Parlamento vasco. Pertenece a la Comisión de Pesca del Parlamento y conoce todos los entresijos de la política pesquera comunitaria. La vicepresidenta del grupo parlamentario ALDE, Bilbao, habla sobre todos los frentes de la pesca, de la renovación de la flota, de los acuerdos de pesca, de la importancia de los planes plurianuales y del Brexit, y mantiene que “hace falta una profunda pedagogía pública sobre el elevado nivel de conciencia ambiental que tiene la industria pesquera europea, y en particular la vasca”.

Entrevista

- ¿Va a ser posible recuperar las ayudas europeas para renovar una flota que permitiría pescar mejor y de forma más segura?

Yo he defendido durante la reforma de la PPC y voy a seguir haciéndolo en el futuro que debe retomarse este programa porque se dan las condiciones para que la renovación se pueda centrar en objetivos que encajan con las políticas generales de la Comisión. Creo que es importante promover una mejora en la eficiencia energética y descarbonización de los barcos de pesca e igualmente se puede avanzar mucho en cuestiones de seguridad. El reglamento que homogeneiza los criterios para medir la capacidad de pesca de los barcos es un gran avance para garantizar que todos estos objetivos se cumplen sin incrementar la capacidad de pesca.

- ¿Ve futuro a la reglamentación de la obligación del desembarque o por las dudas que levanta puede caer su implantación?. ¿Qué aspectos considera más problemáticos para la flota pesquera de cara a su cumplimiento y efectividad?

Creo que esta medida es una repuesta que había que arbitrar frente al problema que planteaba la práctica de los descartes. Creo además que se ha adoptado ofreciendo plazos para que la flota se vaya adaptando a la nueva situación y la integre en las pautas de operación de cada buque. Para que los desembarcos cumplan su objetivo debemos trabajar en una doble dirección. Por un lado promover prácticas de pesca más selectivas para reducir al mínimo el pescado que puede perjudicar la cuota disponible. Por otra parte es un reto para los sistemas de control tanto los que se ejercen de manera electrónica remota como para los que se ejercen mediante observadores en el mar o haciendo muestreos de descargas. Está obligando igualmente a ofrecer una información más detallada en el cuaderno diario de pesca y en las declaraciones de desembarque. La experiencia nos dice que la aplicación más problemática afecta a las pesquerías mixtas.

¿No piensa que son necesarios más fondos para mantener y consolidar los acuerdos de pesca europeos?. ¿Es posible un acceso de la flota atunera a Kenia, tal como se consiguió en Liberia?

Creo que el futuro de la pesca Europea pasa

Entre 2012-2014 había más de 6.000 empleos en los barcos que pescan al amparo de los acuerdos de pesca y 341.000 en la industria transformadora, en la que predominan claramente los empleados naturales de los países terceros

por mantener e incrementar estos acuerdos, ofrecer más y mejores caladeros y seguir utilizando los fondos para colaborar con los países socios. Contribuye sin duda al empleo en el sector y al fortalecimiento de la industria pesquera europea pero además tiene un impacto muy positivo en los países con los que llegamos a acuerdos y también sobre la extensión de prácticas pesqueras sostenibles en todo el mundo. A propuesta nuestra los servicios del Parlamento elaboraron un estudio que se presentó el año pasado en el que se cuantifica el positivo impacto que tienen estos acuerdos en Europa y los países socios. Allí se constataba que entre los años 2.012 y 2.014 había más de seis mil empleos en los barcos que pescan al amparo de estos acuerdos, y 341.000 en la industria transformadora en la que predominan claramente los empleados naturales de los países terceros. Igualmente el trabajo destaca que las condiciones de empleo que se ofrecen al amparo de estos acuerdos son siempre mejores que las que definen la media en esos estados.

En cuanto al caso de Kenia nunca se deja de intentar un acuerdo si hay alguna posibilidad de conseguirlo. Se han hecho estudios de impacto pero en este momento la situación política del país, su inestabilidad y problemas de violencia hacen difícil si quiera configurar una interlocución oficial. Tras las elecciones de este año veremos si los resultados permiten abrir un diálogo concreto.

- ¿No piensa que bajo el concepto de la sostenibilidad no se viene escondiendo actitudes más restrictivas hacia las flotas comunitarias de pesca?

Creo que los primeros interesados en practicar una pesca sostenible son los profesionales del sector cuya actividad en el presente y en el futuro depende precisamente de eso. Lo que me parece peor es el discurso que, al amparo del principio de sostenibilidad hacen personas y organizaciones que tienen otros intereses, muchas veces ocultos, y utilizan estereotipos muy negativos para referirse a la acti-



Sin el Reino Unido, la UE sigue siendo hoy una zona completamente interdependiente. Aquí el Reino Unido no va a poder imponer posiciones

vidad del sector pesquero. Creo que hace falta una profunda pedagogía pública sobre el elevado nivel de conciencia ambiental que tiene la industria pesquera europea y en particular la vasca. La flota Europea es de largo la más respetuosa y la que emplea prácticas más sostenibles en el mundo.

- Pese a todas las recomendaciones de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo para abordar la dimensión externa porque no se han atendido y seguimos con una producción comunitaria muy baja de cara a suministrar pescado a la población teniendo que echar mano de importaciones. ¿Porque cada día más se tienen que adoptar acuerdos privados de pesca para sostener muchas empresas?. ¿Porque no existe en la UE un marco claro de cobertura sobre las empresas que mantienen estos acuerdos privados que implican inversiones importantes sobre terceros países?

La demanda de pescado en Europa es superior a la oferta disponible e incluso en algunos casos a la capacidad de pesca de la flota propia. Por eso hay que recurrir a las importaciones y por eso hay que seguir empeñados en extender la política de acuerdos de pesca. Este año hemos aprobado en el pleno de febrero un reglamento para añadir control, sostenibilidad y transparencia tanto a las actividades de la flota como a los mecanismos de concesión de licencias. Estas mejoras afectan a los más de 700 buques europeos que pescan bajo acuerdos con países terceros, al amparo de la legislación O.N.U., mediante acuerdos privados o ejerciendo actividades en alta mar. Esta es ya una gran medida para proteger a los barcos con acuerdos privados que si los suscriben es por la imposibilidad de operar bajo acuerdos oficiales de la UE. No hay operador en el sector que no prefiera un acuerdo UE a estos acuerdos privados.



Por eso insisto en la necesidad de seguir fortaleciendo la dimensión exterior de la política pesquera común. Este año me parece que este trabajo que nos permite disfrutar de 21 acuerdos en vigor, es bueno para mejorar la capacidad de abastecimiento de nuestros mercados pero además es una formidable herramienta de cooperación y de extensión de los estándares de pesca europeos a la mayor parte de las zonas pesqueras del mundo. Creo que hay un arco claro de apoyo a estos acuerdos, pero hay que ser conscientes de que muchos de estos países están presionados por otras flotas que, a corto plazo parecen ofrecer más dinero o unas condiciones de ejercicio de la actividad más flexibles.

La mejor manera de afrontar ese reto es, desde luego, reforzando las partidas presupuestarias dedicadas a este capítulo, pero además profundizando en las medidas de apoyo al desarrollo local y demostrando que la sostenibilidad de las prácticas europeas es, a medio plazo, mucho mejor negocio.

- ¿Desde Europa aprecia que no se miden muchas veces el impacto sobre las comunidades dependientes de la pesca de las decisiones que se toman?

Creo que esta expresión de "Europa" no mide el impacto" no procede, porque la PPC es fruto de un acuerdo entre todos los estados miembros y estos tienen además una enorme responsabilidad en su aplicación. Creo que uno de los problemas para mejorar el efecto de las políticas europeas es combinar su necesaria ho-

rizontalidad con la diversidad que se da en sectores como el de la pesca a pequeña escala o de bajura. Nosotros por eso hemos defendido la regionalización, porque la mejor forma de adaptar los estándares europeos a realidades concretas es precisamente implicar a los actores locales, tanto institucionales como del propio sector.

La nueva PPC y las futuras reformas que le afecten tienen que integrar decididamente el vector de la participación del sector y especialmente de las comunidades costeras en la planificación de las políticas. Creo que venimos de una situación en la que la falta de transparencia y la inclusión de las cuotas de pesca en la negociación de otras muchas cosas, generó una cultura que no favorece ese diálogo.

Yo, desde luego, tengo una enmienda casi tipo que coloco en todos los informes de pesca en los que participo y que aboga precisamente por este principio. El último ejemplo lo tenemos en el informe sobre diversificación de la renta en las comunidades pesqueras en el que me he abstenido porque el texto parecía más hecho desde la perspectiva de la industria turística que desde los intereses las comunidades locales pesqueras. Estas actividades para generar nuevos negocios en estas zonas deben basarse en el conocimiento y la cultura y tradiciones de estas zonas y garantizar que las rentas se queden en manos de emprendedores locales.

- En un nuevo reglamento se precisan y homologan todos los parámetros que sirven

para definir y describir los barcos de pesca como la eslora, la manga, el arqueado, la fecha de entrada en servicio y la potencia del motor lo que va a permitir que estas definiciones se apliquen a todas las normas de la UE en materia de pesca y se utilicen en todas partes del mismo modo. ¿Pero si cada día tenemos menos barcos porque no se aumentan las cuotas de pesca?. Los patrones de pesca dicen que cada día se ve más pescado en la mar. Ejemplos tenemos en el verdel o la merluza con cuotas muy limitadas.

La mejor solución para resolver para siempre este problema es el de la generalización de planes plurianuales para la gestión de los stocks de pesca que fijen las cuotas pesqueras por procedimientos conocidos y objetivos y en los que el papel de las organizaciones científicas que miden la presencia de las especies en el mar debe de ser determinante. El problema es que el Consejo, es decir los estados miembros, no quiere renunciar al esquema de negociaciones opacas y multilaterales que han caracterizado hasta ahora la adjudicación de cuotas. Muchas veces los acuerdos alcanzados hacen sospechar que sobre la mesa hay muchos otros temas en juego y que a veces las cuotas se utilizan como moneda de cambio. Nosotros desde luego, vamos a defender hasta el final el esquema de planes plurianuales que permite al sector hacer una planificación mucho más racional de su actividad y conocer mejor sus expectativas de trabajo, inversiones y posibilidades a medio y largo plazo. Ese es uno de los retos fundamentales para mejorar la situación del sector en precios, financiación, empleo, etc.

- ¿Porque no se mide el impacto que tiene la pesca recreativa sobre las especies de la flota profesional?

Nosotros estamos totalmente de acuerdo con esta idea y hemos presentado en reiteradas ocasiones iniciativas para conseguir que este asunto empiece a contar en la política pesquera común. Para nuestra sorpresa no hemos conseguido aún ni una definición compartida de pesca recreativa. A mí me resulta especialmente llamativo que en ocasiones los mismos que critican al sector y lo acusan de "depredar" el mar no tengan la mínima preocupación por este asunto que, en algunas zonas turísticas es realmente preocupante.

Estamos pidiendo una investigación sobre la dimensión de este fenómeno y sobre los circuitos informales que se utilizan para comercializar al menos parte de los rendimientos de la pesca recreativa, porque es evidente que hay ventas, que se producen por circuitos informales y que plantean todo tipo de problemas y son desde luego una competencia desleal en toda regla con el sector profesional. Aquí no estamos hablando solo de acceso a stocks y cuotas, sino también de condiciones de mercado. Por eso vamos a seguir empeñados en avanzar en el control de esta actividad.

- ¿Cuáles piensa que podrán ser las repercusiones más importantes que podrá ocasionar el brexit en la pesca?

En la comisión de pesca hemos recibido ya un primer informe de lo que puede ocurrir, pero por el momento hay más incer-

tidumbres que certezas. Lo que está claro es que vamos a tener que enfrentar la aparición de un nuevo operador en el atlántico, el reajuste de las cuotas a que va a dar lugar, la recuperación de la titularidad de derechos pesqueros por parte del Reino Unido y la actividad de los barcos británicos en aguas que van a seguir siendo europeas. Hay en juego el acceso a aguas, a mercados y las inversiones en el Reino Unido que incluyen proyectos europeos en marcha en aquel estado. Creo que a la hora de negociar nuestra principal baza está en recordar que lo que antes era un todo, la PPC con el Reino Unido en su interior, sigue siendo hoy una zona completamente interdependiente. Aquí el Reino Unido no va a poder imponer posiciones.

- ¿Es posible algún día modificar el principio de estabilidad relativa, tras la salida del Reino Unido?

Este es un asunto muy complejo que reiteradamente sale a la palestra y en el que hay implicados derechos históricos de pesca, subsectores con posiciones muy distintas incluso en el mismo estado miembro y en consecuencia muchas incertidumbres. Por eso se trata en cada intento de reforma de la PPC y lógicamente sale de nuevo a colación con el Brexit. Mientras no se avance en una visión compartida sobre este asunto veo complicado que se pueda comenzar un debate productivo sobre este tema. 🌊

Defendemos los planes plurianuales que permiten al sector hacer una planificación mucho más racional de su actividad y conocer mejor sus expectativas de trabajo, inversiones y posibilidades a medio y largo plazo



Una visita de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo a Hondarribia (Gipuzkoa)

La dieta del mar, la asignatura pendiente

Por salud, por desarrollo intelectual, por conciencia verde... El consumo de pescado se revela imprescindible. Esta es una de las conclusiones de la IV Conferencia Internacional ARVI sobre el Futuro de la Pesca que, en esta edición, se ha desarrollado bajo el título "La educación nutricional de hoy es la base de un futuro saludable".

*Texto:
Antía Castro*

Los armadores han puesto sobre la mesa uno de los grandes desafíos de las autoridades mundiales de cara a 2020, la sostenibilidad y conservación de los océanos. Sin embargo, en este caso sirven el planteamiento con un aliño diferente, en clave de salud. Introducen así la educación nutricional y la seguridad alimentaria en el debate sobre el futuro de la pesca.

Jogeir Toppe, Kayo Kurotani y el chef pontevedrés Pepe Solla han sido los ponentes de unas jornadas que concluyen con una sentencia que invita a la reflexión: "El 30% de la población mundial tiene deficiencias en micronutrientes (hierro, yodo, vitaminas, zinc, etc)".

El 30% de los productos pesqueros que se desechan podrían ser el suplemento necesario para ayudar a frenar el hambre de una parte de la población. Las propiedades de las espinas y las pieles que se descartan contienen nutrientes como el zinc necesarios para sobrevivir. 800.000 niños mueren cada año precisamente por la carencia de micronu-

"Cada año se invierten en Japón 12 millones de euros en nutrición"



Conferencias Internacional de ARVI sobre educación nutricional

trientes como este, subrayó Toppe. Y el aprovechamiento de estos descartes se antoja así como una medida eficaz para aliviar esta tremenda realidad.

Las mujeres embarazadas son otras de las poblaciones objetivo. Hay estudios científicos que avalan cómo el consumo de pescado aumenta seis puntos el coeficiente intelectual de sus hijos, según se destacó durante las jornadas celebradas en Vigo.

Y la defensa de la incorporación del pescado a la dieta diaria se ha convertido en ley en Japón. En el país del sol naciente la alimentación saludable es una cuestión de Estado. El aprendizaje para comer de forma saludable está regulado por una ley bautizada como shokuiku, que dicta una serie de asignaturas obligatorias de educación nutricional que se imparten desde el ciclo de primaria.



Esta educación permite que en los comedores escolares se puedan ofrecer menús basados en una dieta equilibrada, a un precio muy asequible: 33 euros al mes. Y es que más allá de la ley, el Gobierno implementa la norma con una serie de planes sometidos a una evaluación con periodicidad quinquenal. "Cada año se invierten en Japón 12 millones de euros en nutrición".

Un sistema constituido en base al viejo dogma de menús sana in corpore sano. Y cuyos beneficios deben difundirse en el conjunto de la población, desde las edades más tempranas a las más avanzadas y que además de las enseñanzas en la escuela se transmite también de generación en generación. Una labor que a nivel gubernamental se reparte y coordina a través de los ministerios de Agricultura y Pesca, Salud y Educación.

Kayo Kurotani, una de los responsables de la shokuiku, detalló cómo desde que pusieran en marcha esta ley en el año 2005 se han reducido de forma relevante los índices de obesidad. Uno de los frentes que los armadores pretenden atajar aquí ante las últimas y preocupantes estadísticas del aumento de sobrepeso entre los más pequeños. Y es que al frente formativo se suma la práctica cada vez más extendida entre las empresas de especificar en sus etiquetas cuantos puntos de la norma cumplen sus productos, lo que facilita al consumidor controlar su dieta.

Con los datos en la mano, los expertos defendieron en Vigo el consumo de siete porciones de pescado a la semana. La base de esta afirmación está en la cantidad de omega 3, de selenio y de mercurio de cada especie, "ya que el selenio y el omega 3 contrarrestan el consumo de mercurio".

Las estimaciones sitúan en torno al 50% la procedencia del pescado que se consumirá en 2025



El 30% de los productos pesqueros que se desechan podrían ser el suplemento necesario para ayudar a frenar el hambre de una parte de la población

La pesca alimenta a la población mundial

El pescado alimenta al 12% de la población mundial. Y a eso se aferró Jogeir Toppe, oficial de la industria pesquera de la FAO. Una fuente que cada vez beberá más de la acuicultura, señaló. Las estimaciones sitúan en torno al 50% la procedencia del pescado que se consumirá en 2025.

Una tercera pata para este tridente argumental del consumo de pescado se refiere a los efectos en la longevidad. Así, en Japón se ha demostrado que las personas que han seguido una dieta saludable tienen un porcentaje de longevidad "del 15%" superior a aquellas otras que no.

Más allá de los datos y los estudios científicos está la experiencia, la tradición oral y la memoria de los fogones. Y ahí entra Pepe Solla. El chef desgranó la importancia de la educación nutricional y pasó revista también a dos proyectos en los que está inmerso para mejorar la calidad del producto. Por un lado en colaboración con

el sector pesquero para desangrar los peces a bordo de las embarcaciones y que ya practican en Japón.

El otro proyecto consiste en eliminar el estrés de los peces cuando son capturados. ¿Cómo? Instalando tanques de agua salada en los barcos para que lleguen vivos a puerto y, una vez en tierra, matarlos uno a uno. Un trabajo para el que cuenta con la colaboración de marineros y biólogos y que Solla ve factible siempre y cuando exista voluntad.

Ante este cóctel de estadísticas y argumentos científicos abogan por una mayor colaboración entre el sector de la pesca, los investigadores y los profesionales de la cocina. ¿Con qué objetivo? Impulsar una ley en España que regule la educación nutricional y una dieta saludable, una norma que debe llegar precedida de un debate entre las partes implicadas. 

Más de la mitad de los stocks de pesca son explotados dentro del RMS

Más de la mitad de los stocks de pesca, 44 de 66 stocks, en aguas del Atlántico Nororiental son explotadas dentro de los niveles de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS), 61 % de todas las capturas en esas aguas. En el 2015 eran 33 de 66, 59 % de las capturas totales, con lo que se demuestra la recuperación que están protagonizando. La biomasa se ha recuperado desde el 2005 un 35 %. Esto hace que los pescadores pidan abrir la mano con las cuotas para evitar que la prohibición de los descartes y las especies de estrangulamiento acaben afectando a su actividad económica.

La nueva Política Comunitaria de Pesca (PCP) empiezan a dar sus frutos. Eso revela el Comité Científico Técnico y Económico para la Pesca, en donde la sobreexplotación ha caído de forma drástica en todas las áreas», excepto en el Mediterráneo, asegura en un informe que han publicado Bruselas y que servirá para valorar posibles incrementos o descensos en las posibilidades de pesca para el próximo año.

Estado de las pesquerías

La Comisión Europea admite que los esfuerzos de la flota han mejorado el estado de las poblaciones en el Mar del Norte, donde el 59 % de los desembarcos proceden de especies gestionadas de forma sostenible. Eso permitirá que, por ejemplo, se puedan valorar aumentos de cuotas para el eglefino, solla o lenguado. No para el bacalao o el merlán.

En aguas nororientales todo apunta a un aumento de las capturas de la merluza del norte. El stock sigue creciendo a un ritmo del 10 % en línea con el RMS. Peor suerte correrá la flota del arenque en el Mar Céltico y el Mar de Irlanda. Los stocks de merlán y el bacalao están «severamente agotados» y sin signos de recuperación.



La merluza ibérica sigue estando por encima del RMS abriendo camino a nuevos ajustes para enfado de la flota.

Será «un reto» fijar cuotas para las pesquerías mixtas en este área.

En aguas ibéricas, el 68 % de las capturas son sostenibles. El mayor ratio en el caladero atlántico. A pesar de ello, el rape, cuyo TAC aumentó un 54 % este año y que sigue en línea con el RMS, podría sufrir recortes si se siguen las recomendaciones científicas. Peor suerte correrá la flota con la merluza ibérica, que sigue en cuidados intensivos. A pesar del recorte progresivo de cuotas, «el stock sigue estando por encima del RMS», determinan los científicos quienes abren así el camino a nuevos ajustes para enfado de la flota.

Balance económico

Bruselas registró beneficios récord para la flota en el 2014 de 770 millones de euros. Una tendencia que coincide con el aumento de stocks explotados a niveles del

RMS. Para la flota del mar del Norte y Atlántico nororiental la mejora de las poblaciones de solla y merluza norte y el aumento del precio medio otras especies importantes como la caballa y el lenguado están detrás de ese impulso económico. La Comisión pone como ejemplo a los arrastreros demersales españoles que pasaron de trabajar a pérdidas en el 2008 a registrar unos beneficios netos del 5 % en el 2015. El futuro no pinta tan bien para la flota del Mediterráneo y el Mar Negro, donde los stocks todavía están sobreexplotados.

Obligación de desembarco

Según la Comisión de Pesca avanza a buen ritmo y que no se han reportado incidencias o problemas en su aplicación por parte de los Estados miembro aunque Bruselas admite que la flota puede verse en problemas si no se encuentra solución urgente al problema de las especies de estrangulamiento, «el mayor reto» para los pescadores. El año pasado solo se registró un incidente por esta razón y es que los buques de la costa suroeste de Inglaterra que van al arenque tuvieron que quedarse en puerto al superar de forma prematura las capturas para especies no objetivo.

Desde 2007 al 2015, 4.378 barcos fueron desguazados con ayudas públicas, otros 3.608 sin ellas

Capacidad de la flota

«Sigue disminuyendo». Hoy hay registrados en la UE 84.134 buques. Desde 2007 al 2015, 4.378 barcos fueron desguazados con ayudas públicas, otros 3.608 sin ellas. «Los Estados miembro continúan haciendo grandes esfuerzos para equilibrar la capacidad de pesca de sus flotas a sus cuotas disponibles», admite el Comité Científico Técnico y Económico para la Pesca que, sin embargo, detecta problemas en algunos segmentos de la flota para adaptarse. Detecta una «sobrecapacidad estructural» en la mayor parte de Estados miembro y sugiere más ajustes. 



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

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

www.roxtec.com



Pese a la simplificación y la racionalización de las medidas

Desigualdad en el control de la pesca europea

Texto:

Juan Carlos Barros

La Comisión Europea (CE) acaba de publicar su informe de evaluación de la regulación de control de la pesca, donde se muestra que si bien los Estados europeos generalmente han aplicado las principales obligaciones previstas, bastantes de ellos todavía no han conseguido la instauración plena del nuevo régimen y como consecuencia han surgido situaciones de desigualdad entre unos y otros. Los datos que ofrece la CE son muy genéricos y se distribuyen por grandes zonas pesqueras (ver cuadros adjuntos).

La evaluación se ha centrado en los dos aspectos que mostraron mayores deficiencias en el anterior sistema de control, que consistían en promover que hubiera un terreno de juego igual para todos y en desarrollar una cultura de cumplimiento. El informe se ha efectuado sobre la base de auditorías e inspecciones de la CE y de los datos suministrados por los propios Estados, que han establecido centros de seguimiento y han aplicado estrategias de control basadas en el riesgo.

Aunque la regulación actual contenida en el Reglamento 1224/2009 ha simplificado y racionalizado el sistema antiguo, la evaluación destaca que hay un buen número de deficiencias que reducen la relevancia, el valor añadido europeo, la coherencia, la efectividad y la eficiencia de todo el sistema.

El actual régimen de control entró en vigor en 2010 y ya tocaba hacer su evaluación. Su objetivo es recopilar los datos necesarios en la gestión de las posibilidades de pesca y delimitar las funciones de los Estados y de la CE, de forma que al final se logre que sólo se capturen las cantidades legalmente permitidas. Además pretende que las normas se apliquen a todos por igual, que haya sanciones armonizadas en toda la UE y garantizar que los productos de la pesca pue-



dan rastrearse a través de la cadena de suministro.

En la evaluación se ha constatado que las principales preocupaciones del sector a nivel europeo son las sanciones y el sistema de puntos, el seguimiento de las infracciones, el intercambio de datos, el seguimiento y los informes de capturas en los barcos menores de 12 metros. Concretamente, las excepciones concedidas a estos barcos han sido consideradas como el mayor impedimento para lograr la efectividad del sistema en su conjunto. A esto hay que añadir varias cuestiones técnicas relacionadas con la falta de claridad en algunas normas.

Entre las nuevas obligaciones que ha incorporado el Reglamento 1224/2009 destaca la preocupación que ha causado en el Sector la obligación general de descarga

y las deficiencias en la trazabilidad. Los operadores económicos han insistido sobre todo en la igualdad de aplicación de esas novedades en todos los Estados y en que hay que limitar las capturas adicionales.

Se ha detectado igualmente en la evaluación que los controles de la descarga obligatoria no son adecuados y que el control en el uso de las capturas de especies que están por debajo del tamaño mínimo de referencia de conservación y que no son aptas para el consumo humano directo, debería haberse abordado mas adecuadamente para evitar confusión y dudas tanto entre el Sector como por parte de las autoridades estatales.

Los pescadores y la industria han expresado concretamente su preocupación acerca de la rigidez de algunas normas técnicas difíciles de poner en práctica, como por ejemplo las practicas de pesaje, los márgenes de tolerancia, el transporte, la notificación previa y la transmisión de los límites de los plazos en las notas de venta.

El informe europeo muestra claramente que una cultura de cumplimiento se basa en la aplicación justa y uniforme de las normas de control en todas las pesquerías y en todos los Estados, pero incluyendo también los barcos de terceros países que pescan en aguas de la UE y la necesidad de mantener un seguimiento estricto y consistente de las infracciones detectadas.

Los controles de descarga y el uso de las capturas por debajo del tamaño mínimo no son adecuados

Preocupa la rigidez de las normas técnicas de pesaje, tolerancia, transporte, notificación previa y los plazos en las notas de venta

El pilar esencial para asegurar el tratamiento igual para todos es la puesta en práctica efectiva de las sanciones, incluyendo el sistema de puntos para las infracciones graves. Y aunque la voluntad política es esencial para llevarlo a cabo, hay que tener en cuenta que las derogaciones normativas y la ambigüedad de algunas disposiciones también contribuyen a conseguir ese deterioro de la igualdad en la práctica. De ese modo, algunos actores relevantes en el Sector, según la CE, han solicitado la actualización de las normas más obsoletas que han demostrado ser muy rígidas o difíciles de llevar a la práctica.

Por otra parte, el desarrollo de las nuevas herramientas en las tecnologías de la información y la transposición a la legislación nacional de las nuevas normas han tomado demasiado tiempo, más de lo que se había calculado. En cualquier caso, se espera que a la larga se acabó reduciendo la carga administrativa, cuyo coste, según dice la CE, ya se ha reducido. Los beneficios del sistema electrónico, comparado con el de papel, se han concretado ya en una mejor calidad de los datos y mas colaboración entre Estados.

EVALUACION POR ZONAS PESQUERAS

Mar Báltico y Mar del Norte

- En general todos los Estados han establecido sistemas de control y seguimiento dedicando los recursos necesarios. La puesta en práctica de las nuevas tecnologías con sistemas de información relevantes para asegurar datos mas fiables y el seguimiento del agotamiento de la cuota están ya en aplicación o en estado avanzado de aplicación.



- El control de los flujos de información de las pesquerías y los datos de capturas se basa principalmente en la gestión del riesgo, con los controles del esfuerzo enfocados en los barcos, las pesquerías o los operadores de riesgo más alto.
- Las areas donde hacen falta mejoras se refieren a la gestión de datos, sistema de sanciones, sistemas de pesaje de muestras y colaboración efectiva entre las autoridades nacionales.
- Desde 2010 al menos 3 Estados han dedicado recursos adicionales y han creado nuevas oficinas de control. En el periodo 2010-2014 la CE ha iniciado 17 diálogos bilaterales informales y en 2 casos se iniciaron procedimientos formales de infracción debido a que las deficiencias no fueron correctamente solucionadas. Desde 2014, se ha iniciado 1 dialogo bilateral informal que está todavía en marcha.

Atlántico (Francia, Irlanda, Portugal, España y Reino Unido)

- La máxima prioridad se ha dado al sistema de registro de capturas y del esfuerzo pesquero. Además se ha insistido en el intercambio de la información de control entre Estados, y en la trazabilidad.
- Se han organizado verificaciones de cuestiones específicas en las especies pelágicas, la merluza, y las pesquerías de profundidad. Los resultados se han plasmado en 2 programas de auditoría. Se han adoptado también 3 planes de acción para superar las deficiencias del sistema de control en 3 Estados.
- Las deficiencias generales se han encontrado sobre todo en la coordinación entre organismos, intercambio de información

entre Estados, consistencia de las bases de datos, recogida, gestión y contraste de documentos de control.

- Globalmente el intercambio de información entre Estados y la cooperación en el control y el seguimiento ha mejorado de forma significativa.
- Se han adoptado 4 planes de acción y 2 diálogos bilaterales informales para tomar las medidas correctivas necesarias.

Mediterráneo y Mar Negro

- Se han adoptado 5 planes de acción para abordar las deficiencias en los sistemas nacionales de control. Ha habido 10 misiones de verificación de tales planes.
- Los mayores logros han sido en la mejora de la capacidad control (introducción de sistemas electrónicos y cooperación operativa), en la mejora del control de las pesquerías de atún rojo por medio de programas específicos de control de estimación de capturas usando cámaras estereoscópicas, la limitación del uso de redes ilegales de deriva y la ejecución de controles conjuntos e inspecciones entre varios Estados.
- Los principales defectos han sido con respecto al seguimiento de actividades de los barcos de pesca no sujetos a la obligación de llevar cuadernos de pesca y la recopilación de datos sobre capturas de la pesca recreativa.
- Otros asuntos importantes se refieren al etiquetado incorrecto o perdido, la formalización, sumisión y contraste de las notas de venta, la aplicación de los sistemas electrónicos de registro de datos de datos y la señalización de los barcos de pesca. 🌊

La Agencia de Control de la Pesca publica sus bases de acción para dentro de cinco años

El Consejo de Administración de la Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA) que dirige la Agencia Europea de Control de la Pesca ha definido sus 11 recomendaciones sobre el camino que deberá seguir en los próximos 5 años. En sus conclusiones hablan del papel que está cobrando la Agenda y su carga de trabajo, aunque también adolece de falta de recursos asignados.

Su hoja de ruta fue redactada al final de un seminario abierto entre los miembros de la agencia, en su sede de Vigo.

El papel de la EFCA ha evolucionado a partir de la nueva política pesquera común adoptada en 2012, y más recientemente con la iniciativa de control costero europeo que ejercer. Por lo tanto, el Consejo de Administración recomienda alinear aún más sus acciones sobre los acontecimientos y desarrollo que va cobrando la pesca, con la aparición de nuevas figuras como la obligación de aterrizaje, la regionalización, la lucha contra la IUU (ilegal, no declarada y no reglamentada) y el componente internacional de la política pesquera común (PPC). Para la junta, "esta adaptación debe hacerse a través de la revisión del reglamento de control".

La armonización de los controles

EFCA también cree exigible una mayor armonización de los controles. De hecho, algunas disparidades fueron denunciadas por la Comisión Europea y el Tribunal de Cuentas Europeo. En cuanto a su funcionamiento, la Agencia debe seguir desarrollando e-learning para sus inspectores de pesca en el seno de la Unión Europea; extender los planes de despliegue conjunto entre los Estados; el fortalecimiento de la cooperación con otras agencias europeas, en particular, la EMSA (seguridad marítima) y Frontex (fronteras exteriores); y seguir mejorando la paridad;



comunicarse adicionalmente con sus grupos de interés, incluyendo a través del diálogo.

La falta de recursos

También se dictaron algunas recomendaciones relativas a los medios y al gobierno de la EFCA, ya que para planificar su participación en el ámbito internacional

todo ello trae consigo la movilización de muchos recursos. En los últimos días eventos internacionales, como el celebrado en Nueva York han hablado de la necesidad de un mayor control de las actividades, al tiempo que se pide fortalecer el funcionamiento de la junta para que se concentre más en cuestiones estratégicas y en una mejor integración de sus nuevos miembros; y promover una mejor interacción entre la Junta y el Consejo Asesor.

Plantean una mayor armonización de los controles

Para la evaluación efectiva

Finalmente el Consejo de EFCA considera positivo el trabajo realizado pero también recomienda "mejores metodologías para medir el valor añadido y el impacto de las actividades de EFCA, utilizando un enfoque basado en los resultados y que puede ser desarrollado con indicadores de rendimiento claves estratégicas efectivas". 

Alrededor del 20 por ciento de las capturas europeas se realizan fuera de sus aguas marítimas

Aproximadamente el 20% de las capturas de la flota pesquera europea se obtiene de zonas marítimas no europeas. Este acceso se otorga en áreas marítimas internacionales y dentro de la jurisdicción de los estados costeros, en los que se han celebrado acuerdos sobre el acceso de la flota. Estos "Acuerdos de asociación de pesca sostenible" de la UE conceden a los operadores europeos acceso a faenar e incluyen financiación para el desarrollo de infraestructuras en el sector pesquero, que ha sido controvertido, sobre todo en la costa occidental de África. Apoyar los esfuerzos de investigación y desarrollo para promover mejoras en este área, es la historia de la misión de FarFish", dice el coordinador del proyecto FarFish, Jónas Rúnar Viðarsson, de Matís.

FarFish es un programa que trabaja en la mejora y el conocimiento y la gestión de las pesquerías de la UE fuera de Europa y contribuyendo a la sostenibilidad y a la rentabilidad a largo plazo, bajo un nuevo proyecto Horizonte 2020 de la UE con el objetivo de mejorar la sostenibilidad y la rentabilidad de la flota pesquera europea que opera fuera de las aguas europeas. FarFish reúne a 21 organizaciones y agencias en Europa, África y América del Sur, además de varias organizaciones internacionales.

El proyecto FarFish está diseñado en torno a seis áreas de casos de estudio en las que los operadores europeos participan activamente en actividades pesqueras, como Cabo Verde, Mauritania, Senegal y Seychelles, así como en aguas internacionales en el sudeste y el suroeste del Atlántico. En este contexto de diversidad geográfica, económica y cultural, el proyecto obtendrá información sobre la sostenibilidad de especies comercialmente importantes como el atún, la merluza, la caballa, la sardina, el pulpo, el camarón y otras pesquerías relevantes. El proyecto contribuirá a la explotación en o por debajo del correspondiente Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) correspondiente a estas pesquerías. La investigación promoverá el conocimiento biológico a través de la recolección de datos sobre as-



pectos ecológicos, económicos y socialmente importantes de estas pesquerías. El proyecto trabajará con las partes interesadas para crear herramientas de gestión de la pesca accesibles y adaptables dentro de las áreas de estudio de casos. Además, se harán esfuerzos para aumentar la responsabilidad de la flota europea para el uso de la zona y la divulgación de información. El proyecto FarFish, que superpone la recopilación de datos importantes y el desarrollo de herramientas de gestión mejoradas, se centra fuertemente en la creación de conocimientos en materia de gestión pesquera y en la creación de capacidad entre las partes interesadas de los Estados ribereños y la flota pesquera europea.

El Consejo Consultivo de Flota de Larga Distancia en Aguas no Comunitarias (LDAC) es un socio clave de este proyecto, ya que la organización representa a las partes interesadas en la pesca de la UE, incluidos el sector extractivo, procesador y comercializador de 12 Estados Miembros, así como ONGs de medio ambiente y cooperación para el desarrollo. El LDAC proporcionará su feedback de manera continua en la conformación y caracterización de los casos de estudio; Identificará las la-

gunas en los datos y ayudará a recopilar información relevante sobre las actividades pesqueras de la flota de la UE; aportará su experiencia en la definición de objetivos y herramientas de gestión; Así como ayudará en estrategias de comunicación y difusión.

El coordinador de FarFish, Jónas Rúnar Viðarsson, está entusiasmado por el encuentro de los socios del proyecto por primera vez. "Es evidente que se trata de una cuestión extremadamente importante, que las pesquerías se gestionen de manera sostenible, independientemente de dónde se recojan los peces. Es importante tener en cuenta que este proyecto está abordando cuestiones dentro de un sistema complejo. Muchas de estas pesquerías han sido afectadas por la pesca no reglamentada, lo que puede tener un efecto perjudicial sobre el estado de las poblaciones importantes y los medios de vida de las personas en los países costeros tanto fuera como dentro de Europa".

FarFish recibe financiación del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea en virtud del acuerdo de subvención núm. 727891.

Más información en: www.farfish.eu

Las empresas de capital vasco, registradas en Francia, gozan de buena salud

Las empresas de capital vasco, registradas en Francia, están consolidándose con el paso del tiempo. Han sabido adaptarse a los requerimientos franceses y sus inversiones han gozado de la necesaria rentabilidad para consolidarse. El número de barcos que se han registrado en Francia supera los 20. Su objetivo ha sido el de sacar partido a las cuotas francesas en aguas comunitarias. Todo ello ha sido posible, una vez vista la situación de declive de las empresas francesas, frente a las importantes cuotas que seguía contando el país francés, las cuales no se podían desaprovechar. Ante ello armadores españoles se coaligaron con socios franceses, para explotar los barcos. Algunos trabajan descargando sus especies en Lorient, otros en San Juan de Luz, y otros en puertos del Norte español

Desde tiempo atrás, el proceso de registro nuevos barcos de pesca ha sido progresivo. Los primeros de esta nueva era fueron el Keroulan, un palangrero de 24,83 metros construido en 1990, en Francia. Le siguieron el Miren, El Arin... Después se incorporaron al registro, el palangrero Viriato, de 22.40 metros, que inició su actividad sobre la merluza. Esto fue posible por la compra del Sant Yann II, arrastjero de Guilvinec, adquirido por un armador español que conllevó su integración en la organización de productores de La Cotinière (Oléron).

Las empresas de capital vasco registradas en Francia se benefician de las importantes cuotas de este país



El Keroulan fue uno de los primeros barcos con capital vasco que se registró en Francia

Más tarde el barco semi-industrial Argelès (38,80 metros) inició su actividad en el Mar Céltico (zona VII). Armadores de Ondarrea, Pasajes, Celeiro afrontaron también la compra de tres arrastreros de altura de Guilvinec, Lorient. Sus descargas tienen lugar en Gran Bretaña o Francia, para ser transportadas por carretera a España.

Otras empresas han seguido la misma senda Fishing Company con 4 barcos, Euroservipesca, con 9, en su totalidad volantes y palangreros. Esta última empresa comenzó su actividad en Pasaia y después ha recibido todo tipo de facilidades desde la lonja de San Juan de Luz, en donde tiene su centro de trabajo, para el envío de merluza a España. Las autoridades de este puerto, cuyo flota se fue a la quiebra, han abierto el paso a las empresas registradas en Francia e incluso han mejorado su infraestructura con nuevos almacenes. Euroservipesca ha ido superando, poco a poco, requerimientos de validación de títulos de sus patrones, "pero con el tiempo la acogida ha sido perfecta". El problema de estos barcos es el de tripulaciones. Euroservipesca tie-

ne tripulación portuguesa. Otras empresas prefieren contar de países asiáticos, pero es la fiabilidad y confianza al cliente que han mostrado con la entrega de merluza los 365 días del año el aspecto principal que les ha llevado a perpetuarse. Son empresas que en su Plan de Pesca saben de antemano que pueden capturar al año 8 millones de kilos de merluza, en Francia, ni uno más, ni uno menos, así como otros cientos de kilos más en Gran Bretaña. El principio de estabilidad relativa benefició más a Francia que a España. Unos armadores saben aprovechar esto mejor que otros. 

Las descargas suelen hacerse en Francia y Gran Bretaña para su traslado en camión de la mercancía

Los precios del atún experimentarán una subida por los problemas en diferentes caladeros

La Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (Anabac) y la Organización de Productores de Atún Congelado (OPAGAC) han "llegado a un acuerdo de caballeros" para la distribución de la cuota de atún de aleta amarilla en cantidades que oscilan entre 600-1.200 toneladas métricas por buque," ante la posibilidad de agotamiento antes que finalice el año. La flota española ha capturado el 73.95% de su cuota asignada, según fuentes de la flota. La cantidad restante para completar el 45,682 toneladas asignadas a la flota española es, por tanto, menos de 12.000 toneladas para el resto del año. La flota francesa se encuentra en una situación similar. Sin embargo, esta última flota podría pescar la cuota hasta diciembre, gracias a "las medidas de autoregulación que se han tomado". En principio, las Seychelles ha otorgado 994 toneladas de cuota de atún aleta amarilla para cada buque, a contar desde el 20 de mayo, según la primera fuente. La cuota se dividió entre 13 buques con bandera de Seychelles. Con estas cuotas, se estima que la flota de las Seychelles tendrá que dejar de pescar al final septiembre, mientras que la flota francesa y española tendrá que dejar de pescar en octubre a más tardar, señalan fuentes de la industria.

Esto significa que, durante tres o cuatro meses, no habrá suministro de la pesca de la flota de cerco en el Océano Índico. Como resultado, durante ese tiempo sobre 120,000-

El agotamiento de cuotas genera que, durante tres o cuatro meses, no habrá suministro de la pesca de la flota de cerco en el Océano Índico



El Galerna III, del grupo Albacora, faena en Seychelles

160,000t, en el Océano Índico no podrían ser capturadas. "Esto va a influenciar, significativamente, los precios en toda la región y posiblemente también en otros mercados. Además, dada la escasez de aleta amarilla que se captura a nivel mundial, la falta de suministro de aleta amarilla puede empujar los precios hasta 3.000 euros por tonelada en mercados como Italia o España, donde las ventas ya estaban a 2.800 euros por tonelada, y aún más".

Tendencias de los precios

En Bangkok, los precios del listado de Tailandia han alcanzado 1.900 dólares por tonelada a final de junio y están en vías de alcanzar los 1,950-1,970 por tonelada métrica en julio, mientras que han saltado a 2.000 t en Ecuador. Mientras tanto, se espera que las medidas de sostenibilidad introducidos en el Océano Índico haga subir los precios en la segunda mitad del año, ya que la flota de la UE tendrá problemas con el atún de aleta amarilla.

En la actualidad hay mucha más demanda que oferta. La pesca en el Atlántico es baja y en el Océano Índico se agotarán las cuotas. También

en el en el Pacífico han bajado las capturas, aunque en el Pacífico occidental "están mejorando un poco, pero la tónica en todos los caladeros es de una bajada notable", según fuentes de la industria.

Todo ello hace que en España, la industria transformadora acabe con las existencias de atún de aleta amarilla con lo que las fábricas de conservas tendrán que comprar más, lo que podría ayudar a aumentar los precios. El listado mismo había superado a barrera de 2,000 dólares por tonelada, en Tailandia, mientras que en España llegaba a los 1800 euros por tonelada. 

En la actualidad hay mucha más demanda que oferta. La pesca en el Atlántico es baja y en el Pacífico han bajado las capturas

Estudian la reconversión de un residuo marino en hilo textil

El diputado guipuzcoano de Medio Ambiente, José Ignacio Asensio, y el director de la Escuela de Ingeniería de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU), Xabier Ostolaza, han firmado un convenio para que la universidad investigue sobre las posibilidades de reciclaje del polietileno tereftalato (PET) recogido como residuo marino y su posible transformación a hilo textil. De esta manera, se quiere "cerrar el ciclo de economía circular" de los materiales PET recogidos en el mar, así como en las playas, reduciendo el impacto ambiental de su gestión como residuos, sus costes de gestión, y reducir los consumos de materias primas.

La Diputación aportará para ello 60.000 euros. "La basura es una gran amenaza para la vida marina, la pesca comercial, el turismo y el transporte marítimo, además de afectar a la salud de la sociedad por la incorporación de microplásticos en la cadena trófica. Queremos seguir avanzando en el reciclaje para reducir su el impacto medioambiental de todo tipo de residuos", ha explicado Asensio. Para evaluar las posibilidades de reciclaje que presentan los residuos PET marinos, se estima que será necesario disponer de aproximadamente 15 kilo, para el estudio y procesado a escala laboratorio.

El Departamento de Medio Ambiente y Obras Hidráulicas pondrá a disposición los residuos que pudieran ser recogidos por los servicios de limpieza de las playas de Gipuzkoa. La institución foral ha recordado que uno de los retos medioambientales del siglo es la protección de los mares. Según el libro Verde de la UE (2013), el mar Atlántico y Pacífico acumulan unos 100 millones de toneladas de residuos, de los cuales el 80% es plástico.

El Departamento foral de Medio Ambiente lidera el proyecto europeo LIFE LEMA, enmarcado en el programa europeo de Medio Ambiente y Acción por el Clima LIFE de la Unión Europea, en el que participan los centros de investigación AZTI y Rivages Pro Tech, los organismos públicos Syndicat mixte Kosta Garbia y el



Para evaluar las posibilidades de reciclaje que presentan los residuos PET marinos, se estima que será necesario disponer de aproximadamente 15 kilos para el estudio y procesado a escala laboratorio

ayuntamiento de Biarritz y la ONG Surf Rider Foundation Europe. El objetivo del proyecto LIFE LEMA es "proporcionar una guía metodológica y unas herramientas inteligentes" a las autoridades locales para la recogida y gestión eficaz de la basura marina flotante, impulsando mejoras en las políticas europeas con enfoque transfronterizo. Entre los residuos marinos, son habituales los residuos de naturaleza polimérica como el polietileno tereftalato (PET). Si bien, el PET residual urbano es actualmente reciclado, el PET marino no se ha incluido hasta el momento en el sistema de reciclado, ya que estos materiales plásticos suelen degradarse en las condiciones marinas de irradiación UV, medio salino en el que se encuentran y las variaciones de temperatura. 

El Grupo Pevasa, primer armador atunero mundial, en obtener el certificado de atún pesca responsable UNE 195006

La flota del grupo Pevasa ha sido certificada por SGS en el nuevo estándar APR tras pasar rigurosas auditorías tanto en la sede central como en sus buques.

El estándar APR abarca la totalidad de las actividades realizadas por la flota atunera cerquera, desde el control de la actividad pesquera (VMS, licencias, cuaderno de pesca, autorización de pesca), pasando por aplicación de buenas prácticas con embarque voluntario de observadores en el 100% de la flota, hasta las condiciones sociales y de seguridad en los buques (contratos de trabajo, reconocimientos médicos, descansos regulados, cobertura médica adecuada, prevención de riesgos laborales).

Desarrollado por AENOR junto a la Secretaría General de Pesca y a la Organización de Productores de Atuneros Congeladores españoles, la norma UNE 195006 se erige en el nuevo referente en cuanto a pesca sostenible, permitiendo agrupar las mejores prácticas de la flota y estableciendo el nivel de referencia deseable para otras flotas atuneras en el mundo.

Este reconocimiento a Pevasa por su excelencia en dichas áreas permite reforzar la posición de liderazgo de su flota en los océanos Índico y Atlántico, en el ejercicio de una pesca responsable de los túnidos tropicales y se enmarca dentro del Objetivo para el Desarrollo Sostenible 14 de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas.



Jon Ander Madariaga (SGS) y Teresa Castro (Pevasa)

El objetivo final es contribuir a concienciar al comprador y consumidor de atún de que se ha capturado de forma transparente, responsable y sostenible facilitando la información adecuada y necesaria para su compra. 

La biomasa de anchoa alcanza su cuarto mejor registro en 30 años

La biomasa de anchoa en el Golfo de Bizkaia era al término de la primavera de alrededor de 85.000 toneladas, el cuarto mejor dato desde que se iniciaron los registros hace tres décadas, según la campaña Bioman 2017 de Azti.

Este centro tecnológico destaca que los datos de este ejercicio confirman "el buen estado" del stock de esta especie, ya que cuadruplica la biomasa "límite" de 21.000 toneladas. El estudio, consistente en evaluar la biomasa de anchoa adulta mediante el método de producción diaria de huevos, está financiado por el Gobierno Vasco y la Unión Europea, y cuenta con el respaldo de la Secretaría General de Pesca, que colabora con el buque oceanográfico Emma Bardán.

Con el análisis conjunto de las cifras que arrojen después las campañas Pelgas y Juvena, más las de capturas de la flota, se obtendrá la estimación global de este 2017.

En la campaña Bioman han participado once investigadores de Azti a bordo del Ramón Margalef, quienes durante el mes de mayo han extraído de muestras de plancton los huevos desovados por las anchoas.

Además, otros tres científicos, embarcados en el Emma Bardán, han recogido ejemplares de anchoa adulta para calcular su fecundidad promedio.

Azti explica en un comunicado que el reclutamiento de individuos de un año ha sido alto con relación a la serie histórica, pues se sitúa en el 75 % del total, mientras

que el 19 % ha correspondido a ejemplares de dos años y el 6 % a anchoas de tres años.

Recuerda que estos datos servirán para elaborar, junto con las aportaciones de otras instituciones internacionales, el dictamen científico sobre los niveles de explotación de la anchoa, en el que se basará la Comisión Europea para establecer el límite de capturas que garantice la sostenibilidad de una actividad que es uno de los pilares del sector pesquero en el litoral vasco y cantábrico.

Azti llevará a cabo en otoño la campaña Juvena, que estima la cantidad de juveniles de anchoa en aguas del Golfo de Bizkaia que deberían convertirse en adultos en 2018. 

Una exposición que muestra la evolución de la flota bermeana con sus protagonistas

Mediante textos y fotografías de Juan A. Apraiz. La exposición muestra la evolución de la flota artesanal de Bermeo en el que se pueden conocer las embarcaciones pesqueras y tripulaciones bermeanas. Cada una de ellas es analizada con la ficha de cada embarcación y su tripulación. Hay que tener en cuenta que desde antiguo Bermeo siempre estuvo unido a la pesca de las especies costeras. Para ello, se armaron unos barcos en lo que se llamó pesca artesanal. De esta manera, la flota fue adaptándose a los cambios que se iban produciendo, “pero sin perder su carácter”, reza la exposición. Después llegaron las construcciones de acero y de todo tipo de materiales, con avanzados equipos tecnológicos y la obtención de más recursos pesqueros que poco a poco fueron languideciendo. En los años 70, Bermeo contaba con una flota de 260 embarcaciones de bajura prácticamente todas de madera. Sin embargo, en 1995 fue construida la última embarcación artesanal de madera, momento en el que la flota se redujo hasta las 100 unidades. En el año 2015 fue desguazado, con mucho pesar, el Gure Itxarkundia, “última construcción de la vieja era desapareciendo un importante patrimonio económico y cultural”.

De esta manera, un grupo de bermeanos, entre los que se encontraba Apraiz, se propusieron homenajear a todas aquellas personas que seguían con la actividad. Para ello, se trató de exponer las viejas fotos de los profesionales que iban a trabajar a la mar, con su foto y embarcación.

De ese trabajo han salido 27 embarcaciones, 19 txiki handis (15 de anzuelo-redes de enmalle y 4 de anzuelo-redes de cerco), junto a 8 de artes menores. Todas ellas embarcan a 158 tripulantes, de diferentes procedencias, de los que 109 son bermeanos, 36 senegaleses, 6 rumanos, 5 peruanos y 2 indonesios. 



La exposición estará abierta, hasta septiembre, en el Museo del Pescador, de Bermeo.

De 260 embarcaciones, en los años 70, se ha pasado a 27 artesanales



Gure lurraldetik

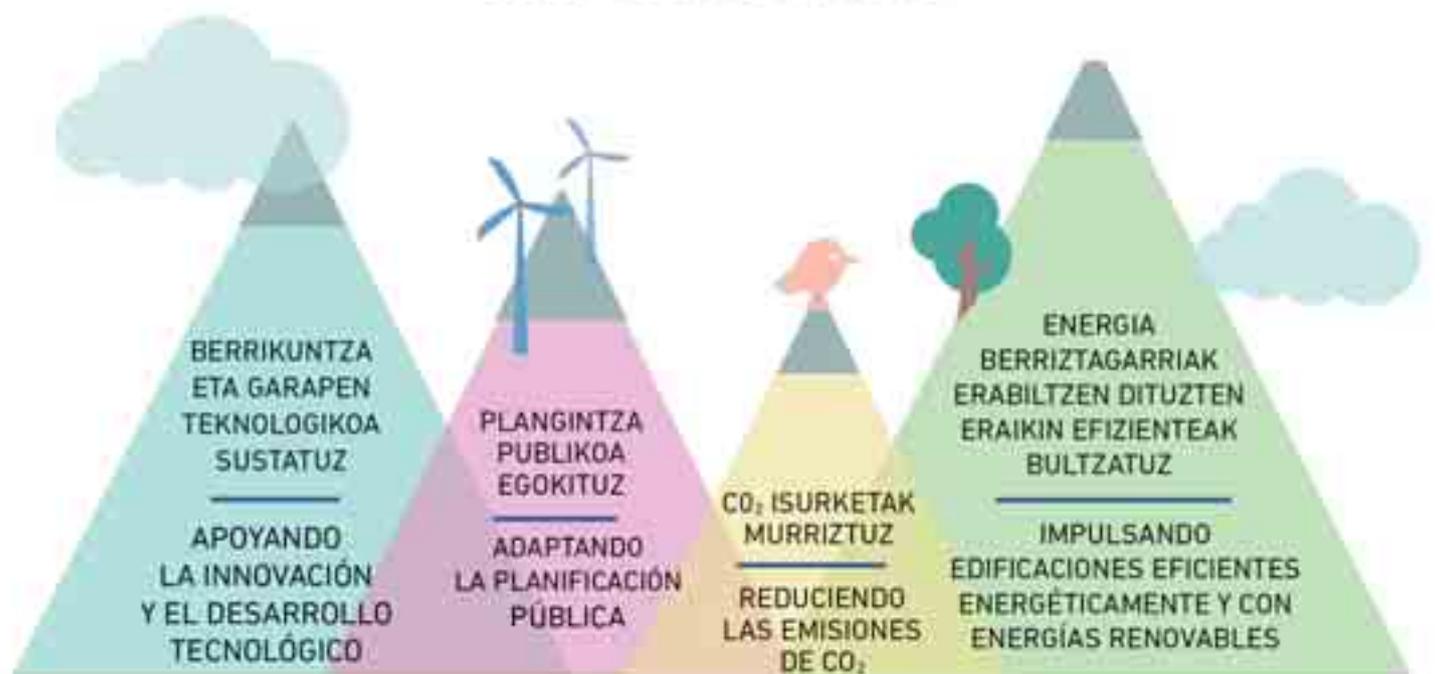
KLIMA ALDAKETARI

aurre egiteko konpromisoa

El compromiso ante

EL CAMBIO CLIMÁTICO

desde nuestro territorio



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN, LURRALDE PLANGINTZA
ETA KTRERAKUNTZA BAKIA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

Los chirleros del Golfo de Cádiz vuelven a faenar tras siete meses de prohibición

El 3 de julio han retornado a la mar las 96 embarcaciones de draga hidráulica del caladero andaluz atlántico después de permanecer amarradas desde el 3 de diciembre del año pasado. Entonces, la Junta de Andalucía decidió cerrar esta pesquería en base a informes del IEO que alertaban del estado crítico del caladero. Ahora se reabre la actividad marisquera con una recuperación del 60 por ciento y un plan de gestión que limita las horas de trabajo e impone topes de capturas diarias.

*Texto y fotos:
Juan Manuel Moreno*

La captura de la chirla vuelve a ser una realidad en el Golfo de Cádiz después de que el Instituto Español de Oceanografía (IEO) haya certificado la recuperación de las posibilidades de esta pesquería en un 60 por ciento. Así, desde el lunes 3 de julio pueden faenar las 96 embarcaciones de draga hidráulica andaluzas que se dedican a esta actividad marisquera. Además lo harán otros barcos de rastro remolcado, no los 21 registrados porque algunos de ellos se dedican a la extracción de otras especies, como el pulpo, la acedía, la greca o el langostino. La reapertura beneficia en total a unos 350 tripulantes.

El Boletín Oficial de la Junta de Andalucía publicaba el viernes 30 de junio la orden que regula la captura de la chirla en la nueva temporada que ha comenzado este mes de julio. Se trata de un texto que recoge los resultados de meses de diálogo entre administración y sector para procurar que esta actividad marisquera se aproxime al objetivo de la sostenibilidad.

La Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural de Andalucía pretende alcanzar a medio plazo el cien por cien de la biomasa que fija el Rendimiento Máximo Sostenible. Para ello ha establecido un plan de gestión que contempla dos fases de actuación. En la primera de ellas el objetivo es recuperar el 40 por ciento del recurso que resta para llegar al cien por cien; en la segunda fase se implantarán me-



Con la reapertura del caladero, se ha fijado un Total Admisible de Captura (TAC) para la chirla de 150 kilogramos por día y barco

didias para garantizar la sostenibilidad de esta pesquería, tanto desde el ámbito económico como medioambiental. Así, durante la primera fase, iniciada con la reapertura del caladero, se ha fijado un Total Admisible de Captura (TAC) para la chirla de 150 kilogramos por día y barco. Esta medida ha sido consensuada entre los distintos productores de chirla del caladero atlántico andaluz, teniendo en cuenta que la cuota anual es de 2.500 toneladas. La restricción de capturas va acompañada de una limitación en las horas de pesca, que se reducen a tres horas de trabajo efectivo, siendo el plazo de cinco horas antes de la prohibición. En concreto, la orden recoge que este tiempo de trabajo deberá realizarse entre las 05.00 y las 16.00 horas de lunes a viernes.

La recogida de la chirla la realizan, principalmente, pescadores onubenses de Punta Umbría, Isla Cristina y Lepe –que suponen un 80 por ciento del sector-, además de pescadores de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz)



La captura de la chirla vuelve a ser una realidad en el Golfo de Cádiz

En este marco, es preciso recordar que una temporada normal de chirla se extiende desde el mes de julio al de abril, siendo los meses de mayo y junio tiempo de veda biológica como se recoge en la orden del 25 de marzo de 2003. En esta nueva temporada la Junta de Andalucía, a través del IEO –que analiza esta pesquería desde 2008-, seguirá llevando a cabo una labor de inspección y evaluación del recurso con la intención de aumentar las posibilidades extractivas en la segunda fase del plan de gestión si continúa la recuperación del stock. Desde la administración andaluza estiman un período de entre 12 y 18 meses para constatar una recuperación próxima al cien por cien que permita mejoras del TAC.

El cierre decretado en diciembre de 2016 se fundamentaba en un informe del IEO emitido en octubre del año pasado que destacaba que “en los tres últimos años se ha ido produciendo un incremento desproporcionado del esfuerzo pesquero, sin conocerse realmente la magnitud del mismo, que unido a la peligrosa extracción de ejemplares por debajo de los 25 milímetros y el hecho de no respetar la zona nurse (zona de cría) está llevando a unos niveles críticos de explotación que están poniendo en peligro de nuevo la sostenibilidad de la pesquería y el recurso”.

Europa Azul, en su última publicación de 2016, incluía un reportaje dedicado al cierre

del caladero de la chirla en el Golfo de Cádiz donde se recogía la opinión del sector sobre las causas de la situación límite que obligó a tomar la medida de la prohibición. El presidente de la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores (Facope) y patrón mayor de Punta Umbría, Manuel Fernández, explicó a este medio que “el problema del caladero no es solo de lo que la administración llama sobrepesca, sino del insuficiente reclutamiento de inmaduros en años anteriores. El desove en 2016 ha sido corto y ha habido circunstancias derivadas de fe-



Se ha fijado un Total Admisible de Captura (TAC) para la chirla de 150 kilogramos por día y barco

nómenos meteorológicos, lluvias, lodos, introducción de productos fitosanitarios... que han provocado una alta mortalidad entre los alevines y el reclutamiento ha sido insuficiente, impidiendo su correcto desarrollo y, por tanto, que alcancen la talla comercial”, aseveraba.

En esta línea desempeñará una función destacada el grupo de trabajo técnico, cuya primera reunión está prevista para el mes de septiembre y donde de manera consensuada se estudiarán distintas medidas a implementar en esa segunda fase del plan de recuperación. Esta mesa de trabajo será un instrumento que contará con la participación directa de los representantes del sector. La captura de la chirla la realizan, principalmente, pescadores onubenses de Punta Umbría, Isla Cristina y Lepe –que suponen un 80 por ciento del sector-, además de pescadores de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz).

Tras la reapertura del caladero; Europa Azul ha dialogado con Francisco Martínez Faneca, representante de los armadores del puerto de Isla Cristina, quien se ha mostrado “satisfecho moderadamente” y “expectante” de cara a la nueva temporada aunque las sensaciones de la primera jornada no fueron muy positivas. Martínez Faneca opina que la recuperación del stock es ligeramente superior a la anunciada en los informes científicos, pero se muestra especial-

El descenso de la facturación hizo que en el 2015 se capturaran 4.100 toneladas por 12,22 millones de euros; mientras que en 2016, con el caladero cerrado en diciembre, alcanzaron 2.780 toneladas con una facturación de 9,01 millones de euros



mente preocupado con la limitación de tres horas para pescar. “Hay muchos barcos que no han llegado ni a cien kilos, además hay días, como estos, en los que el tiempo no acompaña, se trabaja muy rápido para aprovechar las tres horas con el consiguiente riesgo de accidente laboral”. “Hay que entender que estamos sobre un barco, no sentados en un despacho, hay que aumentar las horas de pesca”, añadía. En este sentido, hay que recordar que la intención de la Junta de Andalucía es no realizar cambios como mínimo a partir del mes de septiembre, cuando se hayan recabado suficientes datos del estado del caladero tras la actividad y se reúna la mesa de trabajo.

Sobre ese aspecto añadía Martínez Faneca que “será importante que la mesa de trabajo prevista para después del verano funcione bien y contribuya a mejorar las condiciones de pesca, al menos en lo relativo a las horas en el agua porque así es imposible y en invierno tres horas no es suficiente”. Este aspecto técnico relativo al aumento de horas de pesca durante el invierno se contempló ya desde el planteamiento inicial de la Consejería de Pesca anterior a la recepción de las alegaciones del sector, pero aún requiere ser concretado.

Alegaciones

Hay que recordar que el pasado 4 de noviembre la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la administración andaluza,

gestionada por Margarita Pérez, comunicaba a representantes de los chirleros la necesidad de establecer medidas sobre esta pesquería. Fue una notificación que se plasmó semanas más tardes en el cierre del caladero, justificado por la situación de sobreexplotación del recurso, derivado, entre otras causas, por “un incumplimiento sistemático de la normativa”, según ha reiterado el nuevo consejero de Pesca, Rodrigo Sánchez Haro.

La Junta de Andalucía ha señalado que se han aceptado “la mayoría” de las alegaciones del sector al nuevo plan que regula la pesca de la chirla en el Golfo de Cádiz. Días antes de la publicación de la orden reguladora, el 23 de junio, la Consejería de Pesca volvía a reunirse en Sevilla con representantes del sector de la chirla para informarles de los aspectos finales del plan de gestión recién implantado. En ese encuentro informativo se describió cómo ha sido el proceso de análisis llevado a cabo durante los meses del cierre del caladero. En este tiempo se han realizado 46 embarques para la toma de muestras, habiendo sido el último el 14 de junio.

En la misma cita se comunicó que la orden acepta 14 de las 17 alegaciones planteadas por el sector y que la prioridad es situar a esta pesquería en el Rendimiento Máximo Sostenible, como estrategia para garantizar su supervivencia. Entre las alegaciones que ha aceptado la Consejería está la petición que hizo el sector para que la revoca-

ción de las autorizaciones se articule a partir del tercer incumplimiento de norma y no del primero. Igualmente, se incluye la prohibición de faenar los días festivos de ámbito regional y nacional y se elimina del texto la referencia a las dimensiones técnicas que deben llevar las cribadoras a bordo de la embarcación.

Otra de las demandas del sector incorporada a la orden reguladora es la instauración de un mecanismo de respuesta rápida ante infracciones o incumplimientos que conlleven la paralización inmediata del barco, así como para que pueda excluirse del censo de embarcaciones autorizadas para ejercer esta actividad.

En la publicación de Europa Azul de noviembre-diciembre de 2016 se recogían estas y otras demandas de los pescadores. En este sentido, hay que señalar que el sector emitió dos documentos con alegaciones, uno elaborado por pescadores onubenses de Punta Umbría, Isla Cristina y Lepe, y otro, realizado desde Sanlúcar de Barrameda. Ambos textos reclamaban un espacio de seguimiento y diálogo con la administración que obtiene respuesta en el mencionado grupo de trabajo. Además, se exigían mejores mecanismos de control y actuación contra la actividad ilegal. Desde la Cofradía de Pescadores de Sanlúcar de Barrameda en Cádiz también proponían que se estudie la posibilidad de una mejor distribución del esfuerzo pesquero en el caladero, para evitar

El sector solicita la instauración de un mecanismo de respuesta rápida ante infracciones o incumplimientos

concentraciones en zonas específicas y puntuales.

En cuanto a las especificaciones técnicas, en las alegaciones apuntaban como deseable la cuota de 150 kilogramos por barco y día, ahora aceptada, y se manifestaban contrarios a la limitación horaria de trabajo efectivo, como ha señalado Martínez Faneca. "Las restricciones por horas de productividad han demostrado ser un error" comentaba entonces Agustín Rodríguez a este medio, representante de los armadores de Lepe.



Estos siete meses de prohibición para la captura de la chirla se parecen a la situación de 2010, cuando el caladero permaneció cerrado durante seis meses. En aquella ocasión, tras el cierre llegaron los mejores rendimientos de esta pesquería en el Golfo de Cádiz. En esos años el sector llegó a asociarse mediante una organización de productores pesqueros, la OPP Chirla de Andalucía.

En cuanto a datos de captura y facturación, en el año 2011 la flota pescó 1.101 toneladas por valor de 3,33 millones de euros; en 2012, 3.192 toneladas por 7,23 millones de euros; en 2013, 3.811 toneladas por 9,39 millones de euros; en 2014, 4.279 toneladas por 11,15 millones de euros; en 2015, 4.100 toneladas por 12,22 millones de euros; mientras que en 2016, con el caladero cerrado en diciembre, se han capturado 2.780 toneladas con una facturación de 9,01 millones de euros. 

MOGGARO

BARCOS DE ALUMINIO PARA USO PROFESIONAL

20 auxiliares de atunero contruidos desde 2009 para PEVASA, MW Brands y ALBACORA.
 Motorizaciones diesel con eje e hidrojet. Más de 130 embarcaciones construidas desde 2004 en esloras hasta 15 metros.

Embarcaciones para pasaje, trabajos portuarios, buceo profesional, batimetrías, speed boats, charter.



En construcción **NUEVO M650 SOLAS RESCUE BOAT**
 Barco auxiliar de atunero con clasificación **FAST RESCUE BOAT**

MOGGARO 580
 Nanni 80CV y 100CV
 Yanmar 110 CV





MOGGARO ALUMINIUM YACHTS
 TF. +34 609309783. MADRID. SPAIN info@moggaro.com www.moggaro.com

La Costa Dorada ya dispone de 103 biotopos artificiales

Los biotopos artificiales son grandes piezas de obra y piedra hechas con un cemento natural de alta durabilidad que atraen la flora y la fauna marinas



*Textos y fotos:
Francesc Callau*

El paseo marítimo de Altafulla (Tarragona), fue el lugar escogido este año para hacer la presentación de las nuevas boyas ecológicas con las que se delimitará la zona reservada al baño en algunos municipios de la costa tarraconense. Al acto de presentación, de los nuevos biotopos, que tuvo lugar el pasado día 4 de junio y que este verano se instalarán en Tarragona (10) y en Altafulla (7), asistieron el alcalde de este municipio, Fèlix Alonso; el responsable de comunicación de Repsol en Tarragona, Josep Bertran, y el creador de las boyas ecológicas, Miquel Rota.

Repsol promueve un año más el balizamiento ecológico de las playas de la costa tarraconense, mediante la instalación de 17 nuevos biotopos artificiales. A diferencia de las boyas convencionales, los biotopos se colocan de forma permanente e incorporan un sistema de boya intermedia que no destruye el fondo marino.

Con estos, ya son 103 los biotopos sumergidos en estas playas desde que se instalaron los primeros, en 2012. Los municipios que utilizan este sistema de balizamiento ecológico de las playas son Torredembarra (con 32 biotopos instalados), l'Ametlla de Mar (11), Altafulla (28), Salou (8), Tarragona (19) y l'Hospitalet de l'Infant (5).

Los biotopos artificiales son grandes piezas de obra y piedra hechas con un cemento natural de alta durabilidad que atraen la flora y la fauna marinas y hacen que se forme un escollo. Tienen una altura de entre 1,5 y 2 metros y su anchura acostumbra a ser de un metro y medio, mientras que su peso es de entre 1.500 y 2.500 Kg. Estos biotopos llevan una boya intermedia que hace que la cadena sobrante de la boya que hay en la superficie para delimitar la zona de baño, quede en suspensión y no destruya el fondo marino cuando hay temporal.

Los biotopos se instalan de manera permanente y al acabar la temporada de verano, tan sólo se retira la cadena y la boya de plástico superior, lo cual permite que la vida marina que se ha generado a su alrededor, no se vea malograda y continúe creciendo, a diferencia de lo que pasaba con los tradicionales bloques de hormigón que se ponían y sacaban al inicio y final de cada temporada de verano. Así pues, con el nuevo sistema de boyas ecológicas, la base queda en fondo del mar y al inicio de cada temporada unos submarinistas localizan por GPS la posición exacta, para colocar nuevamente una boya de superficie.



En cuanto a la financiación del proyecto, Repsol se hace cargo de los biotopos, mientras que los ayuntamientos financian el mantenimiento del material y la instalación y desinstalación de la parte que va desde la boya intermedia hasta la superficie.

Los parques de biotopos

Torredembarra y Altafulla disponen de parques de biotopos, es decir, de una extensión de terreno donde hay varios biotopos sumergidos con los que, además de regenerar y conservar la flora y la fauna marinas de la zona, se busca acercar el mar a sus visitantes a través de diferentes actividades acuáticas y de educación y sensibilización a favor de la conservación del medio marino.

En concreto, el parque de biotopos de Altafulla tiene una extensión de 200 metros cuadrados y está ubicado en unos 5,5 metros de profundidad dentro de la zona de baño y a unos 200 metros de la costa. El municipio estrenó también, un plafón informativo sobre el balizamiento ecológico, que estará instalado en el paseo marítimo para que los visitantes puedan conocer la existencia y razón de ser de los biotopos. 



 Peninsula
Petroleum

Physical Strength | Global Reach



Peninsula Petroleum es una empresa líder en el suministro de combustibles marinos a flotas pesqueras en todo el mundo. Y porque entendemos las necesidades de la industria pesquera, en Peninsula Petroleum tenemos la flexibilidad de ofrecerle términos de pago que cubran sus necesidades, garantizando siempre la mejor calidad, precio y servicio. Llámenos y averigüe cómo podemos ayudarle con sus requerimientos de combustibles en cualquier puerto del mundo y en alta mar.

Pablo Servera

Tel: +350 200 52641

Mob: +34696289971

pservera@peninsulapetroleum.com

gibraltar@peninsulapetroleum.com

www.peninsulapetroleum.com

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

Texto 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 Villagrana, 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

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

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 gasto 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 sector 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. 



**ASTILLEROS
BALENCIAGA S.A.
SHIPYARD**

www.astillerosbalenciaga.com
email: balenciaga@astillerosbalenciaga.com
Tel: +34 943 862 008



Building for the Future

La balanza comercial de los productos pesqueros continua deficitaria

El comercio exterior de los productos pesqueros siempre ha presentado un saldo deficitario, el 2016 no ha sido una excepción. Ello se debe al fuerte empuje de las importaciones, que han registrado un récord el pasado año al superar los 5.000 millones de euros. Las exportaciones también han marcado un máximo histórico.

Texto: Teresa Montero

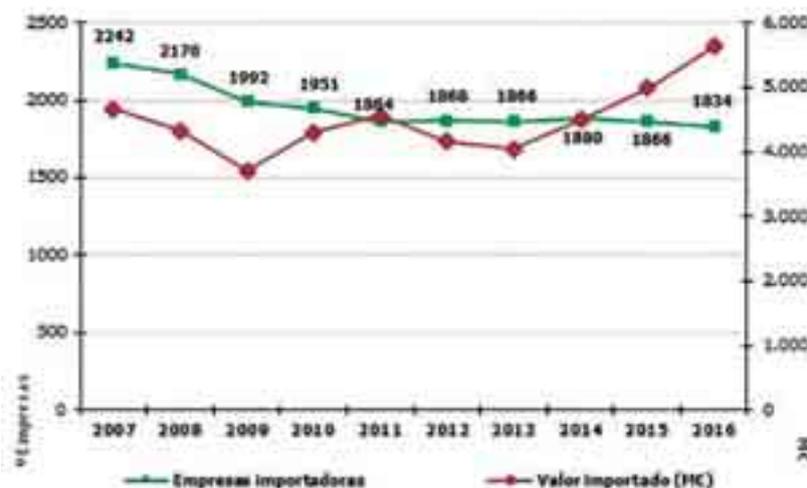
Según el “Informe Anual de Comercio exterior Agroalimentario y Pesquero: 2016” realizado por la Subdirección General de Análisis, Prospectiva y Coordinación, y publicado por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, el comercio exterior de los productos pesqueros presenta un saldo deficitario. El 2016 no ha sido una excepción. Ello se debe al fuerte empuje de las importaciones.

El grupo Pescados, moluscos y crustáceos es un grupo del sector alimentario con un carácter fundamentalmente importador. Las importaciones se han mantenido a lo largo de todo el período (2007-2016) en valores superiores a los 4.000 millones de euros.

Cabe destacar que en el año 2016 se estableció un récord, pues el valor de las importaciones se situó por encima de los 5.000 millones de euros, en concreto la cifra exacta fue de 5.639,95 millones de euros.

Por otra parte, las exportaciones manifiestan una tendencia creciente y sostenida en el tiempo, alcanzando en el último

El saldo siempre ha sido claramente deficitario, situándose en el año 2016 en los 2.857,52 millones de euros, con un incremento del 2,8%



Fuente: “Informe Anual de Comercio exterior Agroalimentario y Pesquero: 2016”.

año un valor récord, superior a los 2.700 millones de euros (2.782,43 exactamente)

El saldo siempre ha sido visiblemente deficitario, situándose en el año 2016 en los 2.857,52 millones de euros, con un incremento del 2,8% desde los -2.457,83 millones de euros, registrados en el año 2007, como consecuencia del fuerte empuje de las importaciones.

Realizando un análisis de la tendencia experimentada en los últimos años, entre 2007 y 2016, las importaciones han aumentado un 20,9% su valor, pasando de 4.665,99 millones de euros a 5.639,95 millones de euros, mientras que ha descendido un 2,2% su volumen.

Asimismo, las exportaciones han aumentado su valor un 47,5%, al pasar de 1.886,80 millones de euros a 2.782,43 millones de euros y en volumen un 8,6%. Las importaciones proceden mayoritariamente de pa-

íses terceros (68%), mientras que las exportaciones se dirigen a la UE-28 (77%).

Marruecos es nuestro principal socio comercial en el caso de las importaciones del grupo de Pescados con 537,09 millones de euros. Le siguen Argentina y Francia como principales orígenes de importación de este grupo de productos.

En otro orden de cosas, si analizamos los resultados con respecto al año 2015, las importaciones en valor han incrementado un 13,0% desde los 4.992,37 millones de euros. Y las exportaciones, en valor también, han aumentado un 9,8% desde 2.534,54 millones de euros.

En volumen, también se ha registrado un incremento en las importaciones, en concreto un 4,0% desde las 1.378.279 toneladas. Las exportaciones aumentan muy ligeramente, un 0,4% desde las 858.111 toneladas.

Por primera vez se han superado los 5000 millones de euros en el valor de las importaciones de pescados, moluscos y crustáceos

Las importaciones tienen como origen principal los países terceros (3.821,21 millones de euros), lo que supone el 68% de las importaciones totales, mientras que las exportaciones se dirigen fundamentalmente a los países de la UE (2.129,18 millones de euros), que suponen el 77% de las exportaciones totales.

El congelado, en saldo negativo

El subsector Pescado Congelado que excluye filetes, trozos o huevas, era tradicionalmente un sector netamente exportador, si bien los saldos positivos han ido descendiendo paulatinamente hasta llegar el año 2016 a un saldo negativo de 23,34 millones de euros. El saldo ha tenido una bajada muy importante a lo largo del período, que se puede cifrar en el 115,2%.

El valor de las exportaciones entre 2012 y 2016 ha descendido un 10,9%, hasta llegar a los 714,64 millones de euros actuales. Por su parte, las importaciones han aumentado un 13,8%, llegando en 2016 a un valor de 737,98 millones de euros.

En cuanto a la evolución del volumen exportado, ha descendido en un 6,9%, hasta las 425.812 toneladas. Sin embargo, el volumen importado ha aumentado en un 23,1%, hasta las 354.611 toneladas.

Las exportaciones de pescados, moluscos y crustáceos han aumentado su valor un 47,5% y en volumen un 8,6% entre 2007 y 2016

Principales orígenes importación	MC	Nº Empresas	Valor medio por empresa (MC)
Marruecos	537,09	263	2,04
Argentina	417,58	123	3,39
Francia	371,93	572	0,65
Portugal	325,79	496	0,66
China	325,54	235	1,39
Ecuador	237,14	87	2,73
Reino Unido	210,48	369	0,57
Países Bajos	202,04	429	0,47
India	195,36	132	1,49
Namibia	191,47	30	6,38
Subtotal 10 países	3.015,42		
Total Cap (03)	5.639,95	1.834	3,08

Fuente: "Informe Anual de Comercio exterior Agroalimentario y Pesquero: 2016".

El precio medio de exportación ha pasado de 1,75 €/kg en 2012 a 1,68 €/kg en 2016, con una bajada del 4,3%. El precio medio de importación también ha disminuido de 2,25 €/kg a 2,08 €/kg, con un descenso del 7,6%.

Los productos más significativos son los túnidos congelados, en especial el rabil o atún de aleta amarilla (*Thunnus albacares*) congelado.

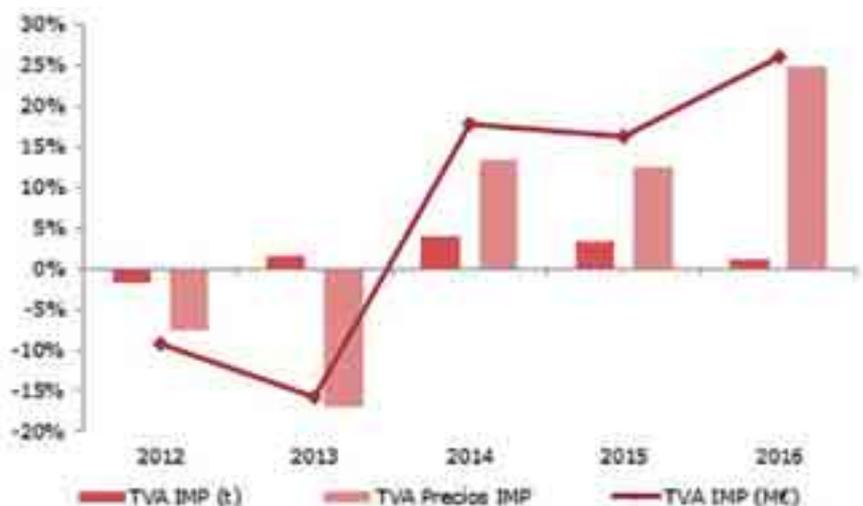
Incremento del precio medio

Por lo que respecta a los crustáceos, en los que se contienen los vivos, frescos, congelados, cocidos, salados o pelados, po-

demostramos hablar de un sector netamente importador, con incrementos tanto en importaciones como en exportaciones. El saldo, durante el intervalo comprendido entre 2012 y 2016, ha pasado de -731,24 millones de euros a -941,60 millones, con una subida del 28,8%.

Si bien el valor de las exportaciones ha experimentado altibajos a lo largo del período mencionado, no obstante ha crecido entre 2012 y 2016 un 53,6%, hasta llegar a los 364,73 millones de euros.

Del mismo modo, la evolución del valor de las importaciones también ha sufrido diversos altibajos, si bien el resultado final



Fuente: "Informe Anual de Comercio exterior Agroalimentario y Pesquero: 2016".

En los últimos 10 años, las importaciones de pescado han incrementado un 20,9% su valor, pero ha bajado un 2,2% su volumen

registra un aumento del 34,9%, hasta alcanzar los 1.306,33 millones de euros.

En cuanto al volumen, las exportaciones han presentado un aumento, en el mismo periodo, en concreto, un 28,6%, situándose en las 46.946 toneladas, mientras que el volumen de las importaciones también ha presentado una subida, aunque en menor proporción, sólo un 5,4%, hasta las 191.404 toneladas.

Así, ante esta coyuntura, con estos antecedentes de un mayor incremento en valor que en volumen, resulta consecuente que los precios medios aumenten. Así el de exportación se ha incrementado desde 6,50 €/kg en 2012 hasta 7,77 €/kg en 2016, lo que supone un aumento del 19,5%.

Con más detalle, el estudio indica que el precio medio de las importaciones era de 5,34 €/kg en 2012 y ha subido hasta 6,83 €/kg en 2016. Esto supone un aumento del 27,9%.

Y atendiendo a los productos, los más relevantes a efectos de importación son los camarones y los langostinos congelados.

Aumento de importaciones de moluscos

El subgrupo Moluscos, que incluye los vivos, frescos, congelados, cocidos, salados o desconchados, es también un subsector

El valor de las exportaciones de moluscos ha tenido un aumento del 50,4%, hasta los 709,70 millones de euros



netamente importador. Como en el caso de los crustáceos también presenta incrementos en las exportaciones e importaciones. Debido al mayor valor de estas últimas, el saldo incrementa su valor negativo en un 41,6%, pasando de -563,91 millones de euros en el año 2012 a -798,58 millones de euros en el último año.

El valor de las exportaciones ha sufrido vaivenes en el periodo comprendido entre 2012 y 2016, si bien finalmente ha tenido un aumento del 50,4%, hasta los 709,70 millones de euros. La evolución del valor de las importaciones ha pasado por un proceso semejante, con una bajada importante en el año 2013, lo que no ha impedido que el aumento en el periodo sea del 45,6%, hasta los 1.508,27 millones de euros.

El volumen exportado ha aumentado un 17,7%, hasta las 188.264 toneladas, mientras que las importaciones han crecido un 10,2%, hasta las 376.926 toneladas. Y la tasa media anual de crecimiento de las exportaciones ha sido de un 12,6% en valor y de un 4,4% en volumen. Para las importaciones, ha sido un 11,4% en valor y un 2,6% en volumen.

El precio de las exportaciones se ha incrementado desde 2,95€/kg en el año 2012 hasta 3,77 €/kg en 2016, con un aumento total del 27,8%. El precio de las importaciones de moluscos también ha subido desde los 3,03 €/kg en 2012 a 4,00 €/kg en el año 2016, con un aumento total del 32,1%.

Los productos más exportados e importados son los cefalópodos congelados (sepia, calamar, pota y pulpo).

Ganando importancia

Señalar que en conjunto, y según el informe del MAPAMA, las exportaciones del sector Agroalimentario y Pesquero alcanzaron en 2016 los 46.781 millones de euros, con un aumento del 5,9% respecto a 2015. Las importaciones supusieron 35.226 millones de euros, lo que generó un saldo de 11.555 millones, con una importante mejora del 15,5% con respecto al periodo anterior.

España se sitúa como el cuarto exportador de la UE de este tipo de mercancías, con una cuota de exportación de un 8,8%, levemente superior a la de 2015 que se situó en un 8,5%.

Y las exportaciones del sector agroalimentario y pesquero supusieron el 18,4% de las exportaciones del conjunto de la economía nacional. Así pues este sector sigue ganando peso año tras año.

Por otra parte, la industria de alimentación y bebidas, que comprende la suma del alimentario, agrario y pesquero transformados, exportó el 59,0% del total, alcanzando el valor de 27.601 millones de euros, un 8,5% más que en 2015. De este crecimiento cabe destacar el aumento de un 11% de las exportaciones del alimentario pesquero transformado. 🌊



SAJA INDYNA

TUBERÍAS ACERO
TUBERÍAS PLÁSTICAS
CALDERERÍA
MONTAJES INDUSTRIALES Y NAVALES
VENTILACIÓN Y CLIMATIZACIÓN

B.º La Gándara, s/n | 39318 Cudón (Cantabria)

Tel. 942 57 62 12 | Fax 942 57 61 44

sajaindyna@sajaindyna.com

www.sajaindyna.com



Reducir la histamina y el sulfito es la base de la seguridad alimentaria

Los productos pesqueros no son una excepción en el mundo alimentario, y por ello, se ven sometidos al cumplimiento de normativas reguladoras que persiguen garantizar el nivel óptimo de calidad y seguridad para el consumo humano. Para ello las autoridades en materia alimentaria tienen totalmente definidos los parámetros que sirven de indicadores de referencia, entre los que se encuentran la histamina y el sulfito.

En este sentido, la histamina, recientemente protagonista de episodios cercanos de alarma en seguridad alimentaria, es considerada como el principal indicador de deterioro en algunas especies pesqueras como son los túnidos, clupeidos y engráulidos, entre otros. El contenido de histamina en el pescado recién capturado es prácticamente nulo, y tras su muerte, los microorganismos comienzan a transformar la histidina libre presente en el pescado en histamina. A la población bacteriana propia se une aquella de los manejos post-captura, por lo que se pro-



duce un crecimiento exponencial de bacterias en el proceso de pérdida de frescura, de modo que en 24 horas y a temperatura ambiente, las concentraciones de histamina pueden sobrepasar las 2.000 ppm (2 g/kg.).

La presencia de concentraciones altas de histamina en alimentos, 200-500 ppm, puede provocar intoxicación en los consumidores, apareciendo efectos fisiológicos indeseables. Es por ello que el análisis del contenido de histamina en alimentos es importante para la seguridad alimentaria, estando sus niveles regulados por la legislación en el procesado de pescado. La Comunidad Europea (EC No 2073/2005) establece un contenido máximo de entre 100 y 200 ppm de histamina en pescado. Al ser una molécula termoestable, permanece en el pescado tras ser sometido a tratamientos térmicos.

En consecuencia, la histamina es un marcador muy eficaz para garantizar la seguridad y la calidad alimentaria en pescados, y si se detecta en niveles superiores a los establecidos, indica la mala calidad de la materia prima empleada o condiciones de elaboración y/o manipulación inadecuadas, lo cual supone un riesgo para el consumidor.

La melanosis

La melanosis es un proceso natural que ocurre en los crustáceos y que consiste en la

acumulación de melanina en la cabeza por acción del enzima polifenoloxidasas o tirosinasa, que participa en las reacciones químicas naturales relacionadas con el endurecimiento de la quitina del caparazón y la muda. Se manifiesta tras la captura afectando a su calidad visual y a su valor comercial. Esta reacción no tiene efectos nutricionales ni sanitarios, sin embargo se considera un defecto de calidad en el producto. El producto utilizado para el control de la melanosis es el metabisulfito sódico que mantiene el producto con su color natural durante su procesado y distribución comercial.

El sulfito tiene un efecto adverso sobre la salud y su uso como aditivo en crustáceos se encuentra limitado por el Real Decreto 142/2002 y su modificación, RD 118/2007, a una dosis máxima en las partes comestibles de 150 mg/kg de SO₂ en los frescos, congelados y ultracongelados y de 50 mg/kg en los cocidos. El reglamento CE n°1333/2008 sobre aditivos alimentarios establece que está prohibida la comercialización de cualquier alimento en el que esté presente un aditivo si la utilización del mismo no es conforme con el reglamento. Por tanto, en el momento de la comercialización, toda la partida de crustáceos que se ponga en el mercado tiene que tener unos niveles de SO₂ inferiores a los establecidos.

La histamina es un marcador muy eficaz para garantizar la seguridad y la calidad alimentaria en pescados, y si se detecta en niveles superiores a los establecidos, indica la mala calidad de la materia prima empleada o condiciones de elaboración y/o manipulación inadecuadas

Soluciones competitivas

La empresa vasca Biolan ha presentado en la feria SeaFood 2017 y la Thaifex 2017, celebradas en Bruselas y Bangkok, su tecnología para medir los indicadores de la calidad y seguridad alimentaria como la histamina y el sulfito, cuya concentración en pescado y derivados está regulada por las diferentes legislaciones nacionales y supranacionales. Ambos son fácilmente cuantificados y monitorizados gracias a la aplicación de la avanzada tecnología biosensórica que Biolan.

Esta empresa vasca de biotecnología es líder en el ámbito de la biosensórica, que ofrece soluciones tecnológicas únicas al sector alimentario, desarrollando un método propio diferenciado para el control de la histamina y el sulfito en pescado y crustáceos respectivamente, de una manera precisa, sencilla y rápida. Los biosensores de Biolan, Biofish 300 histamina y Biofish 300 sulfito combinan la alta especificidad y selectividad de enzimas propios con una electrónica avanzada, haciendo posible detectar y cuantificar fácilmente el parámetro deseado. El bajo coste y la posibilidad de análisis a tiempo real y en tan solo 2 minutos, sin necesidad de un tratamiento previo de la muestra, implica que puede ser aplicado en cualquier punto de la cadena de procesado y puede ser manipulado por personal no cualificado, posibilitando a la industria del pescado realizar sus propios controles.

Biofish 300 histamina se basa en un biosensor específico para la cuantificación de la histamina en diferentes matrices como atún, caballa, sardina y anchoa. Sus características le avalan como una interesante alternativa para la determinación de histamina frente a los métodos convencionales actuales, como la cromatografía líquida (HPLC), métodos tediosos que requieren de alta cualificación e inversión y por tanto, realizados fundamentalmente en laboratorios especializados.

Además en 2016 el Biofish 300 histamina obtuvo la certificación AOAC® Performance Tested SM, licencia 05160, demostrando que el biosensor de BIOLAN presenta una sensibilidad fiable y equiparable a los métodos oficiales de referencia. Dicha certificación posiciona al biosensor de Biolan entre las técnicas de referencia a nivel mundial para la medida de histamina en pescado y supone un nuevo reconocimiento de la tecnología Biolan más relevantes ferias sectoriales internacionales como han sido la feria SeaFood-Europa que se celebra anualmente en Bruselas, Thaifex 2017



Kalai Kumar, de la empresa Tuna Paradise junto a Asier Albizu, director gerente de Biolan

celebrada en Bangkok (Thailandia), SeaFood-Asia 2016 en Qingdao (China), Aquaexpo 2016 en Guayaquil (Ecuador), SIAL Interfood 2015 en Jakarta (Indonesia).

Pero adicionalmente, se han organizado en diferentes puntos del mundo, diversos showroom y seminarios para la presentación y demostración de la tecnología BIOLAN, obteniendo de forma generalizada una interesante respuesta no solo del mundo empresarial y sectorial, sino de diferentes instituciones académicas y tecnológicas, lo que avala aún más las innovaciones tecnológicas alcanzadas por BIOLAN. 

La industria marítima prevé aumentar la facturación y el empleo en el 2017

El Foro Marítimo Vasco ha dado a conocer la situación de la industria naval y marítima, junto a los proyectos europeos en las que ha participado habiéndose aprobado por parte de la Comisión Europea tres de las cuatro propuestas en el Programa Interreg Arco Atlántico, así como el estudio “Importancia del sector marítimo en la economía del País Vasco 2016”, con los datos sobre facturación, empleo, porcentaje sobre el PIB, la evolución y comparativa con años anteriores. También, se presentó el Plan Rector 4.0 para el sector naval, con el que se pretende que esta industria siga innovando y apostando hacia los conceptos clave de la fabricación avanzada, “que nos permitirá mejorar el desarrollo de la actividad”.

Entre los resultados expuestos, se cuenta que durante los primeros meses del 2017 se ha producido una mejora de la actividad del sector marítimo vasco respecto al 2016 y así la industria vasca ha sido Nº 1 en España, en estos primeros meses del año, en cuanto al valor de los buques contratados. Los tres nuevos contratos cerrados en el 2017 hasta ahora suponen 115 millones de euros, lo que constituye el 55% del valor total de los buques contratados en toda España, (208 millones de euros de enero a marzo de 2017). Todo ello supone el 54%, en horas de trabajo y el 59% en tonelaje de todo lo contratado en el Estado español.



Durante el año 2016 los bajos precios del petróleo han afectado a la industria marítima en todo el mundo lo que ha supuesto la caída del mercado Oil & Gas

En lo que ha cartera de pedidos se refiere, estas 3 unidades contratadas en el primer trimestre del año 2017, representan el 33% de todas las nuevas contrataciones del Estado. En lo que ha cartera de pedidos se refiere, los astilleros vascos ostentan supone el 35% del total del Estado con 19 buques en cartera, (10 Zamakona, 4 Murueta, 4 La Naval y 1 Balenciaga).

Durante el año 2016 los bajos precios del petróleo han afectado a la industria marítima en todo el mundo lo que ha supuesto la caída del mercado Oil & Gas. No

obstante, los astilleros vascos han reaccionado, en los primeros meses del 2017, tras el efecto de la caída del mercado Oil&Gas, mediante la especialización, la internacionalización y la diversificación en varios nichos de mercado, con la subida de contratos en varios nichos sectores como la pesca y la acuicultura y los buques de transporte de pasajeros (ferries), roll on-rooll Off y también del offshore Wind, aunque este último no absorbe todavía toda la perdida del oil & Gas.

Esta tendencia de cambio a positivo, a nivel internacional sólo ha sido secundado

La facturación total aproximada para las empresas asociadas a ADIMDE en el año 2016 ha llegado hasta los 2.943,5 millones de Euros, - el 2,27% del PIB de la C.A.E.-, proporcionando trabajo a 14.738 personas

por Japón y Europa, que aumentaron en el 2016 sus carteras de pedidos. En el caso de los astilleros japoneses, la mayor entrada de pedidos nuevos responde a la situación competitiva del yen en el mercado de exportación después de que el gobierno decidió devaluarlo el yen en 2013. En el caso de Europa, el aumento de nuevos pedidos es liderado por una creciente demanda de los buques de pasaje, de buques roll on - roll off, de pesca, oceanográficos, etc. (, buques que no transportan carga).

Ranking por países en lo que ha nuevos contratos y cartera de pedidos (se refiere a fecha de cierre del año pasado).

Tres unidades se han contratado en el primer trimestre del año 2017, que representan el 33% de todas las nuevas contrataciones del Estado

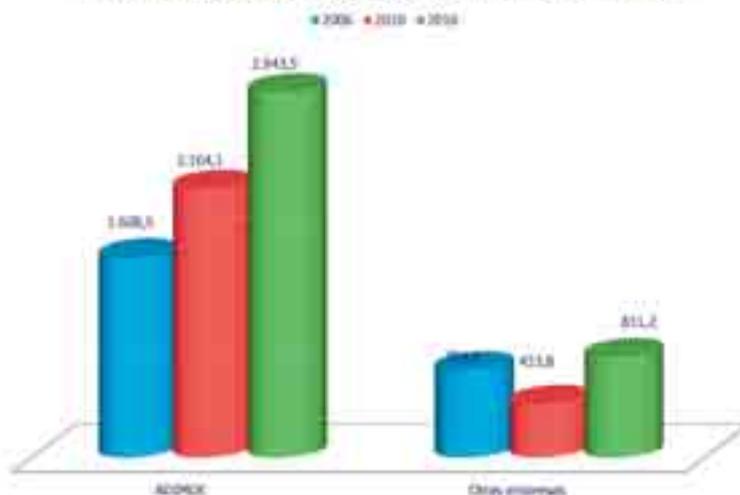
ANÁLISIS EVOLUTIVO

DATOS COMPARATIVOS DE EMPRESAS RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO (AÑOS 2006-2016)

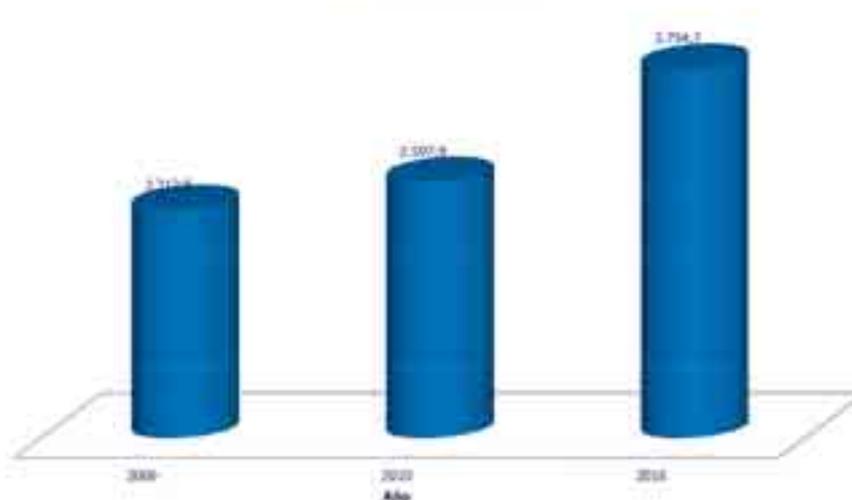
CONCEPTOS	ADIMDE			NO ASOCIADOS			TOTAL 2016
	2006	2010	2016	2006	2010	2016	
Nº Empresas total	140 socios 211 empresas	138 socios 246 empresas	144 socios 232 empresas	98	64	85	320 empresas
Facturación (Millones Eur.)	1.608,5	2.164,1	2.943,5	704,4	438,8	811,2	3.754,7
Ocupación Total	10.499	15.200	14.738	3.742	1.727	3.888	18.593

Fuente: Elaboración propia

FACTURACION (2006-2016) Millones de euros



FACTURACIÓN TOTAL EMPRESAS RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO (2006-2016) Millones de euros



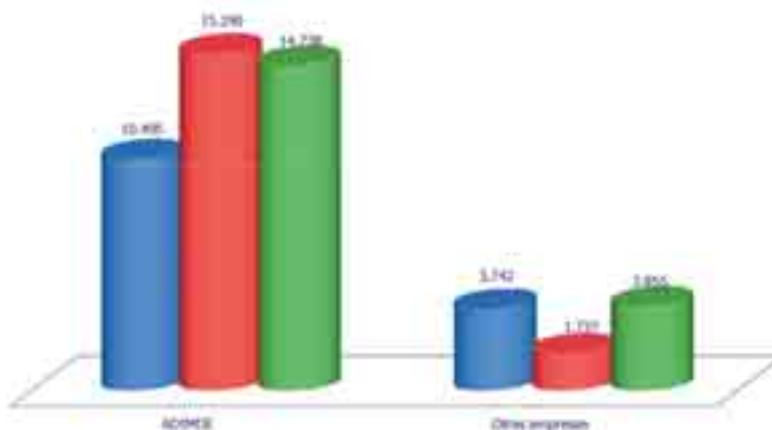
Aumentar la facturación en un 2,5%, objetivo para el 2017

Según los datos del estudio la Importancia de la Industria Marítima en la Economía del País Vasco, la facturación total para las empresas asociadas a ADIMDE en el año 2.016 ha llegado hasta los 2.943,5 Millones de Euros, lo que representa un aumento de un 3,5% con respecto al año anterior. Las empresas del sector marítimo vasco por su facturación y volumen de actividad representan el 2,27% del PIB de la C.A.P.V.

En lo que a empleo se refiere, las empresas del sector marítimo vasco han proporcionando trabajo a 14.738 personas en el año 2016, lo que supone un ligero descenso del 1,3% respecto al año anterior. De cara al año 2017, se espera un aumento tanto en la facturación como en el empleo del entorno al 2,5%.

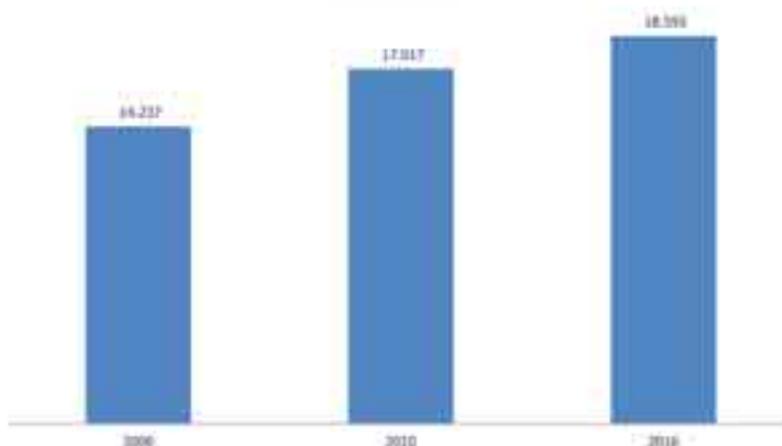
EMPLEO (2006 - 2016)

■ 2006 ■ 2010 ■ 2016



EMPLEOS DEL SECTOR MARÍTIMO (2006-2016)

■ 2006 ■ 2010 ■ 2016



FACTURACIÓN TOTAL EN EMPRESAS RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO. AÑO 2016

SECTORES - SUBSECTORES	MILLONES DE EUROS	% S/T
• ARMADORES DE BUQUES DE PESCA	300,5	8,0
• ARMADORES DE BUQUES MERCANTES	78,9	2,1
• ASTILLEROS	314,4	8,4
• INDUSTRIA AUXILIAR MARÍTIMA	3.060,9	81,5
TOTAL	3.754,7	100,-

Fuente: Elaboración propia.

EMPLEO TOTAL EN EMPRESAS RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO. AÑO 2016

SECTORES - SUBSECTORES	EMPLEOS	% S/T
• ARMADORES DE BUQUES DE PESCA	1.630	8,8
• ARMADORES DE BUQUES MERCANTES	486	2,6
• ASTILLEROS	588	3,2
• INDUSTRIA AUXILIAR MARÍTIMA	15.891	65,4
TOTAL	18.593	100,-

Fuente: Elaboración propia.



CSSC amplia su red global de servicios para motores marinos

Hamburgo, Atenas, Singapur, Houston y Dubai son los cinco puntos clave de la nueva red global de repuestos y asistencia técnica para motores marinos que tiene implantados en el mundo el grupo de construcción naval pública de China, conocido bajo el nombre: China State Shipbuilding Corporation (CSSC). Esta firma es el principal rival de la coreana Hyundai que sueña con hacerse con el título de ser el principal fabricante del mundo de los buques mercantes, de CSSC, así como en los servicios post-venta.



El grupo acaba de lanzar su nueva entidad de CSSC Marine Services con motivo de la inauguración en la zona libre de Yangshan en Shanghai, de un gran almacén de 9000 m², que se convertirá en el centro neurálgico de piezas de repuesto para motores marinos de velocidad lenta y media.

Además de los cinco centros designados en el extranjero, CSSC Marine Services tiene intención de disponer de 28 centros de distribución y asistencia técnica en el mundo en 2020, y caminar junto a las grandes empresas del automóvil que tanto beneficio generan en la asistencia técnica. 

CADENAS GRADO 80 para Pasca

Eslabón

Corto
Medio
Largo

Acabados

Negro
Pintado
Galvanizado

La experiencia nos permite ofrecerte lo mejor

 **VICINAY**
Cemvisa

Tlfno.: (+34) 944 891 150
comercial@vicinaycemvisa.com
www.vicinaycemvisa.com

Atunlo construirá en el norte de Portugal una factoría de lomos de atún precocidos

La firma está participada por la viguesa Coper, así como por las empresas atuneras vascas Inpesca y Pevasa

Atunlo, participada a partes iguales por la viguesa Comercial Pernas (Coper), Inpesca y Pevasa abrirá una factoría en el norte de Portugal centrada en la producción de lomos de atún precocidos. El objetivo de la compañía vasco gallega pasa por disponer de esta infraestructura a finales de año, como avanzó su responsable de Exportación, Fernando del Valle, y pudo contrastar FARO en fuentes de la empresa. La factoría estará en la localidad de Vila Nova de Cerveira, donde está también la filial lusa de Marfrío, Pralisa. La firma de Marín proyecta, como avanzó este periódico, una segunda planta en la misma ciudad, a poco más de 50 kilómetros de Vigo por carretera. La de Atunlo tendrá 150 trabajadores.

La compañía dispone de tres plantas de producción en O Grove, Cambados y Santoña, e inauguró en octubre una base logística en Vigo en alianza con Frigalsa, con la que rehabilitó la antigua planta de Freiremar, calcinada en agosto de 2015 tras sufrir un incendio. En octubre del mismo año inauguró en Cabo Verde una planta frigorífica en Porto Grande de Mindelo, en la isla de San Vicente de



Atunlo sigue creciendo con nuevas infraestructuras

Cabo Verde, con capacidad para producir hasta cien toneladas diarias de atún y 300 trabajadores. En este caso Atunlo es copropietaria de la instalación, en la que

participan Frescomar (del Grupo Ubago) y Frigrove. Comercial Pernas facturó 135 millones el año pasado, por los 123 millones de Atunlo. 

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

El Puerto de Huelva cierra el mejor año de su historia

La Autoridad Portuaria de Huelva cerró el ejercicio 2016 con una cifra de negocio de más de 41,6 millones de euros, un 1,01% más que en el ejercicio anterior, según las cuentas anuales aprobadas este viernes en el Consejo de Administración de la APH. La rentabilidad anual de la entidad asciende a 3,30%, superior a la rentabilidad objetivo del Sistema Portuario español que es del 2,5%.

De este modo, la entidad onubense ofrece una imagen financiera y patrimonial muy sólida, en la que el activo no corriente se financia en su totalidad con fondos propios y no existe endeudamiento a largo ni a corto plazo.

Este dato confirma la tendencia de crecimiento del Puerto de Huelva debido, entre otros factores, al incremento de los tráficos en 2016 que cerró con una cifra récord de 30,5 millones de toneladas.

Consolidación del compromiso de acercamiento Puerto-ciudad

Otro de los puntos aprobados en el Consejo de Administración de la APH, ha sido la conformidad al documento de la Delimitación de Espacios y usos Portuarios (DEUP) para su remisión al Organismo Público Puertos del Estado, para su posterior tramitación, una vez tramitadas las alegaciones derivadas de los informes de diferentes administraciones y de su información pública.

Tras la modificación de la normativa portuaria para puertos de interés general, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios es el nuevo instrumento para delimitar y asignar los usos en la zona de servicio portuaria, un documento que viene a sustituir al antiguo Plan de Utilización de Espacios Portuarios y que dará cobertura a los distintos proyectos previstos en el Plan Estratégico.

De este modo, se consolida el compromiso de la Autoridad Portuaria de Huelva con la ciudad, como instrumento de unión del Puerto con la Ciudad y se une a otras medidas aprobadas en el órgano de gobierno de la APH en la línea de recuperar espacios de ocio e impulsar la actividad comercial en la ciudad, como son la ampliación del equipamiento del nuevo Paseo de la Ría o la ampliación del plazo al Centro de Aqualon para permitir la captación de más inversiones.

En su línea estratégica de Relación con el Entorno, la Autoridad Portuaria de Huelva tiene como objetivos impulsar y gestionar la integración puerto ciudad con las autoridades locales, así como desarrollar las relaciones de colaboración y cooperación con los principales agentes políticos, económicos y sociales relacionados con el Puerto, tal y como marca el Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión 2022. 

Terminal Intermodal PUERTO DE HUELVA

Terminal marítima
de contenedores
con 15m de calado



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

Puerto de referencia
en el suroeste peninsular

Avda. Real Sociedad
Colombina Onubense, s/n.
959 49 31 00

www.puertohuelva.com

Terminal ferroviaria
de contenedores con doble vía
de carga y descargas de 750m

Conectividad viaria
de alta capacidad



Palamós y Roses baten récords con 46 escalas de crucero y 45.000 pasajeros

La Generalitat gestiona dos puertos con tráfico de cruceros en la Costa Brava, los enclaves de Palamós y Roses. Las dos instalaciones recibirán conjuntamente esta temporada 46 escalas de crucero y unos 45.000 pasajeros. El impacto económico estimado de estos pasajeros en la zona será de 3,5 millones de euros. Los dos puertos gerundenses se promueven en los principales foros internacionales y estatales con la marca Costa Brava Cruise Ports, que comprende las instituciones: Ports de la Generalitat, Ayuntamiento de Palamós, Ayuntamiento de Roses, Patronato de Turismo Costa Brava-Girona, Cámara de Comercio de Palamós y Cámara de Comercio de Girona.

El puerto de Palamós, espera 40 escalas de crucero y la llegada de unos 38.000 pasajeros a lo largo de esta temporada, alcanzando el mayor número de escalas desde que inició la actividad en el 1998 con dos escalas. La instalación portuaria de Palamós recibirá un 54% más de pasajeros y un 22% más de escalas, respecto a la temporada anterior, batiendo el récord de escalas. Estos porcentajes fortalecen el liderazgo del enclave en la actividad de cruceros, su consolidación y el posicionamiento adquirido con las compañías de cruceros, factores que contribuyen al aumento del turismo en la demarcación de Girona e impulsan económica y socialmente el territorio.

Palamós protagoniza un año excelente con el incremento del 54% en pasajeros y el 22% en escalas, alcanzando la mejor cifra de su historia



El gerente de Ports de la Generalitat, Joan Perer Gómez Comes, entregando la metopa al capitán del crucero Aidaaura por su escala inaugural en el puerto de Palamós

En cuanto a la categoría de cruceros, esta temporada también aumentan las llegadas de los barcos de lujo y los barcos de categoría estándar. De entre las 40 escalas, 23 serán cruceros de lujo, con dos escalas más que el año pasado, y 17 cruceros serán de categoría estándar, con seis escalas más que la temporada anterior. Este número de barcos supondrá la llegada de un 56% de cruceros de lujo y un 44% de barcos de categoría estándar, con una clara diversifica-

ción de las compañías y la tipología de los turistas de crucero.

Palamós esta temporada tiene siete escalas inaugurales de los cruceros: Albatros, Aidaaura, Seabourn Encore, Seven Seas Voyager, Sirena, Island Sky y Oriana que visitarán por primera vez el puerto. La apuesta de nuevas compañías y las escalas inaugurales de cruceros de compañías fieles a Palamós culminan el esfuerzo de las instituciones que componen Costa



Dos cruceros haciendo escala juntos en el puerto de Palamós el pasado 1 de julio

El impacto económico de la actividad de cruceros de Palamós y Roses en el territorio se estima en 3,5 millones de euros

Brava Cruise Ports en los principales foros del sector de cruceros para captar nuevas líneas de crucero y escalas. Destaca la apuesta de la compañía Aida Cruises, que ara seis escalas en Palamós con 8.000 pasajeros.

Por su parte, el puerto de Roses recibirá seis escalas de crucero y 6.000 pasajeros. El puerto gerundense multiplicará por cinco el número de pasajeros y recibirá una escala más que la temporada anterior. Así, el puerto de Roses logrará un récord histórico en pasajeros que lo ayudará a continuar con el posicionamiento entre las navieras que buscan destinos singulares en sus rutas por el Mediterráneo occidental.

Roses recibe este año tres escalas inaugurales de los cruceros Albatros, Tui Discovery y Seabourn Odissey, que por primera vez han visitado este enclave. Destaca la apuesta de la compañía británica Thomson Cruises, que hasta la actualidad sólo había hecho escalas en el puerto de Palamós. Este año prevé hacer tres escalas en Roses con el crucero Tui Discovery, que con 1.800 pasajeros, casi dobla los resultados de la temporada anterior.

Dos dobles escalas en Palamós

El lujoso velero Club Med 2 estrenó la temporada de cruceros con la única escala que hará esta temporada en el puerto gerundense, que acoge a este barco por segundo año consecutivo. Por otro lado, el puerto de Palamós ha recibido este año dos dobles escalas. La naviera norteamericana Seabourn Cruises Line hizo en mayo, una doble escala simultáneamente con el Seabourn Encore que hizo su escala inaugural y el Seabourn Odyssey volvía por tercer año consecutivo. Asimismo, en julio Palamós ha recibido la segunda doble escala de la temporada con el crucero Thomson Majesty de la compañía Thomson



El crucero Tui Discovery en el puerto de Roses.

Cruises y el Star Breeze de la naviera Windstar Cruises, dos dobles escalas que fortalecen más la actividad crucerística.

Tui Discovery se estrena en Roses

El crucero Ocean Nova cambia esta primavera los mares polares por el Mediterráneo y ha sido el encargado de dar el pistoletazo de salida a la temporada 2017 del puerto de Roses, instalación portuaria en la que ya había hecho escala en 2013.

Otro de los cruceros que se ha estrenado en Roses ha sido el Tui Discovery de la compañía británica Thomson Cruises. Este crucero hará tres escalas esta temporada. El estreno de Thomson Cruises en el puerto gerundense amplía el abanico de compañías de crucero y la tipología de turistas.

Costa Brava Cruise Ports promociona los puertos de Palamós y Roses

Costa Brava Cruise Ports promociona conjuntamente los puertos de Palamós y Roses en el mercado internacional de cruceros.

La marca se posiciona para impulsar la actividad crucerística, incrementar los turistas de crucero en la Costa Brava e incentivar la dinámica económica en el territorio.

La página web www.costabravacruiseports.com es una de las principales herramientas de difusión y presentación de los dos puertos, de los municipios de Roses y Palamós y del entorno histórico, cultural, gastronómico y de ocio que la Costa Brava ofrece a sus visitantes. 



El Crucero Aidaaura en el puerto de Palamós. Es una de las novedades de esta temporada

Todos los astilleros españoles elevan en el primer trimestre sus contrataciones

Los cuatro astilleros privados vascos -Balenciaga, Murueta, La Naval y Zamakona- han logrado contrataciones por 115 millones de euros durante el primer trimestre de 2017, el 55% de la facturación del conjunto de astilleros privados del Estado en el mismo periodo de tiempo, según datos de Pequeños y Medianos Astilleros (Pymar). En total, entraron en vigor contratos para la construcción de tres buques -de los nueve del Estado- que supondrán 730.000 horas de trabajo (el 54% de las del conjunto de pymar) y 29.000 toneladas brutas compensadas.

El pasado año, por estas mismas fechas, no había entrado en vigor ningún contrato de Euskadi. En los tres primeros meses de 2017, los astilleros privados españoles han multiplicado casi por cuatro el importe de contrataciones con un total de 208 millones de euros, frente a los 54 millones del mismo periodo del año pasado, según ha informado la consejera delegada de Pequeños y Medianos Astilleros (Pymar), Almudena López del Pozo, durante la junta general de la sociedad. En concreto, en los tres primeros meses del año entraron en vigor contratos para la construcción de nueve buques, frente a los seis del primer trimestre de 2016, mientras que las horas de trabajo también se triplicaron, hasta los 1,3 millones, cifras que siguen incrementándose con los nuevos contratos formalizados durante

El sector naval español cuadruplica el importe de contrataciones en el primer trimestre, hasta 208 millones



El buque Deun, construido por Astilleros Balenciaga, abandona Zumaia. Es gemelo del Telmo

este segundo trimestre y que darán continuidad a esta "buena tendencia", según ha indicado la patronal. Asimismo, López del Pozo ha destacado el perfil exportador de las nuevas contrataciones, ya que el "82% del importe de estos nuevos contratos proviene del exterior".

Galicia suma y sigue

Los astilleros gallegos suman seis buques por valor de 93 millones a los que se suma el contrato récord de Barrerasm, que lleva a decir a López del Pozo, CEO de Pymar, que "podemos aspirar al liderazgo europeo". En este sentido, los as-

España se situó como el segundo país de la Unión Europea con más unidades tanto contratadas como en cartera

tilleros privados de las rías de Vigo y Pontevedra firmaron hasta marzo el mejor comienzo de año desde 2011, fecha en que arrancó la crisis del viejo tax lease. Ésta terminaría con su anulación por parte de Bruselas, primero, y con una sentencia en favor de ese sistema, después. En medio, una dura travesía en la que el sector de construcción naval gallego llegó a reducir su actividad en más de un 40%, a niveles similares a los de Ucrania, que colaboró en la desaparición de seis factorías (Unión Naval de Valencia, Factorías Juliana, MCÍes, Astilleros de Sevilla, Astilleros de Huelva y Unión Na-

val de Barcelona) y los concursos de Barreras y Factorías Vulcano, ahora los astilleros gallegos lideran el sector a nivel estatal con la entrada en vigor de seis buques (de un total de nueve en España, aunque Gernaval eleva esta cifra a diez) por valor de 93 millones de euros, según los datos aportados por Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión (Pymar), que celebró ayer en Madrid su asamblea general. Y eso sin contar con los más de 240 millones a los que ascenderá previsiblemente el crucero de ultralujo que Hijos de J. Barreras construirá para Ritz- Carlton.

Por toneladas brutas compensadas (Compensated Gross Tonnage) los pedidos fir-

mados hasta marzo ascienden a 20.000 CGT, frente a las 7.212 de hace un año. Si se contabiliza la cartera total de pedidos las más de 111.000 CGT era un umbral que no se alcanzaba desde hace seis años. En el conjunto de España los encargos suman 48.844 CGT con 1,33 millones de horas trabajo (606.000 horas en Galicia), y casi todos para propietarios extranjeros. De hecho los únicos buques que se contrataron en el primer trimestre de armadores españoles en factorías gallegas fueron pesqueros para Celexus (Pombo, en Armón Vigo) y Pesca Baqueiro (Nodosa), además de la gabarra multiproducto de Zamakona para Suardiaz Energy Shipping.

En el conjunto de España los encargos suman 48.844 CGT con 1,33 millones de horas trabajo (606.000 horas en Galicia), y casi todos para propietarios extranjeros

Posiciones relevantes

El informe de actividad del sector de la construcción naval, que elabora Pymar cada año, refleja que en 2016 los astilleros españoles no sólo mantuvieron posiciones relevantes en la contratación mundial de buques pesqueros (2º lugar), oceanográficos (3º) o buques ferri (4º), sino que España se situó como el segundo país de la Unión Europea con más unidades tanto contratadas como en cartera. De esta manera, por segundo año consecutivo, la cartera de pedidos nacional volvió a aumentar respecto al año anterior, y por primera vez sus CGTs (arqueo bruto compensado), con más de 452.000 en total, superaron los niveles registrados a comienzos del año 2011, justo antes de la apertura del procedimiento contra el 'tax lease' español aquel mismo año. Por otra parte, teniendo en cuenta que en los últimos cinco años casi el 90% del importe de las entregas provino del exterior, la consejera delegada de Pymar ha afirmado que el sector necesita

poder "seguir contando con el inestimable apoyo oficial para garantizar la competitividad internacional de los astilleros en condiciones de igualdad con sus más inmediatos competidores". Asimismo, López del Pozo ha defendido que los buques con alta tecnología y valor añadido deben seguir siendo la referencia de la producción y destacó que los astilleros integrados en Pymar se hallan inmersos en plena transformación hacia la Industria 4.0, "con la que buscan seguir fortaleciendo su competitividad a través del uso de tecnologías digitales". "Estoy convencida de que si astilleros privados y administraciones públicas continuamos unidos en Pymar desarrollando un trabajo serio, eficiente y compartido, apostando por la investigación y la innovación tecnológica, podremos aspirar al liderazgo europeo en la contratación de buques", ha añadido. 

La estabilidad del turismo náutico hace crecer esta industria

Las oportunidades del turismo náutico en España son extensas para el propio tejido industrial, con unos indicadores muy positivos de creación de empleo e inversión, con lo que se hace obligado el fomento y mejora del sector, tanto por parte de la Administración como de los propios agentes, para alcanzar el reconocimiento que merece. El turismo náutico se encuentra en un momento estable, en el que la demanda internacional se ha mantenido en un 27% de turistas, procedentes principalmente de Europa, con una demanda potencial de 36 millones de personas, ampliándose el espectro de crecimiento del mismo. Aspectos como la gran extensión de costa que tiene España, la variedad de actividades náuticas ofertadas, la buena calidad medioambiental (banderas azules y reservas de la biosfera); el clima benigno, el fomento de las competiciones y concursos náuticos, además de la calidad y mejoras realizadas en las instalaciones náuticas, son los principales motivadores para fomentar este tipo de turismo.

Carlos Sanlorenzo, secretario general de la patronal náutica ANEN, asegura que: "España se encuentra en un momento óptimo para la dinamización de este sector que no podemos desaprovechar. Es casi un punto neurálgico para el turista náutico eu-



ropeo, ya que el 60% se realiza en el Mediterráneo; tenemos 8.000 km. de costa accesible y bien conectada; buenas infraestructuras y empresas punteras a nivel mundial en reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo", entre otros puntos a favor.

Para el representante de ANEN "el náutico es un sector en transformación, que está cambiando su modelo de negocio y tendencias, en el que el chárter es uno de los

grandes protagonistas", si bien es necesario afrontar algunos retos, como la potenciación del turismo náutico como opción de ocio vacacional, a través de campañas de promoción y análisis del perfil del turista, junto con la armonización y homogeneización europea en lo que a fiscalidad, titulaciones, seguridad, registro y abandonmentamiento se refiere.

La situación económica hace que mucha gente a la que le gusta la náutica y no pue-

El turismo náutico se encuentra en un momento estable, en el que la demanda internacional se ha mantenido en un 27% de turistas, procedentes principalmente de Europa, con una demanda potencial de 36 millones de personas



de permitirse tener un barco opte por el alquiler como una manera fácil y económica de poder disfrutar de este mundo. En otros casos, muchos propietarios han decidido dedicarlo al alquiler para racionalizar costes. El 75% de sus anunciantes de Topbarcos son grandes empresas, el resto son autónomos que se dedican a explotar su propio navío, aunque se ve un trasvase de unidades cada vez mayor hacia las empresas que gestionan varias embarcaciones.

Se trata de un sector muy atomizado, explica el director general de ANEN. El retrato robot de las empresas que se dedican a los chárter es el de una pyme de entre tres y cuatro empleados que puede gestionar un promedio de entre cinco y 20 embarcaciones. Los datos de la asociación muestran que el 70% de estas pymes está en Baleares, otro 20% en Cataluña y el resto disperso por el resto del país. También es constatable que dos cambios legislativos han favorecido el mundo de la náutica y en especial el del sector chárter. La eliminación del impuesto por matriculaciones de uso turístico ha dinamizado mucho el sector y las Administraciones siguen recibiendo ingresos a través del IVA, el impuesto de sociedades y otros tributos. La modificación de la ley, sin embargo, no tocó el impuesto de matriculaciones para los barcos de recreo.

Otra de las novedades que están ayudando al sector es la nueva normativa de titulaciones náuticas. El sector náutico reivindicaba el cambio desde hace años para poder equipararse con las normas europeas. "Lograr la titulación ahora es más sencillo, se eliminan muchos requisitos burocráticos y se da mucha más importancia al enfoque práctico", asegura Sanclemente. "El mundo náutico no es un mundo del lujo, el 95% de las embarcaciones en España tienen menos de seis metros de eslora. Un bote de esas características cuesta 20.000 euros, menos que una segunda residencia", afirma.

Puertos deportivos

Gabriel Martínez, director de la Marina de Denia (Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos) aclara que "el turismo náutico tiene como motor principal un puerto, con un usuario que tiene y disfruta de su embarcación, y que genera actividad y riqueza". En este sentido, destaca la relevancia de la organización de grandes eventos náutico-deportivos y salones náuticos, generadores de turismo, industria y retorno mediático,



así como la seguridad y la actuación de las autoridades marítimas portuarias y policiales como un factor clave en el desarrollo del sector. Martínez aboga por resolver algunos retos pendientes, como la reglamentación, la burocracia o la fiscalidad para conseguir un entorno náutico más competitivo.



Registro de embarcaciones

José Luis García, subdirector general de seguridad y contaminación e inspección marítima de la Dirección General de la Marina Mercante, explica algunos de los planes de mejora puestos en marcha por la institución para paliar los actuales problemas del registro de embarcaciones. En concreto, García destaca la inclusión de un volcado automático de los datos de las inspecciones, con el propósito de dar un cierto acceso a la Guardia Civil a esta base de datos y tener un mejor control de las embarcaciones. Además, se prevé adaptar algunos elementos del modelo francés, incorporando en la legislación española la obligatoriedad de cumplir con ciertos elementos de seguridad dentro de sus aguas territoriales a embarcaciones que estén operadas por españoles, con independencia de la bandera, evitando así la competencia desleal. Asociado a esto, García constata la importancia de la actualización de la normativa que rige los elementos de seguridad que deben llevar las embarcaciones y la regulación del uso del GLP como combustible.

Exposición al riesgo de las embarcaciones de recreo

Pero entre los temas que más preocupan al sector están el fraude, el registro y la identificación de embarcaciones, en los que ya se está trabajando con resultados positivos. Las buenas prácticas y la generación de siniestros son otros temas fundamentales en el desarrollo del sector. La importancia de la seguridad como uno de los temas que deben abordarse para la mejora del sector, debido a la proliferación de diversas normativas establecidas en los puertos y con las que las embarcaciones deben cumplir.

Servicio marítimo

El servicio de costas y fronteras realiza también un importante papel desde que se estableció en 1986, y que actualmente está presente en cada provincia con costa para ejercer funciones de control e inspección de embarcaciones náuticas de recreo. Entre estas funciones destacan el auxilio y rescate de embarcaciones, inspecciones, controles documentales, preservación de espacios protegidos subacuáticos, así como la concienciación de la importancia de la seguridad marítima a través de campañas informativas, además de misiones exteriores. 

Aumentan las matriculaciones en todos los sectores de la industria náutica

La temporada náutica comenzó con buenas expectativas, con un incremento de las matriculaciones de embarcaciones de recreo en España del 8,78%. El alquiler consolida su crecimiento, +31,7%, en los cuatro primeros meses del año y gana posiciones como tendencia náutica elegida por los aficionados. En este sentido Islas Baleares continúa siendo la Comunidad Autónoma que más crece en matriculaciones este año (22,28%) y ocupa la primera posición en el mercado del charter (26,18%), Cataluña sigue a la cabeza del mercado nacional de embarcaciones de recreo con una cuota del 20,68%.

Hasta abril de 2017 se han matriculado en España 1.388 embarcaciones de recreo frente a las 1.276 registradas en el mismo período de 2016, lo que supone un crecimiento del mercado náutico del 8,78%. Las matriculaciones de barcos para uso de alquiler siguen creciendo también, hasta abril se han registrado un 31,7% más de matriculaciones destinadas al chárter. Son los datos recogidos en el Informe del mercado de embarcaciones de recreo (enero-abril 2017), editado por ANEN a partir de la información facilitada por la Dirección General de la Marina Mercante.

Por esloras. Crecen todas las esloras, destacando los segmentos de embarcaciones mayores, a partir de 12 metros. Los barcos entre 12 y 16 metros crecen un 61,5%, con 63 matriculaciones frente a las 39 del año pasado; y los barcos mayores de 16 metros incrementan sus registros en un 100% (22 unidades sobre las 11 registradas en el mismo período de 2016).

Las embarcaciones hasta 8 metros (85,4% del mercado náutico nacional), matriculan 1.199

Los barcos entre 12 y 16 metros crecen un 61,5%, con 63 matriculaciones frente a las 39 del año pasado



embarcaciones frente a las 1.143 registradas de enero a abril de 2016, lo que supone un crecimiento del 4,9%.

El segmento entre 8 y 12 metros crece un 25,3%, matriculando 104 unidades sobre las 83 registradas en el mismo período del año pasado.

Por tipo de embarcaciones, Las motos de agua matriculan un 24,2% más que en el mismo período del año pasado (con 282 matriculaciones frente a las 227 registradas entre enero y abril de 2016). Los barcos a mo-

tor crecen un 0,3%, con 643 matriculaciones (641 registradas en el mismo período de 2016).

Las embarcaciones neumáticas plegables aumentan sus matriculaciones en un 18,5% y las semirrígidas un del 15,5%.

La vela crece también un 3,9% en el período analizado.

El mercado de alquiler registra un crecimiento del 31,7% de matriculaciones de embarcaciones de recreo para uso de alquiler.

Cataluña con el 20,68% de cuota, ocupa la primera posición del mercado náutico nacional y registra un crecimiento en sus matriculaciones del 9,96%. Andalucía es la segunda Comunidad Autónoma por cuota de mercado con un 17%

En lo que va de año se han matriculado para alquiler 424 embarcaciones frente a las 322 del mismo período del año pasado. Las esloras entre 12 y 16 metros y las motos de agua son las más demandadas en este período en el mercado de charter náutico.

Cataluña, Andalucía e Islas Baleares siguen en los primeros puestos del mercado náutico.

Cataluña con el 20,68% de cuota, ocupa la primera posición del mercado náutico nacional y registra un crecimiento de sus matriculaciones del 9,96%. Andalucía, la segunda Comunidad Autónoma por cuota de mercado con un 17%, registra una caída de las matriculaciones de embarcaciones de recreo del -8% en este período. En tercera posición de mercado, se mantiene Islas Baleares, con una cuota del 16,21% y un crecimiento de sus matriculaciones del 22,28%.

En el mercado de alquiler, la primera posición es para Islas Baleares con una cuota del 26,18%, seguida de la Comunidad Valenciana que acapara el 21,94% y Cataluña con el 16,98%. 🌊



QUADRUPLE PERFORMANCE

Velocidad. Maniobra. Eficiencia. Comfort.



Con una instalación de Volvo Penta IPS900 cuádruple, el Njord Odin es un barco de servicio rápido para parques eólicos marinos. Excelente rendimiento, insuperable maniobrabilidad y bajo consumo de combustible, mejoran la eficiencia y costo operativo. www.volvopenta.com

VOLVO PENTA IPS 900

VOLVO PENTA

El Salón Náutico de Barcelona crecerá con más oferta de embarcaciones en tierra y agua

El Salón Náutico Internacional de Barcelona pone rumbo a su 56ª edición, que tendrá lugar del 11 al 15 de octubre en el Port Vell, reuniendo una vez más la mayor oferta de la industria de la náutica deportiva y de recreo de España con la participación de las principales marcas nacionales e internacionales. El certamen, que prevé crecer un 6% respecto al año anterior, ampliará su muestra flotante y en tierra, con una destacada presencia de catamaranes. Asimismo, las propuestas relacionadas con la innovación, el emprendimiento y el negocio marcarán esta convocatoria.

El Salón Náutico Internacional de Barcelona pone rumbo a su 56ª edición, que tendrá lugar del 11 al 15 de octubre en el Port Vell, reuniendo una vez más la mayor oferta de la industria de la náutica deportiva y de recreo de España con la participación de las principales marcas nacionales e internacionales. El certamen, que prevé crecer un 6% respecto al año anterior, ampliará su muestra flotante y en tierra, con una destacada presencia de catamaranes. Asimismo, las propuestas relacionadas con la innovación, el emprendimiento y el negocio marcarán esta convocatoria.

La buena marcha de la comercialización a tres meses de su celebración hace prever que el Salón Náutico de Barcelona de 2017, organizado por Fira de Barcelona, crecerá en oferta y actividades, por lo que espera superar los 260 expositores y las 670 embar-



El Salón Náutico está previsto que crezca un 6% y espera superar los 270 expositores

El certamen, líder del sector de la náutica en España, experimenta un crecimiento del 6% respecto a la edición anterior

caciones en exposición. Hasta el momento, ya han confirmado su participación importantes empresas del sector como Bénéteau, Jeanneau, CNB-Lagoon, Marina Estrella, Sunseeker, Tauron, Yamaha o Zodiac.

Para el presidente del salón, Luis Conde, "el certamen consolida este año su tendencia positiva, reflejando así los signos de recuperación del sector. Refuerza así su papel como principal plataforma comercial de la náutica en España, así como la mejor herramienta para promover una mayor afición por la navegación y los deportes náuticos.

Según el estudio realizado por el salón a los expositores de 2016, en la feria se genera más del 50% de las ventas anuales del sector en nuestro país".

Por su parte, el secretario general de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), Carlos Sanlorenzo, "el mercado náutico está creciendo moderadamente desde enero, con un buen resultado en mayo y junio, lo que hace prever, un año más, una temporada favorable para el sector. En el primer semestre de 2017, las matriculaciones de embarcaciones de recreo han crecido un

Innovación, emprendimiento y negocio, ejes de esta convocatoria

13% y el alquiler se consolida como tendencia para disfrutar de la navegación de recreo, con un 35,4% más de matriculaciones de barcos para uso de alquiler que el año pasado. Sería el momento idóneo para que la Administración impulsase alguna medida fiscal de apoyo al sector e incentivar así el consumo náutico, tanto nacional como extranjero, en previsión de la buena temporada de turismo que se espera".

Escaparate de novedades

La amplia oferta expositiva y de actividades prevista para este año "reafirma aún más el posicionamiento del Salón Náutico de Barcelona como líder en España y uno de los principales de Europa, el lugar único para hacer negocio, conocer las últimas novedades y productos, probar embarcaciones y disfrutar de multitud de actividades relacionadas con el mar", afirma el director del certamen, Jordi Freixas.

El salón, que ocupará los muelles de España y de la Fusta del Port Vell, contará con una muestra flotante -donde se verán embarcaciones a partir de los 8 metros de eslora-, destacando especialmente la gran flota de catamaranes con 20 unidades en el agua, la mayor de España y de las principales de Europa. En tierra se exhibirán pequeñas embarcaciones y neumáticas, así como lo último en productos de electrónica, motores, pinturas, velerías, remolques, chárter y servicios náuticos.

Las matriculaciones de embarcaciones de recreo han crecido un 13% en el primer semestre de 2017



La muestra contendrá la mayor oferta de la industria náutica deportiva y de recreo de España

Innovación, emprendimiento y negocio

Fruto del éxito de la primera edición, este año se volverán a celebrar las Jornadas para Emprendedores y Startups, que se ampliarán a todos los días de salón. A través de esta iniciativa, que se realiza en colaboración con ANEN, se darán a conocer proyectos innovadores aplicados al mundo de la náutica e incluye sesiones de networking, una zona de exposición y un foro de inversión.

También en el ámbito profesional, se planificará una agenda de reuniones empresariales para promover nuevos contactos y negocios entre expositores y visitantes, y se organizarán jornadas, conferencias, mesas redondas, presentaciones de regatas y trofeos, entregas de premios, etc. que se desarrollarán en el Espai del Mar.

Propuestas lúdicas para vivir el mar

El Salón Náutico, asimismo, volverá a ser un lugar de diversión y experiencias para los aficionados a la náutica y para aquellos que quieran iniciarse. Por ello se organizan múltiples actividades para mostrar las distintas formas de disfrutar del mar.

En el Área Fun Beach habrá una zona de pruebas con acceso al mar para hacer sesiones de vela ligera, kayak o paddle surf. También está previsto celebrar una nueva edición del Barcelona SUP Festival, encuentro de aficionados al paddle surf que practicarán esta modalidad deportiva en las aguas del Port Vell. También destaca el área de Marina Tradicional con la exposición de

embarcaciones clásicas y donde se llevarán a cabo talleres y actividades para toda la familia.

Otra de las actividades destacadas será la "Noche de la Náutica" (viernes 13 de octubre), que incluirá la "Swimnight & kayak" (una exhibición de nadadores, escoltados por kayaks, en las aguas del puerto) y que estará amenizada con las fiestas de los expositores, música en vivo, desfiles de moda y degustaciones.

Un año más, el salón potenciará las propuestas relacionadas con la gastronomía, por lo que volverá a contar con la oferta del restaurante OneOcean Club, la Nautic Food Plaza y el Nautic Village by TheCooluxury (zona chillout y degustaciones de productos gourmet).

Alto índice de fidelidad de expositores y visitantes

El Salón Náutico de Barcelona, que cuenta con el respaldo de ANEN, es miembro fundador de la International Federation of Boat Show Organisers (IFBSO) y un referente internacional en la actualidad. El informe del salón, realizado por el departamento de Comunicación y Estudios de Fira de Barcelona, correspondiente a 2016, pone en valor el alto índice de fidelidad y satisfacción de expositores y visitantes. Según el estudio, el 84,4% de los expositores ya había visitado el salón en otras ediciones, el 68,8% asegura cumplido sus objetivos de participación y el 74,4% afirma que repetirá en 2017. En cuanto a los visitantes, el 81% dice estar satisfecho de su visita y el 90% quiere repetir en la próxima edición. 

Aumenta el tonelaje de la Marina Mercante española en un 6,2%

La Asamblea General de Anave, a la que asistieron la secretaria general de transportes, Carmen Libroero, el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, y el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, junto con una amplia representación de empresas e instituciones de los diferentes sectores marítimos españoles, dio cuenta del desarrollo cobrado por la marina mercante española, cifrada en un aumento del tonelaje en un 6,2%

El presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Alejandro Aznar, en su discurso de clausura de la Asamblea General, que tuvo lugar en el Hotel Ritz de Madrid, destacó las positivas perspectivas de crecimiento de la flota mercante de los armadores españoles, gracias las importantes inversiones que se han llevado a cabo en el último año. Posteriormente intervino la secretaria general de Transportes, Carmen Libroero. A continuación, se celebró un almuerzo patrocinado por CARUS PBS, Knutsen Shipping OAS y Man Diesel & Turbo.

A continuación, Alejandro Aznar inició su discurso con datos de la evolución durante 2016 de la flota mercante controlada por los armadores españoles que, pese a mantener el mismo número de buques (215) aumentó su tonelaje en un 6,2% hasta 4,16 Mgt. Una tendencia positiva que se va mantener en los próximos dos años ya que, según reveló "a 1 de junio de este año, los



Barcos mercantes atracados en el puerto de Pasaia (Gipuzkoa)

armadores españoles tenían un total de 18 encargos en firme de nuevos buques mercantes de transporte, con un total de más de 1.138.000 gt", por lo que las perspectivas de crecimiento a corto plazo son muy positivas.

Estos nuevos encargos son buques de alta tecnología y, en general, de gran porte (tienen una media de más de 63.000 gt). Se trata de 6 buques de pasaje, 4 metaneros, 4 petroleros de crudo, 2 quimiqueros y 2 graneleros, que han sido encargados por 7 empresas armadoras diferentes y suponen una inversión total de unos 1.725 millones de euros. De ellos, 7 buques, con un valor de 570 M€, se construirán en astilleros españoles. La entrega de estos buques está prevista a lo largo de los próximos dos años y, sin contar otras probables incorporaciones en ese periodo, "significará un aumento del 27% en tonelaje, superando la cifra de 5,2 Mgt, la más alta desde 1985", destacó Alejandro Aznar.

El Registro canario

Por desgracia, debido a la pérdida de competitividad del Registro Especial de Canarias (REC) los armadores españoles se ven obligados a optar preferentemente por otros registros de la Unión Europea, se lamentó el presidente de ANAVE.

Aznar hizo especial hincapié en que las razones que obligan a los armadores españoles a optar por banderas de otros países de la UE, "no son de índole fiscal, como algunos podrían pensar". La aplicación práctica del REC ha quedado desfasada en materias como el enrole de marinos extranjeros, horas de trabajo y descanso, delegación y responsabilidad de las organizaciones reconocidas, entre otras. Según explicó Aznar, "hay una complejidad administrativa y una clara inseguridad jurídica sobre el enrole de marinos extranjeros". Asimismo, según el presidente, "la normativa aplicable a los buques español-

Siete empresas armadoras han encargado 6 buques de pasaje, 4 metaneros, 4 petroleros de crudo, 2 quimiqueros y 2 graneleros

Pese a mantener el mismo número de buques (215) aumentó su tonelaje en un 6,2% hasta 4,16 Mgt

les es diferente en varios aspectos a la que establecen los convenios internacionales y la práctica internacional”.

Anave ha vuelto a reiterar al ministerio de Fomento un conjunto de propuestas para restablecer la competitividad que el REC ha perdido frente a otros registros europeos. Pero “no basta con modificar las leyes”, añadió el presidente de Anave, “habría que conseguir que la aplicación de esas normas fuese mucho más flexible, lo que no quiere decir menos estricta, sino más ágil, más rápida, menos burocrática”.

El cumplimiento de la legislación ambiental es uno de los grandes retos para los próximos años

Como ejemplo, Aznar explicó que, aunque la ley teóricamente lo permite, las normas españolas de desarrollo hacen imposible, en la práctica, el embarque de guardias de seguridad privada a bordo de buques mercantes españoles, para protegerles frente a ataques piratas, que se han recrudecido desde finales del pasado año, junto con otros de carácter más bien terrorista, en la zona de Somalia, “a pesar de la OTAN y la EU NAVFOR recomiendan a los buques embarcar seguridad privada como la medida de protección más eficaz en las zonas de alto riesgo”.

El cumplimiento de la legislación medioambiental



El presidente de Anave también explicó que, en los próximos dos años y medio, el sector naviero se enfrenta a la entrada en vigor de: el Reglamento europeo sobre seguimiento de las emisiones de CO₂ de los buques, que obliga a las empresas a implantar planes de recogida de información a más tardar el 31 agosto 2017, el convenio de gestión de aguas de lastre, que entrará en vigor el 8 de septiembre 2017, el sistema de recogida de datos de consumos y emisiones de CO₂ de la OMI, desde enero 2019; y la nueva reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos, que se aplicará globalmente desde enero de 2020.

En conjunto, estas normas van a imponer, “un enorme trabajo, unas importantes inversiones y un aumento de los costes operativos de los buques para las empresas armadoras”.

Aznar hizo hincapié en que, a pesar de esta enorme presión regulatoria, en la medida en que todas estas nuevas normas medioambientales se regulen exclusivamente desde la Organización Marítima Internacional (OMI) con normas de aplicación global, y no de ámbito nacional o de la Unión Europea, “no producirán distorsiones de la competencia entre los distintos países y sí se traducirán en una mejora adicional del comportamiento medioambiental del transporte marítimo”.

El Consejo de CARUS España decidió otorgar este año al armador portugués Luis Miguel Sousa, fundador, presidente y director general del Grupo Sousa, “por su excelencia en la dedicación al sector del transporte y su decisiva contribución al sector marítimo en el Atlántico. 

El mayor parque eólico flotante del mundo, viento en popa

Siemens Gamesa ya ha ensamblado los cinco aerogeneradores flotantes que forman parte del parque Hywind Scotland, el mayor proyecto eólico flotante del mundo. Ahora -informa la empresa-, las turbinas serán remolcadas desde el fiordo cercano a Stord, en la costa occidental de Noruega, hasta las aguas escocesas donde se ubica el parque Hywind Scotland, a 25 kilómetros de la costa de Peterhead, en Aberdeenshire. Allí quedarán flotando en aguas cuya profundidad oscila entre los 90 y los 120 metros.

Siemens Gamesa acaba de anunciar que ya ha colocado sus cinco turbinas de seis megavatios (6 MW) sobre sus correspondientes cimentaciones flotantes. Los aerogeneradores serán trasladados desde Noruega a Hywind Scotland, "el mayor parque eólico flotante del mundo". Las cimentaciones flotantes del proyecto Hywind se estabilizarán mediante un sistema de lastre y se anclarán al fondo marino a través líneas de amarre. Según el comunicado difundido por la compañía germano española, en el proyecto, Siemens Gamesa y Statoil -la promotora- han colaborado "estrechamente" con el fin de desarrollar "un concepto de parque eólico marino comercial a gran escala y eficiente en términos de coste". La entrada en funcionamiento del proyecto Hywind -informa la empresa- es inminente, "previsiblemente en el cuarto trimestre de 2017".

Siemens Gamesa presume de contar con "una amplia experiencia sobre los requerimientos específicos de los parámetros de

La entrada en funcionamiento del proyecto Hywind está previsto que tenga lugar a final de año



control en turbinas flotantes". Uno de los principales factores que determinarán el éxito de las turbinas flotantes -explican desde la empresa- es "que sean capaces de alcanzar la misma competitividad en términos de coste de la energía que las turbinas offshore con cimentaciones fijas". En 2009, Statoil y Siemens Wind Power ya instalaron con éxito un aerogenerador del fabricante alemán de 2,3 MW en el primer proyecto de turbina eólica flotante a gran escala, Hywind Demo. La mayoría de los parques eólicos flotantes operativos actualmente -informa la empresa- se encuentra en Europa.

El reto económico

Según el presidente ejecutivo de la división Marina de Siemens Gamesa Rene-

wable Energy, Michael Hannibal, "para nosotros, los parques eólicos flotantes suponen un negocio muy interesante; por esta razón, queremos reforzar nuestro posicionamiento en este segmento". Hannibal asegura que, "en Siemens Gamesa, no creemos que desarrollar un concepto funcional para las cimentaciones flotantes plantee retos significativos. El desafío -sostiene- está en lograr un coste de energía reducido que permita su aplicación en un mercado más grande". Según Siemens Gamesa, "California, Hawaii, Japón y Taiwán son zonas atractivas para la instalación de turbinas eólicas flotantes en el futuro". Statoil es una compañía energética escandinava, propiedad en un 67% del estado noruego. La gestiona el Ministerio de Petróleo y Energía de Noruega. 

El exotismo de la pesca en Java

Texto:

Alberto López Echevarrieta

Java, con una superficie de 132.174 kilómetros cuadrados, se enorgullece de ser la principal isla del archipiélago de Indonesia. No lo hace por extensión, ya que ese honor les corresponde a Borneo y Sumatra, pero sí por su importancia política y económica. Toda la actividad de la región gira en torno a este suelo alargado que descansa sobre un mar poblado por mil islotes con nombres tan sonoros para nosotros como Bali, paraíso del turismo a su derecha, y Krakatoa, en la punta opuesta, con un pasado volcánico que ha hecho historia.

Cuenta con dos puertos principales, Yakarta y Surabaya, y una altísima densidad de población. De hecho, Indonesia es la quinta nación más populosa del mundo. Debido a su proximidad con el Ecuador y a su insularidad, Java posee un clima cálido y húmedo durante todo el año. Es un terreno pleno de misterios heredados de generaciones antiquísimas, relacionados con el agua y el fuego, que muy poco a poco se van desvelando a los occidentales. Sus habitantes sienten un profundo rechazo a cualquier tipo de movilidad, sensación que ha derivado con el tiempo en un complejo código de conducta social.

La meca de las especias

La isla fue bautizada con el nombre de Java por los antiguos comerciantes hindúes. Viene a significar *la tierra del cáliz* en honor al rico muestrario de especias que produce y que durante siglos ha sido el principal objetivo de expediciones dada la demanda que había en Europa.

Descubrimos un desconocido mundo al margen del turismo



Mapa de Indonesia.

Las especias fueron el oro en polvo de los grandes imperios hasta el punto de que se impuso la importación mediante grandes flotas de navíos, primero con bandera portuguesa y luego holandesa, que extendieron la colonización hacia aquellas tierras. Baste recordar el destacado papel que tuvo la Compañía de las Indias Orientales, a través de la cual llegaron los primeros y deseados productos natura-

les de oriente a los puertos de los Países Bajos.

Los javaneses aprendieron a comerciar con aquellos colonizadores que, de regreso a sus países, hablaban maravillas de una tierra plena de tradiciones y templos que evidenciaban una cultura antiquísima basada en creencias religiosas. Así se llegó a una de las mayores concentraciones de habitantes del planeta.



Para más exotismo el restaurante Ardi Beltza (oveja negra)

Indonesia: Un país salpicado de islas volcánicas

Ochenta millones de personas constreñidas en un espacio volcánico que no supera los mil kilómetros de largo.

La importancia de la isla creció al amparo de supersticiones, muchas de ellas relacionadas con la posición de la luna que condiciona las épocas de pesca y que siguen vigentes. Los viejos cayucos se hacen a la mar en determinadas condiciones y van a oriente u occidente dependiendo de lo que les dicte el *slametan*, ese escudo corporal que posee cada javanés para que le proteja y le encauce en su existencia. Es, por decirlo de alguna forma la pata de conejo que se transmite de generación en generación para viajar con suerte por el río de la vida.

Estamos en un mundo muy diferente al nuestro, un país donde todo este tipo de creencias tiene aún un gran peso social. Las gentes de sus zonas rurales aún se rigen por un viejo calendario lunar/solar del sur de la India, según el cual nosotros, los occidentales, vamos bastante más adelantados en el cómputo de los años con respecto a ellos.

Constante amenaza volcánica

El suelo de Java es materia volcánica. No hace falta ser un experto para darse cuenta de ello. La lava, inconfundiblemente porosa, nos habla sin palabras del terreno que pisamos y de las erupciones volcánicas que han dejado huella con el paso del tiempo. Cualquier referencia que se haga a este tipo de sucesos acaba

La población de las islas vive bajo la amenaza continua de sus montañas de fuego



Pescando en el mar de Banda

en la última erupción del volcán Krakatoa, a escasos metros de su costa occidental. La tierra empezó a reventar en mayo de 1883 y concluyó el 27 de agosto del mismo año con un efecto muy superior al de la bomba atómica de Hiroshima. Las dieciséis bocas del volcán arrojaron tal cantidad de lava incandescente en forma de ríos que provocaron la desaparición de islas enteras que se hundieron en el mar, sepultando en su acción a toda su población, unas 30.000 personas.

El miedo a que estas erupciones se repitan pesa constantemente sobre la pobla-

ción, ya que es una zona del Océano Índico muy propicia para que en cualquier momento el subsuelo vomite su carga ígnea por cualquiera de las montañas dejando luego enormes cráteres. Éstos, con el tiempo, pasan a ser lagos de tranquilas aguas donde los pescadores de las aldeas de su entorno echan sus redes. Es más, algunos están rodeados de un halo misterioso, casi mágico, a ojos de quienes diariamente lanzan sus anzuelos. Las piezas obtenidas se las ofrecen luego a los turistas en chiringuitos con asados y bebidas típicas de la zona.



Presentación de pescado y marisco en el restaurante Ardi Beltza, de Indonesia.

La importancia de este tipo de lagos es fundamental para la economía de los lugares donde están ubicados. Por esta razón, las autoridades gubernamentales repueblan periódicamente sus aguas con distintas especies facilitando también el regadío de los campos a los pueblos limítrofes. Los jóvenes, fogueados en la capital, *pasan* mucho de las creencias de los veteranos, pero aún hay muchos nativos que consideran sagradas a las aguas sobrantes del lago que bajan por las laderas buscando el mar abierto. De hecho, en su recorrido atraviesan templos, como el Tirta Empul, donde los fieles se bañan para purificar sus cuerpos.

La pesca vital

La pesca ha sido siempre objetivo vital para los javaneses. Es fuente de vida en los cientos de pueblecitos costeros que miran a los turistas con cierto desdén. Los métodos artesanos que se emplean forman parte de la tradición y quienes



Aspecto de la bahía de Padang Bay.

ARRANKOBA

08 S.L.

EGUIDAZU KAIA, 8
48700 ONDARROA
ESPAÑA (SPAIN)

Tel.: 94 683 22 29

Fax: 94 683 26 54

e-mail: info@arrankoba.com



La entrada en funcionamiento del proyecto Hywind está previsto que tenga lugar a final de año



C.I.F. B-48119648

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



Secando el pescado al sol.

hacen uso de ellos trabajan de costa a costa y de sol a sol, a veces colectivamente. Llama la atención el sistema anti volqueo de los botes de madera que utilizan y cuyo origen habría que buscarse en aquellas barcas que los aborígenes usaban en la antigüedad en sus *razzias* de isla en isla. Su tipismo es tal que lo mismo sirven hoy para la pesca que para hacer cualquier tipo de transporte, incluido el de los turistas ansiosos por conocer el entorno a ras de agua. Por supuesto que, fuera de los centros urbanos, en los apartados rincones rurales, las nuevas tecnologías, incluso la utilización de motoras, brillan por su ausencia.

Cuando los pescadores dan por terminada la faena regresan a puerto para llevar a cabo un ritual denominado *ngujur*, que consiste en restregar el pescado en la arena en cuanto es transferido del barco a los compradores. Hay quien apunta que la operación obedece a la necesidad de protección de las piezas ante el rigor de la temperatura y de la acción de las moscas. Hoy la medida sería superflua por la utilización de sistemas más acordes con el tiempo actual.

La religiosidad de los javaneses está presente en cuantas salidas hacen al mar abierto. Para ellos, ese universo es el principio y el fin, el lugar donde depositan las ofrendas a los dioses en balsas en espera

En una mesa javanesa no puede faltar el pescado, el arroz y el picante



Pescando a caña al atardecer

de que las aguas sean generosas. Frecuentemente organizan procesiones marinas para conseguir ser purificados por los dioses. Son fiestas en las que se ofrecen sacrificios de animales vivos, bien al volcán de turno o al mar.

En realidad, esos dos elementos irreconciliables de la Naturaleza que son el fuego y el agua son imprescindibles para la fe de los javaneses. De alguna manera ambos purifican los cuerpos y almas de estas comunidades primitivas a las que

no les preocupa la muerte ni el paso del tiempo. Creen firmemente en la reencarnación, ciclo que en su religión se repite por toda la eternidad.

Estas gentes que abarrotan los puertos en un desorden maravillosamente ordenado se caracterizan por el culto a sus antepasados y a las tradiciones que les han llegado de muchas centurias atrás, en la mayor parte de los casos relacionadas con el mundo de la magia. Están presentes en la vida cotidiana, algunas



Rincón de pescadores ajeno al ajetreo de las grandes ciudades.

Agua y fuego siempre presentes en la fe de los javaneses

veces diluidas en el modernismo, aunque es en los pueblos y en las sociedades cerradas, como son las cofradías de pescadores (o lo que más se les parecen) donde afloran estas manifestaciones. En las ciudades que van de modernas, este culto se aprecia en el famoso teatro de las sombras, que originalmente fue una representación de la muerte de los familiares, y en la propia construcción de los templos, que no dejan de ser tumbas de antiguos reyes cuyo poder aún se recuerda y respeta.

En estos puertos apartados es difícil conformar una industria en el sentido que nosotros entendemos. Muchos pescadores van por libres conformándose con lo que la Naturaleza buenamente les proporciona en el día a día. La actividad colectiva está en manos de generaciones jóvenes que tienen otras miras para el futuro. Muchas veces han de enfrentarse a esas viejas tradiciones e incluso supersticiones que dificultan el desarrollo global de su trabajo. Con todo, se respetan las viejas creencias, como la de Semar, un personaje ficticio de aspecto grotesco al que se invoca en casos tan angustiosos como pueden ser las galernas.

La comida, picante

La gastronomía de Java está muy influenciada por China, principalmente en los grandes núcleos de población, en especial Yakarta. Abundan los pequeños langostinos que son pescados con redes, en competencia con un pescado que se obtiene en el Mar de Sonda que tiene una curiosa apariencia, ya que es azul por un lado y rojo por otro. Además de resultar decorativo, posee un exquisito sabor.

Las quisquillas fritas constituyen una de las especialidades de la isla. Aparecen en las cartas de menú con el nombre de *krupuk*. Vienen a sumarse al amplio surtido de mariscos que se consiguen en estas



Poblado de pescadores

aguas, algunas de cuyas especies son desconocidas o al menos no frecuentan nuestros mercados occidentales.

El *rijsttafel* es el plato nacional. En un país donde el arroz es el rey del campo por fuerza debe estar en la mesa en múltiples manifestaciones gastronómicas. Ésta que les indico es muy variada, ya que consta de una buena ración de arroz que acom-

paña como guarnición a varios platos distintos que se sirven aparte y se comen uno detrás de otro. En las aldeas, el *rijsttafel* es mucho más humilde, ya que está compuesto por un plato único a base de arroz. Siempre es lo mismo, arroz con pescado o arroz con vegetales. No olvido un detalle importante: En el país de las especies, la pimienta picante no falta en ninguno de los platos. 🌊



En plena faena pesquera.

Puertos a todo gas



Texto: Antía Castro

Por salud, por respeto al medio y por economía. Estos son los tres ases del proyecto de la firma viguera Inova Labs para impulsar las energías limpias a pie de puerto. El objetivo es reducir el uso de combustible cuando los barcos están atracados y, con ello, recortar de forma notable la emisión de gases contaminantes.

Con el respaldo de Puertos del Estado y al hilo de una directiva de la Unión Europea para proporcionar suministro eléctrico a los buques en 2020, la iniciativa de Inova Labs se ajusta al desafío del cambio climático para lograr 'puertos verdes'. ¿Cómo? Implementando el Onshore Power Supply (OPS) a pie de muelle. El proyecto fue presentado en la Green Energy Ports Conference, celebrada en Vigo entre el 27 y el 29 de junio, y recoge un estudio sobre los sistemas OPS en los puertos de Barcelona, Baleares, Algeciras, Valencia, Tenerife, Las Palmas, Huelva, Málaga, Gijón, Cartagena, Bilbao y Vigo.

El objetivo es reducir el uso de combustible cuando los barcos están atracados y, con ello, recortar de forma notable la emisión de gases contaminantes

El OPS consiste básicamente en conectar los barcos a la red eléctrica terrestre durante su estancia en los puertos. Esto permitiría apagar los motores auxiliares - mantienen operativas las bombas de trasego, los sistemas de refrigeración, iluminación y emergencias, etc.- durante la carga y descarga de personas y mercancías.

Más allá de que se silenciaría el molesto ruido que acompaña a estos motores, también se cortaría la emisión de dióxido de carbono y óxido de azufre y nitrógeno a la atmósfera. Compuestos que, según diversos estudios, se han relacionado con el desarrollo de enfermedades cardio-pulmonares. Las cifras hablan por sí solas: un 96% menos de óxidos de nitrógeno, un 36% menos de óxidos de azufre y un 45% menos de dióxido de carbono, según informaron Mercedes Mella y Klaas Wuurzburg, de Inova Labs.

Esbozados los beneficios del OPS, con un escenario marcado por el cambio climático y con el gasoil disparado (en marzo se apuntaba una subida en Vigo del 60% con respecto al año pasado), la pregunta es por qué no está ya en marcha. Hay dos razones fundamentales: por un lado, la red eléctrica de la mayoría de puertos españoles no tiene la capacidad que requieren las embarcaciones y tampoco disponen de un punto de conexión a pie de muelle (el coste oscila entre uno y dos millones de euros). Por otro, los propios buques no están adaptados (resolverlo supondría un desembolso de 100.000 euros). En ambos casos es necesaria por tanto una inversión previa que a tenor de su coste debe quedar definida por un estudio en detalle sobre las características del puerto y de las

embarcaciones que hacen escala (frecuencias, tamaños, cargas...). Y es aquí donde entra en juego Inova Labs con su proyecto "Medidas para la dotación de suministro eléctrico a buques en puertos de interés general".

El objetivo es evaluar la necesidad de implantar este suministro desde el punto de vista técnico y económico y cuenta para ello con GRETA-OPS, una herramienta desarrollada íntegramente por la firma viguera para dimensionar y monitorizar instalaciones de OPS.

Actualmente, sólo se ha implementado en el puerto de Melilla - en fase de pruebas- y ya se han publicado las licitaciones para las obras en Tenerife y Motril. En el caso de Vigo se ha apostado por una barcaza de Gas Natural Licuado para dar suministro a los buques. Estará operativa en 2020 con un coste de 9 millones, una capacidad de 600 metros cúbicos y 53 metros de eslora. Este modelo mejorará la competitividad del puerto vigués al ofrecer a las navieras un ahorro estimado del 30% en combustible. 

Actualmente, sólo se ha implementado en el puerto de Melilla - en fase de pruebas- y ya se han publicado las licitaciones para las obras en Tenerife y Motril

saeplast

Contenedores, carros cutter, pallets

El frío es oro!

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

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



saeplast

PART OF RPC GROUP

RPC

ISO 9001
SISTEMA INTEGRADO
CERTIFICADO



SAEPLAST SPAIN SA • Polígono Industrial 15 • 36080 La Calera • España
Tel: +34 986 663 091 • Fax: +34 986 663 314 • Email: sales.spain@saeplast.com • www.saeplast.com

© Saeplast is a Registered Trademark of RPC GROUP



www.salonnautico.com

#salonnautico    



Fira Barcelona

salonnautico

INTERNACIONAL DE BARCELONA

11-15 OCTUBRE 2017

PORT VELL

espíritu
de mar



MARINA PORT VELL

Port de Barcelona

★ Estrella Damm

DE BOER