

Europa Azul

Revista de la Mar

Mayo-Junio N.º 165 • 2018



Especial Navalía y Seafood

“Máxima durabilidad a menor coste”



Instalaciones de fluidos para la industria

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



Alberto Echaluze

Nadie valora el ajuste de flota que ha llevado a cabo el sector pesquero español

Desde ninguna instancia se valora la reducción que ha llevado a cabo la flota comunitaria española, ni se toman medidas para frenar el goteo al que nos estamos acostumbrando, con desguaces y más desguaces. Los planes a largo plazo a los que se ve sometida la flota son los de conseguir una aproximación ecosistémica como eje de vertebración para la gestión pesquera dirigida a prohibir gradualmente los descartes y obligar a los Estados a adaptar la flota a los recursos bajo la voluntad de conseguir el rendimiento máximo sostenible. No obstante, no se afronta lo suficientemente esta situación con unas garantías de ir atajando el continuo goteo de la flota para consolidar con unas garantías de futuro, con lo que es inevitable que continúe este proceso de transformación que nos ha llevado a una pérdida de pujanza, pero con una esperanza en el futuro en función del interés por la renovación de los barcos antiguos. Además, el ajuste en el tamaño de la flota ha ido acompañado de un decrecimiento importante de la ocupación en el sector pesquero extractivo que continúa acentuándose debido al pequeño margen económico de las pesquerías. A pesar de los esfuerzos se sigue estando lejos de una sostenibilidad económica y social indicando que el ajuste no ha sido hasta la fecha suficiente para adaptar al sector pesquero a la actual competencia económica global. El reto consiste en que esta transformación, partiendo de las limitaciones ecosistémicas y sociales existentes, se realice con el mínimo impacto social posible, con la máxima eficiencia de los fondos públicos, y con la mejor orientación, preparando al sector para integrar con éxito las futuras tendencias.

El sector pesquero, se encuentra, en el frágil equilibrio que requiere el desarrollo de una actividad conforme con los principios de sostenibilidad social, económica y medioambiental. Dificultades que son varias, ya sea en la fijación de cuotas pesqueras comunitarias en el marco del obsoleto Principio de Estabilidad Relativa y en el contexto del desplazamiento de especies como consecuencia de los cambios ambientales en el planeta, o sea ya en la adopción de acuerdos comerciales o acuerdos internacionales de pesca con países terceros que tomen en consideración los más básicos principios y derechos laborales y humanos.

Pero el caso es que si bien la flota ha aumentado en potencia existen subsectores en los que existe un desequilibrio notable entre los recursos disponibles y el número de unidades. Mírese los palangreros y volanteros de Asturias que han sufrido una reducción del 60 por ciento de las posibilidades de captura de merluza, o la flota de artes menores del Cantábrico, con unas cuotas de caballa, merluza y jurel muy escasas, o la flota de Almería que con el nuevo reglamento del Mediterráneo en contra del arrastre está abocada a la desaparición, o los barcos que pescan cigala con el establecimiento de una cuota cero, o la reducción al mínimo de la flota del bacalao en Canadá, por el cierre de caladeros.

El adelgazamiento paulatino que la flota pesquera cántabra ha experimentado en los últimos 12 años, con un 33% menos de barcos – ha pasado de de los 169 que registraba en 2004, a los 114 que tenía en 2016-. Esto podría interpretarse como un dato para hacer saltar todas las alarmas, pese a que se han incremen-

tado las capturas sólo por los avances tecnológicos. El número de embarcaciones que conforma la flota pesquera vasca se ha reducido en un 35% (de 300 a 195) desde el 2006. El caso es que no se puede permitir que subsectores enteros desaparezcan porque no se han solventado unas correctas negociaciones en el reparto de cuotas o porque una determinada reglamentación carga en contra de un determinado arte de pesca.

El proceso de destrucción de buques dentro de la flota española ha sido duro, aunque se dice que está prácticamente concluido y en la actualidad lo que se están realizando son ajustes en aquellos segmentos que se han identificado que todavía se encuentran en desequilibrio. Pero que ajustes podemos realizar a un sector si apreciamos que los recursos se ha incrementado notablemente y no se valora nada la reducción de esfuerzo. Las medidas de gestión de los recursos y de la flota comienzan a dar sus frutos. Podemos afirmar que gran parte de nuestras flotas han alcanzado un equilibrio entre sus posibilidades de pesca y la capacidad de captura, pero más ajustes de flota no son necesarios.

Para las flotas en equilibrio podemos prever una planificación que incluya la renovación y modernización de sus unidades con el fin de lograr flotas más eficientes tanto desde el punto de vista de su menor impacto sobre el medio ambiente como desde la perspectiva del uso energético y de la capacidad de captura. Pero será preciso hilar muy fino para que algunos segmentos; en desequilibrio, entre la capacidad de la flota y las posibilidades reales de pesca, desaparezcan de cuajo. 

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 Agirregomezkorta, Luis Fernandez, 3Migrup, 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

Gustavo Larrazábal 6 a 7

Acuicultura

Situación del sector 8

Galicia

Jornadas Técnicas de Burela 9 y 12

Fremms y los descartes 13

Merluza de pincho de Celeiro 14 y 15

La obligación del desembarque sigue sin clarificarse 16 y 17

Propesca y la mejora de la calidad del pescado 18

Europa

La flota de Gran Sol y el 'Brexit' 20 y 21

Negociaciones Reino Unido y la UE 22 y 23

Euskadi

Campaña de la anchoa 24

Bermeo Tuna Capital World 26

Vendida la cuota de atún 27

Andalucía

Campaña de Almadrabas en Cádiz 28

17 millones de ayudas para el sector 29

Plan de Gestión del Mediterráneo 30

Sectores

Consejo Consultivo de Larga Distancia 31

OPAGAC y sostenibilidad social 32 a 34

Catalunya

Costa Brava Yacht Ports y Barcelona Clúster Náutico 35 y 36

La Costa Brava, se promociona en el salón MYBA 37

Pescadores del Mediterráneo Occidental 38

Arrastre de Tarragona 39

Seafood

Avance de los países en desarrollo y participación importante 40 a 43

20-21

Galicia

Las Jornadas Técnicas de Burela priorizan cuestiones sociales en la pesca



Las Jornadas Técnicas de Burela han priorizado establecer cuestiones sociales en la pesca para configurar un sector atractivo y evitar que pueda estar paralizado por falta de tripulaciones. La pesca es uno de los sectores con el nivel salarial más alto, mejorándose considerablemente en los últimos años las condiciones de trabajo a bordo. Con el objetivo de avanzar en la conciliación familiar, se necesita un mayor número de activos en el sector, por lo que es urgentísimo cubrir la falta de tripulaciones y titulados, que afecta ya a todas las flotas. Por ello, urge el sector facilitar la contratación del personal necesario, mejorando la inoperatividad del Servicio Público de Empleo para la pesca. En las tripulaciones, ante la falta de tripulantes españoles hay que facilitar la contratación de extranjeros, modificando para ello la norma necesaria. Así, se necesitan medidas urgentes para adaptar la formación a la realidad de las flotas, la formación de adultos y la homologación de la experiencia profesional. Aunque las escuelas náuticas tienen alta ocupación, no se cubren las plazas necesarias. Así, se pide que unificar el nivel de las titulaciones y tripulaciones mínimas entre los distintos países de la UE

Navalia

La mejor de la historia 44

Novedades de las empresas 45

Astilleros y aceleradora de proyectos 46

Novedades electrónicas 47

Renovación de la flota y apoyos 48

Empresas

JL Survival 50

Astilleros

Murueta y Zamakona 51

Balenciaga 52 y 53

Astilleros gallegos 54

Puertos

Tráfico del Puerto de Bilbao 55

Sector marítimo

El reto de la digitalización 56

Festival Marítimo

Gran participación en el Festival de Pasaia 59 y 60

Reportaje

Planeta Azul Marino 61 y 62

El viejo, el mar y Cuba 64 a 67

Excelente campaña de la anchoa

La campaña de la anchoa está siendo de las mejores de los últimos años, una vez que en cerca de dos meses y medio de campaña desde el inicio de la pesquería, la flota de cerco del Cantábrico compuesta por cerca de 140 embarcaciones había capturado del orden de 16.000 toneladas de las 23.000 toneladas de cuota tope, para el primer semestre. Para tratar de alargarla, los pescadores tomaron una serie de medidas que afectaban al tope diario de capturas establecido para cada embarcación. Así, los barcos grandes verán reducidas sus posibilidades de pesca diarias en 2.000 kilos, pasando de los 10.000 kg vigentes desde el inicio de campaña a los 8.000 kilos establecidos ahora por las cofradías. Asimismo, los buques de menor tonelaje podrán capturar un máximo de 6.000 kilos diarios frente a los 8.000 vigentes hasta la fecha. Igualmente, las faenas solo podrán realizarse de lunes a jueves.



39-41

Comercialización

La Seafood muestra la importancia que están cobrando los países en desarrollo

La Seafood Excellence Global ha demostrado que los países en vías de desarrollo comienzan a jugar un papel importante en el mercado pesquero global y que cada año tratan de ocupar un espacio considerable en el mercado. Mientras, tanto los países más desarrollados crean innovaciones, con un alto valor añadido, en donde siguen destacando, los productos elaborados con salmón, trucha o vieira, y por qué no, microalga spirulina. Es una muestra que cuando el producto tiene calidad puede competir sin complejos sean de la acuicultura o del sector extractivo. El número de expositores de este año alcanzó los 1.954 firmas, 87 más que en la última edición, gracias a la ampliación en 1.000 metros cuadrados del espacio expositivo.

44-

Ferias

Navalia da por superada la crisis del sector naval

La feria Navalia, celebrada en Vigo, ha dado por superada la crisis del sector naval, con una gran participación en el que la feria aumentó un 30% los expositores y alcanzó una cifra de negocio estimada de 4.000 millones de euros. Contó con la participación de 600 empresas y 400 expositores procedentes de 90 países, que "acreditaron" que esta es "una gran feria con relación directa con el mar, la pesca, la industria de transformación y el transporte marítimo". El secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, anunció en Navalia que el Instituto de Crédito Oficial (ICO) está movilizando cerca de 200 millones de euros para financiar la renovación de la flota en la que están sumergidos los armadores gallegos desde hace dos años.

Publicidad

PROTECNAVI	PAG 2
PESCADOS LLORENTE	PAG 9
ITSAS KORDA	PAG 15
OLIVEIRA	PAG 17
ZF	PAG 23
BALFEGO	PAG 25
NABERAN	PAG 27
KATIAK-THIELE	PAG 29
G° V° DPTO DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCURAS	PAG 43
ROXTEC	PAG 44
FURUNO	PAG 49
NAUTICAL	PAG 68



Botadura del barco salmonero noruego, Norwegian Gannet, en Astilleros Balenciaga, en Zumaia (Gipuzkoa)

Foto. A.E.



Gustavo Larrazábal, director gerente de la firma de acuicultura Aquanaria

“En acuicultura no tenemos las mismas oportunidades con los países de fuera de la UE”

Gustavo Larrazábal, director gerente de la firma de acuicultura Aquanaria, de Cantabria, es uno de los empresarios españoles con más proyección internacional, surgido desde el inicial Grupo Tinamenor, en donde fue presidente y consejero delegado de esta entidad y vicepresidente de la Federación Europea de Productores de Acuicultura. Anteriormente, fue presidente de la Plataforma Tecnológica Europea de Acuicultura, en donde trabajó en reconciliar las inversiones procedentes de agentes públicos y privados para promover y coordinar la investigación y el desarrollo del sector acuícola. En esta entrevista describe los problemas que atraviesa la acuicultura española, con la falta de igualdad de oportunidades con respecto a países como Turquía, así como las particularidades del proyecto que puso en marcha, Aquanaria, centrado en el cultivo de lubina.

Entrevista

¿Cuáles son los principales problemas que tiene la industria acuícola de la dorada y lubina?

Sin duda, el principal problema que seguimos teniendo es la falta de igualdad de oportunidades versus aquellos que producen las mismas especies en países fuera de la UE, principalmente el caso de Turquía. Ellos reciben

subvenciones a la explotación que nosotros no tenemos; pueden utilizar materias primas en sus piensos que nosotros no podemos, ni queremos; no siguen las mismas normas medioambientales; y un largo etc de diferencias que los hacen ser mucho más competitivos que nosotros en costes en nuestros propios mercados. La Comisión de la UE no exige en frontera las mismas reglas que nos exige para producir dentro de los mares de la Unión.

El siguiente gran problema es la falta de agilidad en la consecución de los permisos para

llevar a cabo la actividad o incrementar nuestras producciones. El sitio más grave es Canarias donde desde hace cinco años no se otorgan concesiones.

¿Cuáles son los principales retos que tiene encomendada la investigación y la innovación con respecto al cultivo de la dorada y la lubina?

Los indicadores que miden la eficiencia en la producción de dorada y lubina no progresan

No nos interesa crecer en cantidad de producto, el volumen no es nuestro objetivo, dedicamos todo nuestro esfuerzo a mimar cada uno de los ejemplares de lubina

desde hace 12-15 años. La inversión colectiva en I + D ha sido escasa. Afortunadamente esta situación ha cambiado con la concesión por parte de la Comisión de la UE de los proyectos PerformFish y MedAid. El sector productivo europeo está poniendo sus mejores esfuerzos para colaborar con los científicos en la enriquecedora tarea que tienen. Esperamos los mejores resultados de su labor.

¿Cómo surge Aquanaria?. ¿Cuáles son los motivos que le han llevado a montar esta gran empresa, con sedes en Cantabria y Canarias, a partir de todas las empresas integradas en el anterior Grupo Tinamenor, a excepción de la filial Doradas y Lubinas Canarias de Crianza (Dylcan)?

Aquanaria es la culminación de una estrategia durante años perseguida por mí personalmente. La última crisis del sector nos lo puso muy difícil pero finalmente hemos tenido éxito total en la producción de grandes ejemplares de lubina, actividad en la que estamos volcados en exclusividad. El 80% de nuestra producción la vendemos por encima de 1.000 gramos de peso individual con un porcentaje elevado de peces mayores de 2 kilos.

No nos interesa crecer en cantidad de producto, el volumen no es nuestro objetivo, de-



dicamos todo nuestro esfuerzo a mimar cada uno de los ejemplares de lubina que tenemos, para obtener un producto exclusivo y de máxima calidad. Nuestros clientes del canal gourmet están encantados con la textura y sabor que estamos obteniendo en cada una de las piezas que vendemos. La diferenciación de producto, presentación y calidad está siendo muy apreciada por aquellos que desean algo más que alimentarse.

¿Piensa que el consumidor tiene una correcta imagen de la calidad que le puede aportar una marca acuícola como la lubina de Aquanaria?

Realmente lo estamos consiguiendo, eso si entregando un producto diferenciado, cuidado, de máxima calidad gastronómica y por supuesto con un servicio "excelente".

¿Frente a las crecientes importaciones de lubina a bajo precio cómo hacer frente a esta dificultad añadida?

La última crisis del sector nos lo puso muy difícil pero finalmente hemos tenido éxito total en la producción de grandes ejemplares de lubina, actividad en la que estamos volcados en exclusividad

Claramente diferenciándonos. Nuestro enfoque es hacia la calidad. Para ello es fundamental creer en lo que haces. Lo bueno y barato, no existe.

¿Piensa que se valora la producción nacional que consigue de la lubina de Aquanaria un sabor intenso y excelente, y la textura, firme y melosa. Ambas conseguidas gracias a la alimentación especial que siguen y al hábitat en el que se crían?

Por supuesto. Ha mencionado características esenciales de lo que estamos haciendo. Aunque no es mi opinión exclusiva, es la de nuestros clientes del canal gourmet. Estamos en un entorno único. Las aguas bravas en donde hacemos nuestro trabajo aportan a la lubina de Aquanaria una textura y un sabor únicos tal y como lo describen los profesionales de la alta cocina.

¿Cómo hacer posible que la sociedad conozca que la lubina de Aquanaria tiene una alimentación compuesta de proteína vegetal y marina, sin aceite de palma, sin transgénicos ni ningún tipo de proteína animal terrestre (PAT)?

La sociedad solo puede conocer estas características porque se lo comuniquemos adecuadamente. Difícil tarea, en ello estamos. Ahora bien, probamos lo que decimos, de allí que tengamos certificaciones de calidad y de características del producto.

¿Que ha supuesto para la empresa Aquanaria los certificados de Lubina halal, de Lubina kosher y el de pescado libre de anisakis?

Satisfacción por un trabajo bien hecho. Este tipo de certificaciones viene a decir que la compañía está haciendo las cosas como debe hacerlas. En este momento estamos trabajando en certificar que estamos haciendo las cosas respetando el medio ambiente y con responsabilidad social. Lo hacemos, ahora lo queremos certificar.

¿Cuáles son los canales de comercialización que utilizan de la lubina de Aquanaria?

Principalmente la distribución especializada dadas las características de nuestras lubinas. Clientes de calidad que no de volumen. Clientes que miran mucho más la calidad, el servicio y la estabilidad que el precio. 



La acuicultura permanece estancada

La acuicultura española permanece estancada según datos de la patronal del sector, la asociación empresarial de acuicultura de España (Apromar), que ha avanzado avanzar los datos de producción de las principales especies durante el año pasado. Y las cifras confirman una estabilización, que la organización califica de lamentable «porque en España existe capacidad, conocimiento e ilusión por continuar creciendo». Pero no ha podido ser. Esos datos revelan incluso que la producción global acuícola (no incluye el mejillón) cayó un 1 %, al pasar de 64.866 toneladas, en el 2016, a 64.168. Esto incluye tanto las instalaciones de engorde (de donde sale el pescado listo para su comercialización), como las de cría de las principales especies, más la trucha arco iris. En el gráfico anexo solo están incorporadas las granjas de engorde de las cinco más importantes.



Responsables de Apromar en una jornada con miembros del Gobierno.

La producción global acuícola (no incluye el mejillón) cayó un 1 %, al pasar de 64.866 toneladas, en el 2016, a 64.168

Pero el panorama no es así de gris en todo el territorio nacional. De hecho, en Galicia ocurrió todo lo contrario. Las granjas de engorde ubicadas en la comunidad (doce, una menos que en el 2016) lograron sacar al mercado un 15 % más de rodaballo que el año anterior: 8.441 toneladas, frente a 7.346. Esa es la especie en la que Galicia es líder nacional absoluto. No le hace sombra ninguna otra comunidad. Solo Cantabria produce una pequeña cantidad (105 toneladas).

Anisakis

AENOR está trabajando en una certificación que acredita a una granja que su

pescado ha sido criado “exclusivamente” en un entorno libre de anisakis viables.

Como señaló al respecto David Verano Cañaveras, director de Industria Agroalimentaria y Distribución de AENOR durante su intervención en la Conferencia Sectorial de APROMAR de la pasada semana, se trata de un certificado que da respuesta a lo establecido por la reglamentación europea que busca “dar confianza y transparencia y ayuda a la denominada Due Dilligence.

Para obtener esta certificación el productor se debe someter a control a toda la cadena de custodia del producto, desde la cría, pasando por la manipulación en la sala de envasado, hasta que llega al

punto de venta. Solo así, señaló David Verano Cañaveras, se puede hacer uso de esta indicación.

Para obtener este sello, las granjas deben someterse a un exhaustivo control de su producción, teniéndose en cuenta en las auditorias requisitos relacionados con las autorizaciones, la procedencia de los animales, la trazabilidad, el alimento suministrado y cualquier otro relativo con el método de cría.

Igualmente se evalúa en cada caso aspectos relativos con la bioseguridad, la calidad del agua donde se ubica la granja, los métodos de recogida de las bajas, y las medidas de minimización de riesgos por la presencia de aves ictiófagas. 

AENOR está trabajando en una certificación que acredita a una granja que su pescado ha sido criado “exclusivamente” en un entorno libre de anisakis viables.



pescados LLORENTE S.L

mayoristas de pescado

fish wholesalers

vente de poisson en gros



Distribución nacional e internacional

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

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

repartimos calidad y frescura

we distribute quality and freshness

nous distribuons la qualité et la fraîcheur

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

Telf.: 00 34 946 832 008
Fax: 00 34 946 833 088
e-mail: llorente1@infonegocio.com

Madrid anuncia en Burela cambios en la actividad extractiva en el Cantábrico

El subdirector general de Caladero Nacional y Aguas Comunitarias, Rafael Centenera, anuncio en las Jornadas Técnicas de Burela que a partir de fin de año la actividad extractiva en el Cantábrico Noroeste experimentará una serie de modificaciones tratando de atender sugerencias del sector. El Gobierno seguirá avanzando en flexibilizar la transferencia de cuotas entre los distintos censos. Como en el arrastre de litoral «aún falta ajustar un poquito y otros aún más», con lo que sugirió Centenera invertir en cupos para garantizar posibilidades de pesca e ingresos. «Parte del sector reclama la posibilidad de acumular cuotas para ser rentable; una vez que en Gran Sol, gracias a las cuotas individuales transferibles, tenemos la flota más rentable», razonó Centenera. Ante este foro lucense de dirigentes pesqueros, abogó por modificar el actual modelo de gestión en el Cantábrico Noroeste para que a fin de año no queden cuotas sin consumir, como ahora.

Ahora solo los arrastreros pueden realizar transferencias definitivas de cuotas y, en el caso de palangreros y volanteros, temporales para la merluza. «Hemos propuesto una modificación de la orden», anunció Centenera en Burela. Así abogan por extender la «flexibilidad para que la transmisión definitiva y temporal se pueda hacer entre los demás

Centenera: “Parte del sector reclama la posibilidad de acumular cuotas para ser rentable; una vez que en Gran Sol, gracias a las cuotas individuales transferibles, tenemos la flota más rentable”



XIX Encuentro Empresarial Organizaciones Pesqueras.

buques, al menos la definitiva dentro del mismo censo y la temporal» entre los otros. Se trata de «permitir a los armadores conseguir cuotas para solucionar sus problemas en el mercado de otros Estados».

Como ejemplo de lo que plantean, mencionó el de «flotas dentro del arrastre que compran posibilidades y hacen ejercicio saludable de concentración de cuotas para garantizar la rentabilidad de la pesca». Aclaró que se trata de «una decisión empresarial», aunque también dejó constancia de que la Administración ha de «buscar mecanismos que permitan al propio sector «ajustarse a la realidad» de un sistema de topes de capturas y cuotas «que está aquí para quedarse, porque quitarlo sería cargarse la estabilidad relativa y eso no lo quiere ningún Estado miembro».

La bajura, al margen

Aclaró que las ITQ (cuotas individuales transferibles) «son de cada barco, y deben ser mantenidas y respetadas por la Administración mientras dure la im-

posición de un tope admisible de capturas y una cuota española». Eso sí, «no dan derecho a una indemnización del Estado si desaparecen las cuotas». Aunque también modificará el actual modelo, el Gobierno descarta implantar las cuotas individuales transferibles en la flota de artes menores del Cantábrico Noroeste. Será conjunta «porque lo ha pedido el sector y es muy difícil hacer reparto individual».

Garat: “El futuro de la pesca solo puede garantizarse mediante una combinación entre la competitividad del sector y la explotación sostenible de los recursos”



Rosa Quintana: “El arrastre pelágico no es nada selectivo y poco respetuoso con la calidad”

ficos del Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP) muestran la reducción significativa de la mortalidad pesquera (F / FRMS), el aumento de la biomasa (B / B2003) y el reclutamiento (R / R2003) en el Atlántico nordeste. No obstante, incidió en que “hay que garantizar la seguridad alimentaria, una los océanos proporcionan una fuente importante de alimentos a las personas. España genera 3.700 millones de raciones de pescado al año. Más de 10 millones de comidas al día, mientras que la UE aporta 14,500 millones de comidas-año con 40 millones al día. De esta manera Garat veía que el futuro de la pesca “solo puede garantizarse mediante una combinación de dos elementos fundamentales, el de garantizar la competitividad del sector y explotar de forma sostenible los recursos. La sostenibilidad debe implicar un equilibrio entre los problemas económicos, sociales y ambientales”. 🌊

García Negro: “Galicia se juega 535 millones en las negociaciones del brexit”

Por su parte, Javier Garat, de Cepesca, apuntó que “estamos ante una tendencia positiva en el estado de stock: no es el momento para la apocalipsis sino para reconocimiento y trabajo en equipo (industria, gobierno, científicos y algunas ONG), promocionando la pesca sostenible para mejorar en caso de que sea necesario. Junto a ello aportó que los grá-

La Consellería del Mar de Galicia anima a combatir el arrastre pelágico en la campaña bonitera

Otro tema que se tocó fue el empleo de arrastre pelágico en la campaña de túnidos de verano por parte de barcos de Irlanda y Francia. Veinticinco años atrás la flota bonitera española luchaba contra las redes de enmalle a la deriva que amenazaban la supervivencia de más de 400 pesqueros artesanales. «El problema se resolverá aplicando argumentos de una pesca selectiva y sostenible, tal como que practicamos nosotros», recordó Rosa Quintana, conselleira de Mar, en la inauguración de Expomar. Cada verano se suceden las protestas porque arrastres pelágicos franceses e irlandeses compiten deslealmente con los barcos boniteros que navegan en pos del bonito del norte. «Ahora ese problema se transformó en el empleo del arrastre

pelágico nada selectivo y poco respetuoso con calidad, y seguro que tenemos que emplear los mismos argumentos de una pesca selectiva y sostenible para ganar también esta batalla», propuso Quintana en Burela.

Lanzó el mensaje en medio de un discurso en el que destacó la «unidad de acción» entre sector, Administración y científicos que propician foros como los de Expomar en Burela. Y a esa unión apeló «para trabajar el futuro da pesca en terminosmos de viabilidad y sostibilidad», cooperando para defenderla con argumentos y estrategias conjuntas. Por ejemplo, para combatir el arrastre pelágico en la campaña bonitera. 🌊

Priorizan conclusiones de carácter social en mejoras para tripulaciones y salarios

1. ÁMBITO SOCIAL EN LA PESCA. Queremos que ninguna empresa pesquera pueda estar paralizada por falta de tripulaciones. La pesca es uno de los sectores con el nivel salarial más alto, mejorándose considerablemente en los últimos años las condiciones de trabajo a bordo. Con el objetivo de avanzar en la conciliación familiar, se necesita un mayor número de activos en el sector, por lo que es urgentísimo cubrir la falta de tripulaciones y titulados, que afecta ya a todas las flotas. Hay que facilitar la contratación del personal necesario, mejorando la inoperatividad del Servicio Público de Empleo para la pesca. En las tripulaciones, ante la falta de tripulantes españoles hay que facilitar la contratación de extranjeros, modificando para ello la norma necesaria. Se necesitan medidas urgentes para adaptar la formación a la realidad de las flotas, la formación de adultos y la homologación de la experiencia profesional. Aunque las escuelas náuticas tienen alta ocupación, no se cubren las plazas necesarias. Hay que unificar el nivel de las titulaciones y tripulaciones mínimas entre los distintos países de la UE. La necesidad actual de actualización continua de titulaciones complica más esta situación.

Se solicita a la Secretaría General de Pesca medidas urgentes para avanzar en la modificación de la normativa necesaria, ampliando las competencias de las titulaciones. Y a los distintos departamentos del Gobierno de España, la adopción urgente de medidas para facilitar la contratación del personal necesario, modificando el Real Decreto contratación extranjeros y/o solicitando que la pesca se incorpore al Catálogo de las ocupaciones de difícil cobertura.

2. POLÍTICA PESQUERA COMÚN. Queremos una PPC acorde con el esfuerzo del sector pesquero en Europa y así garantizar la soberanía alimentario

Estamos ante la "tormenta perfecta", con una serie de normas de imposible cumplimiento, como por ejemplo:

- La Obligación Desembarque (OD) que entrará en vigor para todas las flotas el 1 de enero de 2019 es de imposible aplicación tal y como está diseñada. Es necesario ampliar las posibles flexibilidades para no paralizar la flota. Nos adherimos al movimiento europeo convocado por el sector de otros países en protesta por la aplicación de la OD.

- La consecución del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) en todas las pesquerías en 2020. Hay que poner en valor el incremento de las pesquerías en RMS que se han logrado hasta el momento con el esfuerzo y responsabilidad del sector. Según datos recientes del CCTEP, en el Atlántico Nordeste ya hay 53 stocks gestionados en RMS en comparación con sólo 5 en 2009. Esta clara evolución positiva no justifica las prisas de la Comisión por su consecución total en 2020.

- Las normas pendientes de aprobación como: el nuevo Reglamento de Medidas Técnicas, el anunciado nuevo Reglamento de Control o la propuesta de nuevo Plan plurianual de aguas occidentales, son un hándicap para la seguridad jurídica de nuestras empresas.

- El Brexit y sus posibles consecuencias. Si a todo lo anterior sumamos la gran incertidumbre ante el nuevo escenario europeo, no tiene justificación que no se revisen y actualicen estas normativas. Por otro lado, el gran objetivo del mercado común europeo era el de autoabastecerse. El resultado de las contradictorias políticas europeas actuales, con una clara mejora de los recursos pesqueros y sin embargo con limitaciones a nuestras flotas, hace cada vez más deficitario y lejano ese objetivo de abastecimiento.

Por ello, se solicita a las instituciones europeas una mayor flexibilidad en la aplicación de la Política Común de Pesca, que no comprometa la viabilidad de nuestras empresas.

3. POTENCIAR EL CONSUMO DE PESCADO SALVAJE. QUEREMOS QUE LAS FAMILIAS ESTÉN MÁS SANAS GRACIAS A CONSUMIR MÁS PESCADO, EN ESPECIAL INCULCANDO SU CONSUMO ENTRE LOS MÁS JÓVENES

Defendemos el consumo del pescado salvaje como un ejemplo de alimento sano para nuestras familias y que además repercutirá en un menor gasto sanitario en el futuro.

Somos defensores de que la nutrición sea una asignatura obligatoria en los colegios, especialmente para inculcarles a los más jóvenes el consumo del pescado en su dieta como fuente de salud.

Somos proveedores de alimentos y nos proponemos garantizar la seguridad alimentaria. Sólo en España proporcionamos unas 3.700 millones de raciones de pescado al año, que son más de 10 millones de comidas al día, lo que representa un 25% de toda la UE

Reiteramos nuestra solicitud de la aplicación urgente de un IVA superreducido, al igual que otros productos de primera necesidad, así como más medios económicos para la promoción del consumo del pescado salvaje y una mejor estrategia de comunicación para lograr revertir la tendencia actual del consumo en nuestras familias.

4. **COOPERACIÓN ENTRE CIENCIA Y SECTOR.** Queremos y necesitamos colaborar estrechamente con los científicos.

Es imprescindible potenciar la investigación marina. Manifestamos nuestra preocupación por la situación que atraviesa el IEO (Instituto Español de Oceanografía) y consideramos necesaria su potenciación para el futuro del sector. Por ello SOLICITAMOS que las competencias pasen de nuevo al MAPAMA con una dotación adecuada de recursos.

Se deberá tener en cuenta el impacto en los stocks pesqueros y en los ecosistemas, de otras actividades distintas de la pesca como son: la actividad petrolera, prospecciones de gas, parques eólicos, y otras actividades que influyen en el cambio climático, por lo que llamamos también a la corresponsabilidad de los otros usuarios del mar.

5. **OPTIMIZAR APROVECHAMIENTO FONDOS COMUNITARIOS DE LA PESCA.** Queremos optimizar al máximo los fondos para la pesca y garantizar su futuro.

Ante el bajo nivel de ejecución de los fondos comunitarios en este momento, se generan distintos efectos: por un lado, la falta de aprovechamiento de recursos necesarios para un buen desarrollo el sector pesquero y por otro, esta no utilización compromete el futuro de dichos fondos en el próximo periodo.

Es necesaria una mejor coordinación entre todas Administraciones para un aprovechamiento racional de estos mecanismos, pero también mejorar su simplificación, facilidad de tramitación y agilidad en la ejecución. 

FREMSS demuestra que se desperdicia más comida que el pescado que se descarta

En una intervención realizada en Madrid la Fundación Rendimiento Máximo Sostenible y Social (Fremss) ha demostrado que se desperdicia más comida de los alimentos tradicionales que de los descartes -peces capturados que se devuelven sin vida al mar por falta de cuota, de tamaño o de valor comercial-. Según un informe presentado, el sector desecha un 10 % de las capturas, frente al 30 % de la comida que se tira.

Historias como la de que en la actividad extractiva se desecha más pescado del que finalmente se pone a la venta al consumidor han quedado tumbadas por los profesionales gallegos en Madrid.

Fremss presentó el manifiesto para la flexibilización de la obligación de desembarque de las capturas realizadas por la flota de la UE, un documento que ya lanzaron en Galicia, donde recabó el apoyo de todos los grupos políticos del Parlamento gallego y de instituciones como el Consello Galego de Pesca y la Universidade de A Coruña. Según expusieron los miembros de Fremss, con su presidente Juan Carlos Corrás a la cabeza, los descartes no son «ni tantos ni tan fieros». Ase-

guran los pescadores europeos que forman parte de una de las flotas más sostenibles a nivel mundial, que apenas descarta el 10 % de sus capturas, «fundamentalmente especies para las que no se dispone de cuota suficiente» y eso que, en muchos casos, «se podría pescar más sin poner en peligro la supervivencia de los recursos». Frente a esa proporción, Fremss confronta el desperdicio de otras actividades económicas: ahí están los 89 millones de toneladas de comida en buen estado que acaban en la basura, el 30 %, dicen, de lo que se produce. Los profesionales gallegos parten del convencimiento de que el problema parte de un «diagnóstico miope» y un «tratamiento contraproducente», en el sentido de que la Comisión Europea, «tal y como ha reconocido», impulsó la norma que veta los descartes «sin certezas sobre su aplicación práctica», solo para atajar un problema «estético-político» y contentar, de paso, a una parte de la opinión pública y, sobre todo, a las oenegés medioambientalistas que, recuerda Fremss, premiaron a su impulsora, Maria Damanski, accionando la «puerta giratoria» que la llevó a ocupar una dirección de The Nature Conservancy. 

La merluza de pincho de Celeiro tendrá una etiqueta de la fecha de descarga

La merluza del pincho de Celeiro llegará al consumidor con una etiqueta en la que figurará la fecha de descarga, una referencia importante sobre la frescura de la especie. La especie capturada en los caladeros comunitarios de Gran Sol por parte de los veintidós palangreros de fondo están siendo acreditados por la oenegé Friend of the Sea que darán cumplida información de la descarga y por practicar una pesca sostenible, para el medio ambiente, la economía y las tripulaciones.

Según fuentes de Puerto Celeiro que descargan una media de 10.000 toneladas de merluza europea fresca con esa marca, se prevé comercializar la especie con una etiqueta informativa con el día de subasta de cada pieza, en un afán de ser más trans-

parente por parte de esta sociedad de armadores. Un año de experiencia vendiendo merluzas por parte de ocho palangreros celeirenses con el sello de Friend of the Sea permiten lanzarse con esta medida que a la postre permitirá renovar el «apoyo de los consumidores» hacia este suministro

Apuesta por la calidad

Todo este proyecto partió del 2016. El año pasado dio los primeros frutos certificando la sostenibilidad de ocho pincheros. Ahora que Friend of the Sea acredita a los veintidós de Puerto de Celeiro, y, por tanto, a toda la merluza del pincho celeirense, desde la Xunta, su conselleira Quintana respalda el nuevo paso en la apuesta por la calidad y la diferenciación. .

Gestión sostenible define a la que procura satisfacer las necesidades actuales protegiendo las de generaciones futuras. Así auditores independientes de organismos de certificación acreditados han comprobado que veintidós palangreros de Puerto de Celeiro pescan merluza del pincho en Gran Sol bajo «los estrictos requisitos» de sostenibilidad de Friend of the Sea. También acreditan que la lonja de Puerto de Celeiro funciona con los mismos criterios de cuidado mediambiental y responsabilidad social.

Solo las merluzas capturadas por esos veintidós pesqueros saldrán de la lonja celeirense con la etiqueta de Friend of the Sea, la misma que indica la fecha de desembarco. Desde marzo del año hasta ahora ya se comercializaban merluzas de los



ocho pincheiros pioneros en esta nueva apuesta de Puerto de Celeiro por la distinción y la calidad.

Solo el 4 % de descartes

La marca Friend of the Sea ratifica como selectiva la pesca de merluzas una a una, con las líneas de anzuelos del aparejo del pincho. Además de que esa especie no está sobreexplotada, esos palangreros aprovechan el 96 % de las especies que pican, solo son descartes el 4 %. También es bajo su nivel de capturas accidentales y su impacto sobre el fondo marino no es relevante.

Además de pesca sostenible, los veintidós barcos aplican «rigurosos protocolos para evitar capturas de aves, gestionan los residuos a bordos, racionalizan el consumo de combustible, usan refrigerantes que no dañan el ozono y registran los descartes».

Tanto las empresas armadoras como la sociedad que las agrupa gestionan los pincheiros de Gran Sol y la lonja de Celeiro «con criterios de responsabilidad social», certifica Friend of the Sea.

Eduardo Míguez, director general adjunto de Puerto de Celeiro, pone el acento al destacar «el compromiso de los armadores. La merluza del pincho de Celeiro es un producto de una calidad, sostenibilidad y origen reconocidos y acreditados, con el marcado 1 a 1 del 100% de las piezas queremos transmitir esa información al consumidor final». En clave laboral, añade que el programa de marcaje una a una de las merluzas del pincho creará «hasta seis nuevos puestos de trabajo directos» en la lonja.

Paolo Bray Fundador-Director de la ONG 'Friend of the Sea', declaró que "Friend of the Sea se complace en reconocer este paso

adicional de la flota de merluza de Puerto de Celeiro hacia prácticas verificadas de pesca sostenible. Toda la flota ha sido auditada y vigilada por auditores independientes acreditados de organismos de certificación según los estrictos requisitos de 'Friend of the Sea'. Los minoristas, restaurantes y consumidores ahora pueden seleccionar productos de merluza de Puerto de Celeiro, que llevan el logotipo de 'Friend of the Sea' y a su vez, promueven y apoyan la pesca sostenible y la conservación del hábitat marino.

Esperamos que pronto otras pesquerías españolas y europeas acepten ser verificadas, corrijan sus prácticas para reducir su impacto ambiental. Es fundamental para el futuro de la industria pesquera explotar los recursos marinos de manera sostenible." 🌊



tunaBraid
by itsaskorda

Cuerda especial para atuneros:
Eficacia con garantía y seguridad.



Políg. Karroaga 1, Pab.2
48.270 Markina (Bizkaia) SPAIN
Tel. +34 94 6109408. Fax. +34 94 6109410
E-Mail: itsaskorda@itsaskorda.es

itsaskorda

La obligación del desembarque sigue sin clarificarse

La obligación del desembarque no sólo no va a tener marcha atrás, sino que las dificultades de aplicación a seis meses de su puesta en marcha van a ser mayúsculas, tal como se ha demostrado en el Congreso Martec 18, de Vigo. No existe ni el mínimo consenso, ni claridad en cómo llevarla a cabo a tenor de las propuestas que se evidenciaron en estas jornadas. Ya de por sí levantó polvareda, la prohibición de descartes para todas las especies sometidas a TAC (totales admisibles de capturas) y cuotas que se trató de minorizar con los mínimos de descartes permitidos y la posibilidad de descontar un 9 % contra la cuota de las especies que sí se tienen. No obstante, para la Comisión, la propuesta de mínimos por especies que cada Estado tiene que incluir en los planes de descartes y someter a decisión del Comité Científico y Económico de la Pesca (STECF) puede contribuir a resolver gran parte de los problemas si se utilizan al máximo. Y lo mismo ocurre con las exenciones por alta supervivencia, aunque aquí se precisaría una mayor clarificación, como precisar un porcentaje, un tipo de arte o la profundidad.

No obstante, se perciben algunas pegas. Así Juan Martín, gerente de la Organización de Productores de Marín, apuntó que "los mínimos son muy inferiores a los que se necesitan, sobre todo en pesquerías mixtas de fondo, y abogó por permitir establecimientos de mínimos combinados, especialmente en esas artes de fondo y en pesquerías pelágicas". A



Las repercusiones de los descartes generan preocupación en el sector.

ello sumó Rafael Centenera las elevadas exigencias del STECF, al menos con las especies que afectan a España, y solo recuerda un único caso en el que la Comisión desoyese a ese comité y aprobase la excepción propuesta: un 5 % para el caso del bonito del norte.

Martín planteó la necesidad de seguir progresando en la gestión individualizada de cuotas, facilitar los intercambios de especies de tú a tú con armadores de otros Estados miembros sin trabas de la Administración, facilitar los estudios para definir especies de alta supervivencia e, incluso, introducir cambios en las tallas mínimas para especies que se

capturan a pesar de haber aumentado la selectividad, porque si al principio del proceso el sector ironizaba con que la red no tenía ojos para esquivar las especies que no interesan ahora «se los están poniendo».

Los Tops Up

El director de Desarrollo de Políticas y Cooperación, el gallego Ernesto Penas, criticó que los denominados *tops-up* -la cantidad adicional que se añade al TAC para cubrir los descartes- se están usando para aumentar la mortalidad por pesca, con lo que aleja el horizonte de alcanzar el RMS, que tiene como fecha lí-

Armadores plantean la necesidad de seguir progresando en la gestión individualizada de cuotas, intercambios de especies con otros Estados miembros, facilitar los estudios para definir especies de alta supervivencia, y cambios en las tallas mínimas

mite el 2020. Además, en un sistema de estabilidad relativa, se da más *top-up* al país que más cupo tiene y no se resuelve el problema del que tiene cuota cero. Claro que la cosa cambiaría si esos *top-ups* se empleasen solo para cubrir los descartes y no a la pesca dirigida, como plantea la Administración española. Porque ¿qué va a hacer una flota palangrera selectiva que apenas tiene descartes con la cantidad adicional de merluza más que pescarla?

Penas planteó no modificar la estabilidad relativa, pero sí de cambiar la clave de reparto en algunas especies. También se habló como el artículo 15 da pie a dejar a la bajura fuera de la obligación de desembarque. A juicio de la Administración española, el texto jurídico hace una gestión, no por especies, sino por pesquerías y regiones, y especifica que lo que no está ahí englobado queda afectado por el ar-

tículo 15.1, que deja a decisión de los Estados miembros a qué pesquerías se aplica la obligación. Eso es lo que permitiría a España dejar a la flota artesanal al margen. Al menos por ahora. Más adelante, ya se vería. Más o menos como han hecho los noruegos.

Igualmente Penas planteó la posibilidad de incentivar a través de un sistema de bonus la instalación de cámaras a bordo para monitorizar los descartes. Si los intercambios de cuota se utilizan poco, la flexibilidad interespecies -esa que permite desembarcar aquellas de las que no se tienen cuota si se descuentan de otras que sí-, no se emplea nada. El mismo Pena es consciente de que cuesta trabajo perder kilos de merluza o de rapante para desembarcar bacalao, pero «hay que explorar todas las posibilidades». Y la Comisión no va a mostrar «simpatía con quien no haya utilizado todos los

mecanismos. Claro que si lo que hay que descontar contra la merluza es el ocha-vo... Esa especie de la que España no quiso cupo cuando se repartió porque no le interesaba y ahora se la encuentra como una de sus peores especies de estrangulamiento. Por eso desde el sector, Juan Martín apunta la necesidad de aplicar un factor de conversión para que ese 9 % de flexibilidad interespecies no sea igual si se trata de una merluza o un bacalao o de una bacaladilla.

A juicio del sector, que las especies que no dan la talla mínima no puedan ser destinadas a consumo humano se contradice con el objetivo de la FAO de conseguir el hambre cero. Por eso creen que debe recogerse la posibilidad de incorporar proteínas marinas a través de los descartes. 🌊



OLIVEIRA

Experienced ropemakers since 1825

Find more at
oliveira.com



Main Office and Factory

Rue de Ourense 57 36100, 44710 Ourense, Galicia
Phone: +351 228 418 880 | Fax: +351 228 418 880
E-mail: info@oliveira.com

Spain Branch

R. San Gregorio de Comar, 58 a 60, 41500 TOSCANOS
Phone: +351 228 760 880 | Fax: +351 228 760 825

London Branch

110 Tottenham Court Road, London, W1P 0LP, UK
Phone: +44 20 7592 8800 | Fax: +44 20 7592 8801

Basel Branch

Alte Strasse 10, 4051 Basel, Switzerland
Phone: +41 79 310 8800 | Fax: +41 79 310 8811



WireCo
WorldGroup

“Los proyectos de Propesca van a reportar en una mejora de la calidad del pescado”

Los proyectos de Propesca, sobre los que trabaja la asociación empresarial Arvi Innovapesca, han sido dados a conocer, en la sede de los armadores de la Cooperativa de Armadores de Vigo, en los que se han mostrado métodos revolucionarios en el procesamiento de la merluza, el calamar y el langostino, así como la conservación de las capturas. El proyecto ha sido bautizado como Propesca y permite disminuir la manipulación del pescado, el uso de compuestos químicos y agilizará la evisceración.

Iberconsa, Arvi, Copemar, Pereira, Optimar e Inpromar impulsan este proyecto que dispone de fondos europeos y del



Gobierno. “Son empresas interesadas en las mejora del tratamiento de las especies y sus sistemas han obtenido resultados positivos. Contamos ya con una máquina que clasifica el calamar por

tamaños, cosa que no existía. Se ha avanzando en el corte de la merluza pequeña, en el eviscerado, y en la conservación del langostino. Han sido las novedades de estos estudios que van a contribuir a la mejora de la calidad del producto”, según decía José Antonio Suarez Llanos, director gerente de Arvi, sobre la presentación de estos proyectos.

Los promotores de Propesca han dado a conocer los resultados del experimento. La puesta en práctica del prototipo para la limpieza del gallo de talla legal de menor tamaño, que hasta ahora se venía realizando de forma manual, se efectuó con éxito a bordo del buque Novo Alborada, socio de Arvi.





Prototipos diseñados y contruidos, con fileteadoras y evisceradoras, que persiguen preservar la calidad de los productos pesqueros y aumentar su seguridad mediante innovación de procesos a bordo y en tierra.



En el caso del calamar actividad, liderada por Armadora Pereira y con la colaboración del socio tecnológico Optimar, se ha estado testando la viabilidad tecnológica de varias soluciones existentes para el clasificado automatizado de alimentos.

Este producto tan conocido en la gastronomía nacional, posee una textura y una morfología muy particulares que impiden que su manipulación sea asimilable a la de otros productos pesqueros. Por ello, durante el desarrollo del proyecto, se han seleccionado diversas tecnologías aplicables en la automatización de su clasificación para luego testar su viabilidad. Sus fases de clasificación son el preclasificado, el clasificado óptico, el loteado y el embalaje.

Además que estos avances repercutirán de forma favorable en el consumidor, los científicos de Propesca han encontrado también una alternativa al uso de meta-

bisulfito sódico, que se emplea actualmente para evitar el pardeamiento de los langostinos, que pasa por el uso de sustancias antimelanósicas que no están clasificadas como alérgenos.

También realizaron ensayos con merluza y descubrieron que el tratamiento con ácido cítrico de origen natural, para cuya aplicación se ha diseñado una maquinaria específica, mejora la conservación de esta especie. También se ha pro-

bado una fileteadora para tallas inferiores y un sistema de clasificación del calamar.

Estos avances permitirán que «el sector pesquero que sea sostenible, innovador e competitivo», subrayó la conselleira do Mar, Rosa Quintana, que participó en la presentación del nuevo sistema acompañada por la directora xeral de Pesca, Acuicultura e Innovación Tecnológica, Mercedes Rodríguez. 🌊

Suárez Llanos. “Contamos ya con una máquina que clasifica el calamar por tamaños, cosa que no existía. Se ha avanzado en el corte de la merluza pequeña, en el eviscerado, y en la conservación del langostino”

La flota de Gran Sol obtiene más de 500 millones de euros en aguas británicas

El brexit no podía encontrar un escenario más aterrador para desatar su furia: el Gran Sol. En las turbulentas e implacables aguas de este caladero, Galicia y Euskadi, en menor importancia, se juegan su futuro. La esquilada flota de los 300 ha logrado sobrevivir a tempestades, hundimientos e incluso a la adhesión y reparto de cuotas de la UE (la llamada Política Comunitaria de Pesca, la PCP), pero le queda por delante el reto más importante de su historia: resistir a la salida del Reino Unido de la UE.

En la actualidad ya solo faenan en la zona 66 buques gallegos (un 70 % menos), la mayoría arrastreros de fondo (los del pincho)

de los puertos de Celeiro y Burela, así como cerca de 12 de Ondarroa.

El apetito por la merluza es lo que lleva a esta flota a adentrarse en territorio británico. Solo en el 2017 la flota de A Mariña facturó unos 106 millones de euros gracias a la comercialización de su producto. Y esa es solo una parte del pastel que se lleva Galicia de la pesca en el Gran Sol, y que el temido brexit podría arrebatarle.

De la actividad de estos barcos dependen 44 de los 88 sectores económicos de la región. «Una cantidad de relevancia estructural», aseguran los expertos del Grupo de Investigación Pesquera y Recursos Naturales de la Universidade de Santiago de Compostela en un informe

reciente sobre el impacto que tendrá en la pesca gallega la salida del Reino Unido de la UE. Al menos 27 de los sectores dependientes de esta pesca de altura son industriales y de alta tecnología (maquinaria eléctrica, electrónica, mecánica, suministro de combustible...), y otros 17 son de servicios (jurídicos, transporte, comercio, publicidad...). Todos ellos prestan asistencia a los buques, que pertenecen a empresas «bien dimensionadas, innovadoras y dotadas de los más avanzados dispositivos de detección, captura, predicción, procesado y estiba» por las millonarias inversiones que hicieron en los últimos años los armadores del Gran Sol con el objetivo de adaptarse a la nueva PCP.



Foto José Pino

La flota de Gran Sol pide que se clarifique su futuro con el 'Brexit'.

En términos económicos, son 533 millones de euros de los 61.000 millones que genera la economía gallega al año (tomando datos del 2017), 140 millones en salarios y 23 millones en cotizaciones a la Seguridad Social los que están en la picota.

Si finalmente el Reino Unido decide cerrar sus puertas a la flota gallega tras el divorcio, buena parte de ellos se esfumarán. «Los británicos pueden usar la pesca como amenaza, en la misma medida que se pueden sentir amenazados o menos eficientes», reza el documento.

Y es que en los últimos tiempos, la flota palangrera aumentó productividad, salarios y rentabilidad al tiempo que se erigían como ejemplo en el cuidado de las poblaciones pesqueras. «La mejor garantía del cuidado del recurso en las aguas que rodean al Reino Unido han sido su captura por los gallegos», dicen los expertos. A eso se suma el alto valor comercial de las capturas de la flota galaica, «muy superior», dicen esos expertos, al de los británicos. Ganan en cantidad y calidad. Es precisamente la pérdida de competitividad y músculo de la flota británica la que azuza los malos vientos en el brexit. Los pescadores escoceses siguen presionando al Gobierno de Theresa May para que expulse de sus aguas a la flota comunitaria a partir del 29 de marzo del 2019, sin esperar a que termine el período de transición (previsto hasta el 31 de diciembre del 2020). May pactó una prórroga aceptando el statu quo y renunciando a negociar el reparto de cuotas durante la desconexión, pero el pasado 11 de marzo publicó una declaración conjunta con la líder conser-



vadora escocesa, Ruth Davidson, en la que se retracta y -en contra de lo que le prometió al negociador europeo, Michel Barnier-, asegura que es «vital» retomar el control sobre la gestión pesquera.

La Xunta trasladó a Bruselas la inquietud por esta situación. Tras verse con altos cargos comunitarios, la conselleira Rosa Quintana aseguró que «a pesca está a ser considerada motivo fundamental nas negociación».

La cerrazón de Londres puede poner en aprietos a toda la flota gallega y vasca, y no solo la del Gran Sol. La UE y el Reino Unido comparten hasta 100 stocks migratorios. Y ahí miles de barcos gallegos de bajura podrían tener problemas si, al final, los británicos fijan de forma unila-

teral cuotas para especies como la xarda. Los expertos no creen que ese vaya a ser el escenario cuando se consume el brexit. Londres necesita tener acceso al mercado interno de la UE, adonde van a parar el 68 % de sus exportaciones pesqueras, por 1.340 millones de euros. Barnier lo ha dejado bien claro: Deberán abrir sus aguas a la flota comunitaria (pescan el 33,7 % de las capturas en el área británica) si quieren colocar sus productos en las despensas de los europeos. «En el contexto general del acuerdo de libre comercio, debe mantenerse el acceso recíproco a las aguas y recursos pesqueros», rezan las orientaciones de negociación del Consejo Europeo. Esa es la condición sine qua non impuesta por los Veintisiete. 🌊

Tranquilidad por el impacto del «brexit» en Galicia

«Que no cunda el pánico» por el impacto del *brexit* en Galicia, tranquilizó en Burela María do Carmo García Negro, investigadora de Economía Pesqueira de la Universidad de Santiago a la que la Xunta le encargó valorar cómo podría repercutir. «Negámonos a ponernos en el peor de los escenarios», añadió, porque se elaboró en base a una «cualificación económica de un proceso de una negociación política».

María do Carmo García Negro concretó que los 535 millones que Galicia se juega en las negociaciones del *brexit*, según expuso la Consellería en Bruselas, «no significa que perderemos

esta cantidad, sino que su significado es que se protejan los *inputs* intermedios».

Aunque están en negociación la salida del Reino Unido de la Unión Europea la flota gallega faena sobre todo en aguas escocesas, el 61 % de la zona de competencia exclusiva británica, donde Escocia tiene «autonomía legislativa en gestión pesquera». Apelando «prudencia» ante un proceso negociador en marcha, María do Carmo García Negro cree que el «enfoque colaborativo-consensual es la mejor arma de negociación» con los británicos. 🌊

Aclaraciones de la Comisión Europea sobre las consecuencias comerciales y de acceso a las aguas territoriales

El futuro sin acuerdo tras el brexit



Texto
Juan Carlos Barros

La Comisión Europea (CE) ha publicado un documento destinado a los agentes económicos del sector pesquero sobre la retirada del Reino Unido y las normas aplicables a la pesca, donde dice que prepararse para esa salida no es un asunto solo de la Unión Europea y de las autoridades nacionales sino también de los agentes privados. En ese documento la CE expone las consecuencias del Brexit, pero, significativamente, solo para el caso que no haya un acuerdo formal y ratificado entre el Reino Unido y la Unión Europea.

El pasado mes de marzo los negociadores europeos y británicos presentaron ya el borrador del acuerdo de retirada, donde se detallaban los progresos alcanzados, pero poco después el Consejo Europeo recordaba que mantiene vigente la fórmula de “nada está acordado hasta que todo esté acordado”. Esto significa que puede haber un periodo transitorio entre el 30 de Marzo de 2019 y el 31 de Diciembre de 2020, pero el Consejo Europeo también llama a continuar el trabajo de preparación teniendo en cuenta todos los posibles resultados.

Recordemos que el Reino Unido presentó su notificación de retirada el 29 Marzo de 2017, y a menos que en el propio acuerdo de retirada se ponga otra fecha distinta, lo que se puede dar ya como cierto a día de hoy es que toda la legislación europea dejará de aplicarse al Reino Unido desde las 0 horas del 30 de marzo de 2019 y el Reino Unido ya no estará en la Unión Europea. Efectivamente, podría haber un acuerdo transitorio, pero el mismo formaría parte del acuerdo de retirada,

si es que hubiera finalmente tal acuerdo de retirada.

A la luz de las considerables incertidumbres sobre el contenido del acuerdo de retirada que sigue habiendo, dice la CE que los operadores económicos que lleven a cabo actividades de pesca, en las fases de producción, transformación, venta, distribución y venta minorista de productos pesqueros y de la acuicultura, deben recordar cuales son las repercusiones legales cuando el Reino Unido sea ya un país tercero.

Si el acuerdo de retirada no pone otra fecha, la legislación europea dejará de aplicarse al Reino Unido el 30 de marzo de 2019

Esto significa de momento que en la fecha prevista de salida, es decir el 30 de marzo de 2019, la política europea de pesca se dejará de aplicar en el Reino Unido y eso tiene importantes consecuencias jurídicas. Concretamente, habrá que empezar a aplicar el derecho internacional del mar, el cual dice que los barcos que quieran desarrollar actividades de pesca en aguas bajo la soberanía o la jurisdicción de un país tercero tienen que obtener una licencia de pesca de ese país.

Además, los barcos pesqueros que ejecuten esas actividades pesqueras en aguas del tercer país están sometidos a las leyes y regulaciones del estado ribereño y por lo tanto pueden sufrir las actividades de control y ejecución llevadas a cabo por las autoridades de tal estado ribereño, en este caso del Reino Unido.

El Estado del pabellón del barco, por su parte, es el responsable de elaborar planes de licencias de pesca y de llevar a cabo un seguimiento diligente de las actividades de los barcos que lleven su bandera cuando operan en aguas de un tercer país, para asegurar que tales actividades no socavan la sostenibilidad de los recursos pesqueros de ese estado ribereño y que son conformes con las normas de conservación de ese estado.

Para pescar en aguas del Reino Unido se necesitará licencia británica, nacional y europea.

Esto significa que el acceso a las aguas territoriales del Reino Unido, por tanto, requiere autorización de ese Estado y a la vez

supone también que hay que someterse al procedimiento de autorización europeo previsto en el Reglamento 2403/2017 sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras externas.

La CE recuerda ahora que en este contexto y siempre y cuando se cumplan los requisitos previstos en tal reglamento, son los estados europeos quienes autorizan a sus barcos a pescar bajo licencias directas de acuerdo con el procedimiento establecido, que exige la notificación previa a la propia CE, quien tiene la posibilidad de oponerse a tal autorización si las condiciones legales no se cumplen. Esta normativa para el acceso a las aguas del Reino Unido se empezaría a aplicar ya desde la fecha de retirada.

En cuanto al acceso a las aguas europeas de barcos de terceros países, es decir de los barcos del Reino Unido, estaría regulado por el procedimiento de autorización previsto igualmente en el Reglamento 2403/2017. Esto significa que tales barcos solo pueden pescar en aguas europeas con una licencia de la CE y siempre y cuando cumplan con todos los requisitos de control y medidas de aplicación para las actividades pesqueras de los barcos que lleven pabellón de un tercer país.

La CE recuerda también que “barco pesquero” significa un navío de cualquier tamaño usado o destinado a usarse con propósito de explotación comercial de los recursos pesqueros, lo que incluye también los barcos de apoyo, los barcos factoría, los barcos para efectuar el transbordo y los barcos cargueros equipados para transporte de productos de la pesca, excepto los barcos containers.

El acceso a los puertos de terceros países, señala también la CE en su documento, incluye los servicios portuarios y las instalaciones de primera venta. El desembarco de capturas en tales puertos por navíos que lleven la bandera de un estado europeo estará sujeto a las normas del tercer país. Es decir que desde la fecha de retirada del Reino Unido los barcos europeos que quieran descargar allí tendrán que cumplir las reglas británicas.

Está incluido el acceso a los puertos, los servicios portuarios y de primera venta

Por lo que se refiere al acceso a los puertos de los estados europeos, incluyendo los servicios portuarios y las instalaciones de primer venta, así como el desarrollo de la descarga y el transbordo, todo ello estará prohibido a los navíos que lleven la bandera de un tercer estado a menos que cumplan los requisitos del Reglamento 1005/2008. Esas normas se aplicaran ya desde la fecha de retirada a los barcos del Reino Unido que quieran atracar en la Unión Europea. Todo ello sin perjuicio de las reglas internacionales de derecho del mar en caso de fuerza mayor y de socorro.

Para la exportación de productos de la pesca a la Unión Europea capturados por barcos que lleven pabellón de un tercer estado, la CE ha de recibir una notificación del estado del pabellón. Y solo podrán entrar en la Unión Europea cuando lleven un certificado de captura, que habra de ser validado por el Reino Unido. Concretamente tal certificado habra de decir que las capturas referidas se han hecho de acuerdo con las normas, regulaciones y medidas internacionales aplicables de conservación y gestión.

Las relaciones comerciales estarán regidas por certificados de captura que tendrán que estar validados

El certificado de captura deberá haber sido validado por la autoridad competente del Reino Unido y cuando sea preciso, irá acompañado de los documentos previstos en el plan de certificación para los casos de importación indirecta tras un transbordo, tránsito o transformación de los productos en otro tercer país.

Las exportaciones al Reino Unido de capturas hechas por barcos europeos también estarán sujetas al plan de certificación de capturas si el Reino Unido acredita a la Unión Europea por medio de notificación que tiene en vigor medidas pertinentes de puesta en práctica, control y ejecución, y que hay autoridades públicas con competencia para verificar los certificados.

Los productos de la pesca y la acuicultura que se ponen en el mercado europeo estarán sujetos a los requisitos específicos de mercado, lo que incluye la información pertinente a los consumidores, los standards de comerciali-

zación y la prohibición de vender por debajo del tamaño mínimo de referencia para la conservación. En cuanto a la acuicultura orgánica, para los productos que entren al mercado desde la fecha de retirada, los certificados emitidos por las autoridades de control en el Reino Unido dejarán de ser válidos.

Las organizaciones de productores y las organizaciones intersectoriales solo podrán funcionar dentro de la Unión europea y deberán cumplir las tareas establecidas por el derecho europeo si están reconocidas por los estados miembros. Esto quiere decir que desde la fecha de retirada del Reino Unido todas sus organizaciones dejaran de ser organizaciones profesionales en la Unión Europea.

Finalmente, hay que tener en cuenta en el sector pesquero los requisitos horizontales que aplica la Unión Europea de la legislación alimentaria, que tienen carácter general, independientemente del lugar de producción. La CE ha publicado documentos similares en referencia al transporte marítimo, cualificaciones profesionales y equipamiento marino. 

Tecnología ZF.

Porque garantizamos una transmisión de potencia eficiente y sin problemas.

Los operadores de flotas y armadores quieren embarcaciones altamente eficientes y fiables. Los equipos de a bordo deben ser fáciles de mantener, tener bajos costes de mantenimiento y funcionar perfectamente durante todo el día, en las condiciones más exigentes. ZF Marine ofrece sistemas completos que comprenden desde reductores, ejes, cojinetes, hélices o sistemas de control para poder satisfacer todos sus requisitos, además nos comprometemos a ofrecerle un servicio y soporte posventa en todo momento. ¡Ayudamos a que su negocio sea rentable! www.zf.com/es



AFTERMARKET



La campaña de la anchoa va a ser una de las mejores de la historia

La campaña de la anchoa va camino de ser de todas las mejores de la historia. Después de haber transcurrido tres meses de campaña desde el inicio de la pesquería el pasado uno de marzo, la flota de cerco del Cantábrico compuesta por cerca de 140 embarcaciones llevaba capturadas del orden de 18.000 toneladas de anchoa de las 25.000 tn de cuota para 2018. Además, un 10% corresponde al segundo semestre del año por lo que las posibilidades de pesca hasta finales de junio se sitúan por debajo de las 8.000 toneladas. Para tratar de conservar este botín las cofradías de pescadores del Cantábrico han adoptado una serie de medidas para gestionar correctamente lo que queda de campaña de anchoa. Así, los buques que faenan mediante el empleo de artes de cerco con base en Gipuzkoa, Bizkaia, Cantabria, Asturias y Galicia no podrán pescar al este del Cabo Matxitxako al objeto de evitar las capturas de anchoa joven. Asimismo, las cofradías han reducido a cuatro las jornadas en las que se podrá comercializar anchoa en los puertos del Cantábrico, eli-



Tomaron medidas de autorregulación los barcos grandes al ver reducidas sus posibilidades de pesca diarias en 2.000 kilos, pasando de los 10.000 kg vigentes desde el inicio de campaña a los 8.000 kilos establecidos

minando las ventas que se realizaban en la jornada del viernes.

Otra de las medidas adoptadas por las cofradías afecta al tope diario de capturas establecido para cada embarcación. Así, los barcos grandes verán reducidas sus posibilidades de pesca diarias en 2.000 kilos, pasando de los 10.000 kg vigentes desde el inicio de campaña a los 8.000 kilos establecidos ahora por las cofradías. Asimismo, los buques de menor tonelaje podrán capturar un máximo de 6.000 kilos diarios frente a los 8.000 vigentes hasta la fecha.

Estas medidas han sido acordadas por mayoría en la flota del Cantábrico a propuesta de las cofradías de Bizkaia, Gipuzkoa y Cantabria y podrán ser modificadas en función del desarrollo de la pesquería durante las próximas jornadas.

Los acuerdos alcanzados por los pescadores tratan de responder a la problemática suscitada tras varias semanas de

Los pescadores no están satisfechos con el valor en primera venta de su producto

importantes capturas de anchoa. Con todo, la campaña de anchoa de 2018 va camino de convertirse en una de las mejores de la historia.

Por otra parte, el elevado volumen de anchoa comercializada afecta de manera directa a la cotización del pescado en lonja y los pescadores no están satisfechos con el valor en primera venta de su producto. Así, la reducción de jornadas de pesca y los topes diarios propiciarán un decremento en la entrada semanal de anchoa que permitirá a los profesionales finalizar la campaña sin sobresaltos. 



Asociación de Pesca, Consumo y Comercio Responsable de Aragón



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.



gsl.ind.edifici balfego l'ametlla de mar 43860 tarragona[spain] tel. +34 977047700 fax. +34 977457812 info@grupbalfego.com www.grupbalfego.com



Bermeo Tuna World Capital busca fomentar la ciencia y la pesca

La Bermeoko XXIV Arrain Azoka, que se celebró el fin de semana ha hecho de Bermeo la capital Tuna World Capital, una iniciativa cuyo reto es promover a nivel global la gestión sostenible del atún desde el conocimiento y el liderazgo de las buenas prácticas. A la presentación de esta iniciativa público-privada, que busca la implicación de la cadena de valor de atún, desde el sector de bajura y el sector congelador atunero, pasando por la industria conservera y llegando hasta la gastronomía, asistieron o la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, el diputado general de Bizkaia, Unai Rementeria, la alcaldesa de Bermeo, Idurre Bideguren, el viceconsejero de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria, Bittor Oroz, y el director de Pesca, Leandro Azkue, entre otros.

Según han destacado en la presentación, se trata de una iniciativa que “tiene como garantía la importante aportación económica y social del sector, marcando como prioridad el conocimiento científico como base para la sostenibilidad de los océanos y que busca posicionar Euskadi en el panorama internacional”.

Hasta la fecha ya se han sumado a esta iniciativa las Asociaciones de Atuneros Congeladores (ANABAC y OPAGAC), la Cofradía de Pescadores de Bermeo, varias conserveras (Sálica, Serrats, Arroyabe y Zallo), el centro tecnológico AZTI, así como el Ayuntamiento de Bermeo, la Diputación Foral de Bizkaia y el Gobierno Vasco.

La ‘capitalidad’ busca fomentar la colaboración entre la ciencia y la pesca, el conocimiento, la formación y la innovación, y la recuperación, gestión y difusión del patrimonio histórico. Además, con esta iniciativa se pretende impulsar el desarrollo económico y social del pueblo de Bermeo.

En la presentación se indicó que Bermeo lidera esta causa “por su tradición e historia, por el impacto social y económico del sector atunero y conservero y por ser un referente a nivel mundial en las mejores prácticas de pesca sostenible”. Así, han recordado que cuenta con un sector atunero congelador con 50 barcos y más de 25 barcos de bajura con sistemas pesca sostenibles y pesquería de atún blanco certificada por MSC, y es sede,



además, de numerosas empresas conserveras, así como de empresas tecnológicas de bienes de equipo.

Por otro lado, han destacado que se trata de un sector de “referencia mundial, ya que representa el 10% de las capturas mundiales de túnidos tropicales, con 1.250 millones de euros generados por la cadena de valor del atún”. Además, han indicado que “también los buques atuneros más modernos e innovadores del mundo con casi el 95% del producto final son ‘made in’ Euskadi, lo que genera más de 6.000 empleos directos e indirectos, desde el diseño e ingeniería pasando por las diferentes fases de construcción”.

Por otro lado, han explicado que existen “múltiples razones” por las que los asociados se han unido en torno a esta causa, y han señalado que, “debido a la previsión del aumento de la población mundial y el cambio climático, entre otros factores, el consumo per cápita mundial de pescado aumentará y la demanda será difícil de satisfacer debido a que la mayoría de los recursos naturales marinos están en su rendimiento máximo sostenible”.

En ese sentido, han advertido de que el atún es “una fuente de proteínas natural y saludable, básica en la alimentación humana que se debe garantizar para las generaciones futuras” y han afirmado que es “una obligación mantener los océanos limpios y unos recursos pesqueros sostenibles”. Por eso, han consi-

derado que “se hace fundamental liderar un movimiento que promueva las buenas prácticas en torno a este recurso escaso”.

Entre las iniciativas que ya están en marcha destacan la colaboración de la Great Tuna Race en el mercado de atún blanco en el Golfo de Bizkaia, proyectos de limpieza de plásticos de nuestros mares y océanos del mundo, un Congreso Mundial sobre la gastronomía del atún y la configuración de una oferta turística basada en el atún: cultural, gastronómica, etnográfica y medio ambiental.

La Arrain Azoka

Por otro lado, en el acto de inauguración de la Arrain Azoka se concedió el XXII Hegaluzze Saria al sector atunero congelador de Bermeo por “su capacidad de transformación a los nuevos tiempos, tanto desde un punto tecnológico como por los pasos que han dado en materia medioambiental, y por dar a conocer el nombre de Bermeo a nivel mundial”, tal y como ha explicado Bitor Agirre, miembro de Arrain Azoka Elkarte y del jurado que concede este galardón.

De esta manera, las empresas Inpesca, Atunsa, Pevasa, Nicra, Albacora, Garavilla y Echebaster han recibido el galardón de manos de la alcaldesa de Bermeo y presidenta de Arrain Azoka Elkarte, Idurre Bideguren, quien les ha felicitado y ha reconocido su labor, al tiempo que ha destacado sus avances a favor de una pesca sostenible. 

Vendida la cuota vasca de atún a empresas de engorde

La flota vasca ha decidido vender el 82% de la cuota de atún rojo de que dispone para pescar este año en el Atlántico a las empresas de engorde de Cartagena (Murcia), Ricardo Fuentes e Hijos y a la de L'Ametlla de Mar (Tarragona), Balfegó. Las Federaciones de Cofradías de Gipuzkoa y Bizkaia han vendido un total 660 toneladas a ambas empresas, mientras que la flota se queda con 140 toneladas para capturarlas en verano.

El motivo de la operación es que los pescadores del Cantábrico sacan más partido vendiendo la cuota que saliendo a la mar para pescarla. En este sentido, Eugenio Elduayen, presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, incidió en que "tenemos que velar por nuestros intereses. El pasado año se ven-

dió el atún en lonja a una media de 5 euros el kilo. Sin embargo, las empresas de engorde están dispuestas a pagarnos entre 8 y 9 euros, sin afrontar gastos en gasoil, víveres y demás. Todo el mundo vendemos al mejor postor. Si los comercializadores están dispuestos a pagarnos ese precio les venderíamos a ellos", remarca. El sector de bajura considera que "la venta de la cuota no genera ningún perjuicio a ningún sector porque en un mercado global los comercializadores encuentran la especie en otros mercados".

Por su parte, las empresas de engorde, adquirientes de la cuota vasca, buscan incrementar su nivel de actividad para vender el pescado en EE UU y, sobre todo, Japón, donde lo pueden colocar a unos precios muy su-

periores (entre 25 y 27 euros por kilo en los últimos años), toda vez que las cuotas de esta especie son muy bajas.

No obstante, los comercializadores de pescado de Pasaia y Ondarroa han mostrado su malestar por esta venta "porque supone perder, para nosotros, un importante canal de venta, y una especie más, entre las muy pocas que comercializamos". Los mayoristas explican que "si pierdes un cliente es difícil volver a recuperarlo".

Asimismo, inciden en que "la flota vasca es la única que hace el paro biológico de invierno dejando sin suministro de pescado azul, frente a otras flotas como la gallega que siguen trabajando en esa época".

NABERAN
Somos tu aliado en la mar

INGENIERÍA, EXPERIENCIA Y MAESTRÍA
PARA UNA PESCA RESPONSABLE.

NABERAN SAREAK S.L.
Mutrikoko Industrialdorri 15
20830 Mutriku - Gipuzkoa
+34 943 196 122 | naberan@naberan.com

NABERAN FRANCE SARL
Avenue de la République
ZA Portiguenol | 29730 Le Guilvinec (France)
+33 298 587 739 | david@naberan.com

NGOM & FRERES
7 Avenue DMJ | rue de l'administration
17100 Dakar (Senegal)
00221338424020 | ngfdepcom@gmail.com

La campaña de almadrabas en Cádiz certifica la recuperación del atún rojo

Desde las primeras “levantás” de la temporada se ha podido constatar el buen estado del stock de atún rojo en aguas andaluzas. En la primera jornada, a final de abril en Barbate, se llegó a capturar una pieza de 344 kilos. Desde el sector aseguran que “hay mucho atún” y confían en que, de una vez, la ICCAT apueste por volver a los valores anteriores a la crisis de esta pesquería.

*Texto y fotos
Juan Manuel Moreno*

El mes de mayo siempre es especial en el litoral gaditano porque la milenaria tradición de las almadrabas dibuja en sus aguas una estampa única, que es ejemplo de pesca sostenible. La actual temporada arrancó a últimos de abril en la localidad de Barbate, en una jornada en la que se capturaron hasta 30 ejemplares que sumaron un total de 6.600 kilogramos. Una de esas piezas llegó a pesar 344 kilogramos.

Desde el sector aseguran que el stock está “totalmente recuperado”. La cantidad y calidad de los atunes que entran al copo de las almadrabas confirma la pauta de los últimos años y certifica la recuperación de esta pesquería después de años de ajustes y sacrificios del sector. Unos sacrificios que están siendo valorados progresivamente pero lentamente por parte del organismo que fija la cuota anual para la captura del atún rojo, la ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico).

En declaraciones a Europa Azul, Pedro Muñoz, jefe de la almadraba barbateña y ge-

La almadraba de Barbate contaba con una cuota de 357 toneladas que ha conseguido duplicar con las compras de cuotas hasta las 800 toneladas



rente de Pesquerías de Almadraba -sociedad que reúne los intereses de la empresa gaditana Petaca Chico y de la murciana Ricardo Fuentes e hijos, y que explota la almadraba de Barbate-, explica que “la campaña está siendo muy buena y esperanzadora, con pesca muy abundante gracias a la recuperación del stock”.

Muñoz reivindica el aumento de cuota señalando que “es algo que merecemos, las almadrabas hemos hecho el gran esfuerzo y somos una de las pesquerías más sostenibles a nivel mundial, puesto que capturamos menos del 1% que pasa por la malla y solo matamos adultos de gran pesaje”.

Inicialmente, la almadraba de Barbate contaba con una cuota de 357 toneladas, la cual han conseguido duplicar al comprar cuota de barcos del País Vasco, del Cantábrico y del Mediterráneo. “En total este año capturaremos unas 800 toneladas”, afirma Pedro Muñoz. Una cifra que permitirá a esta almadraba alargar la temporada más allá de los seis meses que requiere el arte de la almadraba, prolongándola hasta los 10 u 11

meses gracias al trabajo de acuicultura. Durante el verano comercializarán aproximadamente la mitad de sus capturas y la otra mitad pasará a las piscinas de engorde para ser vendida al mercado asiático entre septiembre y octubre.

La almadraba de Barbate cuenta con seis piscinas de engorde y emplea directamente a 80 personas. La cuota asignada a las cuatro almadrabas gaditanas para 2018 –Barbate, Conil, Zahara de los Atunes y Tarifa- asciende a 1.293 toneladas, antes de operaciones. En fechas anteriores a la crisis (2006), estas almadrabas sumaban una cuota de 1.600 toneladas. 🌊

En 2006 las almadrabas tenían 1.600 toneladas de cuota, mientras que ahora se ha reducido a las 1.293

El sector pesquero andaluz dispondrá de más de 17 millones euros en ayudas

En las últimas semanas se han lanzado distintas subvenciones para las organizaciones profesionales de pesca y acuicultura sufragadas con fondos europeos y de la administración andaluza.

Texto
Juan Manuel Moreno

La Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural ha canalizado en las últimas semanas una serie de ayudas económicas destinadas a organizaciones pesqueras. Se trata de un conjunto de subvenciones que prioriza proyectos de empresas constituidas por jóvenes o mujeres y

que cuenten con plan de igualdad. Una de esas líneas de ayudas permitirá a jóvenes pescadores adquirir la condición de propietarios por primera vez de un barco de pesca.

Estas ayudas servirán para financiar iniciativas que contribuyan al ahorro energético o a reducir el impacto medioambiental, a mejorar las condiciones de trabajo, para apoyar proyectos que sirvan para la transformación del pescado que no se destina a consumo humano, o para fomentar la co-

mercialización y la transformación de productos pesqueros, entre otros.

En total se conceden ayudas para nueve líneas de actuación que tienen como denominador común el desarrollo de la pesca sostenible. Todas estas líneas de subvenciones se enmarcan en el Programa Operativo del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) 2014-2020 y son cofinanciadas por la entidad comunitaria y la Junta de Andalucía. 🌊

THIELE

Cadenas para la pesca

www.THIELE.de



www.katiak.com

Pies de Gallo



Andalucía critica que el plan de gestión del Mediterráneo amenaza el equilibrio económico y social de su flota

Desde la Consejería de Pesca se critica la imposición de un TAC y piden que los días de pesca no utilizados se acumulen para la siguiente campaña. También reclama que se fijen los días de faena según las características de cada zona y que se valore el esfuerzo realizado en los últimos años.

*Texto y foto
Juan Manuel Moreno*

El plan plurianual propuesto por la Comisión Europea para el Mediterráneo Occidental afecta de pleno a los intereses del sector pesquero andaluz que faena en aguas mediterráneas. Este plan supone una notable reducción de las posibilidades de pesca en una zona donde el stock de la mayoría de las especies demersales atraviesa un momento preocupante.

En Andalucía hay 92 embarcaciones de arrastre afectadas por este plan. Desde la administración andaluza se exige que cada uno de estos buques pueda faenar al menos 210 días al año en aguas mediterráneas en 2018. Y critican que el Gobierno español plantea reducir las posibilidades de pesca un 10% cada año hasta 2020.

Según la Junta de Andalucía esto supondría establecer una media de 190 días útiles en los siguientes años, algo que, a juicio del consejero andaluz de Pesca, Rodrigo Sánchez Haro, “comprometería muy seriamente la viabilidad de la actividad debido al descenso de ingresos anuales en el sector”. El consejero andaluz del ramo reclama que se establezca un número de días de faena concreto para cada zona de gestión pesquera según sus especificidades, ya que entiende que la reducción anual del 10% es “indiscriminada e injusta”.

En este marco la administración andaluza anuncia “batalla por un plan de gestión del Mediterráneo que garantice la rentabilidad de la flota”. Sánchez Haro trasladará al Parlamento Andaluz una iniciativa en busca de apoyos y pretende elevar al Congreso de los

El plan plurianual plantea reducciones de capturas, en la merluza, la gamba roja, la cigala, la gamba de altura o el salmonete

Diputados el debate sobre la aplicación en España del reglamento propuesto por Europa.

Desde la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural andaluza enfatizan la responsabilidad y el esfuerzo realizado por el sector en los últimos años con poblaciones explotadas para favorecer su regeneración en base a la disminución de la actividad comercial, y recuerdan que se han desguazado 69 buques de arrastre.

Este plan llega después de que las capturas de dichas especies se hayan reducido en un 23% desde el año 2000. El ejecutivo comunitario calcula que ante este escenario más del 90% de las poblaciones estudiadas podrían estar en situación de sobreexplotación en 2025. Este contexto ha sido clave para que Bruselas otorgue prioridad a la situación del caladero mediterráneo y haya decidido actuar con urgencia.

El resultado es un plan plurianual que, en base a informes científicos del Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca (CCTEP), plantea reducciones de capturas, especialmente en aquellas especies de mayor valor comercial, como pueden ser la merluza, la gamba roja, la cigala, la gamba de altura o el salmonete. El plan también contempla cada año

la restricción de la pesca de arrastre entre el 1 de mayo y el 31 de julio en los fondos marinos de hasta cien metros de profundidad, para proteger las zonas de reproducción y la pesca artesanal.

Este plan de gestión afecta, además de a España, a Francia e Italia, por lo que la Comisión Europea sugiere crear un sistema de cooperación regional para establecer disposiciones sobre las medidas técnicas del plan y sobre la obligación de desembarque. Concretamente, este plan de gestión, que llega después de los propuestos para el mar Báltico, el mar del Norte y el mar Adriático, abarca las aguas mediterráneas que van desde el norte del mar de Alborán, pasando por el golfo de León y hasta el mar Tirreno, incluyendo el archipiélago balear y las islas de Córcega y Cerdeña. 

En Andalucía hay 92 embarcaciones de arrastre afectadas por este plan. Desde la administración andaluza se exige que cada uno de estos buques pueda faenar al menos 210 días al año en aguas mediterráneas, pero el plan contempla 190 días útiles

El Consejo Consultivo de Larga Distancia establece como prioridad atajar la pesca ilegal

El Consejo consultivo de la flota comunitaria de larga distancia, en el que están representadas 53 organizaciones pesqueras, procesadores, ONGs, conservacionistas y de la sociedad civil, se reunió en Roma con la FAO para estudiar una futura colaboración contra la pesca ilegal. El secretario ejecutivo de dicho consejo (conocido por sus siglas en inglés LDAC), Alexandre Rodríguez, detalló en el encuentro que estarían interesados en cooperar a favor de la gobernanza internacional de los océanos y del combate a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en sus distintas facetas.

Alexander Rodríguez apuntó que " hemos alcanzado cierta madurez con el reglamento de la IUU, el reglamento de control, y también se ha incrementado la transparencia en aguas lejanas, las sanciones, al tiempo que se viene exigiendo una mayor trazabilidad de los productos pesqueros que permite conocer la procedencia del pesca y también la FAO ha ratificado las medidas que los Estados llevan a cabo en el control de las descargas y transbordos que exige dar avisos sobre las desembarcos de buques y también se conoce las sanciones que ha podido tener un barco. Por ello se programa el Día de la Lucha contra la Pesca Ilegal para el día 5 de junio". Todo ello trata de conocer la procedencia del pes-

Se viene exigiendo una mayor trazabilidad de los productos pesqueros que permite conocer la procedencia del pesca, de cara a conseguir un control en puertos



cado que no puede cumplir estandars legales de actividad. Así, Rodríguez criticaba "los casos de esclavitud en muchos barcos con estancias de más se un año de los marineros en la mar, con unas condiciones de falta de higiene, que les impiden cumplir la normativa transparencia a la hora de dar a conocer de donde procede el pescado capturado, sus transbordos, sus descargas, y también queremos lograr con la FAO la cooperación con los puertos, en asuntos como la información de los armadores hasta los barcos que han podido tener".

Uso de la regulación

Por ello busca la LDAC la colaboración con FAO en aspectos de lograr descargas electrónicas, controles en puerto, una vez que muchas de estas empresas están asociadas con grupos criminales que evaden los sistemas de control. "Trabajan con abogados, empresas fantasmas que al final consiguen que la pesca ilegal sea el 15 por ciento de la total, con, con una economía sumergida de 25 millones de dólares y 26 millones de toneladas. Hemos ser conscientes de estas problemáticas, y hemos conseguido un ente para lograr potenciar el crecimiento de las Organizaciones Regionales, la gobernanza en alta mar, las reservas protegidas, el crecimiento azul y el desarrollo de inversiones en países terceros", dijo Rodríguez. Ante responsables de la Organización de la ONU para la Alimentación y la Agricultura (FAO), Rodríguez consideró prioritario garantizar la transparencia de

Los certificados de capturas electrónicos pueden controlar la procedencia del pescado

las políticas pesqueras en la Unión Europea y hacer el "mejor uso de la regulación".

Este consejo consultivo pesquero, el único centrado en las aguas lejanas fuera de la región, asesora a las instituciones europeas y está integrado por más de 50 miembros, incluyendo asociaciones de la industria y ONG de 13 países de la UE.

La plataforma vela tanto por la conservación de la biodiversidad marina como por los intereses de la flota europea de larga distancia, 289 buques de más de 24 metros de eslora que capturan un millón de toneladas anuales.

También mantiene un diálogo con los países terceros que tienen acuerdos pesqueros con la UE a cambio de una contraprestación económica.

En ese sentido, Rodríguez apuntó que están apoyando a pequeñas pesquerías artesanales africanas y fomentando la trazabilidad en las cadenas de valor pesqueras con instrumentos como los certificados de capturas electrónicos para controlar la procedencia del pescado, entre otras actividades.

El Consejo consultivo de la flota comunitaria de larga distancia organizó en la capital italiana su asamblea general y consejo consultivo, donde participaron representantes de las patronales españolas Anfaco (conservas), Conxemar (productos congelados) y Cepesca (armadores), entre otros. 🌊

La pesca ilegal permite precios muy bajos de las latas de atún y con ello el riesgo de que nuestra industria pase a manos de otros, advierte Morón

Opagac solicita que las importaciones atuneras de la UE cumplan con la sostenibilidad social

Ante la pesca ilegal, Opagac ha propuesto a la Comisión Europea que su norma Atún de Pesca Responsable, la única del mundo que incorpora los derechos laborales, sirva de base para un futuro estándar de exigencias de las importaciones atuneras comunitarias. También solicita a los distribuidores un compromiso con la pesca responsable.

La pesca ilegal practicada por flotas con mínimo o nulo cumplimiento de las normativas sanitarias y derechos sociolaborales ha instaurado un marco de competencia en desigualdad de condiciones con aquellas flotas cumplidoras, previo coste adicional, con toda la legislación y sujetas a férreos controles.

Esta coyuntura ha propiciado, en parte, ofertas de atún en conserva que, en muchos casos, rozan la venta a pérdidas. Y

además supone “el riesgo de que nuestra industria pase a manos de otros”, con unos costes de explotación mucho más competitivos, ha señalado Julio Morón, director gerente de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (Opagac), en un encuentro con la prensa.

Ante esta situación, y conscientes de la necesidad de ponerle fin para sobrevivir en el mercado, Opagac apuesta por hacerse

fuerte en donde destaca. Esto es en el cumplimiento de la legislación española y comunitaria.

Es más, ha ido un poco más allá con la especialización y diferenciación mediante su certificado de Atún de Pesca Responsable (APR), que garantiza la sostenibilidad medioambiental, económica y social. Y ha solicitado a la UE que todas las importaciones cumplan con este estándar.



Opagac defiende un sello en las latas que indique que el atún fue capturado por flotas respetuosas con los derechos laborales de los marineros

En 2015, la patronal atunera puso en marcha este certificado junto con la Asociación Española de Normalización y Certificación (Aenor), y es el único del mundo que garantiza los derechos socio-laborales a bordo, al basarse en el Convenio 188 de la organización Internacional del Trabajo (OIT).

Cabe recordar que, aunque firmado en 2007, este convenio ha sido ratificado, hasta el momento, por tan sólo 10 países. Una directiva europea obliga a todos los estados miembros a ratificarlo antes del 2019.

La norma APR establece exigencias tales como retribuciones mínimas, horas de descanso, prevención de riesgos laborales y seguridad social, además de reconocer el derecho a la negociación colectiva. Estas condiciones ya se aplican a los 1.600 tripulantes, 900 de terceros países, de la flota de Opagac.

Por esta y otras razones, la flota atunera española, nos confirman desde la organización, “está considerada la mejor del mundo, es muy eficaz”. Y consideran que esta eficiencia se ha de transformar en un valor que reside en los marineros, que están tratados “con consideración y bien pagados. Su salario fijo cercano a los 1.000

Las iniciativas en favor de una pesca responsable sólo tendrán éxito si se comunican al público



euros más variables está muy por encima de los 680 euros de salario mínimo que exige la OIT”.

Algo que contrasta, y mucho, con casos en Irlanda, donde algunos marineros han llegado a cobrar sólo 200 euros al mes. La patronal atunera denuncia estas condiciones laborales y el trato inhumano y trabajo infantil de las flotas de Corea del Sur, Tailandia, Turquía, Rusia y Nueva Zelanda.

La flota atunera española prevé que este año y 2019 van a significar un punto de inflexión para la pesquería de atún tropical, una de las más castigadas por la injerencia de flotas ilegales. De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), actualmente, la pesca ilegal mueve un negocio mundial de entre 9.000 y 23.000 millones de dólares.

Petición a los distribuidores

Opagac cree que los primeros pasos para luchar contra la pesca IUU ya se comienzan a dar en el mar y ha llegado el momento de que la cadena de valor y el consumidor se impliquen. “La sostenibilidad del atún tropical no se podrá garantizar en su totalidad hasta que la cadena comercial se implique y permita al consumidor final seleccionar y elegir un producto con garantías”, apunta Morón.

Por ello la organización atunera, ante el escaso interés de los industriales de la transformación, está hablando con los distribuidores para que empiecen a tomar su norma APR como estándar, que espera

Eroski se ha comprometido a trabajar sólo con proveedores garantes de las mejores prácticas sociolaborales

“sirva de referencia y sea reconocido en el mercado”.

Los distribuidores están receptivos ya que el atún es un producto muy interesante y porque todo lo que tenga que ver con la sostenibilidad “a nivel de imagen preocupa al sector alimentario en general y a la pesca extractiva en particular”, apunta David Verano, director del Área Agroalimentaria de Aenor.

Así, conocimos que Eroski se comprometió, en 2017, a que todo el atún utilizado para la elaboración en conserva de cualquier marca comercializada en su red proceda de flotas sostenibles. La norma APR ha sido incluida en su política de compras, como requisito, pero no como único sino como deseable.

Otras cadenas de distribución también muestran interés por suministrar productos con garantías sociales, pero hoy día los certificadores de pesca no recogen este aspecto sociolaboral.

No obstante, los distribuidores tienen miedo de que se haga una diferenciación

La sostenibilidad del atún tropical no se podrá garantizar hasta que la cadena comercial se implique y permita al consumidor seleccionar y elegir un producto sostenible y con garantías

entre lo que está certificado y lo que no. “Nosotros les estamos intentando convencer de que por algo hay que empezar, por lo menos que empiecen a reconocer a quien lo está haciendo bien, que sepan que tienen esa garantía con nuestra certificación”, señala Morón.

Y ese es el objetivo de la promoción de la norma APR, que algún distribuidor apueste por un producto que la incorpore, dándole así un valor añadido, “de modo que nuestro atún sea más valorado en el mercado y venga a suplir la demanda que se pueda generar en el consumidor”, explica el director gerente de Opagac.

Este es el gran reto, que algún distribuidor dé el primer paso y desencadene que el resto se una al verlo como una opción de venta ventajosa, aunque desde la patronal atunera nos recuerdan que se trata de un sello voluntario.

Informar al consumidor

Otro asunto a tener en cuenta es que los consumidores, a día de hoy, no pueden ver en la lata de atún ningún distintivo que indique que está certificado como Atún de Pesca Responsable.

No se refleja el origen del atún, dónde se ha pescado, y por ello la patronal atunera y Aenor defienden su implantación, y consideran que las iniciativas en favor de una pesca responsable sólo tendrán éxito si esa información llega al público.

Lo ideal, según ambas organizaciones, es que el mensaje de que existe una flota que practica pesca responsable y sostenible en

sus tres vertientes, incluyendo las condiciones laborales, llegue a los consumidores y así puedan poner en valor todo lo que está haciendo la flota atunera española.

Una flota que está trabajando para que las personas sean capaces de elegir aquel producto que da garantía de calidad y sostenibilidad. “El consumidor quiere tener garantía de que aquello que se dice de un producto es cierto”, anota Morón. Y la certificación APR precisamente lo que ofrece es garantía de cumplimiento con las normas sanitarias y con condiciones laborales decentes a bordo.

El reto, nos explicaban los responsables de Opagac y Aenor, es que esta certificación sea exigida por el consumidor, pero “primero lo tiene que conocer, el distribuidor se lo tiene que contar a su cliente. Y en un segundo paso, lo tiene que identificar” de algún modo en el supermercado.

Opagac ya ha expuesto su modelo de APR en foros internacionales en Londres, Bruselas, Barcelona y Bangkok, y “se nos está empezando a reconocer, pero nos falta el saltito al mercado, que es dónde esperamos que la gente conozca un poco más lo que estamos haciendo”, apunta Verano, de Aenor, reconociendo que “el consumidor cada vez valora más los aspectos de sostenibilidad”.

Equidad en importaciones

Cabe recordar que las normas de la UE no exigen etiquetar el origen del atún de las latas, por lo que sería un “reto” cambiar las reglas en la próxima reforma de la Política Pesquera Comunitaria.

Según Morón, “la implicación de toda la cadena de valor del producto evitará que la UE importe materia prima procedente de pesquerías deshumanizadas e ilegales”. La patronal atunera española reclama que las importaciones atuneras de la UE avalen la responsabilidad social, pero reconoce la dificultad que entraña.

Las instituciones europeas, remarca Morón, “son responsables de garantizar que los productos pesqueros que llegan al mercado comunitario provengan de flotas legales, es decir, flotas que no permiten la violación de los derechos humanos y prácticas como el esclavismo, el tráfico de personas o la explotación laboral infantil”.

A este respecto, Opagac ya trabaja, tomando como base su certificación APR, en el desarrollo de una norma del Comité Europeo de Normalización (CEN), que desea sea referente para que el mercado europeo exija estos estándares a las importaciones de atún, y para la extensión a nivel global de este tipo de normas, con el fin de erradicar la pesca ilegal.

Así, la eliminación de la pesca IUU pasa, señala Morón, “por la aplicación de las mismas reglas tanto a las flotas europeas como a las extranjeras que surten el mercado europeo, y en este sentido, la UE juega un papel imprescindible, exigiendo y exportando nuestros elevados estándares al resto de la flota internacional”.

Precisamente a finales de abril, el Comité de Pesca del Parlamento Europeo ha adoptado el informe sobre “La aplicación de medidas de control para determinar la conformidad de los productos de la pesca con los criterios de acceso al mercado de la Unión”, en línea con la demanda de Opagac, Cepesca y Europêche de exigir a las importaciones al mercado de la UE los mismos estándares que soporta la flota comunitaria. Se confía en que éstos reflejen lo recogido en la Norma APR.

Sostenibilidad social

Asimismo, Opagac se ha referido a la necesidad de que ecoetiquetas, como MSC, contemplen la sostenibilidad social e incorporen el estándar laboral establecido por la OIT.

Aunque la patronal atunera valora la iniciativa de MSC (ha abierto dos consultas en busca de opinión) para incorporar a su sello los derechos sociolaborales, considera insuficiente que el respeto de éstos descansa en una mera autodeclaración.

Según Morón, “no es lógico que MSC dé la espalda a la sostenibilidad social”, debe abordarla “en línea con el Objetivo de Desarrollo Sostenible sobre ‘Trabajo decente y desarrollo económico’ de la ONU. Otras certificaciones sí abrazan este aspecto, como la ForestStewardship Council (FSC), que recoge siete convenios de la OIT”; o la AquaculturesStewardship Council (ASC), con un principio Social y otro de Buena Vecindad que contiene los aspectos principales de la OIT. 

Costa Brava Yacht Ports y Barcelona Clúster Nàutic unen sinergias para promoverse como destino de grandes esloras

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

Las marcas Costa Brava Yacht Ports y Barcelona Clúster Nàutic han realizado una *joint venture* con el fin de colaborar conjuntamente en la promoción de la Costa Brava como destino de grandes esloras. Esta alianza les permite compartir conocimientos del sector y recursos económicos para diseñar una estrategia de

marketing, darse a conocer en el mercado de grandes esloras y fomentar la demanda de este sector en la Costa Brava. Ambas marcas quieren impulsar el crecimiento de la actividad de grandes esloras en la costa catalana mediante la combinación de un destino base en el cual los barcos de gran eslora pasan la temporada invernal, como es Barcelona, y un destino en tránsito de temporada estival, como es la Costa Brava, con el objetivo de conseguir que estas embarcaciones permanezcan todo el año en la costa catalana.

Su objetivo es colaborar conjuntamente en la promoción de la Costa Brava como destino de grandes esloras



Representantes de las marcas Costa Brava Yacht Ports y Barcelona Clúster Nàutica colaboran conjuntamente en la promoción de la Costa Brava.



Un superyate fondeado en Cadaqués. (Foto: David Aparicio)

La unión de Costa Brava Yacht Ports y Barcelona Clúster Nàutic nace como un modelo de colaboración público-privada clave para generar actividades que dinamicen la costa catalana, generen valor añadido, creen ocupación y continúen potenciando los puertos como motores económicos. El nuevo proyecto responde a la petición del sector náutico de potenciar la llegada de embarcaciones de grandes esloras en las instalaciones portuarias, que ayude a diversificar las actividades y promueva la optimización de los espacios portuarios. El objetivo es captar superyates y atraer un nuevo perfil de turista de mayor poder adquisitivo.

Nacen como un modelo de colaboración público-privada clave para generar actividades que dinamicen la costa catalana

Barcelona es un polo de atracción internacional que desea consolidarse como base técnica invernal y como destino náutico internacional. Para ello debe contar con la colaboración de otras destinaciones atractivas como la Costa Brava, en la que estos barcos navegan durante el verano. A su vez, la Costa Brava quiere posicionarse en el sector de las grandes esloras ofreciendo fondeo y amarre en los puertos de Roses, L'Estartit, Palamós y Sant Feliu de Guíxols. Estos últimos años, las cuatro instalaciones portuarias y sus destinos ya han ido experimentando la llegada del turismo de grandes esloras y con esta unión esperan poder incrementar la actividad, ya que existe un mercado potencial que se puede cautivar porque existe un producto detrás y unas infraestructuras de calidad acorde con la demanda del sector.

Costa Brava Yacht Ports

Costa Brava Yacht Ports se daba a conocer en el marco del Salón Náutico Internacional de Barcelona en la edición de 2017. La marca nacía después de la buena experiencia de colaboración institucional llevada a cabo con Costa Brava Cruise Ports para potenciar el tráfico de cruceros en los puertos de Palamós y Roses y sus destinos. Tras el éxito alcanzado con esta iniciativa, surge la idea de crear un nuevo distintivo, un proyecto para promover las grandes esloras, y nace Costa Brava Yacht Ports con

la cual se promueven en este sector los puertos de Roses, L'Estartit, Palamós y Sant Feliu de Guíxols, sus poblaciones y entornos, con el fin de ofrecer instalaciones portuarias y servicios de calidad junto a paquetes turísticos diseñados para los gustos más exigentes. Forman parte del proyecto y la marca Costa Brava Yacht Ports las administraciones y entidades siguientes: Ports de la Generalitat, Patronato de Turismo Costa Brava Girona, Ayuntamiento de Palamós, Ayuntamiento de Roses, Ayuntamiento de Sant Feliu de Guíxols y el Ayuntamiento de Torroella de Montgrí. Colaboran en este proyecto el Club Nàutic Sant Feliu de Guíxols, Port Roses y el Club Nàutic Estartit que cuentan con instalaciones adecuadas para esta tipología de barcos. Además, el proyecto tiene el apoyo de agentes generales y empresas consignatarias. Costa Brava Yacht Ports potencia su presencia en esta industria con la participación en los principales eventos del sector como la feria de alquiler de embarcaciones de grandes esloras MYBA Charter Show 2018 que se celebró en Barcelona del 23 al 26 de abril.

Barcelona Clúster Nàutic

Barcelona Clúster Nàutic se constituía en 2013 con la vocación de convertir la actividad náutica en uno de los motores de la economía de Barcelona, su área metropolitana y del país. El objetivo es aprovechar la existencia de un sector donde convergen industria, empresas, entidades y centros de investigación con potencial para generar riqueza y valor añadido. La creación de Barcelona Clúster Nàutic suponía una nueva apertura de la ciudad al mar después de la transformación urbana que experimentó Barcelona a principios de los 90, abriéndose a su litoral con un importante frente marítimo. También ha influido el papel de Barcelona como pionera en la práctica de deportes náuticos. En la actualidad, Barcelona Clúster Nàutic está formada por 90 miembros entre los cuales destacan los socios impulsores siguientes: Puerto de Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, Barcelona Regional, Marina Barcelona 92, Marina Port Vell, la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC) y la Fundación de Navegación Oceánica de Barcelona (FNOB). 

La Costa Brava, se promociona en el salón MYBA



El gerente de Ports de la Generalitat Joan Pere Gómez, con dos técnicas de Costa Brava Yacht Port, en la feria MYBA 2018

La marca Costa Brava Yacht Ports participó en el certamen de grandes esloras de Barcelona para captar estos barcos y atraer una nueva tipología de turismo que potencie la actividad económica y la ocupación en el territorio.

El Mediterráneo es en verano el primer destino de yates de gran eslora del mundo con un 80% de ocupación. La Costa Brava, ubicada en el epicentro de un triángulo de éxito que forman Barcelona, la Costa Azul francesa y las Islas Baleares tiene un destino, un producto detrás y unas infraestructuras de calidad en concordancia con la demanda de la industria de superyates. Los puntos fuertes de este destino son la buena localización geográfica dentro del Mediterráneo, además de la atractiva oferta turística de playas y calas, una gastronomía de primer orden y una variedad de actividades culturales, deportivas y de ocio para todos los turistas.

Con el objetivo de dar un paso más en el ámbito de la promoción en el sector de las grandes esloras, Costa Brava Yacht Ports se promocionó del 23 al 26 de abril con stand propio en el salón MYBA Charter Show 2018 de Barcelona. La feria MYBA, que acogió por segundo año consecutivo el Port Vell de Barcelona, es uno de los escaparates más importantes de la industria de grandes esloras en Europa destinado únicamente a profesionales del sector. De este modo, mostraba el atractivo turístico que ofrece el destino, los servicios de calidad y las instalaciones portuarias de Roses, el Estartit, Palamós y Sant Feliu de Guíxols, que están preparadas para recibir grandes yates.

El gerente de Ports de la Generalitat, Joan Pere Gómez Comes, ha dicho sobre la participación en este acontecimiento, "abrimos nuevas líneas de actividad para que se genere ocupación y riqueza con la llegada de un nuevo perfil de turista, se dé un valor añadido a los puertos y la costa de Girona y se continúe posicionando la Costa Brava en el mundo". Gómez Comes ha añadido "ahora trabajamos con la costa de Girona, pero esta fórmula la queremos desarrollar en todo la costa catalana para que todo el mundo se pueda beneficiar".

Los capitanes de los barcos, así como los brokers más influyentes del sector, pudieron conocer de primera mano la Costa Brava, mediante un seminario organizado por Costa Brava Yacht Ports, que bajo el título Navegando por la costa catalana, la presentaron como un complemento atractivo en la ruta hacia las Islas Baleares.

Este posicionamiento ha ayudado a la nueva marca a hacerse un nombre en este sector que poco a poco va creciendo en la costa de Girona. Los puertos de Roses, el Estartit, Palamós y Sant Feliu de Guíxols recibieron una cincuentena de yates de gran eslora el verano pasado y esta temporada se prevé muy positiva para esta actividad, experimentando en los últimos años la llegada de un nuevo turismo náutico que despacio se abre camino. Actualmente, la Costa Brava dispone de una cincuentena de amarres de entre 24 y 150 metros de eslora distribuidos entre los puertos de Roses, el Estartit, Palamós y Sant Feliu de Guíxols.

Pescadores del Mediterráneo Occidental suman esfuerzos para promover el consumo de pescado de proximidad

Promocionar los productos pesqueros de proximidad dentro de la Dieta Mediterránea. Con este objetivo, los Grupos de Acción Local Pesqueros (GALP), la Federación Nacional Catalana de Cofradías de Pescadores y la Dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos (DGPAM) del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Generalitat de Cataluña, presentaron un manifiesto que se firmó en el marco de la feria Alimentaria 2018.

Con este acuerdo, los signatarios quieren invitar a los diferentes operadores de la cadena de valor a trabajar en la difusión y sensibilización de los valores del producto de proximidad y a promover la correcta identificación de estos productos para poder diferenciarlos, incrementar el conocimiento de las especies locales, su temporalidad, sus tradiciones y gastronomía local para garantizar la información al consumidor y a la vez apoyar al sector pesquero local.

Los Grupos de Acción Local Pesqueros (GALP) participantes de esta iniciativa son: GALP Costa Brava, GALP Tierras del Ebro, GALP de Menorca, GALO Ibiza y Formentera, FFLAG Sardegna Centro Occidentale, FLAG Pays Pyrénées

Se trata de promocionar los productos pesqueros de proximidad dentro de la Dieta Mediterránea



El cocinero Ladis Alcalà del restaurante Mas de Prades, ganador del programa Juego de cartas de Tv3, trabajando con pulpo

Mediterráneo. Estos GALP representan una superficie de más de 3.000 km cuadrados con una población superior a 0,5 millones de personas y gestionan un presupuesto FEMP (Fondos Europeo Marítimo y de la Pesca) de más de 1 millón de euros.

En la jornada se presentó la estrategia del Gobierno de la Generalitat para el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) y especialmente para el Desarrollo Local Participativo de las zonas pesqueras. Además se pudieron conocer, gracias a las presentaciones de los GALP asistentes, las diferentes estrategias territoriales y mediante mesas de debate se identificaron oportunidades de cooperación que permiten conectar las comunidades pesqueras del Mediterráneo Norte Occidental.

Los GALP son un instrumento de gestión a nivel territorial, que incorpo-

En el marco de Alimentaria, se ha invitado a los diferentes operadores de la cadena de valor a trabajar en la difusión y sensibilización de los valores de las especies locales

ran todos los actores de las comunidades costeras para aplicar las estrategias de desarrollo local participativo, y así detectar sinergias, aportar respuestas a los retos sociales, medioambientales y económicos que plantea la ciudadanía, favorecer el diálogo para solucionar conflictos, dinamizar y desarrollar económicamente el territorio y poder generar puestos de trabajo.

Después de la presentación del manifiesto, al espacio Catalonia Food & Gastronomy HUB se hicieron unas demostraciones culinarias a cargo de los cocineros Rafa Zafra del restaurante Estimar y galardonado con 2 estrellas Michelin, y el cocinero Ladis Alcalà del restaurante Mas de Prades, ganador del programa Juego de cartas de Tv3. Estos cocineros trabajaron con boquerón y pulpo respectivamente, especies sencillas y típicas del Mediterráneo que pueden hacer unos platos exquisitos.

El arrastre de Tarragona inicia el periodo de vedas

Texto y fotos: F.C.

El sector del arrastre de la costa tarraconense empezó el pasado día 2 de mayo la parada anual para mejorar el estado de los caladeros y recuperar especies. Este año y a petición de los propios pescadores se ha vuelto a la programación original de parar las embarcaciones de los puertos de la zona norte entre los meses de mayo y junio, y la zona sur entre los meses de julio y agosto. De este modo actualmente están paradas las barcas de Torredembarra, Tarragona, Cambrils y l'Ametlla de Mar y a partir del día 2 de julio, pararán los puertos de Sant Carles de la Ràpita y las Cases d'Alcanar.

La provincia de Tarragona es de los pocos lugares del estado donde la veda dura dos meses, en vez de una. Por eso, los propietarios de las embarcaciones reclaman que la compensación sean mayor que el resto.

Durante este periodo, los marineros cobran del paro. En cambio, los armadores, que recibirán las ayudas aprobadas por el estado, reclaman que se les pague por los dos meses que estarán sin pescar. Según Miquel Brull, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de l'Ametlla de Mar, "hemos hecho



frente común con la provincia de Castellón para pedir a la administración que las flotas amarradas dos meses tengan más compensación económica que las que sólo amarran una".

Los pescadores sí que están de acuerdo en la realización de estas paradas biológicas

que funcionan, dicen, cuando se hacen con los plazos correctos para que se puedan regenerar los caladeros. A pesar de que las capturas hace una década que van a la baja, confían que la recuperación de especies de cara al verano y unos precios más comerciales permitan mantener vivo el sector. 

Se ha vuelto a la programación original de parar las embarcaciones de los puertos de la zona norte entre los meses de mayo y junio, y la zona sur entre julio y agosto.

Insostenible estar parado dos meses

La respuesta de algunos es mal, y la de otros, muy mal. «Como empresa, parar dos meses es insostenible», asegura Domingo Pedrol, armador y patrón de La Guita I. Y es que, durante estos meses, las empresas del arrastre no reciben ningún tipo de ingreso. En cambio, hay muchos gastos, ya que, en esta época, los patrones y armadores aprovechan para arreglar la embarcación y llevar a cabo el mantenimiento para después no encontrarse con sorpresas durante las inspecciones. Los propietarios de las embarcaciones, —conocidos como armadores—, dejan de trabajar y de ganar durante dos meses por obligación, y el Estado, —encargado de gestionar los fondos europeos destinados a la pesca—, solamente paga quince días de los sesenta.

«Es complicado trabajar diez meses al año para mantenernos doce meses», explica Pedrol, quien añade que, «puedo permitirme estar un mes parado, dos ya no». Pero la mayoría manda y decide. «Es una decisión complicada. Está claro que parar dos meses es mejor para la regeneración de las especies marinas, pero, por otro lado, tener la empresa parada dos meses es terrible», explica Esteve Ortiz, presidente de la Confraria de Pescadors.

Por otro lado están los marineros, que, por ley, trabajan tres días después de empezar la veda y tres días antes de finalizarla. Su historia es diferente, aunque tampoco mejora mucho. Ellos utilizan el paro para poder sobrevivir estos dos meses. Cobran una media de mil euros mensuales, que les ayuda a pasar esta temporada. 

Seafood demuestra el avance de países en vías de desarrollo que ven en la pesca su fuente de exportación

La Seafood Excellence Global ha demostrado que los países en vías de desarrollo comienzan a jugar un papel importante en el mercado pesquero global y que cada año tratan de ocupar un espacio considerable en el mercado. Mientras, tanto los países más desarrollados crean innovaciones, con un alto valor añadido, en donde siguen destacando, los productos elaborados con salmón, trucha o vieira, y por qué no, microalga spirulina. Es una muestra que cuando el producto tiene calidad puede competir sin complejos sean de la acuicultura o del sector extractivo.

A la final del concurso accedieron: 40 productos de 17 países, de los cuales 4 eran españoles. Las elaboraciones se sometieron a la valoración del jurado que tuvo en cuenta el sabor, la experiencia al comerlos, el packaging, la promoción, la conveniencia, los valores nutricionales o la innovación.

Sin embargo, si algún país ha destacado en estos premios ha sido Francia, que arrasó con los dos premios principales. Uno de los vencedores fue el salmón ahumado de Navidad de Labeyrie Fine Foods, de Saint-Geours-de-Maremne que recibió el premio al mejor producto minorista, y eglefino blanco ahumado de J.C. David de Boulogne-sur-Mer, que recibió el galardón en la especialidad Horeca.

El salmón producido para su exclusiva y limitada a la edición de Navidad procedía de una granja en Lapland, en el norte de Finlandia. El jurado destacó el delicado equilibrio y su packaging elegante y llamativo.

Ya en el apartado de premios accesorios, en la categoría de nutritivo y saludable el ganador fue el de perlas congeladas de Globe Export de Rosporden, Francia, con un tipo de elaboración que permite mantener todas las propiedades saludables de estas microalgas sin utilizar aditivos y sin cambiar el sabor.

En la valoración de las microalgas premiadas, el jurado destacó los altos niveles de vitamina B12 y de proteínas que contienen, así



Francia aportó una variedad de empresas obteniendo los primeros premios.

como su rico sabor de queso fresco y su bonito color natural verde.

En el premio de producto de conveniencia fue para Open Blue de Halifax, Nueva Escocia, por sus Filetes de Sashimi de Cobia envasados individualmente al vacío.

El premio a la innovación fueron para el Grupo Viciunai de Brujas, Bélgica, por su Lasaña de hojas de Surimi y el premio especial fue para las vieiras envueltas en tocino de Clearwater Seafood de Windsor, en Reino Unido. Finalmente, la empresa islandesa Finest of Reykjavik recibió el premio especial a la línea de productos.

El número de expositores de este año alcanzó los 1.954 firmas, 87 más que en la úl-

tima edición, gracias a la ampliación en 1.000 metros cuadrados del espacio expositivo. En la nueva edición estuvieron representadas empresas y organizaciones de 78 países. Hubo de hecho, 70 pabellones nacionales y regionales, con novedades como las de Colombia, a través de Pro-Colombia, o de Francia, con nuevos pabellones temáticos de Lorient Bretagne Sud o Business France. En total, 39.322 metros cuadrados.

Karmenu Vella

El comisario europeo de Asuntos Pesqueros, Karmenu Vella explicó durante la presentación del debate "Food from the Ocean" la importancia que tendrá para el futuro de la alimentación de la humanidad el desarrollo de

Un total de 40 productos de 17 países, de los cuales 4 eran de España, concurren en Seafood Prix que valoró las elaboraciones en función, del packaging, la promoción, la conveniencia, los valores nutricionales o la innovación

En la nueva edición estuvieron representadas empresas y organizaciones de 78 países, con 70 stands nacionales y regionales

la acuicultura, ante unos recursos pesqueros extractivos que ya no pueden crecer, y que en una parte importante están sobreexplotados.

Durante su discurso destacó el papel “esencial” que tendrá la acuicultura para proveer de alimentos sanos, nutritivos y sostenibles. El reto, indicó, será hacerlo de manera sostenible y para ello, “tenemos que poner nuestra casa en orden para que las venideras generaciones no tengan que pagar el precio”.

En la Unión Europea estamos listos para ser parte de la sostenibilidad, añadió. Al respecto, Vella destacó que en la Unión Europea hay una “clara apuesta política” para liderar la producción de productos acuáticos en el futuro. “Debemos hacer más cultivo y menos captura, ya que la acuicultura tiene un ma-



El Gobierno Vasco apoyó a las empresas vascas

yor potencial de crecimiento para el futuro”, indicó al respecto. En la Unión Europea, añadió, estamos trabajando para impulsar nuestra acuicultura, y la sostenibilidad es nuestro mayor argumento para convencer a los consumidores. En 2014 los acuicultores registraron un récord en valor de producción de aproximadamente 4.000 millones de euros.

El futuro de la acuicultura europea parece prometedor, los Estados miembro de la UE están comprometidos con hacer crecer un 25 por ciento entre 2013 y 2020; y según los úl-

El número de expositores de este año alcanzó los 1.954 firmas, 87 más que en la última edición, gracias a la ampliación en 1.000 metros cuadrados del espacio expositivo

timos informes, en la mayoría de países se están alcanzando estos objetivos, “lo cual nos hace ser optimistas”.

También la innovación está en auge, añadió. “Nuevas tecnologías como la acuicultura integrada multitrofica con varias especies en un mismo sistema se están comenzando a cultivar juntas y están ayudando a la industria a ser más eficientes que nunca antes”.

Uno de los problemas para el crecimiento de la acuicultura es la falta de espacio para hacer crecer la actividad, ya que ésta debe competir con otras industrias, esto nos obliga a usar estrategias inteligentes para maximizar la eficiencia y la sostenibilidad. 

Notable participación comercializadora

El secretario general de Pesca del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Alberto López-Asenjo, participó en la Seafood no si antes de haber mantenido un encuentro con la DG Mare, Joao Aguiar, y con homólogos de otros países, como el secretario general de Pesca de Argentina, con el fin de favorecer la expansión exportadora de los productos pesqueros españoles.

El Ministerio contó con un pabellón de 224 m2 ubicado en el Hall 7, en el que estaban presentes la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACOCOPESCA), la Asociación Española de Mayoristas, Importadores, Transformadores y Exportadores de Productos de la Pesca y Acuicultura (CONXEMAR), la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España (APROMAR) y la Asociación de Importadores y Manipuladores de Productos de la Pesca y Acuicultura (ASIMPORT). Estas asociaciones acudieron acompañadas por distintas empresas de varios subsectores de la comercialización del producto pesquero fresco, congelado, en conserva, y de acuicultura marina y con-

tinental. En el Pabellón 7 del recinto ferial participaron igualmente las Comunidades Autónomas de Andalucía, Canarias, Cataluña, Galicia, País Vasco y Principado de Asturias.

En la zona institucional del stand del Ministerio se mostraron las diferentes actuaciones relacionadas con la pesca y la acuicultura, y la internacionalización de los productos pesqueros, así como de las reservas marinas españolas, todo ello bajo el lema “Conoce nuestra pesca, competitiva y sostenible”. También se dio visibilidad, con material gráfico, a la próxima I Conferencia Internacional de Mujeres de la Pesca, que la Secretaría General de Pesca del Ministerio organizada, en colaboración con FAO, a celebrar en Santiago de Compostela del 5 al 7 de noviembre de 2018. Igualmente, se mostró la marca “Crianza de Nuestros Mares” para los productos de la acuicultura marina española, a través de la cual, el consumidor ya puede acudir al lineal de pescado fresco e identificar las doradas, lubinas y corvinas criadas en nuestros mares, que llevan un distintivo fijado en las agallas, con un sello identificativo así como con un código de trazabilidad de cada uno de los ejemplares.

El Ministerio organizó, coincidiendo con la feria, una agenda de reuniones de negocios, abierta a todas las empresas españolas participantes, con listados de posibles socios comerciales adaptados a las necesidades de cada una de ellas.

Empresas como Marfrío reflejaban en una nota que “entre el 30 y el 40 % de su facturación anual dependen de esta feria, ya que sirve como plataforma para reunirse con los clientes más importantes y que conozcan de primera mano la excelente calidad de los productos. Además es una buena oportunidad para reunirse con sus socios de Namibia y de Atunlo”, dio cuenta Marfrío. La compañía participó con un stand 100 metros cuadrados que aglutinó a Marfrío, Marfrío Perú y Marfrío Namibia.

Desde Opagac, Julio Morón, destacó “la importancia de la conciencia de los consumidores sobre el costo real de los productos que compran en términos de derechos y condiciones de trabajo y de vida de los pescadores y las mujeres”. Asimismo destacó la “necesidad consumidores conozcan coste real productos depesca ya que no hay sostenibilidad sin responsabilidad social”.

Asturias

Por Asturias, 17 empresas del sector transformadora asturiano participaron en la Seafood dentro del stand institucional del Principado de Asturias. La consejera de Desarrollo Rural y Recursos Naturales, María Jesús Álvarez, visitó el stand que albergó a cinco empresas como coexpositoras y también mostraron su labor una piscifactoría y otras once compañías. Las firmas que participaron son: González Barrio, Conservas del Viejo Pescador, Delicrab, Cetárea Tazones, Vivapesca Import-Export y Asturpesca. Fue la cuarta edición en la que el Principado participó con un stand en la feria. “Somos conscientes de la importancia de la promoción y la comercialización para dar valor a las empresas, por eso hemos realizado un gran esfuerzo para acudir con un pabellón propio, al que hemos dedicado 80.000 euros, y acompañar a las compañías transformadoras de pescado”, señaló Álvarez.

Euskadi

Entre las empresas de Euskadi se contó con: Bacalaos Alkorta, de Elgoibar, Donibane Fish, de Oiartzun, Ducamar Spain, de Bilbao y Agrokomplex, de Oyón. No obstante, con stand propio, estuvo Biolan, que presentó con éxito sus nuevos productos, relacionados con avanzados biosensores en un stand propio, sirviendo de escaparate de sus innovadores productos al mercado mundial. Con esta participación Biolan ha tenido la oportunidad de presentar directamente a la industria del pescado y sus transformados, sus biosensores para la determinación de parámetros analíticos relevantes como la histamina y el sulfito. Concretamente en esta edición, Biolan ha realizado el lanzamiento de su nuevo biosensor Biofish 700 histamina, equipo analítico portátil para la determinación de histamina en cualquier punto de la cadena de captura y/o procesado del atún, de una forma fiable, precisa, sencilla, rápida y coste-eficiente. Además, ha aprovechado a divulgar entre el sector el reciente y nuevo reconocimiento de su tecnolo-

gía, que ha supuesto el haber conseguido la certificación Aoac Ptm para el Biofish300 Sulfito, por parte del AoacResearch Institute, referencia internacional en materia de validación y certificación analítica. Esta certificación demuestra la fiabilidad y precisión del equipo de BIOLAN y la equiparación con los métodos oficiales utilizados actualmente.

Galicia

Por vigesimosexta vez, Galicia desembarcó en la capital belga con una flota de 36 empresas de congelado y procesado, de la mano de la Xunta. Muchas repetían en esa caseta, como la patronal Anfaco, Leiroo Barlovento. Otras acudieron con las Cámaras de Comercio. Entre los productos que despertaron más interés en los mostradores gallegos estuvieron los clásicos: pulpo, mejillones y vieiras. A la industria galaica no hay quien le niegue el sello de calidad en congelado y procesado. Los empresarios insistieron: Galicia sabe hacer las cosas muy bien. Compitió en calidad, no en cantidad o precio. A pesar de que los asiáticos han mejorado técnica e innovación, el sector gallego cree que seguirá compitiendo en otra liga.

Por su parte, Nueva Pescanova participó con una selección de los últimos productos que ha lanzado en los principales mercados europeos donde estuvo presente: España, Francia, Portugal e Italia. Así, explicaban que “innovamos apostando por momentos de consumo más espontáneos, cómodos y adaptados a las tendencias actuales del snacking”, explicaron. Así, la marca lanzó al mercado su nueva gama de Tapeo con los Bocados Crujientes de Merluza y las Piruletas Crujientes de Langostinos que se comercializan en Italia y España; los filetes de merluza empanados al curry y a las finas hierbas en Portugal; y la gama Sabores del Mundo, tartar, ceviche y carpaccio de langostino, que permite disfrutar al consumidor de las recetas más exóticas sin salir de casa ni requerir elaboraciones largas o complicadas. También incidieron en los “refrigerados, segmento de más crecimiento en Europa”. La pesquera apuesta por esta gama a través de una gama de langostinos refrigerados (enteros, crudos o cocidos) en Italia y Francia; o las Lonchas de Mar y los Palitos de mar reducidos en sal en España.

Canarias

Un total de 14 empresas del subsector de la producción, transformación y comercialización pesquera del Archipiélago canario participaron, con el apoyo de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias, en esta feria, para promocionar sus productos del mar. Se trata de una cita anual clave en el contexto de las relaciones comerciales internacionales de compradores, proveedores, distribuidores, importadores, exportadores y mayoristas de más de 150 países de todo el mundo. Canarias contó con un stand de 138 metros cuadrados en el que están presentes como coexpositoras Acuipalma, Aframar, Aquanaria, Aston Seafood Europe, Crestaola, Freiremar, Jaime Llorca, Junifish, Marpefish, Opulent Ocean, Roda Internacional y Unión Martín, Inescan y Geremar. 

Países latinoamericanos con mucha oferta

Los países latinoamericanos presentes en esta edición de la feria en Bruselas fueron: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela. Todos ellos coincidieron en resaltar la importancia de un evento crucial tanto para afianzar clientes como para conseguir nuevos contratos.

Además de los tradicionales pescados del continente y su oferta más convencional, Seafood acogió la presentación de algunas marcas nuevas como el atún "premium" de Ecuador o productos como el paiche de Perú.

En el caso de Ecuador, se trataba del segundo exportador mundial de atún y el más reconocido del mundo "por su trazabilidad, su calidad, sus buenas prácticas pesqueras, su industrialización y su comercialización", según aseguró el ministro de Comercio Exterior e Inversiones de Ecuador, Pablo Campana. El ministro también presentó un nuevo etiquetado de certificación de calidad para los productos pesqueros ecuatorianos que pretende ayudar a obtener "diferenciación y reconocimiento inmediato" del atún ecuatoriano.

Por su parte, la directora peruana de Comercio, Turismo e Inversión de la Embajada de Perú en Bruselas subrayó e la promoción del paiche, un pescado salvaje de la selva amazónica que puede llegar a medir más de dos metros y cuyo atractivo se pretende mostrar al mercado global durante la Seafood. Según comentaron varios representantes institucionales latinoamericanos, esta feria es muy importante ya que reúne a todos los actores del mercado internacional de pescado y ayuda a conocer las nuevas tendencias del sector pesquero.

Por ejemplo, fuentes institucionales argentinas explicaron que el objetivo de las 18 empresas participantes de ese país es el de brin-

dar su oferta, consolidar mercados y ganar nuevos clientes, por lo que resulta "fundamental" participar. En la misma línea, Eduardo Estellano, de la empresa uruguaya Novabarca, indicó que esta feria "es la gran vidriera del mundo" de la pesca porque aquí se reúnen "todos los pescadores, todos los clientes, se conocen nuevos productos y se ve lo que está haciendo la competencia".

Uruguay, que participó por tercera vez consecutiva con su propio pabellón en la feria mundial buscó reforzar la presencia de su marca en el mercado internacional de la pesca, así como mostrar el auge de su industria de acuicultura. Otra de las tendencias de la feria fue la creciente producción por los productos de "quinta gama"; es decir, aquellos que están precocinados y fáciles de preparar, así como la promoción de productos "bio".

Empresas chilenas destacaron durante la jornada el auge de productos como salmones envasados al vacío con especias y otros acompañamientos, listos para meter al horno, o mejillones en aliño preparados para la olla. Cuatro importantes exportadoras del sector piscícola colombiano: Comepez, Proceal, Piscícola New York y TroutCo están representando la oferta colombiana de trucha y tilapia.

Finalmente, Seafish UK celebró durante la feria un encuentro en el que diversos científicos que analizaron los impactos de los artes móviles. Entre los participantes destacó Ray Hilborn (Universidad de Washington). En el encuentro se abordó cómo a través de datos de alta resolución y la colaboración de las partes interesadas, la huella de la pesca de arrastre en muchas áreas marinas que se puede gestionar de forma adaptativa para "garantizar que pueda capturar peces y conservar los hábitats del fondo marino".

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIEGITURA SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS

Navalia, la mejor de su historia

España recupera ser un referente en la construcción naval al salir reforzado del tax-lease, aspecto que se ha comprobado en el excelente transcurrir de la feria viguesa

La feria Navalia ha sido la mejor de su historia al quedar bien claro la fuerte participación de público y de empresas, con un total de 600 marcas representadas, alrededor de 400 expositores, y presencia de 90 países y más de 25.000 visitantes. La Feria Internacional de la Industria Naval del Vigo, finalizó su séptima edición con un éxito rotundo, tras haber superado dos ediciones marcadas por la crisis de la industria naval. Superó así la ocupación de un 30%, tanto en expositores y como delegaciones internacionales, y aprovechó la ampliación del Recinto Ferial de Vigo, en 5.000 metros cuadrados, convirtiéndose ya en uno de los tres eventos referentes internacionales relacionados con la construcción naval en general y el puente entre América y Europa.

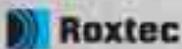
Expositores presentes en Navalia señalaron que "esta feria ha demostrado que España ha recuperado ser un referente en

la construcción naval, pese a la competencia que tiene de otros países, pero son muchas las empresas que han olvidado la crisis que supuso el tax-lease y pienso que han salido claramente reforzadas". Todo ello se ha comprobado, en el buen transcurrir de Navalia, sin duda, considerada como la mejor de su historia, y fue recordada "no sólo como la de la consolidación del sector naval sino como la de su lanzamiento a nuevas metas, mercados, y oportunidades para esta industria", destacaba la organización del certamen, una vez que "las dificultades sufridas por el sector naval en los últimos años han servido de acicate para que tanto nuestros astilleros como industria auxiliar apostasen por la exportación y la internacionalización, tal como se ha demostrado en esta última Navalia".

La organización de la feria dio por hecho que durante la feria se anunciarían nue-

vos contratos que sirviesen para impulsar el bueno momento de la industria. En este sentido, el sector de los cruceros, especialmente en los del segmento de lujo, así como en el segmento de barcos pesqueros fueron donde se dieron nuevos negocios

Entre las novedades destacó la presencia de expositores de países hasta ahora "anecdóticos", como es el caso de EE.UU, Emiratos Árabes o Sudáfrica. Otros ganaron peso, como Holanda, Francia, Canadá, Colombia o Cabo Verde. Todo ello acompañado por un amplio programa paralelo en el que destacó una jornada dedicada a la renovación de la flota pesquera y construcción de barcos pesqueros 4.0, así como la presentación de múltiples innovaciones de la industria naval y marítima. 



Selle sus tuberías sin soldar

Utilice el innovador sello sin soldadura Roxtec SPM™ para sellar las entradas de tuberías de metal para protegerlas contra el fuego, el gas y el agua.

- Proteja a las personas y los activos
- Ahorre tiempo y dinero
- Acelere la instalación

Las empresas con las últimas novedades

Roxtec estuvo presente en esta edición de Navalia, para mostrar el potencial del sellado de cables sin soldadura SLA en los buques y equipos offshore. Así, mostró su nueva solución de sellado de cables sin soldadura SLA, que simplifica y acelera el trabajo de reparación en los procesos de modernización y digitalización de los equipos de comunicación navales y offshore.

En el stand E20B del Instituto Ferial de Vigo (Ifevi), Roxtec exhibió las ventajas del sellado SLA en los trabajos de modernización y digitalización de buques y plataformas offshore. Estos productos ayudan a la industria marítima a implantar con rapidez y eficiencia sus nuevos sistemas de comunicación.

La solución SLA de Roxtec incluye tróncos Roxtec R bien probados o sellos RS con fundas de adaptación recién desarrolladas. Simplifica la incorporación de cables al final de un proyecto y permite actualizaciones y trabajos de reparación sin soldadura.

La sencillez en la instalación de la solución de sellado se fundamenta en una simple perforación de un agujero en la estructura usando una sierra de agujero. La manga está roscada, unida con una contratuerca y diseñada para adaptarse a las aberturas estándar de sierra de agujero. Las ventajas del sellado se obtienen de eliminar la soldadura, minimizar el corte de los agujeros, y reducir el trabajo de fijación. Esta nueva solución de Roxtec ofrece una protección certificada con la calificación de fuego de la división A-Class y con 2.5 bar de estanqueidad.

Quero

Por su parte, el Grupo Quero, referente en la fabricación y distribución de componentes termoplásticos, dió a conocer su gama de productos certificados como DNV o ABS y los desarrollos que realizan en sus divisiones de maquinaria industrial de soldadura de plásticos, adap-



tándose a las necesidades reales de este sector. En línea con su propuesta de mejora continua, Grupo Quero, ha decidido impulsar su línea de negocio especializada en el sector naval poniendo a disposición de sus clientes una amplia variedad de productos y soluciones tecnológicas que han desarrollado aprovechando el expertise del grupo en el campo del mercado del plástico técnico durante los últimos cincuenta años.

Nautical

Nautical fue una de las expositoras en la feria Navalia, en el que ofreció "ofertas especiales para sistemas VSAT". Así, los pedidos formalizados entre el 1 de Mayo y el 30 de junio se beneficiarían de condiciones especiales de airtime y podrían obtener un regalo tecnológico. La empresa cuenta con un portafolio completo de tecnologías y servicios VSAT en banda Ku y banda Ka.

En banda Ku disponía de ofertas con antenas de 60cm, 80cm y 1m y planes con

tarifa plana de datos tanto en cobertura global como regional en los principales caladeros para adaptarnos a cualquier tipo de buque.

En banda Ka ofrecía una cobertura global a través del servicio Inmarsat Fleet Xpress, que incluye datos ilimitados y back up de FleetBroadband en una sola cuota mensual tanto en antenas de 60cm como de 1m, y una cobertura regional que cubre todo el Mediterráneo y la zona de pesca de Gran Sol con el satélite Thor 7 que permite disponer de tarifa plana de datos a bordo desde tan solo 250 euros al mes.

Todas las ofertas incluían la antena del principal fabricante, SAILOR, y un moderno equipamiento bajo cubierta para ofrecer servicios de valor añadido como conexión Wi-Fi a bordo para la conexión de los dispositivos personales del capitán y otras personas autorizadas, WhatsApp, correo electrónico y la gestión de las llamadas y conexiones de datos de la tripulación. 🌊

Los astilleros contentos de los resultados

Los principales astilleros participantes en el encuentro estaban satisfechos, aunque sólo uno confirmó la firma de nuevos contratos durante el certamen. Nodosa, astillero con sede en la ría de Marín (Pontevedra), hará dos nuevos barcos para la holandesa Osprey. Se tratan de dos unidades similares en tamaño y características al "Henk Senior", entregado el año pasado y que incrementarán hasta 5 el número de unidades construidas para la firma holandesa. Hijos de J. Barreras estaban pendientes de la entrada en vigor del del ferri para la Naviera Armas (el 20 de junio). No obstante, todavía se oían ecos del el crucero ultra-premium de 190 metros que construye que Barreras construye para The Ritz-Carlton Yacht Collection, el cual desata una expectación sin precedentes entre el exclusivo sector donde se estrena la filial creada por la afamada cadena hotelera estadounidense. Por el prestigio de la firma, de partida cuenta con difusión extra garantizada, aunque en esta ocasión tan especial -el primero de los tres buques que se propone construir- se ha esforzado en despertar la curiosidad mundial por conocer lo que ofrecerá este elegante barco de 250 millones de euros

La presencia de armadores extranjeros abría la posibilidad a Armón y Cardama de contratar pesqueros, dragas, oceanográficos y remolcadores. Otros no querían lanzar euforias, ni alegrías adelantadas, pero el optimismo era evidente entre los responsables de contratación. 



Una aceleradora de proyectos tecnológicos

La aceleradora de proyectos Océano Azul, impulsada por el Colegio Oficial de Ingenieros Navales (COIN), dio a conocer interesantes novedades en buques autónomos, pilas de combustible por H2, energía generada por las corrientes, drones para salvamento, velas rígidas para pesqueros, impresión 3D para el diseño de piezas o submarinos de inspección, como algunas de las soluciones que tenían cabida en el stand. Entre ellas, la Bound4Blue, empresa, con base a medio camino entre Barcelona y Santander, que ha desarrollado un sistema de velas rígidas para la navegación. La propuesta ya formó parte de la primera edición de la Fishing Accelerator, la aceleradora de proyectos en la pesca de Kaleido. Gracias a esta iniciativa, Orpagu se alió con la start up para la implantación de este sistema de propulsión en uno de sus palangreros .

En fase comercial también estaba el ROV de Nido Robotics. Ofrece un sistema de inspección subacuático diseñado para todo tipo de trabajos de mantenimiento o control. La empresa ha desarrollado dos modelos, uno con capacidad de alcanzar los 100 metros de profundidad y un segundo, de mayor dimensión, que alcanza los 300 metros. Revisión de cascos, hélices, tanques de lastre, instalaciones sanitarias o acuicultura son algunos de sus usos.



Por otro lado, la impresión 3D irrumpe con fuerza en la industria en general y en el naval en particular, una vez que habitualmente se hacían los moldes de madera, y ahora se sustituye la madera por el plástico para hacer el modelado. Esta tecnología permite, además, hacer prototipos. Rysia inició su trayectoria hace dos años y se encuentra en fase comercial también, pero demostrativa del avance generado. 

Muchas novedades electrónicas

Eurotech Marine estuvo presente con el Sonar OMNI Digital, uno de los mejores del mercado, dirigido tanto a la flota de altura como a la de bajura. Esta empresa es uno de los fabricantes de sónares referentes: Sonic-Kaijo. También un medidor de corrientes con transductor cuádruple y piramidal que permite ver en 3D; una sonda para la talla de pescado con transductor Split-Beam en 38/70/120 kc/s; sónares Suzuki 2018 o la nueva serie de sondas para pescado pequeño con tres frecuencias 50/20/400 kc/s o multi-frecuencia desde 20 a 200 kc/s. Balanzas Marinas CE; el radar especial "rutter" con polarización vertical OSD, sistema anti-piratería, hielos, análisis superficial de olas, corrientes y batimetría. También dio a conocer una cámara submarina especial para artes de arrastre y espantadores de delfines, entre otras soluciones.

La multinacional tecnológica japonesa **Furuno**, presentó un sistema de piloto automático NAVpilot-300 dotado de un novedoso controlador gestual, sistema de dirección asistida Fantum Feedback y software de autoaprendizaje, con el que el usuario disfrutará "de un nuevo nivel de navegación con tranquilidad", señalaron desde esta empresa. Su software, tras la salida al mar, aprende sobre las condiciones del mar y calcula automáticamente los mejores ajustes para una navegación suave. El controlador gestual "es un dispositivo revolucionario y único de dirigir su embarcación de forma remota". Mediante el uso de señales Bluetooth, es posible controlar el piloto automático desde cualquier lugar del barco a 10 metros.

Por su parte **Siemens**, "compañía global líder en tecnología", presentó sus nuevos motores accionados con Gas Natural Licuado con grupo electrógeno de alta velocidad para la propulsión eléc-



trica y generación de energía del sector marino. Esta nueva familia de motores y grupos electrógenos permite, además, suministrar energía auxiliar de los buques atracados en puerto. Entre sus múltiples ventajas, estos motores destacan por no emitir partículas de hollín u óxidos de azufre (SOx), producir un 80 % menos de NOx y reducir en un 10 % la emisión de gases de efecto invernadero, con respecto al suministro convencional. Esta gama de motores ha sido creada en el centro de investigación y desarrollo de referencia de la compañía que se encuentra en la localidad alavesa de Miñano, en España, y está previsto que su puesta en funcionamiento se realice en los mares de Europa y Asia. Una de sus particularidades radica en que son "más silenciosos y cuentan con una menor vibración", indica la empresa.

Simrad Yachting, especializada en diseño y fabricación de sistemas de sonda, comunicaciones, radar, piloto automático y navegación marítima de primer nivel, dio a conocer una nueva actualización de software para los dispositivos NSS evo3, NSS evo2, NSO evo2 y GO. Esta actualización incluye mejoras de la sonda, una nueva función de ruta automática, mejoras en la cartografía C-MAP y control mediante pantalla táctil para los motores de arrastre MotorGuide Xi5. Esta versión incorpora FishRevealTM, una nueva función que facilita la visualización de peces en DownScan ImagingTM. La actualización también incluye mejoras significativas en StructureScan 3D y StructureScan HD, además de una nueva paleta de navegación de C-MAP fácil de interpretar y compatible con el control mediante pantalla táctil de los motores de arrastre MotorGuide Xi5. 🌊



La renovación de la flota tiene un apoyo de 200 millones de euros del ICO

La Jornada de Construcción de Pesqueros, celebrada en Navalía, dio cuenta de las posibilidades que se abren con la renovación de la flota pesquera al darse a conocer las medidas que están establecidas de apoyo para este cometido. El secretario general de Pesca del Mapama, Alberto López-Asenjo, se reafirmó en la necesidad de promover medidas que permitan a la flota garantizar su competitividad y su viabilidad futura, apostando por mejoras en la eficiencia, la sostenibilidad, la habitabilidad y la seguridad. En el marco de esta estrategia anunció que el ICO está ultimando su línea de ayudas para la renovación y la construcción de buques, con un enfoque hacia estos objetivos. En total, 200 millones de euros. Estas líneas están a punto de ser abiertas, dijo. "El elemento fundamental será el tema de las garantías y contraseguros que nos permiten habilitar una serie de líneas que en el pasado fueron desestimadas por la UE y posteriormente el Tribunal de Justicia avaló", aseguró López-Asenjo.

El secretario general de Pesca indicó que el Gobierno prevé habilitar unos 200 millones de euros en créditos para impulsar "elementos de renovación y modernización de embarcaciones" pesqueras. López-Asenjo incidió en la importancia de "instrumentar una serie de medidas y ejes", como los que la Administración española fomenta con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Instituto de Crédito Oficial (ICO) o la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria (Saeca), entre otras instituciones como la Xunta, para movilizar estos fondos. También añadió que "el elemento central" se sitúa "en el tema de garantías y contraseguros que permitan habilitar líneas que, lamentablemente, en el pasado fueron desestimadas por la Unión Europea". También expuso que "pensamos que una manera de garantizar la competitividad es poder tener las embarcaciones con los medios tecnológicos necesarios y



López Asenjo y Quintana, en la última Navalía

Rosa Quintana.
“Tenemos que conseguir barcos donde la vida a bordo sea más agradable”

suficientes para poder desarrollar una actividad tan compleja como es la pesquera", resumió.

El secretario general de Pesca aludió a los "retos" a los que se enfrenta esta industria, citando entre ellos los descartes o el brexit, y defendió que "también es necesario que nos podamos apoyar en la tecnología para ir superando estas barreras".

Además, remarcó como "importante", ante "los nuevos retos" que se presentan con, por ejemplo, "el establecimiento de nuevos planes de gestión, como puede ser el del Mediterráneo", mantener "abiertas todas las medidas estructurales que puedan apoyar al sector".

En este sentido, expresó que "lo que se ha venido haciendo desde hace ya más de 35 años en los planes de ordenación y gestión en el Atlántico se tiene que trasladar de manera eficaz y efectiva a lo que es el Mediterráneo".

Rosa Quintana

Por su parte, la conselleira del Mar, Rosa Quintana, coincidió en apuntar a esta edición de Navalía como muestra del "momento esperanzador que está viviendo el mundo de la construcción naval". Quintana expresó que la Xunta trabaja "en la misma línea" que la Secretaría General de Pesca y record que el presidente autonómico, Alberto Núñez Feijóo, "defendió ante el Comité de Regiones un dictamen sobre el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (Femp).

Añadió que dicho dictamen se basa "en la línea prioritaria de hacer nuevos barcos que mejoren la habitabilidad de sus espacios",

una medida a la que ha sumado otras orientadas a promover "el relevo generacional" en esta industria. "No lo conseguiremos si no podemos conseguir tener barcos donde la vida a bordo sea más agradable y tranquila, porque el trabajo de la pesca ya es en sí mismo una actividad complicada", enfatizó

La conselleira de Mar apuntó, finalmente, que en la actualidad los astilleros gallegos cuentan con 20 buques en cartera y "otros tantos en previsión de entrada".

Satisfacción de la organización

Por otro lado el director de la feria, Javier Arnau, mostró la término de la feria su satisfacción por los logros conseguidos. "Nosotros no decimos barbaridades de cifras porque cualquiera del sector que estuviera allí lo sabe. No es solo que este año hubo colas para entrar, algo que nunca ha-

bía pasado, o que los hoteles y vuelos estaban llenos, es que veías una alegría entre la gente. Algunos de ellos que sabes que han hecho negocio porque los conoces de haber viajado con ellos e iban con una sonrisa de oreja a oreja. Y ya no solo los astilleros, que es más difícil de concretar, pero en la industria auxiliar salieron muchos contratos seguros".

El éxito logrado se basaba, entre otras causas, en la campaña internacional muy potente conseguida y en los mercados a los que se había girado visita.

Así Arnau decía que "Aclunaga nos ayuda mucho y el tema de la pesca lo hemos trabajado muy bien (con Perú, Ecuador o México), el militar (Canadá o Australia), y luego los cruceros, que hay que decir objetivamente que el contrato de Barreras con The Ritz-Carlton ha ayudado mucho. Cuando vas con esa tarjeta de presentación se abren puertas que antes no se abrían".

¡Alcance sorprendente!
¡Extraordinaria eficiencia!

FURUNO

Detección y seguimiento continuo del pescado

Sonar de Color con Exploración en Circulo Completo

FSV-25

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

furuno@furuno.es

www.furuno.es

JLSurvival, nueva referencia en el sector de la seguridad marítima

De la mano de Jesús López ha nacido la marca JLSurvival para representar a empresas punteras del mercado mundial en lo que a seguridad marítima se refiere. Con una experiencia de más de 20 años tanto en el sector náutico deportivo, como en el sector profesional y tras haber cerrado diversas etapas profesionales, en empresas de la talla de Tridete SL, Valiant Lda., Co-salt PLC o Survitec Group Ltd., López, más conocido en el sector como 'Susó', ha decidido emprender un proyecto propio para poder representar firmas de prestigio y de calidad contrastada en el sector de la seguridad marítima como son Ocean Safety Ltd. y Vanguard Marine Lda.

La británica *Ocean Safety Ltd.* con una gama de productos propios que va desde balsas o chalecos salvavidas a los más avanzados sistemas de recuperación de hombre al agua y que opera tanto en el

sector deportivo como en el profesional, ha apostado totalmente por JLSurvival como su aliado principal para desarrollar su proyecto de expansión en España. Perteneciente al holding empresarial *Safety & Survival Systems International Ltd. (3Si)*, aportará la experiencia acumulada de más de 200 años en el sector de la seguridad marítima, y junto al resto de empresas pertenecientes al holding, como son *ISP, Revere, Jon Buoy, Typhoon o Kru,*

Representa a firmas de la seguridad maritime como son Ocean Safety Ltd y Vanguard Marine Lda

asegurarán un extenso rango de productos de alta calidad y fabricación propia.

Por su parte, la reconocida empresa *Vanguard Marine Lda.* fabricante de embarcaciones semirrígidas y ubicada en el norte de Portugal, confiará a JLSurvival su plan de desarrollo en el mercado nacional para incrementar su alta cuota de mercado. Con una experiencia de 30 años en la fabricación de embarcaciones semirrígidas, su reputación en el sector naval está fuera de toda duda, habiendo entregado embarcaciones a clientes con un alto nivel de exigencia en cuanto a calidad y prestaciones se refiere, como pueden ser la Armada Española, Salvamento Marítimo o Cruz Roja, sin olvidarnos del sector de ocio en el que tanto náuticos como centros de buceo o clubs náuticos cuentan con embarcaciones personalizadas y adaptadas según sus necesidades. 

Europa Azul



¡Suscríbete a Europa Azul!

Por 65 euros ofrecemos 6 números de nuestra revista y un newsletter diario a las 09:00 de la mañana, con todas las noticias del sector pesquero y marítimo, además de acceso ilimitado a nuestra web

No te pierdas esta oferta. Llama al número de teléfono 619 17 95 16

Murueta bota un buque congelador para un armador de Groenlandia

Astilleros Murueta ha botado un buque congelador factoría, llamado Sisimiut, para el armador groenlandés Royal Greenland, perteneciente al gobierno de Groenlandia. Se trata de un pesquero que incorpora la más alta tecnología y que estará preparado para realizar el procesamiento íntegro del pescado desde la pesca hasta su distribución comercial y estará destinado especialmente a la pesca del 'Greenland halibut'. Se trata de uno de los dos buques que Murueta está construyendo para el armador Royal Greenland y hace la construcción número 318 de Murueta. Este segundo buque se dedicará principalmente a la pesca de la gamba de Groenlandia.

Con la construcción del Sisimiut, Astilleros Murueta da un paso en firme en la incorporación de la última tecnología a los buques pesqueros. Se trata de un buque de 82 metros de eslora que contará con la tecnología más avanzada para realizar todo el ciclo del pescado en su interior: la pesca, el



Botadura del barco Sisimiut para el armador groenlandés Royal Greenland.

descabezado y fileteado; y el envasado, empaquetado y congelación en sus bodegas, dejando el producto listo para su distribución comercial. Para ello el buque contará con una factoría totalmente automatizada, donde se procesará y congelará el producto.

En esta factoría flotante, el pescado se aprovechará íntegramente: la cabeza, las espinas y las vísceras del pescado se utiliza-

rán para hacer dos subproductos, harina de pescado y aceite de pescado.

El Sisimiut cumple un hito fundamental, como es la incorporación de los estándares de seguridad más altos para la tripulación y para todo tipo de operaciones y condiciones meteorológicas.

La bendición del barco se realizará cuando se entregue el buque al armador, en 2019. 🌊

Zamakona realiza la entrega del buque Bunker Breeze para la compañía Suardiaz

Astilleros Zamakona ha botado su construcción 787, con el nuevo buque de suministro de combustible "Bunker Breeze" para la compañía Suardiaz Energy Shipping (Grupo Suardiaz), la tercera construcción de Zamakona para este mismo Armador.

Esta embarcación de suministro podrá cubrir todo el espectro de combustibles marinos desde los combustibles tradicionales (fuelóleos, gasóleos) hasta los más novedosos (GNL).

El proyecto se inscribe dentro del marco de actuación de la Comisión Europea en materia de protección del medioambiente, cuyo objetivo es desarrollar una cadena logística

de GNL que permita impulsar la utilización del gas como un combustible para el transporte, especialmente el marítimo. Liderado por Puertos del Estado y coordinado por Enagás, el proyecto cuenta con 42 socios de España y Portugal, entre los que se encuentran Suardiaz y Cepsa.

El buque se inscribe en el objetivo de conseguir una cadena logística de GNL

Comenzará su actividad en el puerto de Barcelona a partir del último trimestre de 2018.

El "Bunker Breeze" tiene 86 metros de eslora por 17 de manga y un peso muerto de 5.250 toneladas. El buque cuenta con capacidad para albergar 10 tanques de carga de HFO y MDO y cuatro para tanques de GNL.

El Grupo Zamakona Yards dispone de instalaciones en Santurtzi (Bizkaia, Pasajes (Gipuzkoazkoa) y Las Palmas de Gran Canaria (Islas Canarias), contando con más de 41 años de experiencia en la construcción y reparación naval de todo tipo de buques. 🌊

Astilleros Balenciaga bota un barco con una propulsión híbrida de Wärtsilä



Astilleros Balenciaga ha botado el Norwegian Gannet, un buque de transporte de salmón, primero que se lleva a cabo en sus instalaciones para la armadora Hav Line, de Bergen (Noruega), que está estudiando encargar un segundo. Ahora el buque entra en su fase final de equipación siendo uno de los buques más sofisticados, conocido como Aquaculture.

El barco de los más avanzados que se conocen cuenta con un sistema de propul-

sión híbrido de la compañía finlandesa Wärtsilä (diesel soportado por baterías, el primero del mundo de este tipo) que lo convierte en un barco más respetuoso con el medio ambiente.

El contrato de este buque supone un hito muy importante para el Astillero ya que de este modo demuestra la capacidad de Balenciaga para afrontar retos complicados que gestiona de una manera eficiente y efectiva. Dicho contrato se obtuvo en dura pugna con astilleros euro-

peos. Se está construyendo bajo la supervisión del Rina y su puerto base será Bergen (Noruega).

Con unas dimensiones de 94,00 metros de eslora, 18,00 metros de manga y 10,30 metros de puntal tendrá como misión cargar el salmón de las piscifactorías marinas de Noruega para transportarlo a Dinamarca, donde lo descargará. En el transcurso del viaje se realizará el procesado exigido por la normativa sanitaria comunitaria acorde con la duración de viaje.

Se trata de un barco único en su categoría que, registrado como buque mercante noruego, realizará tres viajes semanales de transporte desde la costa Noruega a la costa danesa.

Teniendo en cuenta que cada entrega que haga el barco es el equivalente al uso de 50 tráileres, estaríamos hablando de que con este buque se estaría evitando el uso de 150 tráileres a la semana, lo cual evidencia la importancia que tiene el medio ambiente para el Armador así como la mejora en el tráfico rodado noruego que generaría este tipo de solución.

El sistema de propulsión está desarrollado por Wartsila y le dota de una potencia

Su propulsión, única en el mundo, le convierte en el barco más respetuoso con el medio ambiente

de 6.100 kW que accionará la línea de ejes que posee. Para alimentar a los consumidores eléctricos cuenta con un alternador de cola y dos motores auxiliares.

Otra de las características destacables del buque es su sistema de acomodación, se trata de un espacio de trabajo con un alto estándar de calidad como corresponde a un buque de bandera noruega. Además, en la cubierta B dispone de una sala de conferencias destinada principalmente a recibir a bordo tanto a clientes potenciales como a distribuidores lo que eleva el estándar de acomodación a un nivel todavía más alto, para este fin el Astillero cuenta con la colaboración de Oliver Design. 



Este buque evitará el uso de 150 tráileres a la semana, lo cual evidencia la importancia que tiene el medio ambiente para el armador así como la mejora en el tráfico rodado

Los astilleros gallegos con más trabajo que nunca

La feria Navalía ha permitido conocer el buen estado de salud en el que se encuentran los astilleros gallegos, con la ejecución con muchos barcos pesqueros, cruceros y embarcaciones auxiliares y teniendo previsto cerrar nuevos acuerdos de construcción o modernización. Uno a uno estos astilleros tienen trabajado garantizado, para los dos próximos años, ampliable en el tiempo.

Nodosa

Tras la entrega del "Monteferro" en octubre del año pasado, Nodosa lidera la construcción de grandes arrastreros para armadores españoles con un nuevo buque para Armadora Pereira y otro para Pesca Baqueiro, que operará en aguas de NAFO. "La flota española, y sobre todo la gallega, está preocupada, con planes de renovación o de modernización de su flota", confirmaba José Ramón Regueira. El astillero de Marín tiene en la actualidad ocho buques en construcción. A los dos mencionados se suman dos pesqueros alemanes, dos holandeses, una eco-draga y un auxiliar mejillonero con cocedero incorporado. Otros dos cuentan con contratos firmados, y el corte de chapa es inminente. El año pasado entregaron seis buques: tres pesqueros, un remolcador y dos de servicios.

Barreras

Desde principios de este año, Barreras construye ya en sus gradas de Vigo uno de estos minicruceros de lujo, encargado por Ritz Carlton, una marca de hoteles y resorts propiedad de la mayor multinacional hotelera del mundo, la estadounidense Marriott. «Los empresarios tenemos que estar siempre atentos a lo que hay en el mercado. Es un sector en el que nos costó muchísimo trabajo entrar. Fue difícil conseguir este contrato porque Barreras no tiene experiencia en este tipo de barcos y ni siquiera en España hay experiencia», explicaba el director del astillero vigués, José García Costas. El buque, de 190 metros de eslora y capacidad para 298 pasajeros costará alrededor de 250 millones de euros. Si el cliente queda satisfecho podrían llegar más encargos. «Esperamos que en un corto espacio de tiempo se pueda poner



en marcha el segundo y el tercero, pero no sé cuando», explica García Costas.

Construcciones Freire

Construcciones Navales Paulino Freire se encuentra con una carga de trabajo "elevada", confirma Guillermo Freire, director comercial. En estos momentos está construyendo cinco barcos: dos arrastreros congeladores de 80 metros de eslora para Groenlandia, uno de ellos botado recientemente; un buque oceanográfico de 43 metros para Arabia Saudí; otro de 55 metros para Kuwait y a mayores en el mes de febrero entró en vigor otro contrato para Kuwait; y un buque patrullero de 42 metros. "Todos estos proyectos nos permiten dar empleo a más de 500 personas".

Metalships

Metalships tiene en sus gradas un gran arrastrero de 80 metros de eslora, para la armadora de Groenlandia Niisa Trawl Aps. También tiene pendiente de colocar en el mercado el Maybe, el megayate adquirido a la desaparecida Factoría Naval de Marín. Del mismo astillero es el casco del Sea Cloud Hussar, el que será velero más grande del mundo y que está a la espera de confirmar comprador para iniciar su construcción. Sobre la

mesa está un superarrastrero de 80 metros de eslora para Rusia. Metalships tiene "un par de contratos firmados" que está tratando de poner en vigor. También tres cartas de intención firmadas con "buenas perspectivas".

Cardama

Cardama acaba de botar el multipropósito de 50 metros que está construyendo para Senegal. En breve entrará en vigor un ferri para Angola y "tenemos entre manos una serie de contratos en diversos países de los que estamos pendientes de saber si nos los adjudican o no", indica Mario Cardama, director general. Entre ellos hay pesqueros, oil tanker y barcasas, entre otros tipos de buques. En los próximos tres meses se da por hecho la entrada en vigor de la unidad para Angola, a la espera de resolver su financiación.

Armón

La cartera de pedidos de grupo Armón, con centros de producción en Navia, Gijón, Burela y Vigo, pasa por un buen momento. Con trabajo garantizado hasta finales de 2019, la empresa trabaja en la actualidad para cerrar contratos para 2020 y 2021. En estos momentos está fabricando un palangrero para una armadora de A Coruña; un arrastrero para Namibia; un oceanográfico para Suecia; y dos fresqueros. A todos ellos hay que añadir tres arrastreros fresqueros para Namibia, de 50 metros de eslora, y cuatro buques congeladores para Mozambique, de 32 metros cada uno. Hay "buenas perspectivas" de aquí a fin de año para el cierre de nuevas contrataciones, indica Ricardo García. "Somos optimistas, es mi trabajo serlo", dice. 

El tráfico del Puerto de Bilbao ha crecido un 22 % en el primer trimestre

Entre enero y marzo han pasado por las instalaciones del Puerto de Bilbao 8,6 millones de toneladas, lo que representa un 22% más que en mismo periodo del año pasado. Destaca el crecimiento del 36% de los graneles sólidos y del 28% de los líquidos. Por su parte, la mercancía en contenedores, la de mayor valor añadido, crece un 11% y la mercancía general convencional se mantiene en niveles parecidos al primer trimestre del año pasado.

En cuanto a mercados, los que más crecen son América Atlántico Norte (+516.000 toneladas), África Mediterránea (+217.000 toneladas) y Centroamérica y Caribe (+204.000 toneladas).

Rampa Ro-Ro

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha anunciado la finalización de la construcción de la nueva rampa Ro-Ro número 8 del puerto. A través de un comunicado, la entidad portuaria indicó que los trabajos, adjudicados por la empresa Astilleros Zamakona,

concluyeron luego de cerca de seis meses de ejecución en el terminal vasco. La infraestructura, evaluada en 2,74 millones de euros, será móvil y tendrá una capacidad de carga mínima de 250 toneladas y dará servicio a los tráficos que la demanden. Con esta inversión, el Puerto de Bilbao estima aumentar sus registros en el tráfico de carga rodada, la que en 2017 movilizó unos 810.439 unidades de acuerdo a las estadísticas de Puertos del Estado. 

Es líder dentro de los puertos del Estado, al concentrar el 35% del tráfico con Reino Unido

La Autoridad Portuaria de Bilbao volverá a estar presente en Multimodal, el mayor encuentro logístico del Reino Unido e Irlanda, que se celebra en Birmingham del 1 al 3 de mayo.

Con 4,6 millones de toneladas, Reino Unido es el principal mercado de origen y destino del Puerto de Bilbao. Concretamente, el 35% del comercio entre el Estado español y Reino Unido pasa por este enclave, lo que convierte a Bilbao en líder con este país entre los puertos del Estado.

Dentro de la gran variedad de productos importados y exportados, destacan cemento y clínker, vinos y bebidas y alcoholes, chatarra de hierro, productos químicos, productos siderúrgicos, materiales de construcción, productos alimenticios, auto-



Descarga del MV Baie de Seine, procedente de UK
Descarga del MV Baie de Seine, procedente de UK

móviles y sus piezas, conservas, o frutas, hortalizas y legumbres.

Bajo la marca Basque Country Logistics y desde el stand 3065 (hall 4), la Autoridad Portuaria dará a conocer los servicios marítimos con este país, así como las nuevas superficies disponibles en el Puerto de Bilbao a medio plazo, como el espigón central y los nuevos puertos secos que está desarrollando en Pancorbo y Arasur.

La directora comercial del Puerto de Bilbao, Amaia Sarasola, incidía que "el Brexit puede ser una oportunidad importante porque contamos con compañías multinacionales británicas que quieren expandirse hacia el continente. Nosotros contamos con 300.000 metros cuadrados disponibles en el puerto y otros 600.000 en la zona seca".

El sector marítimo está capacitado para afrontar el reto de la digitalización

La importancia de los puertos españoles y del colectivo marítimo para la economía patria ha sido uno de los aspectos destacados por Julio Gómez-Pomar, secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de Fomento, en el Desayuno con el Clúster “Retos de la innovación y la digitalización en el sector marítimo”. Digitalización, descarbonización, y actuales proyectos de mejora fueron algunos de sus ejes.

*Texto
Teresa Montero*

Los retos de la innovación y digitalización del sector marítimo han sido abordados en uno de los últimos Desayunos con el Clúster Marítimo Español (CME). Para tal ocasión contaron con Julio Gómez-Pomar, secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del ministerio de Fomento, quien reconoce que el futuro de este sector pasa por la innovación, la reinención y la aplicación de la tecnología para la mejora de la actividad marítima.

Así pues, Gómez-Pomar centró su intervención en los esfuerzos y proyectos del ministerio de Fomento para lograr la digitalización, una acción que considera indispensable, para alcanzar “el mayor nivel de competitividad” en un mundo globalizado.

Antes de entrar en materia, el secretario de Estado corroboró la importancia del sector marítimo, avalada por sus cifras. Aporta a la economía española más de un 3% de su PIB, así como más de 350.000 empleos.

Es más, reconoció que “sin los puertos españoles sería imposible la actividad económica que se realiza en España”. Los nú-

Hay que recurrir a la innovación, reinventar negocios y modernizar procesos



Julio Gómez-Pomar, secretario de Estado de Infraestructuras.

meros hablan por sí solos. Por los puertos pasan el 75% de las importaciones y el 70% de las exportaciones. “Si no hubiese un sistema portuario y un sistema de transporte marítimo tan desarrollado”, sería impenable la actividad económica en España, apuntó Gómez-Pomar.

También subrayó la relevancia de la flota pesquera y de los armadores españoles. La primera con 10.000 embarcaciones alcanza un Valor Añadido Bruto de unos 2.000 millones de euros y reúne 30.000 empleos. Y los segundos, con una flota de más de 200 buques y un arqueo superior a los cuatro millones de toneladas.

Cabe destacar también la importancia para la cadena logística, aportando cerca del 20% del PIB del sector de transporte, lo que representa el 1,1% del PIB.

Digitalización

Tras ofrecer estas cifras, Gómez-Pomar hizo referencia a los retos, entre los que se encuentran el aumento de la eficiencia y la competitividad en un mundo global; la sostenibilidad medioambiental; y el desarrollo de nuevas actividades económicas dentro del sector.

Para ello es imperativo recurrir a la innovación, “reinventar negocios y modernizar procesos, utilizando las herramientas que esta sociedad globalizada pone a nuestra disposición, como es esencialmente la digitalización”, afirmó.

En este sentido, Gómez-Pomar se refirió a las conclusiones del Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea (UE) de junio pasado, la Conferencia de Malta, que es-



La digitalización disminuye los trámites innecesarios y agiliza los imprescindibles, reduciendo costes y gastos, al tiempo que aumenta la productividad

Planes de mejora

Por lo que respecta al sector marítimo, el Plan requiere la existencia de un marco legal e institucional para el desarrollo de prototipos que sean adecuados y permitan la puesta en servicio de las embarcaciones no tripuladas o tripuladas a distancia, que han experimentado un vertiginoso crecimiento.

Pudimos conocer que desde la Dirección General de Marina Mercante se está trabajando para que se puedan ir desarrollando. Y que se está colaborando con otras administraciones, como la Xunta de Galicia, o con empresas privadas.

Además, la OMI está realizando un estudio para establecer qué aspectos de los convenios marítimos internacionales deben ser adaptados para dar cabida a este tipo de buques no tripulados.

Gómez-Pomar destacó en este punto la participación de la Dirección de Marina Mercante en diferentes proyectos de la UE para la expedición de certificados electrónicos por parte de buques dedicados al transporte internacional, así como la mejora del actual sistema de acreditación y certificación de los marinos.

Otro de los trabajos destacados fue el de la entidad pública dependiente Sasemar, partici-

tablecía los principios rectores de la política del transporte marítimo hasta el 2020, “y después de ese año la competitividad, la descarbonización y la digitalización”. Algo que el ministerio de Fomento apoyó.

La digitalización, según el secretario de Estado, supone una mejora de la eficiencia del sector marítimo, pues reduce los trámites innecesarios y agiliza los imprescindibles, disminuyendo costes y gastos, al tiempo que aumenta la productividad y reduce la adversidad financiera de las navieras.

Se está estudiando el uso de drones para la vigilancia de la contaminación por gases de efecto invernadero de los buques

Respecto a la descarbonización, será no sólo un reto para el transporte marítimo, “sino para todos los medios”, puntualizó Gómez-Pomar, comentando que la Organización Marítima Internacional (OMI) tiene en marcha una estrategia para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, utilizando combustibles alternativos respetuosos con el medio ambiente.

También se expresó en esta conferencia la importancia de la transparencia en la libre competencia de mercado, pues “el transporte marítimo es un elemento clave en la cadena y los costes del suministro comercial de la UE, especialmente cuando hablamos de energía y materias primas”, explicó Gómez-Pomar.

En definitiva, se persigue que el transporte marítimo siga siendo atractivo y competitivo para el transporte de personas y mercancías, siendo respetuoso con el medio ambiente, e impulsando la inversión y la innovación.

Eficiencia y tecnología

Precisamente para promover la innovación se ha desarrollado el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras 2018-2020, que busca el liderazgo de España en el transporte y las infraestructuras, con el usuario final como centro del proceso, la participación de toda la sociedad y la cooperación de todas las empresas e instituciones del grupo Fomento.

Se centra en cuatro grandes ejes estratégicos: la experiencia del usuario, las plataformas y las rutas inteligentes, y la eficiencia energética y sostenible.

Según Gómez-Pomar, se trata de un Plan que promueve la inversión, el conocimiento e innovación y el desarrollo de nuevas actividades económicas con el fin de: acelerar la incorporación de la tecnología; elevar la rentabilidad económica y social de las inversiones; movilizar la inversión y la tecnología desde el exterior; y hacer de España un lugar más atractivo para las empresas e inversiones del ámbito del transporte.

Se redactará un Plan Director para el suministro de energía eléctrica a buques durante su estancia en puertos españoles

pe de importantes proyectos de innovación para dar respuesta a las necesidades que se puedan dar en el mar. Proyectos como el desarrollo de unidades de salvamento más inteligentes, la gestión eficaz del tráfico marítimo, y la mejora de los centros de servicio de tráfico y de los sistemas de localización de personas en el mar.

Asimismo, respecto a la digitalización, Sasepar está implicada en planes para el estudio de la utilización del gas natural licuado en la flota de Salvamento Marítimo; en el uso de drones para la vigilancia de la contaminación por gases de efecto invernadero; y en el impulso de las conexiones eléctricas en los puertos para lograr una reducción de los consumos y del impacto medioambiental.

Acciones en los puertos

Finalmente, el secretario de Estado, se refirió a Puertos 4.0, un fondo, de aplicación para los próximos cuatro años, creado para el desarrollo de proyectos que permitan distribuir recursos entre puertos del Estado.

Proyectos destinados, por ejemplo, a la interconexión avanzada de los puertos para anexionar los datos, así como su utilización en modelos predictivos para la toma de decisiones. “Un paso más hacia la interconexión de las plataformas digitales de los puertos, mediante el flujo de datos a lo largo de toda la cadena logística”, señalaba Gómez-Pomar.

SIMPLE es el nombre de otra iniciativa. Un sistema de gestión integral y colaborativo entre las diferentes partes de la cadena de transporte para la digitalización de información y documentos ligados al transporte multimodal de mercancías. Una simplificación de proyectos para la mejora de la logística y el fácil intercambio de información entre los diferentes agentes.

Los trabajos asociados a este proyecto, que se encuentran incluidos en el Plan de Innovación en el Transporte y las Infraestructuras, se licitará este año, tras la firma del correspondiente convenio entre Renfe, ADIF, Puertos del Estado y el ministerio de Fomento.

Gas natural licuado

En lo que respecta a la sostenibilidad medioambiental, se aboga por el impulso de combustibles alternativos en el puerto, más concretamente, del uso del gas natural licuado. Se desarrollará una cadena logística integrada, segura y eficiente para su suministro a través del proyecto CORE LNGashive, seleccionado por la Comisión Europea dentro de la iniciativa Energía Limpia para el Transporte.



Por otro lado, según explicó el secretario de Estado, la descarbonización del transporte marítimo pasa por la reducción local de emisiones de ruido procedente de los motores auxiliares de los buques, para ello se ha iniciado el proyecto OPS (*Master plan for Spanish Ports*).

Este proyecto, integrado en el Marco de Acción Nacional para el desarrollo de infraestructuras para el uso de combustibles alternativos en el sector del transporte, incluye la redacción de un Plan Director para el suministro de energía eléctrica a buques durante su estancia en puertos españoles.

Destacar que se ha introducido en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2018 una reducción del impuesto especial sobre electricidad; un mínimo de 0,5 euros por MWh para la electricidad suministrada en embarcaciones atracadas en puerto, que no tengan la condición de embarcaciones privadas de recreo. Por último, se está impulsando la inscripción en el registro de huella de carbono de las autoridades portuarias.

Preocupaciones

En el turno de preguntas, ante la constante reducción de la flota de abanderamiento español, el presidente del Clúster, Alejandro Aznar, trasladó al secretario de Estado, la necesidad de adecuar el registro canario “a las

necesidades actuales, que le permitan ser igual de competitivos que otros de nuestro entorno, como puedan ser el de Malta o Madeira, que ya han hecho sus deberes”.

En este sentido, Gómez-Pomar aclaró que el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA) es un asunto prioritario para la Administración, pero muy complejo por la amplitud competencial y normativa que tienen impacto en este ámbito.

No obstante, afirmó que Fomento está intentando sacar adelante una propuesta, si bien la falta de una mayoría parlamentaria “es un problema que reduce la capacidad de acción del Gobierno”, que incluso puede distorsionar el propósito original de los proyectos presentados a la Cámara.

Aznar también planteó su inquietud por la iniciativa “para prohibir las lanchas rápidas, dentro de la lucha contra el narcotráfico”. Le preocupa el posible impacto negativo sobre la generación de riqueza y empleo, tanto en el sector de la náutica de recreo, con gran calado en el turismo, como en la construcción de embarcaciones y la industria auxiliar.

Gómez-Pomar adelantó que no se va a realizar ninguna acción que ponga en riesgo la actividad. Y reconoció que han mantenido algunas conversaciones y que Fomento está meditando para que la actividad empresarial legítima no salga dañada. 🌊

Ante la posible prohibición de las lanchas rápidas, en la lucha contra el narcotráfico, Fomento no desarrollará ninguna acción que perjudique la actividad del sector marítimo

L' Hermione y la nao San Juan unieron sus destinos

El I Festival Marítimo de Pasaia ha constituido un éxito de público y de recuperación de la tradición naval y pesquera vasca. Con unos días de retraso llegó el barco "L' Hermione" al puerto guipuzcoano tras un periplo difícil y lo hizo con salvas de cañonazos. La imagen de esta fragata reconstruida en madera de la época de Luis XIV completó el éxito de la primera edición del Festival. L' Hermione y la nao San Juan –la gran apuesta del astillero Albaola– son dos proyectos que nacieron para objetivos bien diferentes, pero que han unido sus destinos.



L' Hermione", es un buque francés construido como una réplica del mítico barco de La Fayette del siglo XVIII, entró en la bahía de Pasaia, en medio de las salvas de sus 26 cañones. La mayoría de la tripulación iba en cubierta ataviada con trajes de la época, y sus sirenas sonaban con fuerza. Decenas de embarcaciones escoltaron además al navío por toda la bahía, con una nota de color añadido: desde pesqueros hasta piraguas, además de las viejas txalupas de Al-

El Festival Marítimo de Pasaia se ha convertido en una buena oportunidad para poner en valor el sector naval

baola. Las miles de personas que llegaron a San Pedro y San Juan aplaudieron este espectáculo. Sus ochenta tripulantes saludaban desde la cubierta, además de los cuatro o cinco encaramados a los palos.

El Festival Marítimo de Pasaia se ha convertido en una buena oportunidad para poner en valor al sector naval, uno de los que históricamente han servido de dinamizador de la economía guipuzcoana y vasca. La re-



construcción de la nao San Juan en el astillero de Albaola, en San Pedro, es la imagen de la revitalización de una tradición marítima que ahora, con este certamen, se adapta y evoluciona al abrigo del auge turístico, con el patrimonio y la cultura ejerciendo de palancas tractoras del desarrollo económico. De esta forma, la costa guipuzcoana se incorpora a otros enclaves de la fachada atlántica en la que los eventos marítimos constituyen verdaderos alicientes y atractivos, como puede comprobarse por la espectacularidad de la puesta en escena de todas las embarcaciones que han atracado en el puerto pasaitarra.

El "Kaskelot" fue la goleta británica que acaparó todo el protagonismo del Festival en ausencia de "L'Hermione". Este velero, de 47 metros de eslora y tres mástiles, se abrió para contemplar uno de los últimos grandes veleros de madera que se mantienen en activo. 🌊

Miles de personas se agolparon en los márgenes de las rías para ver el paso de las embarcaciones

Planeta Azul Marino



Foto I.J. Pérez Aragón

Texto
I.J. Pérez de Aragón

Vivimos en este extraordinario Planeta Tierra, que tal vez debería ser llamado "Océano Azul", teniendo en cuenta que representa el 70% de su superficie, predomina el color Azul y ha sido el origen de la vida en el planeta.

Tenemos cinco océanos y un centenar de mares que unen continentes y países habitados por 7.500 millones de seres humanos aproximadamente, en los cinco continentes que representan el 30% del Planeta.

En estos océanos, solo explorados en un 10%, se sabe de la existencia de más de un millón de especies y plantas marinas y se estima que puede haber otro tanto por descubrir, que son y serán fuente de vida y futuro de la humanidad.

Estas inmensas masas de agua salada, son los equilibradores naturales del clima, generadores del 50% del oxígeno que respiramos, además de una importante despensa, sin lo cual, la vida en el planeta no sería viable.

Estos océanos son surcados por unas 50.000 naves mercantes, tripuladas por más de un millón de marinos que desarrollan la importante labor del 90% del transporte de todo tipo de mercancías, fundamental para la industria y comercio mundial.

Otra marina, la de Pesca de Altura y Gran Altura, no menos importante en número de naves y marinos, además de navegar exploran, capturan, procesan a bordo y suministran la mayor parte de los recursos pesqueros, fundamental para la industria y comercio alimentario mundial. De menor porte, pero mucho más numerosa y con mayor peso social, es la Pesca Costera y Artesanal, compuesta por más de 4,5 millones de embarcaciones, la mayor parte localizada en Asia, que llevan su pesca fresca cada día a tierra.

Es necesaria la mayor transparencia, con leyes, normas y controles estrictos y universales para prevenir la pesca ilegal



Todos ellos conforman un "universo marino", de seres especiales, que desarrollan sus vidas en un mundo muy diferente a la vida y trabajo en tierra, siendo estadísticamente la profesión más dura, inestable y peligrosa.

La pesca de Gran Altura

El caso más extremo y sacrificado de este mundo especial de los marinos, es el de la pesca de Gran Altura, por su permanencia prolongada "aislados" en caladeros remotos, viviendo a bordo de un buque-

Según numerosos estudios científicos, en los últimos 30 años, los mares han absorbido el 90% del calor y el 30% del CO2 generados por la industria terrestre, alterando el Ph, elevando la temperatura del agua y alterando la productividad y biodiversidad

casa-fabrica, trabajando durante amplios horarios laborales e ininterrumpidamente durante meses en medio del océano, para lo que se requiere una gran capacidad de soledad, trabajo y entrega en esta profesión tan necesaria como singular y poco reconocida.

Estos marinos conocen e intuyen antes que nadie cuando una pesquería no va bien, porque lo viven y lo sufren en primera persona. Sienten que la disminución de los recursos pesqueros han sido producidos por cambios climáticos naturales y desde los 80, por el Calentamiento Global del Efecto Invernadero, provocado por la contaminación industrial terrestre, que ha alterado corrientes y migraciones y desplazado stocks, aunque algunas organizaciones y grupos de presión culpabilizan a los pescadores e industria pesquera de todos los males, en lugar de profundizar en las múltiples, complejas y verdaderas causas.

Hace medio siglo, fue precisamente un marino, el Capitán Cousteau, quien alertó al mundo antes que nadie sobre los desechos radioactivos que irresponsablemente se vertieron en los océanos países como: EEUU, URSS, Gran Bretaña, Bélgica, Holanda, Francia, Suiza, Suecia, Alemania e Italia. Igualmente alertó sobre la contaminación y sus negativos efectos y advirtió que la Humanidad necesita de ellos para sobrevivir, porque sin vida en ellos, sería la más grande catástrofe para la vida en la Tierra.

Según numerosos estudios científicos, en los últimos 30 años, los mares han absorbido el 90% del calor y el 30% del CO2 generados por la industria terrestre, alterando el Ph, elevando la temperatura del agua y alterando la productividad y biodiversidad.

España ha sido pionera y lleva más tiempo que la mayoría de países, explorando e investigando con rigor científico estos mares. Ya en 1788, el Capitán Malaspina realizó durante 5 años una gran expedición de circunnavegación con las fragatas Atrevida y Descubierta en los Océanos Atlántico, Pacífico e Indico. De hecho, España dispone de 5 buques hidrográficos de la Armada y 18 buques de investigación oceanográfica y pesquera que gestionan prestigiosos organismos como el CSIC e IEO, que han realizado innumerables e interesantes campañas científicas de gran importancia.

La última gran expedición Malaspina (2010-2011), de circunnavegación realiza-



Los pescadores sienten que la disminución de los recursos pesqueros han sido producidos por cambios climáticos naturales, contaminación industrial terrestre, que ha alterado corrientes y migraciones y desplazado stocks, aunque algunas organizaciones y grupos de presión culpabilizan a los pescadores de este declive

da con los buques oceanográficos Hesperides y Sarmiento de Gamboa, se hizo para generar un inventario actualizado coherente del impacto global en el ecosistema de los océanos y explorar su biodiversidad, especialmente en aguas profundas.

Fue realizado por medio millar de notables investigadores y técnicos españoles y extranjeros y más de 100 marinos militares y civiles.

El resultado es que las actividades humanas terrestres repercuten sobre los ecosistemas marinos, como contaminación, en el cambio climático y es complejo determinar si las variaciones de la biomasa se deben a causas naturales o a la pesca, pero se ha podido demostrar que la biomasa de peces mesopelágicos en el océano es 10 veces superior a lo estimado.

Es necesario tener en cuenta estos datos y no olvidar que los océanos están conecta-

dos y sus habitantes no saben de fronteras y que lo que está pasando en la pesca en las tres últimas décadas se debe a muchos y complejos factores, pero los más significativos son el cambio climático, la contaminación generada por la actividad humana que utiliza los océanos y mares como vertederos de basuras y residuos plásticos, químicos, etc..

Cumplir normas

La Flota Pesquera española, ya muy disminuida y el conjunto de la flota pesquera europea que solo representa un 5% de la captura mundial, cumple estrictamente con las muchas y rigurosas normas, regulaciones y controles establecidos por la UE, mientras otras de países terceros, China en particular, crecen constantemente, siendo ya la mayor en buques, capturas, producción y exportación de productos pesqueros. En la Pesca, como en toda acti-

vidad importante, es necesaria la mayor transparencia, con leyes, normas y controles estrictos y universales para prevenir la pesca ilegal así como la defensa y protección de mares y océanos y sus recursos, garantizando una pesca sostenible y con futuro.

Para ello, sería conveniente y necesario una mayor cohesión y colaboración entre el sector pesquero y el científico, así como una metodología que combine el conocimiento empírico y el científico, para conseguir una conciencia universal para la Pesca Global responsable y desarrollo sostenible.

Tal vez algún día, las autoridades competentes se acuerden y quieran contar con los inmensos conocimientos y experiencia de los genuinos profesionales de la Pesca Marítima,

los cuales viven, entienden y aman los océanos y Mares, que son parte fundamental de sus vidas. 

El viejo, el mar... y Cuba

Texto
Alberto López
Echevarrieta

Todos los años, a principios de mayo, tiene lugar en La Habana el Torneo Hemingway de Pesca, un concurso público instituido por el escritor estadounidense que tiene una gran repercusión internacional entre los aficionados. Se celebra en la zona "Marina Hemingway" situada en la zona occidental, en la desembocadura del río Jaimanitas, donde El viejo y el mar tiene una presencia física en la forma de uno de los hoteles más lujosos de la isla.

Cuba es la mayor de las islas de uno de los mares que más literatura ha merecido por parte de muy diversos autores, el de las Antillas. Unos le han dado protagonismo aventurero a través de acciones de piratas que han actuado en sus aguas, y otros, como Ernest Hemingway, han loado a las gentes de sus costas que se dedican a ese noble oficio que es la pesca. En algunos puntos de sus costas, como Trinidad, al sur, la pesca constituye todo un sistema de vida, sobre todo en la época comprendida entre noviembre y abril. La palometa y la lubina son las presas más apreciadas, sobre todo en la zona de Cayo Guillermo.

Letras de oro

La historia de Cuba está obligatoriamente relacionada con el mar. Su condición isleña nos habla de una llegada de Cristóbal Colón en plan conquistador el 27 de octubre de 1492 y de su admiración por el paraíso terrenal que encontró, una sensación semejante a la que posiblemente sintieron más tarde los piratas que recorrieron sus costas buscando refugios adecuados para sus naves con negras banderas que lucían la clásica calavera y las dos tibias cruzadas. Muchas leyendas aún siguen contándose en pequeños pueblos arrimados a pequeñas calas que aspiran a ser la meta de Henry Morgan y Cornelius Jols, mucho más conocido en la literatura infantil como "el pirata pata de palo".



Castillo de los 3 Reyes en la bocana de La Habana.

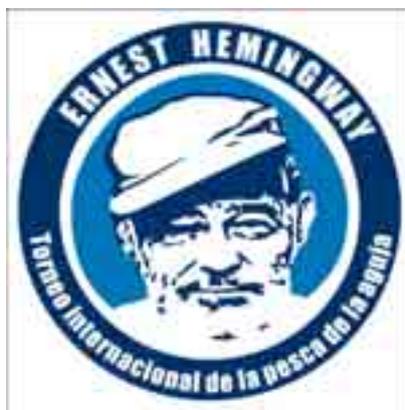
El avance de la Historia sobre los calendarios del tiempo se aprecia con un simple paseo por cualquiera de las calles de La Habana Vieja, Patrimonio Mundial de la Unesco en 1982, viejas rúas que trasteó el nobel Ernest Hemingway cuando descubrió este paraíso natural, como la calle Obispo, cerca de uno de los puntos de referencia de la

capital cubana, la Plaza de Armas. Posiblemente, el entusiasmo que el notable escritor sintió por Cuba nació en la cantina del Hotel Ambos Mundos y en *El Floridita*, donde sentó sus reales a la hora de consumir sus excelentes daiquiris, o en *La Bodeguita*, entre mojito y mojito, escuchando siempre a los viejos lobos de mar que le contaban mil aventuras con las que conformar sus argumentos.

Trinidad

Trinidad es un puerto situado en la parte sur de la isla, cuyos habitantes viven esencialmente de la pesca. No precisan salir a mar abierto para conseguir la carnaza que luego emplearán desde las viejas lanchas que mantienen su oficio a la hora de atrapar pargos rojos o peces sierra para venderlos más tarde en las calles de la ciudad.

Declarada Patrimonio de la Humanidad en 1988 por la UNESCO, Trinidad es una antigua ciudad que mira al mar desde sus casas de estilo colonialista pintadas con colores tan vivos y diferentes como los que se pueden ver en la bonaerense calle Caminito. Protegida por la Sierra de Escambray que tanto juego dio en la revolución castrista, asoma al Caribe a través de su puerto y de los más variados embarcaderos que se uti-



Hemingway hizo literatura de lujo de su dedicación a la pesca



Además de escritor fue un gran amante de la pesca.



Ambiente en que vivía Hemingway.

lizan para sacar del mar el alimento de sus seres vivos, traducible mayormente en pequeñas cantidades de dinero que ayudan a la subsistencia de los pescadores.

Los vecinos de Trinidad parecen escapados de esa reflexión sobre el modelo épico del *Moby Dick* de Melville que es *El viejo y el mar*, el gran libro que le valió a Hemingway el Premio Nobel de 1954, uno de los más bellos relatos que jamás se han escrito sobre el mundo de la pesca. En su momento sirvieron como modelos al escritor que los encumbró internacionalmente.

El tiempo no ha pasado para ellos. Ahí están los viejos, sentados en los porches de sus casuchas oteando el horizonte, tratando de buscar en esos cielos legendarios un halo de ilusión que tal vez les premie al día siguiente en su salida con las redes. Los más cultos del lugar saben que lo de Trinidad les viene del rumboso nombre de Villa de la Santísima Tri-

nidad que le pusieron los conquistadores españoles en 1514, cuando llevaron a cabo el tercer asentamiento en la isla.

Hemingway vive

Tomarte un mojito sentado en los viejos escalones de una de estas viejas casuchas que hace las veces de bar-tienda-restaurant y lo que se precie, produce la placidez de saber que estas mismas arenas fueron holladas por Hernán Cortés cuando juzgó que le había llegado el momento de con-

quistar México. “Esto estaba habitado entonces por los tainos, una raza que fue exterminada en el siglo XVI. Luego llegó la mezcla de culturas, tipos y etnias”, dice el tabernero cuando me sirve. Cuesta creer que todo se fraguó a orillas de este mar tranquilo y complaciente y que bucaneros y contrabandistas encontraron aquí el refugio perfecto en sus correrías allá por los siglos XVII y XVIII, que es tanto como decir la época de oro de sus esplendorosas aventuras.

Poco ha cambiado en la isla desde que el Premio Nóbel describió a sus pescadores



Cadenas que se empleaban para proteger el puerto de La Habana.



Pescadores cubanos en plena acción.

“El mar es fundamental para nosotros, me dice un compañero de soledad. Por aquí llegaron los conquistadores y los comerciantes de azúcar. Todo el desarrollo de la ciudad está supeditado a esta agua”. La brisa del atardecer es compartida por el pequeño círculo de comentaristas que poco a poco se va ampliando. Sus rostros enjutos asoman bajo sombreros de paja que han visto muchos soles. Hablan poco, pero cuando lo hacen dejan escapar de sus labios una cierta nostalgia, de cuando Trinidad era una potencia económica gracias a las cosechas de azúcar y a la pesca. Los grandes edificios y algunos palacios se mantienen en pie milagrosamente, como las ruinas de su entorno, gracias a la intercesión de Nuestra Señora de la Candelaria de la Popa, patrona de la localidad, a decir de los lugareños. Su propia iglesia, que por datar del siglo XVIII es la más antigua de la zona, está clausurada y pide a gritos una restauración.

“Aquí pescamos el tarpón y el pez vela, me dice un artesano que muy bien puede ser el Spencer Tracy de la versión cinematográfica

**De noviembre a abril,
época ideal para pescar
en los cayos sureños**

de *“El viejo y el mar”*, el anciano que aconseja al adolescente en las artes pesqueras. *Hay muchas especies que pululan en la Corriente del Golfo, aunque lo más solicitado por las grandes compañías extranjeras es el marisco, principalmente las langostas y langostinos que tanto se dan en esta zona”.*

La perla de las Antillas

El ambiente de Trinidad se repite en Moa, Matanzas, Guanabo y La Esperanza, cuatro puertos del norte de la isla cargados de historia por muy distintos motivos. En ellos, las cooperativas pesqueras estatales agrupan a pequeños pescadores que parten hacia mar abierta siguiendo pautas muchas veces marcadas por las santeras de turno, capaces de engatusar a mentes primitivas sobre la bondad o maldad del tiempo en determinadas fechas. Y es que aquí, sobre todo en los pueblos, su voz goza de una enorme credibilidad.

El trajín de estos puntos de pesca se rompe en La Esperanza, un puerto tranquilo con casas alineadas en una calle principal en torno a la cual se centra la actividad de la Federación Cubana de Pesca Deportiva que agrupa a 400 socios. *“Nosotros les facilitamos licencias para pescar con la condición de que cada socio no supere diariamente los 15 kilos de pescado”*, aseguran.

Mención aparte merece La Habana, una ciudad que jugó un papel preponderante entre las colonias españolas merced a su pri-

La palometa y la lubina de Cayo Guillermo son exquisitas

vilegiada situación geográfica dentro del mar de las Antillas. Su Castillo de La Fuerza es mudo testigo de la partida de la expedición de Hernando de Soto camino de descubrir el Mississippi mientras dejaba en la fortaleza a su esposa, Isabel de Bobadilla. Por el puerto de La Habana pasaron piratas franceses, ingleses y holandeses buscando refugio ante tempestades y persecuciones. De uno de ellos, del joven Piet Heyn, considerado todo un héroe en los Países Bajos, se guarda especial recuerdo en la zona, ya que fue hecho prisionero y, tras su canje por otros bucaneros, durante los años comprendidos entre 1623 y 1626 llevó a cabo todo un rosario de asaltos a puertos isleños en los que no faltaron saqueos, violaciones y muertes. Aún se conservan algunos ganchos para amarrar las cadenas que cerraban la entrada al puerto. Y es que, a base de saqueos, aquella bahía hubo de protegerse.

Todo este ajeteo histórico en torno a Cuba fue uno de los motivos por los que Hemingway eligió este país para residir en los últimos años de su vida. El hombre, que había tenido un gran vigor, veía cómo éste mermaba por el paso de los años y su cuerpo no era capaz de aguantar las cantidades de whisky que había trasegado en su juventud. Ni otras cosas de las que siempre había hecho alarde. Picoteaba haciendo cortos viajes a aquellos lugares del mundo que tanto le habían apasionado en sus años de lozanía. Pamplona, los sanfermines, el vino... Pero luego retornaba a aquellos rincones de Cuba para recobrar su serenidad tratando de recuperarse -al menos

**La langosta y el
langostino, productos
apreciadísimos para la
industria de congelados**



¿Fue una captura de Hemingway o un simple posado?



Hemingway en la barra, su lugar favorito.

ambientalmente- en viejos rincones ya familiares.

Hemingway siempre prefirió las cantinas portuarias donde aún se cuentan gestas de marinos que pudieron existir y de otros que existiendo se dedicaron al comercio marítimo del que La Habana fue capital indudable. Esas tiendas inmediatas al puerto, el Puente de la India cerca del Capitolio, los alrededores de la casa natal de José Martí... La vieja Habana que mira a esa magnífica bahía que la Naturaleza les ha proporcionado y que, durante muchos siglos, ha sido motivo de fijación conquistadora de muchos marinos. Don Ernesto, habitual transeúnte de la calle Obispo, conocía como la palma de la mano tanto el puerto -uno de los ex-

tremos de la calle- como todos y cada uno de los tugurios de la zona donde reponía fuerzas a la vez que escuchaba entusiasmado las aventuras, ciertas o no, de los lobos de mar que recalaban en *El Floridita*. Luego, en la soledad inmediata del Hotel Ambos Mundos, transcribía aquellos relatos marinos que tanto le ayudaron a conseguir el Premio Nobel.

Un puerto desde el que se comercializaba la producción agropecuaria de la isla y la pesca conseguida por sus hábiles artesanos, especialmente los pulperos. Tuvo especial importancia La Pescadería de La Habana de la que el viajero inglés B. M. Norman dijo en una de sus obras: *"La pescadería es un lugar de no poco interés en La Habana, no sólo por*

la rica variedad de hermosos peces que usualmente decoran sus largos mostradores de mármol, sino por el sitio en sí y por su historia. Es el más próspero y más atractivo establecimiento de su clase que jamás haya visto en ningún país, y nadie debe venir a La Habana sin hacerle una visita". Interesado por la pesca, Hemingway escuchó en aquellos garitos que el pargo y la rabirrubia eran las especies más frecuentes, aunque el cefalópodo era un manjar bien preparado a orillas de la bahía. Los establecimientos donde se vendía llegaron a tener un impuesto denominado "composición de pulperías".

"Todo el misterio de Cuba se descifra con sólo dejarse llevar", en opinión del escritor Manuel Vincent. 🌊

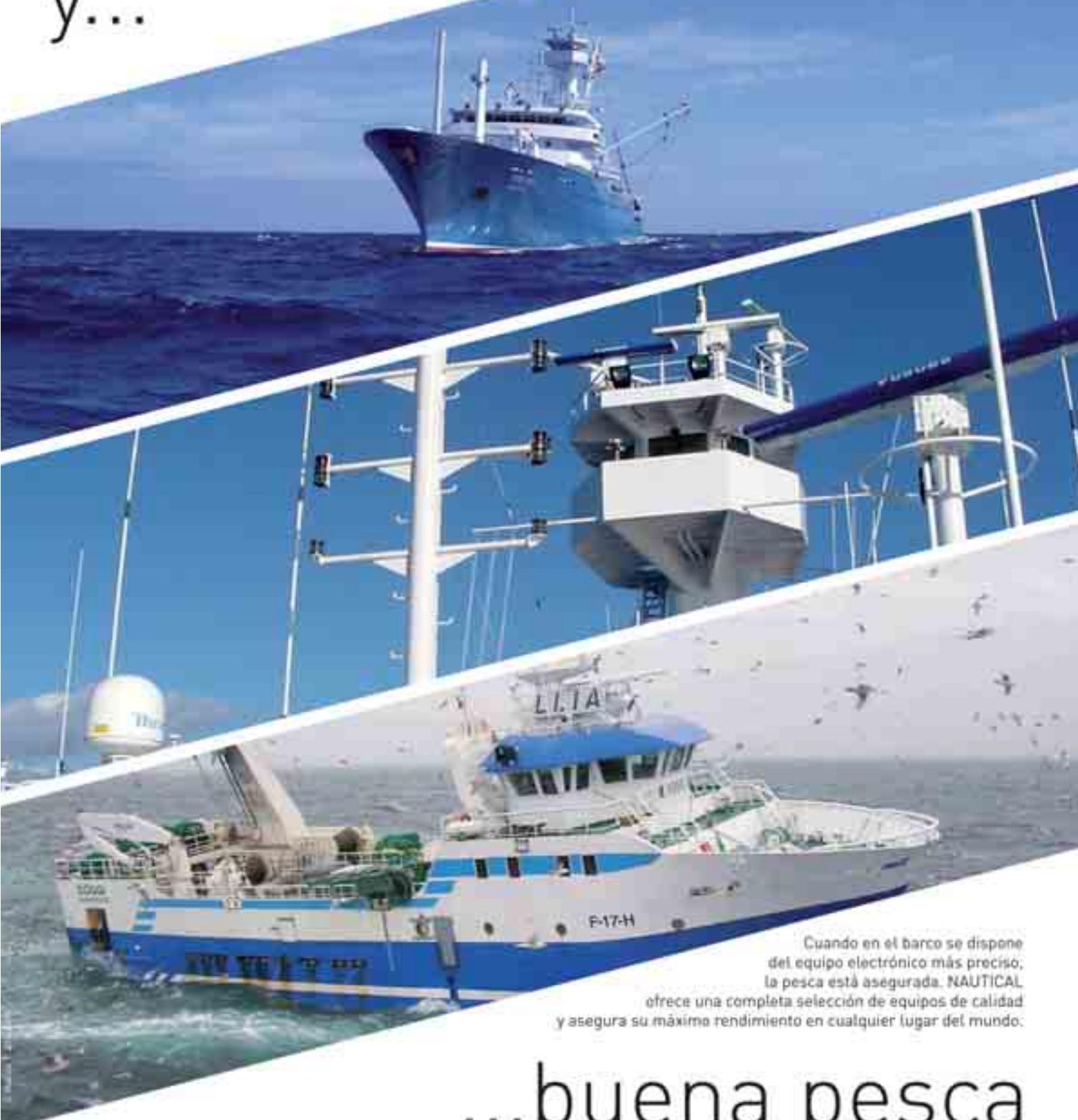


Drake en una acción frente a Cuba.



Entrada al puerto de La Habana en 1900 según una postal antigua.

Buena proa y...



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

...buena pesca



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

NAUTICAL



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