

Europa Azul

Revista de la Mar

Noviembre-Diciembre N.º 168 • 2018



Especial atún

Bertan, argazkian baino are ederragoak.
Al natural, mejor que en foto.

Bizi itzazu! Vívelos!

Ba al zenekien Euskal Autonomia
Erkidegoko lurraldeen % 20,5 naturagune
paregabeak direla?
Etorri eta bizi itzazu nahi duzunean, baina
ez ahaztu zaintzeaz eta errespetatzeaz,
hor egoten jarrai dezaten.

¿Sabías que el 20,5% del territorio
de Euskadi son espacios naturales
singulares?
Ven a vivirlos cuando quieras, pero
no olvides cuidarlos y respetarlos para
que sigan existiendo.

Euskadi, auzolana, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN, LURRALDE PLANIOTZA
ETA ETREBIZITZA SAIA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACION TERRITORIAL Y VIVIENDA



Alberto Echaluze

La transferencia de cuotas, una herramienta fundamental ante la obligación de desembarque

La obligación de desembarque que entra en vigor en el 2019 hace preciso lograr una mayor flexibilidad en su cumplimiento. No obstante, una herramienta de necesaria ejecución tiene que ser lograr unas efectivas transferencias y acuerdos de canje, bajo competencia de los Estados miembros. La Comisión tiene que seguir fomentando una mayor fluidez en el canje de cuotas entre Estados para minimizar la infrautilización de las posibilidades de pesca y evitar las capturas no deseadas debido a las limitaciones de cuotas. La asignación de cuotas se suele realizar en función de las diversas modalidades de captura que conforman la actividad pesquera. Una mayor o menor asignación de cuotas puede también estar determinada por la dependencia socio-económica en la actividad. Por ello, es un asunto crucial una explotación acorde de las cuotas, de cara que unas flotas no se vean beneficiadas o perjudicadas sobre otras. No es posible que una flota plantee un veto hacia una cesión de cuotas para conseguir contrapartidas sobre otras especies.

Pero la obligación del desembarque hace necesario que estas transferencias de cuotas sean más rápidas y eficaces. La repercusión que va a tener esta medida van a ser cruciales. El descarte tiene diferentes razones de ser. En primer lugar se tiene que entender que se da una imposibilidad técnica de ser completamente selectivos sobre una captura que no se puede observar a priori (o al menos no completamente) y que se encuentra en ecosistemas complejos con gran abundancia de diferentes tipos de especies y tamaños.

La obligación de desembarco y su interacción con el principio de estabilidad relativa ha cambiado este panorama. Debido a la imposibilidad de descartar nos encontramos con los que se ha

dado a conocer como las especies que estrangulan ("choke" en su palabra inglesa) la actividad pesquera. El estrangulamiento viene dado por la limitación en el esfuerzo pesquero de aquellas especies con menor capacidad biótica y/o por aquellas especies de las que se dispone de una cuota menor a las capturas reales que las flotas hacen de ellas. Este estrangulamiento de la actividad, y este es el elemento más relevante, no se da sobre las especies "choke" sino que se da sobre el resto de las especies, sobre las que sí se dispone de cuota y que tienen un potencial biótico que permite un mayor aprovechamiento dentro de los límites de la sostenibilidad. De esta forma, el principio de estabilidad relativa, bajo el prisma de la obligación de desembarco, impone un nuevo límite no en lo que se puede vender, sino en lo que se puede pescar y por lo tanto en el esfuerzo de pesca que algunas de las flotas pueden ejercer.


En primer lugar, no existe una receta única para este tipo de gestión. Ésta es una herramienta que contribuye a la eficiencia económica al propiciar la racionalización de la actividad pesquera. Sin embargo, es susceptible de crear conflictos con otros objetivos de la gestión, como los sociales. Los gestores deben tener presente la utilidad de dotar de suficiente flexibilidad al modelo de gestión, de tal modo que éste pueda ser ajustado de acuerdo a la evolución de cada pesquería.

En segundo lugar, existen incentivos a descartar derivados del propio mercado, ya que los buques prefieren traer a puerto aquellas especies/tamaños que mayor precio les den. Pero existe una tercera razón, y es que independientemente de que la captura sea deseada o no, la flota, hasta la entrada de este nuevo reglamento base de la PPC, ha estado regla-

mentariamente obligada a descartar aquellas especies para los que no se ha dispuesto de cuota, cuya cuota haya sido agotada o bien si el individuo pescado no alcanzaba una talla mínima de desembarco.

La reglamentación básica (PPC) no es ajena a este efecto y contempla una serie de exenciones y flexibilidades que temporalmente permiten aliviarlo.

Por ello, el intercambio de cuotas, incluso entre Estados, se torna imprescindible. Con esta medida se conseguiría aumentar la cuota de una especie (receptora) a cambio de reducir la de otra especie (donante). Al diferir la composición de capturas de cada flota, este efecto no es neutral, de forma que habrá algunas flotas que saldrán mejor y otras peor paradas. En el caso de la flexibilidad entre años, aquí lo que hacemos es pedir un "crédito" de un extra de cuota que al año siguiente tendremos que devolver por lo que su efecto, a medio plazo, es muy reducido.

Pero es que según algunos estudios la obligación del desembarque va a traer consigo importantes repercusiones económicas. Los resultados de la comparativa de ambos escenarios obligan a diferenciar el corto plazo y el medio plazo. Así en los dos primeros años de la aplicación de la obligación de desembarco (corto plazo) la reducción global de ingresos sería de aproximadamente 48 millones de euros. Estos 48 millones implican un tercio de los ingresos derivados de las capturas para todas las flotas. Esta reducción tiene una doble vertiente: la primera es que al dueño del capital (el armador, sea parte o no de la tripulación) se le reduce el rendimiento de su inversión (el beneficio) en 22 millones de euros. Cantidades importantes como para tomarse en serio una minuciosa gestión de los recursos. 

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, Maïtena 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, 3Migrupo, www.julioruizdevelasco.com

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

E-MAIL: info@europa-azul.es

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

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

MAQUETACIÓN E IMPRESION: GERTU, Oiñati (Gipuzkoa)

IMPRESO EN ESPAÑA

DEPOSITO LEGAL: SS-228-90

ISSN: 1.130-1465



Entrevista

Rafael Centenera, subdirector del Caladero Nacional y Aguas Comunitarias 6 a 8

Actualidad

La obligación del desembarque 10 a 12

Galicia

Congreso de FREMSS 14 a 17

Puerto Celeiro 18 a 19

Euskadi

Evaluación de la anchoa 20 a 21

Europa

Reunión ICCAT 22 a 26

Capturas ilegales de la flota turca 27

Andalucía

Valoración de los almadraberos de la reunión ICCAT 28 y 29

Ayudas de la Junta para pesca sostenible 30

Sectores

Certificado de sostenibilidad en las latas de atún y IV Congreso de Atún 32 y 37

Observatorio del Atún Rojo de Balfegó 38 y 39

Cataluña

Licencias para la Captura del Cangrejo Azul 40 y 41

Paralización temporal de flota 42

Entrevista con el gerente de Ports de la Generalitat, Joan Pere Gómez Comes 43 y 45

Puertos

Puerto de Bilbao y cruceros 46

Puerto de Huelva. Ampliación 47

10-13

Actualidad

La obligación del desembarque entra en vigor en el 2019



Finaliza el periodo transitorio de la obligación del desembarque entrando en vigor en el 2019 esta medida, siendo uno de los asuntos más complejos de la última reforma de la Política Pesquera Común (PPC) que en 2015 inició un periodo transitorio desde una perspectiva regional y por categorías de especies, y que va a entrar ya plenamente en vigor en 2019, para lo que la Comisión Europea prevé dictar aún normas de desarrollo. La obligación de desembarque, como todo el mundo se supone que sabrá ya a estas alturas, significa que todas las capturas deben mantenerse a bordo y ser tenidas en cuenta en la contabilización de las cuotas correspondientes, de acuerdo con la normativa europea.

22-26

Europa

Aprobado un plan de gestión para el atún rojo y precaria situación del patudo

La 21ª reunión de ICCAT finalizó con la aprobación de un plan plurianual para el atún rojo y el aplazamiento un año de nuevas medidas para corregir la sobrepesca del atún patudo (bigeye). El éxito del plan de recuperación del atún rojo en el Atlántico este y Mar Mediterráneo llevó al plenario de ICCAT a aprobar un plan de gestión plurianual para esta pesquería a partir del 2019. Entre las mejoras del nuevo plan de gestión, informaba el Ministerio de Agricultura y Pesca, destaca la flexibilización de las temporadas de captura y la eliminación de las restricciones a la inclusión de buques artesanales en los planes anuales de pesca.

Energías marinas

Fortalezas e innovaciones de la industria de energías renovables 48 y 53

Comercialización

Investigaciones sobre Anisakis y resultados 54 y 55

Situación del comercio de pescado global 56 y 59

Reto de la digitalización en la pesca 60

Astilleros

Astilleros Murueta 62

Astilleros de Bermeo 63

Nuevo atunero de Echebaster 65

Reportaje

La labor de los rompehielos 66 y 68

Trío de Ases 69 y 71

32-37

Sectores

Latas de atún tendrán un sello que certifica su origen sostenible

España será el primer país del mundo en donde se venderán latas de atún con un sello que certifica el origen sostenible de este producto. Una iniciativa anunciada en el IV Congreso del Atún, donde se repasó la actualidad de esta pesquería. Estas latas, que encontramos en las tiendas a partir de la próxima primavera y llevarán la etiqueta APR (Atún de Pesca Responsable), dispondrán de un código QR con el que los consumidores, mediante sus dispositivos móviles, accederán a información sobre el pescado, su origen y procesado.



56-59

Comercialización

El comercio de pescado cuenta con más dependencia del exterior

El comercio de pescado se inclina hacia una situación de mayor dependencia del exterior. Sin embargo, esta tendencia, no es única en España. La preocupación por la dependencia exterior en lo tocante al comercio mundial, ha hecho que surjan sectores reclamando una mayor autosuficiencia o soberanía alimentaria, según un estudio de Fernando González Laxe, del Instituto Universitario de Estudios Marítimos, y de Isabel Novo Corti, de la Universidade da Coruña. Cabe señalar que las exportaciones españolas registraron, en su conjunto y para 2017 un total de 277.125 millones de euros, un 8 por 100 más que el año precedente, y constituyendo un nuevo máximo anual.



Publicidad

GOBIERNO VASCO	
DPTO DE MEDIO AMBIENTE	PAG 2
BALFEGÓ	PAG 9
ABANCA	PAG 15
HALTURA	PAG 19
INDUSTRIAS FERRI	PAG 23
NAUTICAL	PAG 25
NABERAN	PAG 27
SAJA INDYNA	PAG 31
ITSASKORDA	PAG 33
MAYEKAWA	PAG 35
ROXTEC	PAG 42
VICINAY	PAG 51
PASCH	PAG 53
LABORAL ALMAR	PAG 61
TVMAC	PAG 63
ASTILLEROS BALENCIAGA	PAG 67
WORLD MARITIME WEEK	PAG 72



Remolque de una jaula de atún por el Mediterráneo.

Foto Iñaki Lekunberri



Rafael Centenera ha explicado en las XXIII Jornadas de Celeiro los cambios normativos en el reparto y distribución de cuotas.

Rafael Centenera, subdirector del Caladero Nacional y Aguas Comunitarias

“La responsabilidad de la garantía de las cuotas es compartida”

Rafael Centenera, subdirector del Caladero Nacional y Aguas Comunitarias ha presentado en las XXIII Jornadas de Pesca de Celeiro los cambios normativos que pretende la Administración «para mejorar en la gestión de las cuotas y dar salida a los problemas que plantea la obligación de desembarque» desde enero del 2019. Centenera augura un año muy difícil por esta obligación de desembarque. “Tratamos de conseguir resolver los problemas de todo el mundo, pero vamos a tener que cambiar la forma de pescar. El próximo año va a ser un año muy duro”, decía Centenera.

Entrevista

¿Cuál es el objetivo de los cambios normativos que ha llevado a cabo la Secretaría de Pesca Marítima?

Con esta normativa, la Secretaría de Pesca trata de cambiar la gestión en el Cantábrico-Noroeste para evitar que se repita el amarre de barcos por falta de cuotas que otros no consumen. Por otro lado, aplicando un modelo similar al de las flotas de Gran Sol y del arrastre de litoral, la Secretaría de Pesca también permitirá transferir sus cuotas a cerqueros, volanteros y palangreros de fondo del Cantábrico-Noroeste. Todos tenemos una responsabilidad compartida para garantizar cuotas en todos los sitios. Vivimos un escenario en el que hay más cuota en unas zonas y en otras son inexistentes

¿Será posible traspasar cupos individuales?

Traspasar cupos individuales equivale a permitir venderlos y comprarlos, y también será posible, bajo supervisión estatal, conseguirlos en otros Estados. Aunque desembocará en la desaparición de barcos y la pérdida de empleos, los que continúen no estarán como algunos ahora, arruinados y con los tripulantes cobrando muy poco. Al margen del nuevo modelo continuarán los pesqueros de artes menores

¿Puede ampliarnos más cómo se lleva a cabo la transferencia de cuotas?

Aparte de transferencias definitivas de cuotas individuales, España autorizará cesiones temporales entre barcos que

La evolución del sistema de reparto es satisfactoria, pero falta un paso más que es la responsabilidad del operador, y el cumplimiento de la obligación de desembarque

compartan recursos, incluso de distintos censos y caladeros. Supone la necesidad de que cada buque garantice antes de abandonar el puerto que dispone de cuotas suficientes para cualquier posible captura de especies sometidas a TAC y para las que no exista una posibilidad de descarte mediante las distintas exenciones. La responsabilidad de la garantía de cuota es compartida entre la Administración, los armadores individuales, las asociaciones y las Cofradías. El modelo actual no responde a esa necesidad de garantizar las cuotas para todos los casos, sobran en determinados sitios y faltan en otros.

¿Cómo ha sido la evolución de este sistema de reparto?

Hay que partir que en 2010 – 2011 tuvieron lugar los primeros repartos por modalidades en el caladero. La situación era de una pesca conjunta (olímpica) con cuota repartida por trimestres. Había cuotas individuales para la flota de arrastre de fondo en el caladero nacional. Se logró, con ello, una mejor ordenación de la actividad en la flota de caladero aunque a la vez generaba dificultades en determinadas pesquerías por cierres prematuros para toda la flota por agotamiento de la cuota.

¿Y posteriormente qué ocurrió?

En la época 2013-2015 cambio del modelo para corregir ciertas deficiencias, motivadas por cierres prematuros y para tratar de mejorar la gestión de la caballa en un escenario con una fuerte multa anual. Esta asciende a una reducción de 5443 toneladas de caballa hasta el 2023. Esto exigía un cambio de modelo. Pero, inicialmente no todas las flotas se mostraron a favor de contar con un sistema de cuotas individuales ni con los repartos acordados, una vez de presentarse múltiples recursos presentados. Se establecía la cuota individual en cerco (caballa y jurel), Palangre de Fondo y volanta (merluza), así como una cuota provincial de caballa y jurel para otros censos distintos de arrastre y cerco. Resto de cuotas en conjunto o sin reparto. Pero con ello, se llegó a la posibilidad de transferencias definitivas flota arrastre de fondo pero no para los demás censos por la oposición del sector.

¿Cuáles son las ventajas de un modelo con cuotas repartidas por buque o flota?

Cada barco puede planificar su actividad a lo largo del año al ser responsable de

cuándo y cómo usa su cuota. También, se ajusta la capacidad a las cuotas en pocos años cuando hay transferencia definitiva. Por otro lado, se permite que las entidades gestionaran conjuntamente la cuota de varios barcos, dando así la posibilidad de autorregularse al propio sector mediante acuerdos internos

Posibilita actuar sobre los precios influyendo en el mecanismo de mercado de la oferta y la demanda ya que no todos tienen que salir a pescar al mismo tiempo. Y, permite un mejor control de la actividad tanto para la Administración como para el propio sector

¿Cuáles son las debilidades del modelo actual?

Entre ellas, la imposibilidad de encontrar una fórmula de reparto que satisfaga a todos, elevado número de barcos que acceden a un mismo recurso (caballa, jurel, merluza) para el que la cuota española no es excesivamente alta. La utilización de las cuotas, al menos por parte de España, no es plena (en 2017 quedaron sin consumir 21% merluza, 31% jurel 8c...)

El mecanismo de redistribución entre modalidades, aunque mejora el consumo, es complejo y no ha sido de fácil aplicación. La flota de arrastre puede vetar la redistribución. Hoy hay más de 120 barcos de cerco en puerto por falta de cuota jurel cuando quedan bloqueadas más de 2.000 toneladas no distribuidas de buques de arrastre). Hemos permitido la transferencia de merluza desde la flota de arrastre a la de palangre de fondo y volanta. En lugar de no transferir 1500 hemos transferido 380 al Fondo de Maniobra. Si no utilizas tu cuota voy a ser yo el que te redistribuya.

Hay desigualdad en el uso de cuotas y en las necesidades reales. Así, mientras hay barcos o censos a los que les sobra cuota, hay otros que no tienen suficiente para toda la campaña. Hay que conseguir un equilibrio mejor en la gestión de las cuotas porque están de prestado. Tenemos que utilizar al máximo las cuotas.

¿Cómo configurar el modelo actualmente?

Se ha presentado un borrador de nueva orden ministerial que modifique el modelo de gestión actual. Al mismo tiempo se incluye otra nueva orden que introduce las medidas necesarias para aplicar de manera

Empresarios de diferentes países podrán transferirse cuotas entre ellos

correcta la obligación de desembarque. Ambas normas pretenden mejorar en la gestión de las cuotas y dar salida a los problemas que plantea la obligación de desembarco

¿Cuáles son los principales cambios en las distintas regulaciones?

Estos son la posibilidad de poder hacer cesiones temporales de cuota, tanto entre barcos del mismo censo como entre barcos de distintos censos e incluso distintos caladeros si comparten los mismos stocks. Igualmente, está la posibilidad de hacer transferencias definitivas de cuota cuando haya cuota individual (en el caladero nacional en modalidades como cerco, palangre de fondo y volanta). Se aplicará un mecanismo universal de deducción de cuota en el último trimestre si no se ha hecho uso de la cuota para pasar a un fondo común (se elimina el veto del arrastre). Igualmente, está la introducción de la opción de obtención de cuotas en otros Estados miembros (ya existía para los 300). En el último trimestre del año si no se usa la cuota no se va a quedar nadie con lo no pescado. La Administración va a tener el poder de coger esa cuota sobrante y te la voy a quitar. Las cuotas si no se usan tendrán que transferirse, para que se puedan utilizar. Se va a eliminar el veto del arrastre. Ese sobrante va a pasar a un fondo común. Establecemos medidas técnicas para la flota de arrastre porque se nos dice desde Bruselas que abrirá el bacalao de las zonas VI y VII si se reducen las capturas accidentales. Para alfonsino se reduce el 10 por ciento, pero para mantener el besugo.

¿Y entre las perspectivas de futuro?

Se fijan nuevos repartos de aquellas especies que hasta ahora no lo estaban con criterios de la Ley 3/2001 y el Reglamento 1380/2013. En principio se harán por caladeros y modalidades. En una segunda



Centenera, a la izquierda, con armadores gallegos, y el exsecretario de Pesca, José Loira (de rojo).

fase se estudiará aquellos casos en que se pueda establecer un reparto por flotas o individual por barco.

Para la gestión de la cuota de caballa para la flota de otros artes se establecerá una cuota para pesca dirigida y se dejará una reserva para pesca accesoria. Se fija la forma en la que se pueden usar las condiciones especiales para acceder a más cuota de jurel y bacaladilla. Y también, se establecen las condiciones para el uso de las exenciones a la obligación de desembarco (de minimis, alta supervivencia y flexibilidad interespecies). Una novedad ha estado en las cesiones temporales de cuotas, entre barcos del mismo censo o de distintos censos incluso de diferentes caladero. El año pasado se metió esto, con 1500 toneladas que se transfirieron desde barcos de Andalucía a Galicia. Va a existir un mecanismo nuevo para que entre empresarios de diferentes países se transfieran cuotas entre ellos, con la supervisión de la Administración

¿Y sobre la obligación del desembarque?

Auguro un año muy duro. Se van a establecer algunas medidas técnicas para determinadas flotas que ayuden a redu-

cir la tasa de descarte (exigencia de la Comisión para mantener abiertas pesquerías tan críticas como la del Bacalao en aguas de las zonas 6 y 7) Para especies como alfonsinos o besugo se limitará la pesca dirigida y se fijaran zonas de veda, teniendo en cuenta la poca cuota disponible así como el estado del recurso (exigencia de la Comisión para mantener el TAC de besugo y no reducir en demasía el de Alfonsino). Se introduce un nuevo articulado para reforzar la responsabilidad de los armadores en el cese de actividad al alcanzar sus cupos. La evolución del sistema de reparto es satisfactoria, pero falta un paso más que es la responsabilidad del operador, y el cumplimiento de la obligación de desembarque.

¿Qué conclusiones se pueden adoptar?

La evolución del sistema de reparto de cuotas hasta la fecha ha sido satisfactoria. Actualmente necesita un "paso más" para que la cuota fluya en función de las necesidades del sector. La modificación del sistema de reparto se adaptará también a la Obligación de Desembarque de la PCP. Todo ello en aras de la conservación de los recursos pesqueros y un óptimo rendimiento de la actividad pesquera. 🌊

El modelo actual no responde a esa necesidad de garantizar las cuotas para todos los casos, sobran en determinados sitios y faltan en otros



ATÚN ROJO
LEGAL
THUNNUS THYNNUS

Martín Perasategui

•••••
CHEF ENBAJADOR
GASTRONÓMICO INTERNACIONAL
DEL ATÚN ROJO BALFEGO

INTERNATIONAL CULINARY AMBASSADOR CHEF
OF BALFEGO BLUEFIN TUNA



El 1 de enero de 2019 se acaba la fase transitoria y se impondrán nuevas normas

La obligación del desembarque entra en vigor en el 2019

Texto: Juan Carlos Barros

Finaliza le periodo transitorio de la obligación del desembarque entrando en vigor en el 2019 esta medida, siendo uno de los asuntos más complejos de la última reforma de la Política Pesquera Común (PPC) que en 2015 inició un periodo transitorio desde una perspectiva regional y por categorías de especies, y que va a entrar ya plenamente en vigor en 2019, para lo que la Comisión Europea prevé dictar aún normas de desarrollo. La obligación de desembarque, como todo el mundo se supone que sabrá ya a estas alturas, significa que todas las capturas deben mantenerse a bordo y ser tenidas en cuenta en la contabilización de las cuotas correspondientes, de acuerdo con la normativa europea.

Tal planificación incluye detalles sobre las especies, la documentación de las capturas, los tamaños de referencia mínimos de conservación, las excepciones para el pescado que puede sobrevivir después de ser devuelto al mar y los permisos específicos mínimos en los descartes y bajo que condiciones.

Ahora, a punto de llegar ya a la fecha señalada, desde el punto de vista legal, la situación es que hay una Propuesta de la Comisión Europea de modificación del Reglamento 1224/2009, donde se preven los siguientes cambios: el artículo 25°, que se refería a los barcos exentos de la declaración de desembarque queda suprimido y



OBLIGACIÓN DESEMBARQUE ÁMBITO DE APLICACIÓN

- **Todas las especies reguladas por TAC** y cuotas
- **Todos los buques** europeos independientemente del arte de pesca
- Hay **excepciones** para ciertas flotas:
 - ✓ Justificadas científicamente
 - ✓ Permitirán descartar volúmenes que se fijen en la normativa
 - ✓ Algunas son temporales y su continuidad dependerá de que se aporte información científica adicional que la COM y el STECF evalúen suficiente

OBLIGACIÓN DESEMBARQUE ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las **flotas que no dispongan de exenciones** de ningún tipo deberán:

- traer todas las capturas realizadas
- desembarcarlas
- computarlas contra las cuotas
- y destinarlas al uso que esté permitido en cada caso

AGUAS SUROCCIDENTALES DEMERSALES 2019

EXCEPCIÓN : ALTA SUPERVIVENCIA 2019-2021

- Cigala en el arrastre zonas 8 y 9
- Rayas todas las especies, todas las artes en zonas 8 y 9
Nota: para la raya santiaguesa solo durante 2019. A la espera de más información científica.
- Besugo para voracera zona 9a

AGUAS SUROCCIDENTALES DEMERSALES 2019

EXCEPCIONES De MINIMIS

- Arrastre de fondo zonas 8 y 9: merluza, gallo, rape, solla europea, abadejo, merlán, jurel, caballa, anchoa y ochavo
- Enmalle zonas 8 y 9: gallo, solla europea, abadejo, merlán, jurel y caballa.
- Solo para Golfo de Cádiz: besugo y lenguado

AGUAS NOROCCIDENTALES DEMERSALES 2019

EXCEPCIONES ALTA SUPERVIVENCIA 2019 - 2021

- Rayas todas las especies, todas las artes en zonas 6 y 7
Nota: para la raya santiaguesa solo durante 2019. A la espera de más información científica.
- Cigala en el arrastre en zonas 6 y 7, con ciertas restricciones de artes de pesca y medidas técnicas

AGUAS NOROCCIDENTALES DEMERSALES 2019

EXCEPCIONES DE MINIMIS

Arrastre de fondo zonas 6 y 7:

merlán, eglefino, jurel y caballa

OTRAS SOLUCIONES PARA EVITAR PROBLEMA ESTRANGULAMIENTO

- **Condiciones especiales** entre distintas áreas
- Uso de la **flexibilidad interespecies**
- **Eliminación de la gestión por TAC** y cuotas de ciertas poblaciones de peces que en su mayoría son capturas accesorias no deseadas
- **Cuotas para cubrir capturas accesorias** para flotas que tiene cuota cero
- **Intercambios** de cuota entre EEMM para dar solución a ciertas carencias

Nota: La obtención de algunas de las flexibilidades podría estar supeeditada a la implementación de medidas más selectivas para las flotas que lo necesiten.

ESPECIES SIN PROBLEMA EN 2019

ESPECIE	CODIGO	ÁREA	MOTIVO NO CHOKE
ABADEJO	POK	56-14	FLEXIBILIDAD
ABADEJO	POL	56-14	FLEXIBILIDAD
EGLEFINO	HAD	7X7A34	FLEXIBILIDAD
EGLEFINO	HAD	5BC6A	FLEXIBILIDAD
EGLEFINO	HAD	6B1214	FLEXIBILIDAD
SOLLA	PLE	7FG	FLEXIBILIDAD
LENGUADO	SOL	7HJK	FLEXIBILIDAD
LENGUADO	SOL	8AB	FLEXIBILIDAD
MERLAN	WHG	7X7A-C	FLEXIBILIDAD

ESPECIES EN LAS QUE PERSISTE UN PROBLEMA DE ESTRANGULAMIENTO

ESPECIE	CODIGO	ÁREA	MOTIVO DE CHOKE SPECIE
CABALLA	MAC	2CX14	FALTA CUOTA
CARBONERO	POK	73411	CUOTA CERO
MERLAN	WHG	56-14	CUOTA CERO
PEJERREY	ARU	567	CUOTA CERO
OCHAVO	BCR	678	CUOTA CERO
BACALAO	COD	5W6-14	CUOTA CERO
SOLLA	PLE	56-14	CUOTA CERO
SOLLA	PLE	7BC	CUOTA CERO
Lenguado	SOL	56-14	CUOTA CERO
Lenguado	SOL	7BC	CUOTA CERO
Lenguado	SOL	7FG	CUOTA CERO
SABLE NEGRO	BSF	8910-	FALTA CUOTA
GRANDERO	RNG	5B67-	FALTA CUOTA
ALFOSINO	ALF	3X14-	FALTA CUOTA

ESPECIES POR DETERMINAR SI SON O NO SON UN PROBLEMA

ESPECIE	CODIGO	ÁREA	MOTIVO NO CHOKE
BACALAO	COD	7XAD34	SOLO BYCATCH
BACALAO	COD	5BE6A	SOLO BYCATCH
SOLLA	PLE	7HJK	SOLO BYCATCH

EL OBJETIVO DEL RENDIMIENTO MÁXIMO SOSTENIBLE

- La PCP obliga a conjugar:
 - ✓ la búsqueda de la sostenibilidad del recurso,
 - ✓ pero también el mantenimiento de objetivos económicos, sociales y de empleo
- El RMS → alcanzar como muy tarde en 2020.
 - ✓ La Comisión → Alcanzar el mayor número de stocks ya en 2019
- Para ello, se basa en la información científica de ICES

EL OBJETIVO DEL RENDIMIENTO MÁXIMO SOSTENIBLE

- CON TODA LA INFORMACIÓN, SE LLEGA A CONocer LO QUE SE PUEDE PESCAR Y LO QUE NO SE DEBE PESCAR



RMS EN 2019

- Actualmente, hay **53 especies** cuyos límites de captura se sitúan a nivel del RMS, 9 más que en 2017, lo que supone **dos tercios de lo pescado** en el Atlántico Norte (a nivel comunitario)
- Como dato de partida, en **2009, solo 5 stocks** se situaban a este nivel.
- Futuro: **avanzar para alcanzar el máximo rendimiento a todos los niveles**: Equilibrar la balanza entre RMS de los stocks y rendimiento económico del sector.

hay modificaciones en los artículos 23º y 24º, a la vez que se crea un nuevo artículo 25º bis.

La modificación del artículo 23º, concretamente, dice que la cumplimentación de la declaración de desembarque electrónica le corresponde hacerla al capitán del barco, que es el responsable, además, de la exactitud de los datos anotados, y que contendrá como mínimo la siguiente información: a) el número de identificación único de la marea; los números de identificación y el nombre del barco; el código 3-alfa de la FAO de cada especie desembarcada y la zona geográfica correspondiente en la que se han efectuado las capturas; las cantidades estimadas de cada especie desembarcada en kilogramos de producto pesado y en peso vivo, desglosadas por tipo de presentación del producto o, cuando proceda, por número de ejemplares, incluidas, anotándose por separado, las cantidades o ejemplares que no alcancen la talla mínima de referencia para la conservación aplicable; el puerto de desembarque; la fecha y la hora del desembarque; el número de registro del pesador; y por último los factores de conversión utilizados. De tal manera que al capitán más le vale llevarse a bordo una copia del Reglamento para que no se le olvide nada.

Comités, actos delegados y de ejecución ampliarán aún mas la complejidad

En cuanto a la conversión, dice la Propuesta que para convertir el peso del pescado almacenado o transformado en peso vivo, a efectos de la declaración de desembarque, el capitán aplicará un factor de conversión que se establecerá posteriormente conforme a un procedimiento de Comité previsto por el propio Reglamento, que de momento no se ha reunido.

El artículo 24º, por su parte, se refiere a la transmisión electrónica de la declaración de desembarque y dice que también le toca al capitán enviarla a la autoridad competente del Estado del pabellón en un plazo de 24 horas a partir de la finalización del desembarque. Ahora bien y como excepción, con respecto a los productos de la pesca destinados al consumo humano desembarcados sin clasificar que se pesen de conformidad con otro procedimiento también previsto en el Reglamento, el capitán deberá presentar la información actualizada inmediatamente después del segundo pesaje, e incluyendo el resultado del pesaje.

TACS ESPECIES PROFUNDAS 2019-2020 ESPECIES DE INTERÉS PARA ESPAÑA

ESPECIE	STOCK	CUOTA 2018 ESPAÑA	CUOTA 2019 ESPAÑA ADOPTADA	CUOTA 2020 ESPAÑA ADOPTADA	VARIACIÓN 2018-2019 (%)	VARIACIÓN 2019-2020 (%)
Sable negro (<i>Aphanopus carbo</i>)	Aguas de la Unión y aguas internacionales de las zonas V, VI, VII y XII (BSF/56712-)	148	141	141	-5%	0%
Sable negro (<i>Aphanopus carbo</i>)	Aguas de la Unión y aguas internacionales de las zonas VIII, IX y X (BSF/8910-)	9	9	9	0%	0%
Alfonsinos (<i>Beryx spp.</i>)	Aguas de la Unión y aguas internacionales de las zonas III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII y XIV (ALF/3X14-)	63	57	57	-10%	0%
Granadero de roca (<i>Coryphaenoides rupestris</i>)	Aguas de la Unión y aguas internacionales de las zonas Vb, VI y VII (RNG/5B67-)	50	41	41	-18%	0%
Granadero de roca (<i>Coryphaenoides rupestris</i>)	Aguas de la Unión y aguas internacionales de las zonas VIII, IX, X, XII y XIV (RNG/8X14-)	1.508	1.638	1.638	9%	0%
Besugo (<i>Pagellus bogaraveo</i>)	Aguas de la Unión y aguas internacionales de las zonas VI, VII y VIII (SBR/678-)	104	94	85	-10%	-10%
Besugo (<i>Pagellus bogaraveo</i>)	Aguas de la Unión y aguas internacionales de la zona IX (SBR/09-)	130	117	117	-10%	0%
Besugo (<i>Pagellus bogaraveo</i>)	Aguas de la Unión y aguas internacionales de la zona X (SBR/10-)	4	5	5	25%	0%

TAC Y CUOTAS 2019

• ESPECIES QUE SUBE EL TAC

NOMBRE	N CIENTIF.	TAC Unit	TAC 2018	TAC 2019 (Prop.)	CAMBIO
RAPE SUR	<i>Lophiidae</i>	8c, 9, 10, CECAF 34.1.1	3 955	4 023	2%
MARUCA AZUL	<i>Molva dypterygia</i>	5b, 6, 7	10 463	11 778	13%
MERLUZA N	<i>Merluccius merluccius</i>	5b, 6, 7, 12 and 14	62 536	79 762	28%
MERLUZA N	<i>Merluccius merluccius</i>	8abde	42 460	52 118	23%
JUREL N	<i>Trachurus</i>	2a, 4a; 6, 7a-c, 7e-k, 8a,	99 470	119 118	20%
JUREL N	<i>Trachurus</i>	8c	16 000	18 858	18%
JUREL S	<i>Trachurus</i>	9	55 555	94 017	69%
GALLO N	<i>Lepidorhombus</i>	7	12 310	18 132	47%
GALLO N	<i>Lepidorhombus</i>	8abde	1 218	1 704	40%
GALLO S	<i>Lepidorhombus</i>	8c, 9, 10, 34.1.1	1 387	1 872	35%
LENAGUADO	<i>Solea</i>	8ab	3 621	3 823	6%

TAC Y CUOTAS 2019

• ESPECIES ESTABLES

NOMBRE	N CIENTIF.	TAC Unit	TAC 2018	TAC 2019 (Prop.)	CAMBIO
CIGALA UF 25	<i>Nephrops</i>	8c	2	2	0%
SOLLA S	<i>Pleuronectes platessa</i>	8, 9, 10 CECAF 34.1.1	395	395	0%
ABADEJO S	<i>Pollachius pollachius</i>	8c	231	231	0%
ABADEJO S	<i>Pollachius pollachius</i>	9, 10, CECAF 34.1.1	282	282	0%
CARBONERO	<i>Pollachius virens</i>	7, 8, 9, 10, CECAF 34.1.1	3 176	3 176	0%
LENGUADO S	<i>Solea</i>	8cde, 9, 10, 34.1.1	1072	1072	0%

TAC Y CUOTAS 2019

• ESPECIES QUE BAJAN

NOMBRE	N CIENTIF.	TAC Unit	TAC 2018	TAC 2019 (Prop.)	CAMBIO
RAPE N	<i>Lophiidae</i>	7	33 516	32 999	-2%
RAPE N	<i>Lophiidae</i>	8abde	8 980	8 371	-7%
MERLUZA SUR	<i>Merluccius merluccius</i>	8c, 9 and 10, 34.1.1	9 258	7 963	-14%
CIGALA 26 A 30	<i>Nephrops</i>	9, 10	381	281	-26%

En casos determinados se permitirá pesar las capturas sin clasificar

Merece la pena destacar que los Estados pueden autorizar que los productos de la pesca se pesen sin clasificar en el momento del desembarque, para el supuesto que vayan destinados al consumo humano, de manera que un pesador lleve a cabo un segundo pesaje por especie. Tal pesaje podrá efectuarse, después del transporte, en una lonja, en las instalaciones de una organización registrada de compradores o de productores, y cuyo resultado de ese segundo pesaje se transmitirá al capitán, que tendrá que estar atento igualmente a esa circunstancia.

Con respecto a esto, dice la Comisión Europea en su Propuesta, que es necesario reforzar los procedimientos relativos al pesaje de los productos de la pesca durante el desembarque, para lo cual creen que lo mejor es que se haga por medio de sistemas homologados por las autoridades competentes de los Estados y llevarlo a cabo recurriendo a agentes autorizados.

Todos los productos de la pesca deben pesarse por especie durante el desembarque, añade la Propuesta, ya que eso garantizará una notificación más precisa de las capturas. Además, los datos del pesaje deben registrarse electrónicamente y conservarse durante tres años, por si a alguien se le ocurre en un momento dado hacer alguna comprobación. De manera que solo se permitirá el desembarque de especies no clasificadas si se cumplen unas condiciones estrictas, incluido el mencionado pesaje por sistemas gestionados o controlados por las autoridades de los Estados.

Según el nuevo art. 25 bis, tantas medidas exigen el uso de herramientas de control electrónico remoto, es decir de sistemas de circuito cerrado de televisión (CCTV), para que el control de la obligación de desembarque sea realmente efectivo. Las nuevas disposiciones para ejecutar esto afectarán a los barcos a título individual y a los segmentos de flota, con arreglo a la evaluación de riesgos que se haga, y serán aplicadas por los Estados a escala regional.



**CALADERO NACIONAL CNW Y GRAN SOL
RETOS 2019**

- La mayoría de los recursos en RMS. Tan solo la merluza sigue por debajo y la cigala que sigue muy mal.
- Peores perspectivas para 2019: Merluza Sur (-14%) y Caballa (-25%)
- Subida de jurel importante (69% y 18%)
- Sigue habiendo un exceso de capacidad con respecto a las cuotas máximas disponibles, aunque la flota está siendo rentable en muchas de las modalidades
- Necesidad de mecanismos de flexibilidad para uso eficiente de la cuota nacional disponible

FLOTA CALADERO GRAN SOL

- Mayoría de los stocks en buen estado (preocupación por la caída de rendimientos de merluza)
- Flota operativa 89 buques (29 arrastre-60 palangre (4 de menos de 100trb))
- Ajuste de la capacidad a los recursos

Cierto número de barcos deberán llevar sistemas de televisión en circuito cerrado


De acuerdo con ese mismo artículo 25º bis corresponde a los Estados garantizar el control de todo este proceso tan laborioso y para ello se determinará un porcentaje mínimo de barcos que capturen las especies sujetas a la obligación de desembarque para que estén equipados con los dichos sistemas de televisión en circuito cerrado (CCTV) de grabación continua y que, además, incorporen dispositivos de almacenamiento de datos porque en caso contrario no servirían para mucho.

Ese porcentaje se establecerá para diferentes categorías de riesgo en programas específicos de control e inspección. Tales

programas también determinarán las categorías de riesgo y los tipos de buques pesqueros incluidos. Y además de los sistemas de CCTV los Estados podrán complicar las cosas todavía más y exigir el uso de otros sistemas de seguimiento electrónico para controlar la obligación de desembarque. Igualmente está previsto que cuando un barco desembarque sus capturas en un Estado que no sea el de su pabellón, las autoridades competentes del pabellón transmitirán electrónicamente a las del Estado donde se haya realizado el desembarque los datos de la declaración.

Desde el punto de vista normativo, aunque aquí terminan las modificaciones del Reglamento, en cambio no termina la regulación de la obligación de desembarque, pues la Comisión Europea está facultada

para adoptar actos delegados en los casos siguientes: excepciones; fallo técnico, fallo de comunicación o ausencia de funcionamiento de los sistemas electrónicos de registro y notificación de los datos de la declaración de desembarque; ausencia de recepción de los datos de la declaración de desembarque; el acceso a los datos de la declaración de desembarque y las medidas que deben adoptarse en caso de imposibilidad de acceder a los datos.

La Comisión Europea podrá, finalmente, establecer mediante actos de ejecución, ciertas normas de desarrollo sobre el formato y el contenido de la declaración; la cumplimentación y el registro digital de los datos, el funcionamiento del sistema electrónico de registro y notificación de los datos de la declaración de desembarque; los requisitos para la transmisión de los datos de la declaración de desembarque de un buque pesquero de la Unión a las autoridades competentes del Estado miembro del pabellón y los mensajes de respuesta de las autoridades; los requisitos y el formato de intercambio de datos de declaraciones de desembarque entre Estados miembros; los cometidos del organismo único de coordinación estatal en relación con las declaraciones de desembarque; la frecuencia de las transmisiones de datos de declaraciones de desembarque. 

FLOTA CENSO CNW

censo_modal	BUQUES
ARRASTRE DE FONDO EN CANTABRICO NW	77
ARTES MENORES EN CANTABRICO NW	4.325
CERCO EN CANTABRICO NW	260
PALANGRE DE FONDO EN CANTABRICO NW	61
RASCO EN CANTABRICO NW	24
VOLANTA EN CANTABRICO NW	43
	4.790

“Sería preocupante que la UE no llegase a un acuerdo pesquero con el Reino Unido”

Juan Carlos Corrás, gerente de Pescagalicia, muestra los problemas de la pesca de altura de Galicia, muy pendiente de Bruselas y de Londres “porque el Brexit puede tener efectos nocivos para sus intereses”. Hasta 2020 va a poder la flota seguir accediendo como hasta ahora a los caladeros de Gran Sol y Malvinas, pero a partir de ahí todo va a depender del acuerdo al que llegue la UE con el gobierno británico.

¿Qué le parece la moratoria?

Lo ideal sería que el pre-acuerdo que está sobre la mesa sea refrendado por los parlamentos europeo y británico para que a partir del 29 de marzo tengamos ese periodo transitorio que nos hace falta a todos, tanto a nosotros como al Reino Unido.

¿Por qué es necesario ese periodo transitorio?

Es muy necesario para preparar tanto el acceso a los caladeros como la regulación del mercado. Si no hay acuerdo y a partir del 29 de marzo se producirá una paralización y habrá un grave perjuicio económico para ambas partes. Los barcos se quedarían sin poder pescar, y no hablamos sólo de la flota gallega sino también de la de bandera comunitaria no española.

¿Qué importancia tienen para ustedes los caladeros británicos?

En Pescagalicia no tenemos flota que vaya a Malvinas, pero las capturas de barcos gallegos allí son importantes, en cuanto a Gran Sol el valor de las mercancías que pescamos allí superan los 30 o 40 millones de euros. Son 8 o 10.000 toneladas de productos pesqueros. Sería muy negativo que no hubiese acuerdo.

¿Qué especies se pescan en Gran Sol?

Principalmente merluza, rape o gallo, y también algo de cigala. Son especies que además están en muy buenas condiciones biológicas...



Responsables de la asociación FREMSS en el Congreso celebrado en A Coruña.

¿Y de interés comercial?

Sí, el valor comercial viene añadido porque todo lo que captura España le sabe dar rendimiento. Lo vemos también en especies como la caballa, el jurel o el lirio, que se pagan mejor que en otros lugares gracias al buen trato que le damos aquí al pescado.

A medio plazo qué esperarán...¿podremos seguir pescando en el Reino Unido?

Hay varios modelos, pero nosotros nos inclinamos por una situación similar a la que tenemos ahora con Noruega, con permisividad de acceso a las aguas y a los recursos, a cambio que el Reino Unido pueda acceder a nuestro mercado. Hay que recordar que ellos tienen bastante dependencia del mercado europeo.

“Si no hay acuerdo; y a partir del 29 de marzo se produce una paralización, se producirá un grave perjuicio económico para ambas partes”




Creceamos a tu lado.

A través de nuestra división especializada **ABANCA Mar** reforzamos nuestro compromiso con el sector marítimo y pesquero, con productos y servicios específicos para tu negocio.

- ▶ HIPOTECAS NAVALES
- ▶ TAX LEASE
- ▶ CONFIR-MAR
- ▶ SEGUROS ESPECIALIZADOS
- ▶ COBERTURAS DE MATERIAS PRIMAS

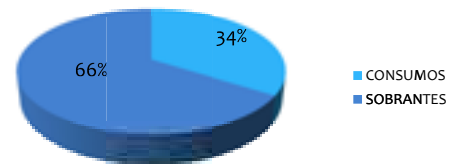
Bloqueo de jurel a cambio de cuotas

Desde Pescagalicia se ha querido replicar unas declaraciones del subdirector del Caladero Nacional y Aguas Comunitarias, Rafael Centenera, que en las Jornadas de Pesca de Celeiro (ver entrevista página 9 a 12), expresó que un centenar de cerqueros estuviesen parados por falta de cuota de jurel por culpa de arrastreros que «bloquean más de 2.000 toneladas» de esa especie. Aunque no son los únicos, los armadores de la coruñesa Pescagalicia-Arpega-Obarco se han sentido señalados porque, es cierto, están en disposición de ceder 374.000 kilos de jurel de la zona IXa -de Fisterra al golfo de Cádiz- que probablemente no conseguirán pescar hasta diciembre. Lo mismo ocurre con unos 400.000 kilos de bacaladilla y otros 228 de cigala. Ahora bien, discrepan con que se diga que están bloqueando la cesión de esas toneladas. «Ya manifestamos nuestra disposición a ceder ese sobrante», expuso Torcuato Teixeira, secretario xeral de la Organización de Productores Pesqueros 31 (OPP 31) Pescagalicia. Pero para desprenderse de esas toneladas reclaman «reciprocidad y solidaridad», pues este segmento de flota al que le sobra jurel de la IXa, le falta cupo de esa especie en la VIIIc, así como merluza y gallo. «Solicitamos que se nos reasignasen cuotas para acabar el año y no contestaron a nuestra petición», comentó Teixeira. Según los cálculos de la organización, los arrastreros de litoral necesitan 50.000 kilos de jurel en la zona VIIIc -de Fisterra al golfo de Vizcaya-; 78.000 de merluza; 1.000 de rape y 34.500 de rapante.

Desde Pescagalicia exponen que segmentos como el arrastre del golfo de Cádiz tienen sobrantes importantes de lirio o gallo, que bien podría ser distribuido entre aquellas embarcaciones que a estas alturas ya hayan consumido más del 50 % de dichas especies. Recuerdan asimismo que en la última redistribución se pasaron más de medio millón de toneladas de merluza a los censos de volanta y palangre de fondo, pero no a los arrastreros, que la necesitaban. Y como quiera que también hay excedentes de cuota de pez espada, Pescadegalicia sugiere que se les cedan unas toneladas para amparar una pesquería incidental y descargar un máximo de dos piezas por marea, rompiendo así una discriminación que sufren con respecto a los arrastreros portugueses, que sí pueden descargar pez espada. Así las cosas, manifiestan su disposición a ceder la cuota que le sobran, pero con la condición de recibir lo que ellos necesitan. De otra manera, seguirán bloqueando, como dice Centenera, el jurel. Desde Pescagalicia arremetieron contra la intención del Gobierno de generalizar las ITQ (cuotas individuales transferibles) en el Cantábrico Noroeste -a excepción de la bajura- puesto que eso alentará la concentración de las posibilidades de pesca en unos pocos barcos, no todos con capacidad para extraerlos y propiciará los armadores de sofá, que acumulan cuota para especular con ella. 

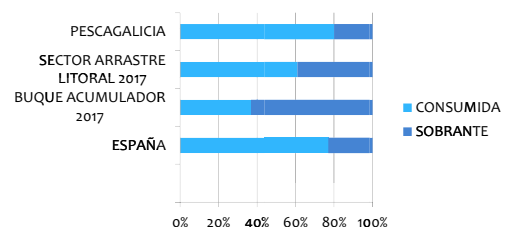
CONSECUENCIAS COA CIGALA VIIIc

CONSUMOS CIGALA VIIIc MEDIA 2012-2016
ENTRADA EN VIGOR PLAN XESTIÓN



“Barcos con muchos derechos acumulan más cuota sobrante que la media de Pescagalicia o la media del conjunto de arrastre de litoral”

COMPARATIVA BUQUE CON MAIOR ACUMULACIÓN DE COTAS CON RESTO DE SECTOR 2017 CONSUMOS PESCADA CALADOIRO CANTÁBRICO-NOROESTE




El Congreso FREMSS reclamó más “flexibilidad”

El Congreso FREMSS reclamó más flexibilidad, un aspecto que se lleva reclamando a la UE desde que se puso en marcha, en el 2013 su nueva política comunitaria de pesca (PCP). Se acerca el 2019 y, con la llegada del año nuevo, y durante la celebración del Congreso surgió la temida prohibición de los descartes. Pese a las advertencias, la Comisión Europea se ha plantado sin haber terminado los deberes. Sus expertos reconocen que queda trabajo por hacer para preparar a la flota, pero se niegan a desabrochar el corsé de la PCP. Quien llevar a todas las especies a su rendimiento máximo sostenible (RMS) en el 2020. Eso se traduce en un inevitable: recortes de cuota. El comisario de Pesca, Karmenu Vella, solo está dispuesto a conceder prórrogas en casos «excepcionales» y con informes de impacto socioeconómico en la mano. «No nos carguemos la flota y la pesca por llegar a unos objetivos demasiado ambiciosos», pidió el presidente de la fundación FREMSS, Juan Carlos Corrás, al director general de Pesca, João Aguiar.

El portugués tuvo la oportunidad de pasar revista al manifiesto por una mayor flexibilidad en los descartes, presentado este miércoles en la Fundación Galicia Europa. «Queremos que vea que detrás de la pesca, no todo es reducción y descartes. Hay flota detrás, marineros, familias y regiones

altamente dependientes de la pesca. Nos podemos ver abocados a parar la actividad con el gravísimo problema socioeconómico que acarrea», sostuvo Corrás, quien trasladó la enorme inquietud de los pescadores gallegos en torno a las «especies de estrangulamiento».


Bacalao, eglefino, merlán, besugo, sable negro e incluso las rayas siguen siendo especies con cuota ínfima. El recorte de sus cupos fuerza a los buques a aumentar la selectividad para evitar que caigan en sus redes. De hacerlo, corren el riesgo de agotar demasiado pronto su cuota y verse obligados a amarrar en puerto. «Se están intentando hacer propuestas, pero de momento no vemos ninguna solución. Nuestras especies objetivo, como la merluza, el rape y el gallo, están en buenas condiciones biológicas, pero las capturas accesorias pueden llegar a paralizar nuestras pesquerías principales», denuncian. Es el caso de la xarda. Se trata de una pesquería «explosiva» que se desarrolla entre los meses de marzo a mayo y para la que la flota gallega tiene una cuota ínfima. «Si no podemos pescar esa especie y lo único que hay en el mar es xarda, nos veremos abocados a parar y parar en mayo sería un desastre económico muy importante para Galicia», alerta Corrás. 

Cambiar el Plan de Gestión del caladero nacional

Aunque los portavoces de FREMSS trasladaron a Bruselas la necesidad de aumentar las cuotas, también pidieron al Gobierno español que haga «los deberes» y revise la clave de reparto, como le ha pedido la Comisión: «España debe cambiar el actual plan de gestión del caladero nacional. En los últimos años ha habido una infrautilización de las cuotas al estar en manos de unos pocos», sostuvo Corrás, quien también tuvo tiempo de abordar con Aguiar uno de los asuntos que más revuelo está generando: el brexit. «Lo tenemos a la vuelta de la esquina. Esperamos que haya acuerdo. Habrá que ceder y negociar pero ni la UE ni el Reino Unido están preparados para un no acuerdo», le trasladó el gallego.

Por su parte, el Secretario General de Pescagalicia, Torcuato Texeira, apuntó que “Los recursos naturales pertenecen al Estado. Si los estados desean mantener la responsabilidad ecológica están obligados a garantizar el control estatal de sus recursos naturales. Sin embargo, la privatización de los derechos de acceso a los recursos facilitaría la especulación

en la apropiación de los ingresos del recurso y la concentración de la propiedad. Con la privatización el Estado perderá la posibilidad de mantener la soberanía sobre los recursos marinos. No se puede diseñar un sistema de privatización que sea capaz de impedir la especificación de valores naturales limitados: sería una contradicción para nuestras propias lágrimas”

Por su parte Texeira denunció la situación del sobrante de cuotas en diferentes especies y la acumulación de cuota en pocas empresas. Así, en la cuota VIIIIC, la cigala contaba con un sobrante de cuota del 66% y consumida del 34%. En esta misma especie, antes de la entrada del Plan de Gestión, en 2010-2011, se producía un 57% de consumo de la especie y un 43 % de sobrante. Ante esta situación demostraba Texeira que barcos como el Agrela, caracterizados por una gran acumulación de cuota tenían más sobranes que el resto de la media española, la media de Pescagalicia o la media del conjunto de arrastre de litoral. 

Puerto Celeiro, el ejemplo de la innovación pesquera

El informe económico anual sobre la flota pesquera de la UE, publicado el lunes 1 de octubre por el Centro Común de Investigación, informa un beneficio económico sin precedentes del sector en 2016. El informe muestra que la flota de la UE registró ganancias netas récord de 1.300 millones de euros en 2016, un aumento del 68% con respecto a 2015.

Puerto de Celeiro sigue siendo un ejemplo de gestión empresarial pesquera a nivel español, europeo y mundial. Y, uno de los pasos fundamentales ha sido acreditar toda su merluza de pincho, de Gran Sol, su producto estrella, con un certificado de sostenibilidad medioambiental, económica y social, con la firma internacional 'Friend of the Sea', dada la utilización de artes selectivas que llevan a cabo en el desarrollo de su actividad. En concreto 22 barcos que se dedican a la pesca al pincho, han sido acreditados este año con la Certificación de Pesca Sostenible 'Friend of the Sea', por utilizar artes selectivas en el desarrollo de su actividad.

Según incidía, el director adjunto de Puerto de Celeiro, Eduardo Miguez, "estamos pensando de certificar otras pesquerías con unos volanteros franceses, de armadores de Celeiro". La certificación del origen de la especie ha traído consigo que "se pudiera documentar la procedencia y supone un trabajo amplio como traer los plásticos a tierra o hasta la selectividad". Otro de los planes es también, con ello, la promoción la merluza de Celeiro, en redes

“Estamos en el momento que soñamos hace años. Consolidados como grupo, con el nivel de cuotas necesario para pescar”



El presidente de Puerto de Celeiro, José Novo, que recogió el premio; así como Eduardo Miguez, adjunto a la gerencia, Jesús Lourido, responsable de flota, y Manuel Bermúdez, responsable de calidad.

sociales. La descarga de esta especie alcanza anualmente a las 11.000 toneladas de merluza.

En total Puerto Celeiro gestiona: 24 barcos de Gran Sole y 8 más abanderados en Francia y Reino Unido. A ello se le unen también: 3 bakas, 4 cerqueros y 10 barcos al día caracterizándose Celeiro como "un puerto estable que no depende de flotas foráneas"

No hay que olvidar que Celeiro y Burela siguen siendo los puertos más pujantes en pescado fresco. Ambas ocupan el cuarto y quinto puesto, respectivamente, por volumen de ventas en 2017", pero matizó que en la clasificación por valor de facturación suben "hasta el segundo y el cuarto puesto".

Las subastas en Celeiro rondan las 16 toneladas de pescado, mientras que en lo que va 2018, concretamente hasta el día 13 de noviembre, se habían vendido 12,7 toneladas.

En lo referente a las especies, "la reina indiscutible" en la lonja de Celeiro es "la merluza del pincho, que representó el año

pasado un 88% de la facturación total". Hay que reseñar el importante peso que tiene la pesca en la economía local", por su valor específico en el empleo "de la comarca" de A Mariña, dado que "la flota pesquera que tiene como puerto base Celeiro y la propia lonja dan trabajo a casi 1.200 personas".

Eduardo Miguez, director de Puerto Celeiro, señaló que "estamos en el momento que soñamos hace años. Estamos consolidados como grupo, con el nivel de cuotas necesario para pescar. No necesitamos más flotas".

Otro de los proyectos que está acometiendo Puerto Celeiro está relacionado con la limpieza parásitos, limpieza y evisceración de las capturas, para lo que se presta especial atención a los problemas de resolución de la anisakis. "Se está haciendo las primeras pruebas para que desde los barcos arrojen las vísceras inertizadas, dentro de un proyecto experimental que se ha implantado en un barco".

Alimentos de España premia a la “merluzísima”

La a 30 edición de los Premios Alimentos de España del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha premiado a la Merluza de Celeiro, galardón recibido en la categoría “Producción de pesca y acuicultura” por su actividad pesquera sostenible y la calidad y trazabilidad de su producto.

Con el ministro Luis Planas como anfitrión, en la recepción del galardón estuvieron presentes el presidente de Puerto de Celeiro, José Novo, que recogió el premio; así como Eduardo Miguez, adjunto a la gerencia, Jesús Lourido, responsable de flota, y Manuel Bermúdez, responsable de calidad. Puerto de Celeiro ha recibido un diploma acreditativo del galardón y podrá hacer mención del reconocimiento en sus acciones de promoción y publicidad.


La secretaria general de Pesca del MAPA, Alicia Villauriz, acompañó a los represen-

tantes de la empresa Puerto de Celeiro como muestra de apoyo al sector pesquero y a las buenas prácticas en la pesca. Se trata, además, de la primera vez que un galardón como este recae en un producto gallego. La merluza de Celeiro ostenta, además, la garantía de Galicia Calidade, una certificación en la que de nuevo fue pionera en su sector.

La merluza de pincho más consumida en España proviene de Puerto de Celeiro y este hecho no es casual. Puerto de Celeiro ha asumido la importancia de llevar a cabo su actividad pesquera de forma sostenible y está certificada por Friend of the Sea. La pesca en Celeiro se entiende bajo criterios de trazabilidad, sostenibilidad, y transparencia.

La pesca con anzuelo conlleva que apenas existan descartes en su actividad y se respete el producto, procurando que llegue a nuestros hogares con la calidad que se le exige:

firme, entero y fresco. La pesca sostenible implica así mismo el respeto al ecosistema marino y la puesta en valor de las buenas prácticas en un sector primario que se considera imprescindible para nuestra economía, no sólo por su impacto económico, sino como deferencia a todas las gentes del mar que viven de este sector.

En Celeiro la pesca es sinónimo de identidad y tradición, generaciones que llevan la pesca en sus genes y hacen de su forma de vida un ejemplo de buen hacer. En la actualidad más de 1.200 profesionales de la pesca trabajan en el puerto de Celeiro y son sus principales embajadores. La vida celeirense incorpora la merluza a su gastronomía y celebra su producto cada año en la Fiesta de la Merluza de Celeiro, declarada de interés turístico gallego y que suma más de 20 años de historia a través de su Cofradía. 



CAMIÑO VALEIRO, 11, CHAPELA • 36320, REDONDELA • Telf: 670310813

halturaservicios@gmail.com

Los científicos vaticinan una buena campaña de anchoa para 2019

Los científicos vaticinan una buena campaña de la anchoa para el 2019, a tenor de los datos extraídos de la campaña JUVENA 2018. Por medio, del estudio de seguimiento anual de biomasa de juveniles de anchoa realizado por AZTI, se establece que unas 490.000 toneladas de anchoas menores de un año habitan en las aguas del golfo de Vizcaya. Esta cantidad es superior a la media histórica de la campaña. No obstante, el volumen, a título comparativo, es netamente menor al del pasado año, en el que Juvana estimó una biomasa de 725.000 toneladas, la más elevada de la serie temporal iniciada en el año 2003, superando ligeramente los niveles del año 2014. Hay que tener en cuenta que en 2016 la población de anchoa juvenil en el golfo de Vizcaya ascendía a unas 371.000 toneladas. Junto a ello, el tamaño medio, el pasado año, era de unos seis centímetros y medio, y que la mayor parte de la biomasa se ha localizado fuera de la plataforma continental, con lo que auguraba una campaña 2018 magnífica, tal como ocurrió en el que se agotó la cuota. Todo ello, hace conferir que el TAC volverá a estar sobre las 33.000 toneladas.

Por este motivo, AZTI ha querido conocer cuántos juveniles de anchoa hay en la actualidad, permite anticipar cuántos ejemplares llegarán a adultos el verano que viene, período en el que se produce la pesca de esta especie en nuestras costas, constituyendo la base de una de las pesquerías de mayor importancia para esta zona. Sólo a través de una gestión sostenible es posible garantizar la supervivencia de la especie y el futuro de la actividad económica, un sector que emplea a más de 3.500 personas, en-

Se establece que unas 490.000 toneladas de anchoas menores de un año habitan en las aguas de golfo de Vizcaya



La campaña de anchoa del 2018 fue magnífica.

tre el sector pesquero y la industria conservera y alimentaria.

Para recabar los datos, el personal investigador de AZTI se embarcó en septiembre a bordo de los buques oceanográficos "Emma Bardán" y "Ramón Margalef", pertenecientes a las flotas de la Secretaría General de Pesca y del IEO, respectivamente, y posteriormente ha analizado y tratado estadísticamente los datos recogidos para finalmente establecer la estima. En esta ocasión, a través de la emisión de ultrasonidos, que alcanzan hasta los 400 metros de profundidad, se ha determinado por el eco obtenido tanto la estima de biomasa de juveniles de anchoa (de unas 490.000 toneladas), como su localización (distribuida tanto por la plataforma continental como el talud). A su vez pescas realizadas durante el recorrido han permitido determinar el tamaño medio de los juveniles (de unos 6,3 centímetros). Esta estima que ofrece la campaña JUVENA 2018 anticipa un reclutamiento medio alto, lo que nos sitúa ante un escenario favorable de cara a la costera de la anchoa de 2019.

El análisis de los datos de esta campaña, financiada por el Gobierno Vasco, el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y el Instituto Español de Oceanografía (IEO), permite efectuar recomendaciones a las autoridades pesqueras sobre los riesgos asociados a las capturas admisibles de anchoa y en caso de que los da-

tos así lo aconsejen abrir o cerrar la pesquería y recomendar el TAC para la temporada venidera.

Aproximación ecosistémica

Sin embargo, la campaña JUVENA va más allá de determinar la abundancia de los juveniles de anchoa y cómo se distribuyen a lo largo del golfo de Vizcaya. En los últimos años la campaña ha aumentado su ámbito de estudio pasando a un enfoque ecosistémico del recurso. Dentro de este enfoque, se estudia la abundancia no solo de la anchoa juvenil sino de toda la comunidad de pequeños pelágicos con los que comparte el ecosistema, entre ellos anchoa adulta, sardina, chicharro o verdel.

Además, se estudian también los factores ambientales que caracterizan el ecosistema pelágico en su totalidad, como temperatura, salinidad o turbidez en la columna de agua. También se tiene en cuenta la disponibilidad de alimento, analizando la distribución espacial y abundancia de diferentes tipos de plancton.

El TAC se presume que volverá a estar sobre las 33.000 toneladas

Depredadores marinos

Por último, para cerrar el estudio de la cadena trófica del ecosistema, en los últimos años, los investigadores de AZTI han in-

cluido también en la campaña JUVENA el estudio de la distribución espacial de los grandes depredadores marinos en el Golfo de Bizkaia. Para ello, han analizado la distribución y abundancia de aves

y mamíferos marinos, recolectando información sobre las especies presentes, el número y el comportamiento de los individuos avistados durante el recorrido.



La caballa quedará reducida un 20 % para el próximo año

Los pescadores del Cantábrico verán reducidas en un 20% sus posibilidades de pesca de verdel o caballa durante 2019 tras el acuerdo alcanzado por la Unión Europea, Noruega y las Islas Faroe para establecer el TAC (Total Admisible de Capturas) de esta especie. En el documento suscrito tras la reunión celebrada en Bergen (Noruega)

se reduce a 653.438 toneladas el máximo de capturas, de las que 322.077 corresponden a la flota de la UE.

La reducción del 20% acordada para el 2019 se produce tras otro decremento previo del 20% en 2018. Así, las posibilidades de pesca de verdel han pasado de 1.020.996 toneladas en 2017 a 653.438 toneladas para 2019. En 2014

se llegó a contabilizar un total de 1.393.000. Según las claves de reparto empleadas por Bruselas para el reparto de la cuota de verdel entre los estados miembros, a la flota que faena bajo pabellón español le corresponde un 7,63% del total, lo que supone una cuota de 24.618 toneladas para 2019 frente a las 38.432 2017.



La pesquería de atún listado con red de cerco de Echebaster en el océano Índico obtiene la certificación de MSC

Su certificación promoverá continuas mejoras para la pesca del atún en el océano Índico

La pesquería de atún listado con red de cerco de Echebaster en aguas del océano Índico ha obtenido la certificación de acuerdo con el Estándar de Pesquerías de MSC. Pesqueras Echebaster con sede en Bermeo, cuenta con cinco barcos cerqueros que desembarcan el atún que capturan en las islas Seychelles. Su certificación abarca a la totalidad de las capturas de atún listado de la flota.

La certificación de la pesquería de Echebaster es el resultado de las importantes mejoras realizadas en el océano Índico, en cuanto a gestión y prácticas pesqueras se refiere, como son la implantación de determinadas normas de control de capturas y la actualización del sistema de



gestión de los dispositivos de concentración de peces (DCP). Por su parte, Echebaster ha implementado una serie de procedimientos para reducir las capturas

accesorias, como son la utilización de DCPs no enmallantes que minimizan las capturas accidentales de tiburones y otras especies en peligro y mecanismos en sus barcos que permiten la rápida liberación de estas especies no deseadas, garantizando así unas tasas de supervivencia más elevadas. Además, la presencia del 100% de observadores en sus actividades de pesca desde 2014 se traduce también en una mayor confianza en los datos recopilados relativos a esta pesquería. “Esta certificación es la culminación de muchos años de liderazgo y mejoras por parte de la pesquería y de la Comisión del Atún para el Océano Índico” – señaló Michael Kaiser, Director de Ciencia y Estándares de MSC.

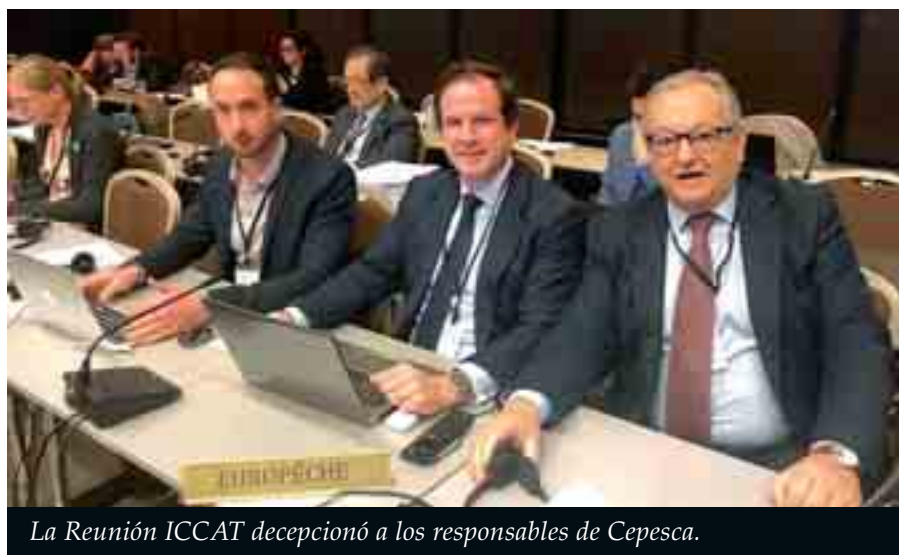
Aprobado un plan de gestión para el atún rojo y precaria situación del patudo

La 21ª reunión de ICCAT finalizó con la aprobación de un plan plurianual para el atún rojo y el aplazamiento un año de nuevas medidas para corregir la sobrepesca del atún patudo (bigeye). El éxito del plan de recuperación del atún rojo en el Atlántico este y Mar Mediterráneo llevó al plenario de ICCAT a aprobar un plan de gestión plurianual para esta pesquería a partir del 2019. Entre las mejoras del nuevo plan de gestión, informaba el Ministerio de Agricultura y Pesca, destaca la flexibilización de las temporadas de captura y la eliminación de las restricciones a la inclusión de buques artesanales en los planes anuales de pesca.

Para los años 2019-2020 las capturas totales serán de 32.240 toneladas para 2019 y 36.000 para 2020, de las cuales 17.623 y 19.460 respectivamente corresponden a la Unión Europea, que consigue un leve aumento, lo que supone para España pasar de las 5.000 a las 5.625 toneladas. Así, estas cuotas adicionales están pendientes de reparto en el seno de la UE, lo que incrementaría el cupo de 5625 toneladas prevista para España el año que viene. “Con ello, el aumento global de cupo superaría el 13 %, respecto a las 5000 toneladas de 2018”, asegura Pesca.

Patudo

El mal estado del atún patudo en el Atlántico, sobreexplotado y sujeto a sobrepesca, fue confirmado por el Comité Permanente de Investigación y Estadística (SCRS). Esta especie se captura en asociación a otras pesquerías de túnidos, fundamentalmente rabil y listado. Los túnidos tropicales están sometidos a una presión creciente en el Atlántico como conse-



La Reunión ICCAT decepcionó a los responsables de Cepesca.

cuencia de la entrada de nuevos buques abanderados en terceros países.

Para abordar esta situación, la UE defendió una propuesta de medida de gestión de túnidos tropicales basada en una congelación de la flota, reducción del Total Admisible de Capturas (TAC) de patudo y medidas complementarios de reducción del esfuerzo asociado a la pesquería de cerco tropical, que utiliza dispositivos de concentración de peces en su operativa.

Las partes de ICCAT no alcanzaron un acuerdo, principalmente por la oposición de algunos países interesados en continuar expandiendo su flota. ICCAT acordó la prórroga por un año del régimen actual, con un TAC de patudo de 65.000 toneladas. “España lamenta la falta de consenso para recuperar esta pesquería”, aseguraba el Ministerio.

Enmiendas al Convenio

La comisión de ICCAT se mostró de acuerdo con seguir adelante con la adopción del paquete de enmiendas exhaustivas para modernizar el Convenio de ICCAT, que se han desarrollado a lo largo de los últimos cinco años en el seno del grupo de trabajo encargado de enmendar el Convenio. “Las partes contratantes trabajarán durante el año próximo con miras a garantizar que dichas enmiendas, y las medidas relacionadas, sean formalmente adoptadas en la reunión de la Comisión de 2019”, asegura ICCAT en un comunicado.

Fracaso para Cepesca

La Confederación Española de Pesca (CEPESCA) calificó de fracaso la incapacidad de las partes contratantes de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún

En atún rojo, el TAC queda para 2019 en 32.240 toneladas, de las cuales, 17.623 son para la UE y 5.700 para España. En 2020, el TAC será de 36.000, 19.460 corresponderán a Europa y 6.380 a España

Atlántico (ICCAT), para alcanzar un acuerdo sobre un nuevo Programa Plurianual de Conservación y Ordenación para los túnidos tropicales y, en especial, para la especie patudo. Igualmente, la patronal valoraba el acuerdo para adoptar un plan de gestión del atún rojo, una vez certificada la recuperación de esta especie y muestra su decepción por el veto de los países asiáticos a la aprobación de un proyecto de recomendación sobre la conservación de tibu-

El plan de gestión del atún contempla una flexibilización de las temporadas de captura y la eliminación de las restricciones a buques artesanales

rones capturados en asociación con pesquerías que son competencia de ICCAT.

Cepesca lamentó, en referencia a los atunes tropicales y específicamente del patudo, las trabas puestas principalmente por las delegaciones asiáticas (China, Corea y Japón) a un acuerdo, básicamente para evitar la aplicación de cualquier tipo de medida de gestión a sus flotas de palangre. También destacaba la oposición y la postura de Brasil que, tras superar ampliamente en 2017 el umbral fijado para los países sin cuota, "exigía que el resto de los países se hiciera cargo de la devolución de las mismas", apuntaba Garat, secretario general de Cepesca, que ha estado presente en la reunión, también en representación de EUROPÊCHE, organismo del que es presidente. Según Garat, "estos países solo querían que se incrementasen las medidas para los cerqueros congeladores europeos". En este punto, cabe recordar que los barcos cerqueros solo capturan el 33% del patudo del Atlántico, frente al 50% de los palangreros.

Ante estas realidades, y según Cepesca, los armadores europeos son conscientes de la sobreexplotación de atún patudo y las flotas comunitarias, incluida la española, están dispuestas a realizar sacrificios, pero siempre y cuando sean asumidos por todos los países y artes de pesca. Así, Europa asumiría disminuciones de TAC, reduciría progresivamente el número de los dispositivos agregadores de peces (FAD), aunque no exista base científica sobre el número adecuado a utilizar en esta pesquería y asumiría que el Comité Permanente de Investigación y Estadísticas de ICCAT (SCRS, por sus siglas en inglés) estudie el impacto de los buques auxiliares en la capacidad de pesca.

Con referencia a los palangreros asiáticos, que capturan el 50% del patudo del Atlántico, Europa apuesta por medidas de control y gestión, y en particular: prohibir los transbordos en alta mar; incrementar el número de observadores a bordo al menos en un 20% (ahora 5%) y prohibir los descartes de juveniles.



Specialized Deck Machinery

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



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



Por último, desde Cepesca se aboga por la asunción de medidas efectivas de limitación y gestión de capacidad para todas las artes y países y se hace un llamamiento a todas las partes contratantes para que sean responsables en la gestión de sus respectivas flotas en la pesca de patudo.

Atún rojo

Respecto a las decisiones tomadas en ICCAT sobre la pesquería de atún rojo, Cepesca valora que se haya pasado de un plan de recuperación a un plan de gestión de esta especie en el Atlántico y Mediterráneo, ya que la población de atún rojo está completamente recuperada y en niveles de biomasa históricos. A este respecto, Cepesca confía en que las partes contratantes de ICCAT respeten las normas y apuesten por una gestión responsable y sostenible.

Cepesca también valora que se haya decidido que para los países miembros de ICCAT que tienen barcos costeros de pequeña escala autorizados a pescar atún rojo, se asignen cuotas sectoriales específicas y se indiquen en sus planes de pesca e inspección qué medidas adicionales se establecerán para supervisar estrechamente el consumo de cuota de este segmento de la flota, tal y como ya prevé la legislación española.

Tiburones

Por último, Cepesca ha mostrado su decepción por el veto, una vez más de los países asiáticos, a la aprobación de un proyecto de recomendación para la conservación de tiburones capturados en asociación con las pesquerías que son competencia de ICCAT. Este proyecto pretendía mejorar la recopilación de datos científicos y la aplicación de obligación de desembarcar los tiburones con la aleta naturalmente adherida, total o parcialmente, al cuerpo de los peces, práctica realizada por la flota europea desde 2013.

El mal estado del atún patudo en el Atlántico, sobreexplotado y sujeto a sobrepesca, fue confirmado



La reunión de ICCAT tuvo lugar en Croacia, con una nutrida presencia de responsables pesqueros de muchos países.

Además de Javier Garat, por parte de Cepesca han participado en ICCAT representantes de FAAPE, Opagac, Anabac, OP Lugo, Anapa, Arpoan, Carbopesca, Asociación de Pesca, Comercio y Consumo Responsable del Atún Rojo (APCCR) y la Asociación de Armadores de Pesca de Atún con Artes de Cerco.

Reacción francesa

El Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMEM), patronal pesquera francesa, lamenta en un comunicado "que no se haya tomado una decisión sobre el patudo atlántico" en el seno de ICCAT. "A pesar de la seria propuesta de la Unión Europea, en vista de la sobreexplotación y sobreexplotación del stock de patudo, el bloqueo organizado por algunos países asiáticos y sudamericanos ha vencido al progreso deseable de este stock". Desde la organización destacan que habían apoyado, entre otras medidas, disminuir el número de dispositivos FAD activos, una cuota de buques de asistencia de uno para cinco cerqueros y un refuerzo de las medidas de seguimiento, control y vigilancia. "Los pescadores franceses también estaban listos para aceptar una reducción de cuota y una extensión de la moratoria de pesca de los DCP a toda el área de la convención durante dos meses", explica el comunicado.

La patronal pesquera francesa considera que 2019 "será un año crucial para las pesquerías de atún tropical, ya que también

está programada una evaluación del atún aleta amarilla y la revisión del plan de manejo de patudo seguirá siendo válida". Finalmente, la CNPMM valora positivamente, en cambio, la decisión de instaurar un plan de gestión para el atún rojo "recompensando los esfuerzos realizados por todos los pescadores por más de 10 años".

Atún Blanco en Canarias

Canarias, Madeira y Azores podrán contar con una cuota específica de atún rojo asignada por la Unión Europea para sus barcos de cebo vivo. El viceconsejero, Abel Morales, que siguió las negociaciones del ICCAT en Croacia junto a representantes del subsector pesquero canario, explicó que actualmente España cuenta con una cuota dentro de la UE, y, a su vez, Canarias tiene asignada para su flota un volumen de capturas que determina el Gobierno de España, dentro de esa cuota española. "Los pescadores y el Ejecutivo canario no consideramos justa esta cantidad, y venimos reivindicando que dicho reparto se modifique ya que no atiende a criterios objetivos, medioambientales, sociales y económicos, ni ofrece incentivos a la pesca selectiva -aspectos que cumple la pesca de esta especie en Canarias- como establece el Reglamento europeo".

El secretario regional de Mar, Ciencia y Tecnología del Gobierno de las Azores, Gui Menezes, "se congratuló por el aumento del 9 % de la cuota de atún rojo", explica en un comunicado el organismo. Menezes

Buena proa y...



Quando 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 • ABIQJAN (C. Marfil) • MANTA (Ecuador) • PANAMÁ • MAHE (Seychelles)

destacó que este aumento de cuota para el atún rojo, “una especie de alto valor comercial, se traduce en una discriminación positiva para las Azores, destacando el hecho de que, a partir de ahora, las embarcaciones de salto y vara de la región puedan efectuar una pesca dirigida a esta especie de atún, dado que hasta ahora el atún rojo era considerado una captura accesoria”. El secretario regional del Mar indicó que “las cuotas para todas las especies de túnidos no sufrieron ningún recorte”, añadiendo en ese sentido que durante el próximo año “los pescadores podrán mantener el nivel de capturas para todas las especies de atunes al nivel de las capturas años anteriores”. 🌊



Responsables autonómicos de Canarias estuvieron en Croacia.

Las ONG aprecian que “no existen avances”

La ONG The Pew Charitable Trusts, asegura que “este año, ICCAT continuó sin avances hacia la pesca sostenible. A pesar de su responsabilidad de conservar el patudo del Atlántico y el atún rojo del Atlántico, no lo ha hecho; en el atún patudo del Atlántico, en lugar de comprometerse con un plan de reconstrucción para una especie muy agotada, determino un límite de captura que ya es demasiado alto y eliminó las medidas necesarias para evitar el aumento de la pesca excesiva. Esto es inaceptable y continúa dejando las decisiones difíciles para el futuro. En el atún rojo del Atlántico se adoptó una medida que relaja el monitoreo y los controles de la pesquería, lo que podría llevar a una mayor pesca ilegal. También continuó ignorando la acción necesaria para proteger a los tiburones mako de aleta corta”.

Entre los puntos que destaca PEW como negativos están la reversión “de las únicas disposiciones destinadas a poner fin a la sobrepesca; ahora, en lugar de tener que pagar los excedentes en la captura, los principales pescadores de patudo del Atlántico pueden continuar pescando sin consecuencias”.

PEW también valora las decisiones adoptadas sobre el atún rojo, entre las que cita la cuota de 2019 para el atún rojo del Atlántico este y Mediterráneo. “Será la más alta de la historia, y permitir menos monitores y controles en la pesquería podría debilitar la recuperación prometida de la especie”.

Alessandro Buzzi, gerente regional de atún rojo, WWF Mediterranean Marine Initiative, dijo:

“El fracaso de las partes contratantes de ICCAT para encontrar una respuesta firme y unida contra las actividades criminales e insostenibles en las pesquerías de atún es deplorable. El resultado de hoy dejará en libertad a las empresas pesqueras y agrí-

colas para seguir contrabandeando grandes cantidades de atún no declarado, actividades que alimentan a las redes criminales y agotan las poblaciones de atún a expensas de la seguridad del consumidor”. En esta dirección Buzzi dijo que

“la decisión de ignorar el consejo científico y posponer por otro año cualquier acción para abordar la pesca excesiva del atún aleta amarilla y del patudo ya amenazado podría socavar seriamente la recuperación de estas especies. Es muy decepcionante ver que no existe una voluntad política seria para garantizar la plena legalidad y sostenibilidad de estas pesquerías”.

La propuesta original de la UE de un plan de gestión más sólido, que habría incluido algunas nuevas medidas de flexibilidad al tiempo que aseguraba la recuperación de la especie y el aumento de los controles, fue fuertemente debilitada por las Partes contratantes de ICCAT del sur y este del Mediterráneo

Adam Baske, Director de Políticas y Difusión de la ONG International Pole & Line Foundation (IPNLF), afirma que “IPNLF llegó a estas negociaciones para intentar cambiar el rumbo de la enorme pero vulnerable reserva de patudo del Océano Atlántico. Desafortunadamente, a pesar de más de una semana de largas negociaciones, noches de insomnio y una serie de naciones pesqueras que prometen tomar medidas enérgicas, todo lo que nos quedó al final de la reunión fueron palabras vacías. La gente dice que ICCAT ha fracasado, pero la Comisión es simplemente el órgano que refleja la voluntad de sus miembros. Algunos miembros claramente no se preocupan por el futuro de esta pesquería porque no es su especie objetivo, muestra de que ICCAT es completamente incompetente cuando se trata del manejo efectivo de los atunes tropicales”. 🌊

Izaskun Bilbao denuncia capturas ilegales de la flota turca en aguas comunitarias

La europarlamentaria del grupo Alde, Izaskun Bilbao, se ha hecho eco de la situación de la denuncia presentada por 36 patrones de pesca griegos que elevaron una denuncia a las autoridades de su país sobre las operaciones ilegales desarrolladas por la flota pesquera turca en aguas comunitarias. De acuerdo con la versión de los denunciantes, las embarcaciones otomanas toman parte en estas actividades al amparo de la armada de Turquía. Igualmente, denuncian que el temor a que se produzca una escalada de tensión entre la UE y el citado país ha condicionado la respuesta de las autoridades helenas. Además, destacan que estas incursiones afectan tanto al mar Egeo como al mar de Tracia. En este último, informan de que son más de cien los barcos de Turquía que en este momento faenan sin licencia, frente a los 30 barcos de las flotas locales asentadas entre Alexandroupoli y Kavala.



En junio de 2018, la Comisión recibió información procedente de las autoridades griegas relativa a avistamientos en el mar, en el marco del Reglamento sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Esta información menciona varios avistamientos de buques que, presuntamente, enarbolan el pabellón de Turquía y han cometido actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

La Comisión está analizando en estos momentos la información, con vistas particular-

mente a intentar confirmar si los buques estaban realizando actividades pesqueras cuando fueron avistados y a designar su localización geográfica. Con arreglo a este análisis, la Comisión estudiará las medidas oportunas que podrían adoptarse tanto de forma bilateral (entre la UE y Turquía) como multilateral (en los foros pertinentes en materia de pesca).

La Comisión considera que las actividades de pesca INDNR ponen en peligro la explotación sostenible de los recursos acuáticos vivos y menoscaba los medios de subsistencia de las comunidades costeras. Finalmente, la Comisión señala la necesidad de que Turquía respete las normas internacionales en vigor relativas a la gobernanza de la pesca y de que emprenda acciones eficientes y responsables para combatir la pesca INDNR, también en el marco de la organización regional de ordenación pesquera pertinente.

NABERAN
Somos tu aliado en la mar

INGENIERÍA, EXPERIENCIA Y MAESTRÍA
PARA UNA PESCA RESPONSABLE.

NABERAN SAREAK S.L.
Mutrikoko Industrialdorri 13
20830 Mutriku - Gipuzkoa
+34 943 196 122 | naberan@naberan.com

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

NGOM & FRERES
7 Avenue D'Allye et rue de l'administrateur
17100 Dakar (Sénégal)
00221338424020 | ngfdepcom@gmail.com

Sabor agridulce entre los almadraberos

La cita anual del organismo internacional que regula la captura del atún rojo se ha saldado con la mínima subida de las cuotas prevista hace un año, lo que frustra las expectativas de mejora de las almadrabas gaditanas. El encuentro en Croacia ha servido para reconocer la recuperación del stock tras los planes de recuperación y se implanta un nuevo modelo de gestión para esta pesquería artesanal trimilenaria.

*Texto y fotos:
Juan Manuel Moreno*

Nuevo frenazo a las expectativas de las almadrabas gaditanas de equiparar las cuotas a la abundancia del recurso. La reunión anual de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, la ICCAT (por sus siglas en inglés), ha dejado una sensación de satisfacción incompleta en el sector almadrabeto andaluz. Este encuentro ha estado marcado por la nueva propuesta de la Unión Europea (UE) para actualizar la normativa sobre el atún rojo, estableciendo un plan de gestión y medidas de control en el cerco y las granjas de engorde, sobre todo.

Tras una semana de negociaciones en la ciudad croata de Dubrovnik, la ICCAT reconoce el incremento de atún rojo en aguas del Atlántico Norte y el mar Mediterráneo y sustituye el plan de recuperación por otro de gestión plurianual, que pretende simplificar las medidas existentes y mantendrá el sistema de control implantado. El Total Admisible de Capturas (TAC) será de 32.240 toneladas para el próximo año y de 36.000 toneladas para 2020, de acuerdo al plan trazado el año pasado en la cita de Marrakech y dentro de los límites establecidos por el Comité Permanente de Investigación y Estadística (SCRS).

“Aunque los estudios científicos vienen certificando desde hace años la recuperación del atún, ha sido ahora cuando la ICCAT ha decidido pasar del plan de recuperación al de gestión, no sabemos por qué no lo hizo antes, pero tenemos que valorar positivamente este cambio”, apunta Pedro Maza, presidente de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape), en declaraciones a Europa Azul, tras participar como observador en Croacia con la comitiva andaluza.



La reunión de ICCAT no fue positiva para las almadrabas gaditanas.

La subida general supone un incremento del 14%, si bien, las almadrabas solo se beneficiarán de una ligera subida que, en principio, será de unas 60 toneladas. De este modo, las almadrabas gaditanas de Tarifa, Conil, Barbate y Zahara de los Atunes, junto a las flotas de caña y líneas de mano del Campo de Gibraltar, recuperan aproximadamente un 9% de cuota para la campaña de 2019.

Pendientes del reparto de las cuotas adicionales entre los países de la UE, España contará el año próximo con derechos de pesca alrededor de las 5.625 toneladas, frente a las 5.000 de este año y las 4.250 de 2017. El Ejecutivo español publicará próximamente un Real Decreto donde se especifique el reparto exacto de esa cuota, incluyendo las 1.350 toneladas para las almadrabas de la próxima temporada, que se ve-

rán abocadas a incrementar su cupo adquiriendo cuotas en otras pesquerías como las de País Vasco, Murcia o Cantabria.

La gerente de la Organización de Productores de Almadraba (OPP-51), Marta Crespo, lamenta que la cita de Croacia se haya ceñido al guion previsto y no haya servido para acelerar la tendencia marcada por la ICCAT. Crespo critica que “los almadrabetos seguimos pagando los platos rotos, nuestra cuota no sube todo lo que se había señalado el año pasado en Marrakech”, en referencia a que no se alcanzará el 20% prefijado. La representante de las almadrabas de Tarifa, Conil y Zahara de los Atunes, reivindica volver a valores anteriores al plan de recuperación y critica que desde el Ministerio se ignoren los derechos históricos de esta pesquería.

Tendrá que ser finalmente en 2020 cuando se alcancen valores anteriores al plan de recuperación del stock, impulsado por los propios productores hace diez años ante la situación de sobreexplotación. Entonces la cuota para las almadrabas rondaba las 1.500 toneladas (1.440 en 2008 o 1.535 en 2006).

El Plan de Gestión tardío

Por su parte, Pedro Muñoz, gerente de Petaca Chico, que explota en asociación con la empresa murciana Ricardo Fuentes la almadraba de Barbate, explica a esta revista que coincide con Maza, al reconocer que “el paso a un plan de gestión debió ocurrir hace tiempo porque somos un arte de pesca muy sostenible y el stock está recuperado”, y con Crespo a la hora de reclamar los derechos históricos de las almadrabas andaluzas con respecto al reparto de la cuota nacional. Los almadrabereros gaditanos recuerdan que históricamente percibían el 49% de la cuota española y que ahora solo están obteniendo el 25%. El presidente de Faape apunta, por su parte, que reabrir la cuestión de las cuotas históricas “provocaría muchos enfrentamientos dentro del sector y es un asunto que, a mi juicio, se saldó en las negociaciones de 2006 y 2007”.

Junto a los intereses de los almadrabereros la pesca del atún rojo también atañe a otras pesquerías de la flota andaluza como las de líneas de mano o los buques artesanales occidentales y mediterráneos. En este sentido David Martínez Cañabate, de Ricardo Fuentes e Hijos, ha declarado a Europa Azul que “la actividad de la pesca de atún rojo en Atlántico y Mediterráneo se realiza por sectores muy dinámicos, por lo que las revisiones y actualizaciones de la normativa son necesarias de un modo periódico y la delegación europea lo ha conseguido por fin, tras el intento fallido del año anterior”.

De la cita de Dubrovnik han emanado finalmente un total de doce recomendaciones y dos resoluciones, incluyendo la modernización del Convenio de la ICCAT. Entre las medidas de control implantadas por el organismo presidido por el panameño Raúl Delgado destaca que se permitirá la pesca de atún rojo con cerco una semana más, entre el 26 de mayo y el 1 de julio. La talla mínima para el atún rojo se establece en 30 kilogramos o 115 centímetros de longitud a la horquilla. Además, no se autoriza el traspaso de cuota no utilizada, ni el traspaso de atunes rojos vivos



El sector almadraberero andaluz no está muy de acuerdo con las decisiones adoptadas.



El peso mínimo del atún rojo se establece en 30 kilogramos.

no sacrificados salvo excepciones. Se mantiene la prohibición a la comercialización de atunes rojos capturados mediante pesca recreativa o deportiva, y se prohíbe el uso de medios aéreos como aviones, helicópteros o drones para la búsqueda de bancos de atunes.

Hay que recordar que este nuevo marco regulador llega en un contexto marcado por las peticiones de ecologistas –como WWF– demandando medidas para frenar el contrabando de atún rojo y tras el caso Tarentelo, una macrooperación producida este pasado verano contra la comercialización

ilegal del atún rojo en España, donde se intervinieron 80.000 kilogramos de pescado, se produjeron 49 registros y se detuvo a 79 personas.

De otro lado, en Croacia no se ha logrado un nuevo acuerdo para la captura del patudo (*thunnus obesus*), y se ha prorrogado por un año el régimen actual, con un TAC de 65.000 toneladas. La falta de consenso se ha debido, principalmente, a la oposición de algunos países que prefieren seguir expandiendo su flota para la captura de esta especie cuyo stock está en problemas. 🌊

Abierto el plazo en Andalucía para optar a 17 millones en ayudas públicas para la pesca sostenible y su comercialización

Se trata de tres líneas de ayudas cofinanciadas por Europa y la administración andaluza, dotadas con 11,4 millones de euros para el desarrollo sostenible de la acuicultura, 5 millones para mejorar la competitividad del sector pesquero, y casi medio millón para acciones de promoción y comercialización.

*Texto y fotos:
Juan Manuel Moreno*


La Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural ha habilitado varias líneas de ayudas para favorecer la pesca sostenible en la región andaluza y la comercialización de los productores pesqueros y acuícolas. Todas estas subvenciones cuentan con la cofinanciación del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP).

Destacan los 11,4 millones de euros en incentivos para el desarrollo sostenible de la acuicultura marina, en régimen de concurrencia competitiva. Esta línea de ayudas cuenta con una partida de 8,1 millones para 2019 y otra de 3,3 millones para

el año 2020. Los proyectos pueden presentarse hasta el 8 de enero.

Por otro lado, al margen de la producción acuícola, se convocan ayudas para el fomento de la pesca sostenible por valor de cinco millones de euros, distribuidos en cinco líneas de incentivos destinadas a impulsar la competitividad y viabilidad de las empresas del sector pesquero y a respaldar la mejora de las condiciones de trabajo y seguridad de los profesionales del mar. Igualmente, el plazo para concurrir a estas ayudas se extiende hasta el 8 de enero.

Por último, se han convocado las ayudas correspondientes a 2019 y 2020 para el fomento de la comercialización y promoción de los productos pesqueros y la acuicultura de Andalucía, para lo que se des-

tina un total de 417.838 euros. El período de entrega de la documentación concluye el próximo 27 de diciembre de 2018, inclusive. En concreto serán 250.000 euros para el fomento de la comercialización y 167.838 euros para promoción y búsqueda de nuevos mercados. La financiación de estas ayudas procede en un 75% del FEMP de la Unión Europea y en un 25% de la comunidad autónoma andaluza. Respecto a la línea de Promoción, los incentivos se dirigen a entidades sin ánimo de lucro y a cofradías de pescadores que presenten proyectos destinados a la realización de campañas de comunicación para sensibilizar a la población respecto a la calidad y sostenibilidad de los productos de la pesca y de la acuicultura. 

LÍNEA DE AYUDA	2019	2020
Medidas de higiene, salud y seguridad	274.000	200.647
Eficiencia energética	170.000	0
Sustitución o modernización de motores	70.000	133.765
Inversiones a bordo para mejora de calidad de productos	100.000	267.530
Mejora de infraestructuras en puertos pesqueros	3.262.722	520.265
Total	3.876.722 €	1.122.207 €



SAJA-INDYNA, S. A.



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

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



TECNISA, S.L.

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

Proyectos de buques
Ingeniería integral de habilitaciones

El consumidor español será el primero del mundo en encontrar en las latas de atún un certificado de sostenibilidad

*Texto y fotos:
Teresa Montero*

España será el primer país del mundo en donde se venderán latas de atún con un sello que certifica el origen sostenible de este producto. Una iniciativa anunciada en el IV Congreso del Atún, donde se repasó la actualidad de esta pesquería. Estas latas, que encontramos en las tiendas a partir de la próxima primavera y llevarán la etiqueta APR (Atún de Pesca Responsable), dispondrán de un código QR con el que los consumidores, mediante sus dispositivos móviles, accederán a información sobre el pescado, su origen y procesado.

En total, 50.000 toneladas de atún tropical en el mercado con este sello que certifica que el atún ha sido capturado respetando los derechos laborales y humanos y que se han cumplido los requisitos medioambientales y de control pertinentes. "Más allá incluso de las exigencias legales", señaló Julio Morón, director gerente de la Organización de Productores de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC).

De este modo, esta etiqueta es la única del mundo que garantiza que una flota cumple con las mejores prácticas en la vertiente socioeconómica, medioambiental y de control. "Un paso de gigante" en el sector, aseguró Morón, pues el consumidor "podrá apostar por primera vez por produc-

Las latas de atún con sello APR llevarán un código QR que permitirá acceder a información sobre el producto



Latas de atún tropical certificarán que el atún ha sido capturado respetando los derechos laborales y humanos.

tos que garanticen la sostenibilidad de los océanos".

Asimismo, señaló que es tarea de la distribución "generar la conciencia de consumo responsable en los ciudadanos. Que tire del carro y que el resto de las flotas se sumen a este estándar", reconoció Morón, recordando que "ante la competencia desleal de otras flotas" han decidido "predicar con el ejemplo en materia social".

La etiqueta es fruto de dos iniciativas de la flota atunera española desarrolladas desde 2016: su Proyecto de Mejora de Pesquería (FIP, por sus siglas en inglés) y la norma UNE APR con la que se han certificado ya 47 barcos de Opagac/Agac a través de AENOR.

El FIP, en el que colabora WWF, asegura que barcos y tripulaciones siguen prácticas de pesca que respetan el medioambiente y las especies. Y la Norma UNE APR garan-

tiza el cumplimiento de las condiciones laborales y de seguridad marcadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en su Convenio 188 de 2007.

Asimismo, en la inauguración del congreso, la secretaria general de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), Alicia Villauriz, para quien el atún "es una especie determinante del sector productor y transformador español", ha manifestado el "apoyo y aliento" de la Secretaría hacia la Norma APR y la necesidad de "comunicar que se están haciendo bien las cosas".

La secretaria general ha destacado que la Norma exige operar bajo el estricto sistema español de control y la utilización de dispositivos de agregación de peces no enmallantes. Sin olvidar que garantiza retribuciones mínimas de salarios, horas de descanso, atención médica, prevención de riesgos laborales y seguridad social de las tripulaciones.

Sostenible y competitiva

A su vez, esta certificación, ha indicado Villauriz, supone una herramienta para la diferenciación de la flota cerquera española frente a la competencia desleal, en ocasiones practicada por buques de otras banderas que no cumplen los estándares mínimos en ningún ámbito.

Destacar que la lucha contra la pesca IUU es una de las principales prioridades para el Ministerio, ha apuntado la secre-

El sello APR garantiza que el atún fue pescado por trabajadores con las mejores condiciones sociales



Alicia Villauriz, secretaria general de Pesca del MAPA; y Julio Morón, director gerente de OPAGAC.



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 6169408 Fax. +34 94 6169410
E-Mail: itsaskorda@itsaskorda.es

itsaskorda

No podemos hablar de sostenibilidad real sin asegurar unas condiciones laborales dignas a bordo

taria, ya que se ha convertido en una de las mayores amenazas a la explotación sostenible de los recursos y para la biodiversidad marina.

El reto así, según Villauriz, es seguir pescando de modo sostenible, pues es un elemento fundamental al negociar las tasas admisibles de capturas y para conservar la especie y mantener una actividad económica estable.

También, durante el acto inaugural, el presidente de Opagac, Jon Uría, solicita que "los contingentes de lomos de atún que entran en la UE tengan los mismos mecanismos de control sanitarios, de sostenibilidad y condiciones de trabajo que los españoles".

Por su parte, Bittor Oroz, viceconsejero de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria del Gobierno Vasco, ha señalado que "necesitamos una flota fuerte, competitiva y sostenible" para garantizar el futuro de un



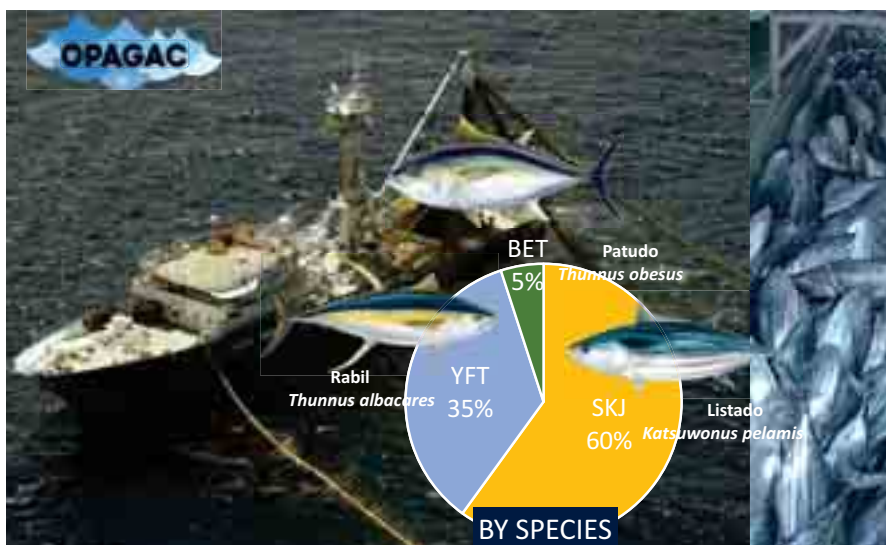
Josu Santiago tomó parte en el Congreso del Atún, celebrado en Madrid.

sector alimentario, "cada vez más estratégico a nivel mundial".

Además, añadía, "hemos impulsado una iniciativa que aglutina distintos agentes con el fin de impulsar la sostenibilidad en toda la cadena de valor. Acciones encaminadas a la sostenibilidad económica, pero también relacionadas con el medio ambiente y la cultura".

A su vez, Oroz considera que "la defensa de los mercados se debe basar en defender y potenciar el consumo de los productos", controlados y con garantías de trazabilidad, capturados por nuestra flota.

Para terminar, Cristina Gallach, alta comisionada para la Agenda 2030 en España, valora "apostar por compromisos con diferentes actores para tomar decisiones en



La defensa de los derechos sociolaborales es clave para evitar la competencia desleal que tanto daño hace a la actividad pesquera sostenible y responsable

favor de las personas y la conservación del planeta", puntualizando que "el gobierno español está absolutamente comprometido con la agenda de la sostenibilidad".

Informar al consumidor

Tras la inauguración, en la mesa redonda sobre los resultados del FIP de OPAGAC, José Luis García, responsable del Programa Océanos de WWF, señaló que las pesquerías sostenibles implican tres líneas de acción: triplicar el volumen de pesquerías en transición hacia la sostenibilidad, reducir la pesca ilegal en un 50%, y detener las capturas accidentales de las especies más vulnerables.

Además, explicaba García es preciso sentar las bases de una buena gestión pesquera y que los responsables de la política, el mercado y la tecnología trabajen en conjunto.

No obstante, recordó que el 75% del atún está gestionado de manera efectiva o re-

cuperado, que se han reducido los impactos sobre el ecosistema y establecido acuerdos entre los mercados para mejorar las pesquerías de atún. Y que ahora se está trabajando en aumentar la sensibilización y conocimiento del consumidor sobre el atún.

Las ineficiencias en la gestión de las ORPs atuneras frente a los criterios de certificación de Marine Stewardship Council (MSC), fue el tema del ponente, Josu Santiago, jefe del Área de Gestión de Atunes de AZTI, quien considera que el sector atunero español tiene gran capacidad de adaptación y lo que hay que trabajar es la diferenciación y "enseñar al consumidor", a la opinión pública y al mundo en general que estamos trabajando de modo transparente.

Stocks en buen estado

Respecto a los stock, Josu Santiago declaró que se encuentran en buen estado todas las especies, excepto el rabil en el Índico,

(serían necesarias evidencias de recuperación) y en el Atlántico (ambos con un plan de recuperación). El patudo en el Atlántico se encuentra en situación crítica; y en el Pacífico Este, es incierta. Aún así, el 78% de las capturas de atún tropical proceden de stocks en buen estado.

Un reciente informe de la Organización International Seafood Sustainability Foundation (ISSF) revisa el estado y gestión de los stocks con respecto a dos criterios de MSC: poblaciones sostenibles Principio 1 (P1) e impacto en el ecosistema Principio 2 (P2).

Así, las pesquerías de túnidos suspenden en su evaluación del Principio 1, sólo seis aprueban. Y respecto al Principio 2, las evaluaciones de MSC están separando la certificación del banco libre y de los FADs. Esto se hace para promover la actividad de banco libre frente a los FADs, pero algunos ejemplos como el listado de PNA (Partes del Acuerdo Nauru) indican que no se está evolucionando hacia el banco libre.

MAYEKAWA

MYCOM

Reconocido como el **mejor compresor** de frío industrial del mundo

Unidad Serie i

Disponible para frío comercial, con tecnología industrial

EFICIENCIA JAPONESA



Mayekawa, S.L.
Polígono Industrial Camporosso - C/ Montevideo, Nº 5
Nave 13 - 28806 Alcalá de Henares (Madrid)

91 830 03 92 | mayekawa@mayekawa.es

f in t

www.mayekawa.es



Miguel Ángel Herrera, gerente adjunto de OPAGAC; Josu Santiago, jefe del Área de Gestión de Atunes de AZTI; y Jose Luis García Varas, Responsable del Programa Océanos en WWF.

En general, según el informe de ISSF el marco de gestión de la Organización Pesquera del Pacífico Sur (RFMO) permite cumplir con la gobernanza (el Principio 3) en todas las pesquerías. Pese a ello, se han identificado problemas de cumplimiento en declaración de estadísticas y otras medidas.

Buenas prácticas

Miguel Ángel Herrera, gerente adjunto de OPAGAC, nos mostró el camino de esta organización hacia la sostenibilidad partiendo de sus dos principales compromisos: la pesca responsable, que incluye el buen trato a sus trabajadores y el certificado APR, y la pesca sostenible.

Por esto último, están inmersos en su FIP con WWF, con resultados, en su segundo año, por encima de las expectativas; y en la obtención, para 2021, de la eco-certificación de su flota con MSC.

Hasta la fecha mucho ha sido lo hecho. Recordemos que toda la flota de OPAGAC está equipada con Sistemas de Seguimiento por Satélite (VMS) y observadores humanos / electrónicos. Y que en España, más de 500 capitanes y marineros fueron formados en buenas prácticas y en reducción de los impactos negativos de la actividad pesquera.

Además, se han reducido las capturas accesorias mediante FADs no enmallantes y biodegradables y la adopción de protocolos de liberación para especies accesorias, desde el cerco y la cubierta. Y OPAGAC también es líder en planes de recuperación de FADs.

Alta tecnología

La tecnología al servicio del control de la pesquería también fue tratada en el congreso. Así en la ponencia "Soluciones tecnológicas para una gestión eficiente de flotas pesqueras", Faustino Velasco, CEO de Satlink, que nos presentó algunos casos de éxito.

Uno de ellos es el VMS (Sistema de Localización de Barcos de Pesca) que consta de un equipo satelital a bordo que transmite posición y actividad. Destacar el nuevo ELB2020, compatible con la nueva normativa recientemente aprobada.

Otro ejemplo, es el ERS, un programa de mareas para OPAGAC, que ofrece informes de capturas, inventario de boyas y actividades en pesca con FADs.

Velasco también se refirió al Seatube, un sistema de monitoreo, una solución de grabación de vídeo instalada a bordo con ocho cámaras simultáneas grabando 24 horas todos los días de la semana y que podría definirse como la suma de observador electrónico más trazabilidad, gestión efectiva y transparencia. Ofrece información en tiempo real con sistema de alarmas.

Y por último, hizo referencia a la empresa independiente Digital Observer Services (DOS), formada por biólogos y observadores marinos, que garantiza seguridad de la información (sujeta acuerdos de confidencialidad), uso apropiado y análisis objetivo.

Asimismo, Gabriel Gómez Celaya, director general de Marine Instruments, tam-

La defensa de los mercados se debe basar en defender y potenciar el consumo de los productos controlados y con garantías de trazabilidad

bién presentó los avances en tecnología de esta empresa española que diseña y fabrica equipos electrónicos, principalmente para el sector pesquero, y especializada en nuevos desarrollos e innovación

Destacó los vehículos aéreos no tripulados, TunaDrone™, que busca pájaros que indican la posible presencia de una serguera de atún; el Monitoreo Electrónico eEye™ para el control de descartes; las soluciones de optimización Marine View™; las boyas satelitarias M3i+(con ecosonda para la pesca del atún mediante FADs); y las radioboyas M3P, que permiten a los palangreros seguir el recorrido de la línea y detectar cuando ésta se rompe.

En total, la empresa ha instalado 750 sistemas en 21 países. En España, han trabajado principalmente con buques atuneros y auxiliares montando 26 instalaciones.

Trabajo decente

La conciencia social de la empresa atunera fue la protagonista de la última mesa redonda. La primera en intervenir fue Luz Baz, coordinadora de la International Transport Workers' Federation (ITF), una organización que trabaja para asegurar la seguridad en los barcos y unas condiciones decentes de trabajo a bordo.

Su objetivo es elevar los estándares, proteger a los vulnerables y erradicar la explotación. Para ello inspeccionan barcos (10.234 buques en 2017), crean acuerdos de condiciones de trabajo con las compañías y ofrecen ayuda a los pescadores.

Conocimos que la agencia de las Naciones Unidas está trabajando para la mejora social en este sector con su programa “Trabajo decente en la Economía Azul” porque “no podemos hablar de sostenibilidad real sin asegurar unas condiciones laborales dignas a bordo”, afirmó la responsable de ITF.

Asimismo Baz se refirió a los problemas que afectan a la tripulación: trabajo infantil, discriminación contra los inmigrantes, aislamiento, largos periodos en el mar, prácticas de trabajo inseguras y abusivas, buques anticuados, inadecuada alimentación y condiciones sanitarias, inexistencia de contratos de trabajo y asistencia médica, bajos salarios, engaños, precarias condiciones de habitabilidad. E incluso escenarios propios de la esclavitud: abusos físicos, tráfico de personas, violencia y asesinatos.

Como conclusión, para asegurar decentes condiciones de trabajo, Baz aboga por implementar prontamente el Convenio 188 de la OIT, proteger los derechos de los pescadores mediante negociaciones colectivas, luchar contra la pesca ilegal y la



impunidad de los crímenes transnacionales, promover la norma APR como estándar, eliminar la competencia desleal y trabajar juntos (gobiernos, industria, ONGs, representantes del sector) en favor de la Economía Azul. Después fue el turno de Joaquín Nieto, director de la ofici-

na de la OIT para España, que subrayó, vía vídeo, el trabajo de las empresas armadoras y sindicatos en defensa de los derechos sociolaborales, clave para evitar la competencia desleal que tanto daño hace a la actividad pesquera sostenible y responsable. 🌊

Objetivos de Desarrollo Sostenible

Cerró la mesa y el congreso, Javier Molero, experto en Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y Derechos Humanos de la Red Española del Pacto Mundial. Este organismo persigue implementar 10 principios universalmente aceptados para promover el desarrollo sostenible en materia de derechos humanos, trabajo, medio ambiente y anticorrupción.

Molero estableció una relación de estos ODS con el sector del atún. Así, el objetivo 14 referente a la vida submarina recoge que de aquí a 2020 se ha de reglamentar eficazmente la explotación pesquera y poner fin a la pesca excesiva, la pesca IUU, y las prácticas pesqueras destructivas.

El objetivo 8, trabajo decente y crecimiento económico, implica adoptar medidas para erradicar el trabajo forzoso y el infantil. Y también, proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro.

En cuanto a la producción y consumo responsables (objetivo 12), se estableció la necesidad, de aquí a 2030, de reducir a la mitad el desperdicio de alimentos per cápita mundial y de alentar a las

empresas a ser sostenibles y que incorporen información sobre la sostenibilidad en sus informes.

Y el objetivo 16 sobre paz, justicia e instituciones sólidas insta a reducir considerablemente la corrupción y el soborno en todas sus formas, y a proteger las libertades fundamentales, de conformidad con las leyes nacionales y los acuerdos internacionales.

A su vez, Molero relacionó los ODS y Norma UNE 195006, destacando las condiciones sociales y de seguridad (edad mínima para trabajar, contratos por escrito, salario, horas de descanso, enfermedad, lesión o muerte, prevención de riesgos laborales, atención médica y seguridad social), la formación sobre impactos, el control de la actividad mediante el diario de pesca y el certificado de capturas, y las buenas prácticas en los buques para una pesca sostenible (documentación básica y número IMO).

“Más de 9.500 empresas ya están adheridas a la iniciativa y España se encuentra en posición de liderazgo”, señaló Molero. 38 organizaciones españolas del sector agroalimentario ya están comprometidas con esto. 🌊

Observatorio del Atún Rojo de Balfegó

Es imposible controlar los mares, pero sí los mercados

El comercio ilegal de atún rojo ha quedado una vez más al descubierto. 80.000 kilos confiscados y 79 detenidos en la última acción de la operación Tarantelo. Medidas serias de control, y no parches como la supresión del carry over, retirada de licencias, y mayor concienciación al consumidor es lo que reclama Balfegó para erradicar estas prácticas.

Un día después de que saltara a los medios la noticia de que la Guardia Civil había confiscado más de 80.000 kilos de atún rojo de procedencia ilícita (de Malta e Italia), tuvo lugar en Madrid, el 25 de octubre, el último Observatorio del Atún Rojo de Balfegó, empresa especializada en la pesca, acuicultura y comercio del atún rojo.

Se importaron a España 1.200.000 kilos de atún legal procedente de Malta y amparado en esa legalidad se importó el doble, dos millones y medio de kilos de atún ilegal que se blanqueaban con los documentos de las partidas legales. Y se detectaron un millón de kilos procedentes de Italia.

Las personas que formaban parte de la red, desarticulada en el marco de la operación Tarantelo, coordinada por Seprona con la participación de Europol, podrían haber obtenido unos beneficios brutos superiores a los 12 millones de euros.

Según Juan Serrano, director de Balfegó, este comercio ilegal “es un punto de inflexión” para estas prácticas y hay que “adoptar medidas serias y reales de control que destierren este tipo de acciones, pero no a costa de aquellas empresas que han actuado dentro

Balfegó pide "voluntad política" para evitar el comercio ilegal de atún rojo y mayor concienciación al consumidor



Juan Serrano, director de Balfegó; y Juanjo Navarro, director general adjunto de Balfegó.

de la más estricta legalidad y que han contribuido con su esfuerzo e inversiones a conseguir la recuperación de esta especie”.

Una ilícita actividad que Balfegó viene denunciando desde hace años y que, consideran, excluye del mercado a “aquellas empresas que cumplen la normativa”.

Por ello critican la “falta de voluntad política”, pues como ha insistido Serrano “es imposible controlar los mares, pero sí los mercados”. Simplemente, por el precio de venta podría ser detectado el fraude. “Es un indicador para sospechar que algo pasa”, incide. Entre ocho y diez euros el kilo oscila el atún ilegal, mientras que el legal va desde los 25 a los 45 euros en función de su presentación y despiece.

En este sentido, la empresa ha reclamado a las administraciones públicas que adopten

las medidas necesarias para erradicar estas prácticas y no esperen al final del proceso judicial, actualmente en marcha, ya que puede dilatarse durante años.

Retirada de licencia

Asimismo, Balfegó solicita a la UE que se retiren licencias y autorizaciones tanto a nivel nacional y europeo como de ICCAT, ya que, consideran que la pérdida de la licencia es la única medida coercitiva que puede evitar que los operadores ilegales sigan actuando. “Las sanciones económicas, apunta Balfegó, ya han demostrado que no sirven para nada”.

Es más, señala Juan Serrano “hay más y mejores maneras de controlar los mercados. Sabemos cómo poder reducir ese tráfico ilegal de atún rojo, al menos en un 70% o 80% usando el eBCD, el documento electrónico

de capturas de esta especie. Haciendo que sea obligatorio" el registro del operador que comercializa el atún rojo "y si cambia de manos también ha de quedar registrado".

No olvidemos que todo el atún rojo que sale de su factoría lleva incorporado, desde hace varios años, un sistema de gestión informatizada y digital de trazabilidad para ofrecer la máxima transparencia al consumidor y luchar contra el fraude y el comercio ilegal de esta especie.

En este marco no deja de ser llamativo que la pesca del atún rojo sea la más regulada. Pero desde la compañía nos recuerdan que queda mucho por hacer, pues una vez que llega el pescado a puerto, el control es competencia de comunidades y ayuntamientos.

La pérdida de la licencia es la única medida coercitiva que puede evitar que los operadores ilegales actúen

Consumidor informado

También es un trabajo que implica a productores y consumidores. Los primeros tienen el deber de poner en conocimiento de los consumidores qué productos llegan a su plato y es obligación de los consumidores, cada vez más, exigir que los fabricantes les demos información de los productos y de aquellos procesos por los que ha pasado el producto hasta llegar a sus manos", apuntó Serrano.

Es más, añadía el director de Balfegó, "si no concienciamos al consumidor que exija vamos a correr el riesgo de estar siempre alimentando que exista fraude alimentario en nuestros mercados".

De este modo, el sector considera vital la educación en los supermercados y denuncia la falta de formación entre los empleados de las cadenas españolas. Desde Balfegó exigen que se realice un etiquetado correcto de las diferentes clases de atún, ya que confirman que "nadie lo está haciendo bien".

No obstante, el fraude destapado, aún preocupante, puede suponer una oportunidad de generar valor para aquellas empre-

sas que como Balfegó "actúan de manera legal y con controles sanitarios exhaustivos", señaló Serrano.

Cierto es que "cuando sale una mala noticia, como es normal cae la venta del producto", reconoció el director de la compañía. No es bueno "para el sector ni para los consumidores. Yo no quería hacer una alarma general porque hay empresas y comercializadores que lo están haciendo bien", añadía.

Este encuentro, también estuvo marcado por la cercanía de la celebración de la 21ª Reunión Extraordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), del 12 al 19 de noviembre en Dubrovnik (Croacia).

Así, Balfegó aboga por una gestión coherente y sostenible del atún rojo del Atlántico Este y Mediterráneo una vez certificada su recuperación y la previsible adopción de un plan de gestión por ICCAT. Un plan que debe incluir, añaden, medidas de control eficaces y ejemplares que erradiquen cualquier tentación de comercializar ilegalmente esta especie.

Mantener el *carry over*

El grupo también ha instado a la Comisión Europea a retirar su propuesta de suprimir el denominado *carry over*, práctica que permite la comercialización de atún rojo fresco proveniente de granjas de engorde más de un año después de su captura.

Su supresión, consideran los responsables de Balfegó, no mejoraría el control comercial sobre la especie ni beneficiaría a nadie, pero sí limitaría el comercio y perjudicaría al operador legal. Sólo sirve para simular un intento de controlar la pesca y comercio de atún rojo.

Precisamente para controlar esta práctica comercial, abierta a posibles fraudes, la empresa catalana propuso hace un año a la CE crear comisiones internacionales que corroboraran la correcta gestión del *carry over*, lo que garantizaría su transparencia.

Según Juanjo Navarro, director general adjunto de Balfegó, si algún operador ha cometido alguna irregularidad lo apropiado es que se hable con él y "se le sancione si procede, y el que se reduzca la operatividad a todos los operadores porque alguno haya delinquido, nos parece una medida totalmente sin razón. Es una medida que no soluciona el problema, es para lavar la imagen, para mostrar que se están haciendo cosas".

"El que se reduzca la operatividad a todos los operadores porque alguno haya delinquido, nos parece una medida totalmente sin razón"


Lo que se propone es "que no guardemos el pescado más allá de junio", explicaba Juan Serrano, porque al haber nuevas capturas puede haber confusión y actos fraudulentos. "Nosotros ofrecemos documentos que certifican la cantidad de atunes que hay en los viveros" antes de que entren los nuevos capturados. "Lo que queremos es que nos dejen desarrollar esta actividad comercial totalmente legítima".

Serrano calificó como "inaceptable" y "torpe" esta propuesta de la CE, que reclama la venta de todos los atunes antes del 30 de septiembre, algo para él "impensable" en cualquier sector comercial y que supondría la bajada de los precios.

La medida, añadía el director de Balfegó, beneficiaría a países como Japón, que podría comprar atún rojo a mejor precio. "Lo que nosotros tenemos vivo en nuestras piscinas no es más que un almacén regulador que regula la oferta y la demanda del mercado".

Mayor periodo de pesca

En otro orden de cosas, la empresa valora que ICCAT pueda ampliar el periodo de pesca, que transcurriría entre el 26 de mayo y el 30 de junio, aunque considera que esa semana añadida no es garantía para alcanzar la cantidad asignada. "Si las condiciones climáticas son adversas y/o surgen problemas técnicos" podría acabarse el plazo para "apresar los ejemplares de atún rojo previstos e indispensables para mantener a nuestra plantilla y la rentabilidad de la empresa", afirma Serrano.

En ese sentido, Grup Balfegó insiste en su petición de se amplíe un mes más el periodo de pesca de atún rojo, al igual que solicita que se permita el empleo de aviones en la pesca, lo que reduciría el uso de combustible, acortaría el tiempo necesario para las capturas al agilizar los procesos y, en conjunto, mejoraría la eficacia de las flotas. 

Concedidas un centenar de licencias profesionales para la captura de cangrejo azul en las Tierras del Ebro

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

El pasado 13 de noviembre se constituyó en la Cofradía de Pescadores de la Virgen de Carne de Sant Carles de la Ràpita, el Comité de Cogestión del Cangrejo Azul de las Tierras del Ebro. Se trata del segundo comité de estas características que se crea desde la publicación en junio del Decreto de gobernanza de la pesca. El primero fue el Comité de Gestión de la Sepia de las Bahías de Palos y Roses, constituido en septiembre pasado.

Este Comité es una iniciativa que ha nacido a instancia de la Dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación, a propuesta del sector pesquero, con objeto de generar el máximo beneficio en el aprovechamiento de esta especie y a la vez tratar de contener la expansión, especialmente relevante en los últimos dos años.

Constituirán el Comité la Dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos conjuntamente con el sector pesquero dedicado a la captura de la especie, las federaciones de pescadores, el sector científico y las organizaciones medioambientales. En este plan de gestión, se propone incorporar un sexto ámbito, en este caso el Parque Natural del Delta del Ebro.

El Comité de Cogestión del Cangrejo Azul en las Tierras del Ebro tendrá como primer objetivo la elaboración del Plan de

Se trata de generar el máximo beneficio en el aprovechamiento de esta especie y contener la expansión



El director general de Pesca i Afers Marítims, Sergi Tudela, ha presidido la reunión de constitución del Comité de Cogestión del Cangrejo Azul de las Tierras del Ebro

gestión del cangrejo azul en las Tierras del Ebro, que contendrá las medidas técnicas de regulación de la actividad extractiva del cangrejo azul. A la vez, este plan integrará un programa socioeconómico dirigido fundamentalmente a incrementar el valor añadido del producto y, consecuentemente, a mejorar la comercialización.

Con la creación del Comité de Cogestión del Cangrejo Azul en las Tierras del Ebro se quiere fomentar la explotación profesional intensiva de esta especie y crear las herramientas necesarias para garantizar la comercialización a través de los circuitos oficiales de las lonjas pesqueras. Esta comercialización tiene que llevar asociada una valorización del producto y garantizar su trazabilidad hasta el consumidor final. Estas acciones, no tendrían que excluir actuaciones puntuales de control en puntos concretos que aseguren el mantenimiento de la densidad de las poblaciones de cangrejo azul en niveles asumibles para los ecosistemas deltaicos.

Situación actual de la especie

Además del delta del Ebro, en estos momentos se ha detectado también presencia

de cangrejo azul en las desembocaduras de los ríos de la costa central de Cataluña como por ejemplo el Foix y el Llobregat y también en la zona de Girona, en los ríos Ter y el Fluvià, donde se están dando licencias específicas.

Precisamente, se ha integrado en esta Comisión la Federación Nacional Catalana de Cofradías de Pescadores porque determinadas medidas que se tomen para la zona del delta del Ebro puedan ser exportadas al resto del litoral.

En este sentido, hay que destacar que los pescadores profesionales de cualquier

Concedidas un centenar de licencias profesionales para la captura de cangrejo azul a las Tierras del Ebro

modalidad pueden capturar cangrejo azul con las artes que tienen autorizadas, y la administración ha concedido alrededor de un centenar de licencias profesionales específicas (tanto a embarcaciones como mariscadores a pie) dirigidas a la captura de cangrejo azul en las Tierras del Ebro para gestionar la pesca de este crustáceo tanto en aguas marítimas como en aguas continentales (un ejemplo es la Cofradía de Pescadores de Sant Pere de Tortosa y Sant Carles de la Ràpita, que están autorizadas a pescar esta especie en el interior de las lagunas de la Encanyissada, la Tancada, el Canal Vell y las Olles y en los canales proveedores. Próximamente, también se autorizarán más licencias profesionales específicas en el litoral gerundense.

La Dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos, de acuerdo con la Dirección general de Ecosistemas Forestales y Gestión del Medio, ha dirigido el control de las poblaciones de cangrejo azul exclusivamente hacia la actividad pesquera profesional intensiva para que garantice el mantenimiento de estas poblaciones en niveles asumibles para los ecosistemas locales.

Sobre la especie

Desde el primer registro sobre la presencia del cangrejo azul en el delta del Ebro en 2012, esta especie ha mostrado en los últimos dos años una clara expansión por el delta del Ebro y de manera menos relevante por otros sistemas deltaicos del litoral catalán.

Se trata de una especie alóctona, procedente de la costa atlántica de América, que se ca-

Tratan de conseguir un sector pesquero comprometido con la gestión integral

racteriza por tener una gran capacidad de dispersión y de adaptación a un amplio rango de salinidades y temperaturas.

El cangrejo azul (*Callinectes sapidus*) es una especie incluida en el listado de especies pesqueras admitidas en España (Resolución de 26 de enero de 2018 de la Secretaría General de Pesca) y, por lo tanto, puede ser pescado profesionalmente.

El cangrejo azul, tanto en los países incluidos dentro de su rango de distribución natural como en otros países donde se ha establecido recientemente, es una especie con un gran potencial comercial. Es por este motivo que se están estudiando diferentes opciones con el objetivo de dar a esta especie una salida comercial que permita una revalorización del producto. 🌊



El cangrejo azul es una especie con un gran valor comercial.

En línea con Europa

Este plan de gestión sigue las directrices marcadas por la Política Pesquera Común y se basa en un modelo de cogestión adaptativa.

Estas experiencias tienen que servir de referente para la aplicación a nuevos planes de gestión destinados a otras modalidades y/o especies pesqueras, con el objetivo de lograr una pesca sostenible a través de la cooperación entre los sectores implicados.

La constitución del Comité de Cogestión del Cangrejo Azul del Delta se enmarca dentro de la Estrategia Marítima de Cataluña,

concretamente dentro de dos de sus ámbitos: el de Ecosistemas Marinos resilientes y plenamente funcionales, para conseguir un sector pesquero competitivo comprometido con una gestión integral y a largo plazo de sostenibilidad medioambiental, social y económica, y el de la Gobernanza, un mecanismo participativo e innovador fundamentado en conceptos como por ejemplo la cogestión y la gestión ecosistémica, adaptativa y precautoria, la cual implica la participación e implicación de la administración, el sector y el mundo científico y el asociativo. 🌊

Cataluña destina cerca de 732.000 euros en ayudas a la paralización temporal de actividades pesqueras

ELa Dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Generalitat de Cataluña destinará casi 732.000 euros al pago de las ayudas a la paralización temporal de la actividad pesquera, correspondientes en 2016 y 2017, en las modalidades de arrastre y cerco catalanas.

El Departamento ha valorado las solicitudes presentadas y ha acordado la elegibilidad de 188 expedientes de armadores de las flotas de arrastre y cerco de toda Cataluña y de 13 pescadores.

La Generalitat continúa defendiendo el establecimiento de unas vedas adecuadas a la realidad catalana

Las ayudas a la paralización temporal, convocadas en el marco del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), están destinadas a los armadores y marineros del sector pesquero con puerto base en Cataluña de las modalidades de arrastre y cerco.

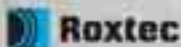
El director general de Pesca y Asuntos Marítimos, Sergi Tudela, ha manifestado su satisfacción porque el dinero empiece a llegar al sector y confía en que el MAPAMA acepte los recursos de altura presentados por el resto de la flota en relación a los sistemas de verificación del requisito de inactividad de las embarcaciones pesqueras. Estos recursos afectan a 54 embarcaciones de pesca y representan 199.270,18€ que tendrían que llegar al sector.

Cataluña se ha dotado recientemente de un modelo de cogestión pesquera fundamentado en la plena implicación de los pescadores, científicos y sociedad civil en la gestión. Este sistema, que ha sido galardonado recientemente por la FAO, contribuye a

Cataluña se ha dotado recientemente de un modelo de cogestión que contribuye a la transición del sector pesquero hacia la sostenibilidad

la transición del sector pesquero hacia la sostenibilidad.

Garantizar la competitividad del sector pesquero es una de las estrategias de la Estrategia Marítima de Cataluña. Por eso el Gobierno de la Generalitat ha reclamado al Ministerio que se vuelva al modelo descentralizado de gestión de las ayudas a las vedas, para mejorar y agilizar la tramitación de las ayudas y su pago efectivo.



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

Gómez Comes: “Hemos invertido cuatro millones de euros en instalaciones pesqueras”

En la recta final del año, hablamos con el gerente de Ports de la Generalitat, Joan Pere Gómez Comes, sobre las principales actuaciones y líneas de promoción llevadas a cabo este año y las previsiones más importantes cara al 2019.

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

Ports gestiona 19 puertos pesqueros en la costa catalana, ¿qué novedades hay en este sector?

La pesca es un sector clave para la Generalitat de Catalunya y desde la Administración portuaria mantenemos un compromiso de trabajo con las Cofradías de pescadores, a través del cual hemos invertido 4 millones de euros en los últimos cinco años, en la renovación de las infraestructuras pesqueras, los equipamientos y los servicios para ofrecer un mejor servicio a los pescadores y mejorar la comercialización del pescado.

Por otro lado, estamos trabajando con la Dirección de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalitat de Catalunya y con las Cofradías de pescadores para promocionar el pescado como un producto de calidad y de proximidad. Continuaremos dando prioridad al sector pesquero y prestándole todo nuestro apoyo para que la actividad sea sostenible y eficiente.

La actividad de cruceros ha batido récords en los puertos de la Costa Brava, ¿continuarán apostando fuerte por este sector?

El Plan de inversiones 2019-2022 prevé una inversión pública de 28,8 millones de euros



Joan Pere Gómez Comes, gerente de Ports de la Generalitat.

El nuevo Plan se centra en prestar servicios a la ciudadanía y en potenciar los puertos como centros de desarrollo

Los puertos de Palamós y Roses han cerrado una temporada excelente con más de 51.000 pasajeros, 54 escalas y nuevos récords. En conjunto han incrementado un 17% las escalas y un 13% los pasajeros. Una buena temporada que ha generado un impacto económico estimado de casi 4 millones de euros en el territorio. Es impacto genera actividad económica en la Costa Brava y da gran proyección internacional al territorio. Una de las novedades que llevará a cabo Costa Brava Cruise Ports en el 2020 es la organización de una asamblea de la asociación de puertos con cruceros en el Mediterráneo (Medcruise), en el puerto de Palamós. Una cita internacional crucial para los puertos con tráfico de cruceros. En el 2019 participaremos en las principales ferias y foros, visitaremos compañías y continuaremos buscando acciones innovadoras para cautivar nuevas líneas de crucero.

¿Se ha impulsado la promoción del sector náutico?

Es uno de los ejes de la economía y un gran dinamizador del turismo náutico en la costa catalana. Contamos con 33.000 amarres de embarcaciones de recreo, cifra que nos sitúa como primera comunidad autónoma en la materia. Estamos potenciando la actividad desde diferentes vertientes para continuar siendo líderes en el sector. Realizamos acciones promocionales en las ferias del sector en Düsseldorf, Southampton, París, Mónaco, Palma de Mallorca y Barcelona. Se ha creado la marca Costa Brava Yacht Ports para promocionar las grandes esloras en los puertos de la Costa Brava. Por otro lado, potenciamos el sector del chárter náutico en los puertos de las Terres de l'Ebre con dos rutas establecidas y el puerto de Sant Carles de la Ràpita como puerto base, una actividad que promocionamos bajo el paraguas Delta Ebre Port. Además, los Clubs Náuticos están haciendo una gran apuesta por fomentar la vela entre los es-



Doble escala de cruceros en el puerto de Palamós.

colares y a los ciudadanos, con el objetivo de acercar más la actividad a la ciudadanía, una iniciativa que cuenta con nuestro apoyo.

¿La captación de mercancías también está siendo una línea estratégica?

Catalunya es una tierra de entrada y salida de mercancías, con un importante tejido industrial y productivo y una valiosa posición geográfica estratégica en el sur de Europa. Los puertos comerciales de Palamós, Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita y Alcanar son instrumentos esenciales en el desarrollo económico de su territorio, por su aportación a la economía productiva. Con el fin de dar mayor recorrido a la actividad comercial, hemos realizado una importante campaña de

promoción en los mercados europeo y asiático, ayudada con elementos promocionales para captar más mercancías porque a estos enclaves todavía les queda recorrido.

¿Continúan fomentando la política de integración de los puertos con sus entornos urbanos?

La integración puerto-ciudad es una de las líneas maestras del nuevo Plan de puertos de Catalunya que busca impulsar la sinergia entre las instalaciones portuarias y el territorio. El engranaje Puerto-ciudad se consigue haciendo los puertos accesibles con la creación de espacios para uso ciudadano como: zonas de paseo, carriles bici, itinerarios peatonales, plazas para realizar actividades ciudadanas. Esta política de in-



Paseo Marítimo de Cambrils.

tegración requiere una inversión en infraestructuras, equipamientos, jardinería y mobiliario urbano, alumbrado público y cámaras de videovigilancia. El objetivo es dar continuidad a los frentes portuarios hacia los núcleos urbanos para que los vecinos puedan disfrutar de la actividad portuaria i del mar.

¿En qué punto se encuentra la Ley de puertos de Catalunya y qué novedades incluye?

El proyecto de Ley de puertos de Catalunya se encuentra en fase de impulso y tramitación parlamentaria. La nueva Ley actualiza la política portuaria del Govern de Catalunya para dar respuesta a los nuevos retos del sector y reforzar la concepción de las instalaciones portuarias como operadoras económicas y prestadoras de servicios. Uno de los objetivos principales de la Ley es poner las infraestructuras portuarias al servicio de la promoción económica, industrial, logística, nauticodeportiva, pesquera, turística y social, tanto desde la vertiente pública como de la privada.

¿El nuevo Plan de puertos de Catalunya supone un giro respecto al anterior concepto del sistema portuario catalán?

Sí, el Plan de puertos anterior era facilitador de infraestructuras, mientras que el



Embarcaciones de pesca amarradas en puerto.

nuevo se centra en prestar servicios a la ciudadanía y potenciar los puertos como centros de desarrollo, facilitando un efecto sinérgico con el territorio. El objetivo es dar respuesta a las necesidades detectadas. De este modo, la orientación del Plan será principalmente estratégica, marcando cri-

terios que establezcan las bases de desarrollo del sistema portuario catalán y faciliten la toma de decisiones en materia de gestión e infraestructuras. Esta filosofía va ligada a la necesidad de dotar el Plan de puertos de un carácter dinámico que permita su revisión y actualización cada cuatro años. Prevedemos que se apruebe el año próximo.

El próximo ejercicio van a desarrollar el nuevo Plan de inversiones de Ports. ¿Qué nos puede avanzar?

En el 2019 trabajaremos en el desarrollo del Plan de inversiones 2019-2022 que prevé una inversión pública de 28,8 millones de euros. El Plan se tiene que desarrollar con criterios de sostenibilidad económica y social para generar sinergias con el territorio y facilitar el autofinanciamiento del sistema portuario de Ports de la Generalitat. El Plan va más allá de un plan de infraestructuras y destina recursos a dotar la empresa de herramientas que permitan mejorar la productividad, la calidad y el nivel de servicio. El Plan tiene tres líneas de actuación, la mejora de las infraestructuras, la potenciación de la formación en todos los sectores portuarios y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y económicos. 🌊



Puerto de Alcanar.

El Puerto de Bilbao cierra una temporada récord de cruceristas

Han llegado, por primera vez, 86.500 turistas

Con la llegada del crucero Celebrity Silhouette de Celebrity Cruises (grupo Royal Caribbean), el Puerto de Bilbao cierra un año récord en cruceristas.

Desde el 25 de febrero, en que llegó el primer crucero, hasta el día 1 de noviembre, que ha atracado el último, han llegado, por primera vez, cerca de 86.500 pasajeros de cruceros (2.800 más que el año pasado). De estos turistas, más de 3.000 han utilizado el Puerto de Bilbao para iniciar o finalizar su crucero. Por nacionalidades, predominan los británicos (46%), alemanes (20%) y estadounidenses (15%).

El número de escalas ha sido de 59, con esloras entre 68 y 339 metros; y siete de ellos, uno más que el año pasado, han hecho noche en el puerto. Este año han coincidido, además, hasta en ocho ocasiones varios cruceros.

En total, han escalado barcos de 16 compañías, de las cuales dos han visitado Bizkaia por primera vez.

La Autoridad Portuaria de Bilbao se muestra muy satisfecha por el desarrollo de esta temporada, que confirma la posición del Puerto de Bilbao para afianzarse como puerto base (futuro turnaround port). Destaca, por un lado, el aumento de turistas, "porque más importante que el número de escalas es el número de pasajeros que llegan en los cruceros". Por otra parte, señala el hecho de que se haya diversificado y am-



Hasta tres cruceros han coincidido este año.

pliado las nacionalidades de los cruceristas y, en este sentido, remarca el repunte de los alemanes, cuyo gasto medio es superior, que han pasado de representar el 9% a ser el 20%. Y, por último, considera muy significativo que cada temporada aumente el número

de cruceros que deciden hacer noche antes de continuar su itinerario.

En abril, cuando se celebre la feria de Miami/Fort Lauderdale - la más importante del circuito internacional - se darán a conocer las previsiones para 2019. 🌊

Han llegado barcos de 16 compañías, de las que dos visitaron Bizkaia por primera vez



La Autoridad Portuaria de Bilbao se muestra satisfecha de la llegada de cruceros.

La Autoridad Portuaria de Huelva licita la ampliación Norte del Muelle Sur por 46 millones de euros

La nueva superficie de atraque podrá dar servicio simultáneo a dos buques portacontenedores Post-Panamax de 6.400 TEUs

La Autoridad Portuaria de Huelva ha iniciado la licitación pública los trabajos de construcción de la nueva "Ampliación Norte del Muelle Sur – 1ª Fase" con un importe total de 45.973.475 euros para el acometimiento de esta nueva infraestructura.

Esta licitación es un paso más en la apuesta del Puerto de Huelva por la diversificación y la innovación, tanto en tráfico de mercancía general y contenedores, como tráfico rodado y de pasajeros en línea regular. La apertura de nuevas líneas y nuevos mercados requiere la modernización de sus instalaciones e infraestructuras, por lo que la Autoridad Portuaria de Huelva las está ampliando y modernizando para hacer frente al crecimiento del Puerto en los próximos años.

Esta ampliación, incluida dentro de lo que será la gran plataforma multimodal y de generación de negocios de los próximos años en el entorno de Huelva, otorgará una nueva extensión de 500m. adicionales al Muelle Sur en su extremo Norte, prolongando su superficie de atraque a un total de 1.200m. una vez finalicen dichas obras, con una superficie pavimentada a lo largo de la ampliación de 40,75m. de anchura, sobre la cual se dará continuidad a los cuatro carriles ya instalados en el Muelle Sur. La primera pareja de carriles, dará servicio a la grúa pórtico, mientras que la segunda, servirá a la grúa portacontenedores.

La ampliación Norte del Muelle Sur, dará soporte a nuevos tráficos marítimos



El Puerto de Huelva apuesta por la diversificación y la innovación.

Además, el muelle dispondrá de un calado inicial de 15m de profundidad con objeto de dar servicio simultaneo a dos buques portacontenedores Post-Panamax de 6.400 TEUs, siendo ampliable a un calado futuro de 17m. para poder adaptarse a buques de mayores dimensiones en un futuro.

La ampliación Norte del Muelle Sur, dará soporte a nuevos tráficos marítimos integrándose en el futuro con una nueva área de almacenamiento de contenedores y con la actual terminal ferroviaria, continuando así con la línea trazada por el Puerto de Huelva para el aumento de mercancías generales y la diversificación de su actividad, como lo demuestran las

Se creará una nueva extensión de 500 metros adicionales al Muelle Sur prolongando la superficie de atraque hasta los 1.200

nuevas líneas regulares de tráfico rodado con las Islas Canarias inauguradas en el presente mes. 🌊

“Tenemos que poner en valor el impacto de las energías renovables marinas”

En el Encuentro con la Mar del Clúster Marítimo Español “Energías renovables en el entorno marino” se presentaron las fortalezas e innovaciones de esta industria con una gran proyección de futuro y buenas perspectivas para España, según coincidieron todos los ponentes.

*Texto y fotos:
Teresa Montero*

El campo de las energías renovables en el entorno marino ofrece grandes posibilidades de negocio y nuestro país reúne las condiciones precisas para despuntar en esta industria en la que “todo está por hacer en España”, apuntó Luis Ramón Núñez Rivas, director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) en el Encuentro con la Mar del Clúster Marítimo Español sobre este tema.

Según Núñez Rivas, la eólica offshore es el único sistema de obtención de energía del mar con un aprovechamiento industrial, de momento mínimo, pero la tendencia de futuro pasa por la explotación a profundidades superiores a 50 metros.

Por su parte, el presidente de honor del Clúster Marítimo Español, Federico Esteve explicó que este organismo creó en 2009 un grupo de trabajo sobre energías eólicas marinas que elaboró un estudio para prever cómo funcionarían en 2020.

Se está desarrollando un sistema de vela rígida orientable, plegable y autónomo como alternativa de propulsión al motor



Dicho estudio analizó las repercusiones que tendría esta modalidad de generación de energía en todo el sector naval (astilleros, armadores, puertos, industria auxiliar, consultoras, empleo, etc), lo que sirvió para abrir la puerta a estas nuevas tecnologías.

A raíz de este estudio, seguidamente, se elaboró un segundo análisis sobre la cadena de suministro y valor de un parque eólico, creándose una base de datos de todas las empresas que estaban trabajando en ello. De las 640 localizadas, sólo 19 eran españolas.

Aprovechando la proyección de futuro de este ámbito, Esteve animó al sector a presentar propuestas para la elaboración de otro estudio sobre las energías marinas, con la ayuda del Clúster. Y es que,

según reconoció su presidente el mar es “una fuente inagotable de energía”.

La presentación de los retos tecnológicos y oportunidades que ofrecen las energías renovables marinas al sector marítimo español” corrió a cargo de Amable López Piñero, miembro fundador del Grupo de I+D Tecnológico en Energías Renovables Marinas (GITERM) de ETSIN, quien explicó que este grupo desarrolla tecnologías para el aprovechamiento de las energías renovables marinas.

En GITERM, único grupo de investigación español dedicado a este tipo de energías, son expertos en el estudio del uso de las corrientes marinas como fuente de energía. Únicamente trabajan con proyectos que puedan materializarse a través de una orientación industrial. Así,



Los prototipos han de ser eficaces en el aprovechamiento del recurso, fiables y mantenibles, y con capacidad de supervivencia en situaciones límite

López destacó el Proyecto CODAEC /COMMAEH, para el aprovechamiento de la energía hidrocínética, mediante el desarrollo de un dispositivo multirrotor.

También se refirió a su "proyecto estrella", GESMEY, el diseño de un dispositivo de segunda generación para obtener energía de corrientes marinas profundas, a más de 40 metros, apto para operar sumergido por completo. Incorpora anclajes que utilizan sistemas más simples y robustos, y cables que sujetan el dispositivo al fondo del mar.

Además, ante el alto coste que supone operar a más de 40 metros, donde se localiza cerca del 80% de la energía, han desarrollado un sistema que evalúa el coste de un parque de generación de energía basado en estos nuevos dispositivos.

Así pues, con la ayuda de este sistema, el dispositivo GESMEY ha evolucionado desde generadores con un rotor grande hasta aquellos con varios rotores, como el dispositivo Hive-TEC, que reduce el coste de producción de energía en casi un 30%.

En cuanto a las posibilidades de futuro, el fundador de GITERM apuntó que el viento es ya un negocio en el que la eólica marina cuenta con gran proyección de futuro, quedando atrás la energía de las olas y las corrientes.

Reclaman apoyo político

Por último, entre los principales retos a los que se enfrenta este sector, destacó la financiación de los proyectos y prototipos, el impacto ambiental y social, la falta de normativa y legislación, el conocimiento de los recursos marinos de las zonas en las que se instalen proyectos, la necesidad de infraestructuras y soporte logístico, y una cadena de suministro, "eficiente, amplia y flexible".

También incidió en el desarrollo de la tecnología de los prototipos, que han de ser eficaces en el aprovechamiento del recurso, fiables y mantenibles, con capacidad de supervivencia en situaciones límite, y con costes competitivos. Otro de los desafíos es la necesidad de procedimientos de concesión transparentes y ágiles.

Pero no todo son obstáculos, el conseguir nuevas infraestructuras y todo lo referente a instalación y mantenimiento son ejemplos de oportunidades de negocio. "Hay mucho por hacer", reconocía López, quien reclamó apoyo político, "hay que poner en valor el impacto de las energías renovables marinas".

Por último, subrayó que hay que considerar la utilidad de las energías renovables marinas teniendo en cuenta el alto grado de ocupación en tierra, la diversificación de las fuentes renovables, los costes del paso de los consumibles (importados) a productos industriales y servicios (marítimos), y la aplicación es-



Luis Ramón Núñez, director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Politécnica de Madrid; Amable López, miembro fundador del Grupo de I+D Tecnológico en Energías Renovables Marinas (GITERM); José Miguel Bermúdez-Miquel, cofundador & CEO de bound4blue; y Alfonso Montero, máximo responsable de Ingeniería del Negocio Offshore de Iberdrola.

El futuro es la cimentación flotante en el campo de la energía eólica marina

pecial a las islas (geográficas y energéticas). En ellas “los costes de transmisión se reducen y ahí tenemos una oportunidad de negocio”.

Alfonso Montero, máximo responsable de Ingeniería del Negocio Offshore de Iberdrola, comenzó su intervención señalando que “el boom de este tipo de energía se ha retrasado, pero ha llegado y se espera una evolución positiva”, y que “tenemos que adaptarnos a cada país en el que estamos”. Explicaba que cada proyecto requiere de una adaptación nueva y completa, atendiendo a las distintas condiciones geográficas, del mar, tecnología empleada, etc. Así, apuntó que los principales retos a los que ha hecho frente la compañía han sido principalmente técnicos.

Mayores turbinas

La experiencia de Iberdrola en este ámbito le ha permitido pasar de realizar un proyecto, a cuatro o cinco a la vez. Con el fin de avanzar en la creación de los mismos, ha identificado como principales tendencias el aumento en el tamaño de las turbinas y el número de megavatios; así como la simplificación de los procesos logísticos.

Según Montero, lo más importante de un proyecto de eólica marina es el tamaño de la turbina, uno de los mayores retos ya que influye para abordar la cimentación y la altura. En un principio, empleaban de tres a seis megavatios, pero ahora utilizan de ocho a doce.

En Iberdrola, empezaron por los dispositivos de cimentación conocidos como monopilotes, la estructura más básica que se entierra hasta 30 metros para sujetar el molino e ideada para suelos arcillosos o arenosos.

Hoy trabajan, para 30 o 35 metros de profundidad, con jackets de varias piernas,



Roger Mir, Tender & Sales Manager de Igeotest.

esto es, armaduras de celosía que incorporan tres o cuatro puntos de anclaje al fondo marino, de modo que ofrecen más seguridad a la fijación de las torres. Pueden alcanzar los 60 metros de longitud y son aptos para diferentes tipos de suelos, excepto los rocosos.

“Estamos intentando ir a monopilotes XL, de tamaño grande y se intenta reducir costes y avanzar en logística”, expuso Montero, reconociendo a su vez

que a los retos de la cimentación se suman la profundidad de las aguas y problemas como las olas y el tipo de subsuelo marino.

Por otra parte, con los cables están estudiando aumentar su voltaje. La conexión a red es también diferente en cada país y otro problema es la distancia a tierra. No olvidemos que la conexión a red interna es difícil y que transformarla a continua es complejo.



Jacket, un dispositivo de cimentación para la eólica marina.



Alfonso Montero, máximo responsable de Ingeniería del Negocio Offshore de Iberdrola.

En la eólica marina, el futuro pasa por trabajar a profundidades superiores a 50 metros

Como retos futuros destacó la disminución de costes, la instalación de mayores turbinas y voltajes, el desarrollo de nuevos diseños de cimentaciones (como los flotantes), o la proyección de parques en aguas más profundas, superiores a 50 metros.

Eólica flotante

Para Antonio Sánchez, jefe de Eólica Marina en Navantia y el encargado de explicar la experiencia del astillero, el futuro de esta energía "se masca día a día".

De la misma forma, Montero consideró que cada condición es un reto, por lo que es importante realizar pruebas reales que

permitan optimizar los diseños y reducir los costes y riesgos antes de embarcarse de lleno en el proyecto.

CADENAS GRADO 80 para Pesca

Eslabón

Corto
Medio
Largo

Acabados

Negro
Pintado
Galvanizado

La experiencia nos permite ofrecerte lo mejor

 **VICINAY**
Cemvisa

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

Sánchez nos explicó que los coreanos han copado el mercado del Offshore y “hemos buscado alternativa en la construcción naval”. El astillero público, que desde 2014 mantiene una relación con Iberdrola para proyectos de eólica marina, cuenta con instalaciones en Fene (con un pórtico que se mete en el mar 100 metros) y Puerto Real (con un dique de 500 metros de largo por 100 de ancho) preparadas para llevar a cabo la construcción de instalaciones offshore.

Hasta la fecha, Navantia ha participado en siete proyectos de estas características entre los que destacan Wikinger (Iberdrola), Hywind Spars (Statoil), Nissum Bredning (Siemens), East anglia One (Iberdrola) o Windfloat Atlántica (EDP). Como características comunes, Sánchez Pérez destacó la corta duración de los plazos y la elaboración de un plan logístico.

Como el resto de ponentes, resaltó la oportunidad creciente en el desarrollo de este tipo de energías, sin olvidar el aumento de competidores, no sólo a nivel europeo, sino también mundial. En este sentido, advierte que el cuidado de la cadena de suministro es un requisito fundamental.

Asimismo, el responsable de Navantia cree que el futuro es la eólica flotante, “cada vez habrá más estructuras flotantes. El mundo se está moviendo a la energía eólica ya sea fija o flotante.”

La importancia del subsuelo

Roger Mir, Tender & Sales Manager de Igeotest, durante su intervención sobre las investigaciones del subsuelo en proyectos de energías renovables marinas, destacó la importancia del subsuelo a la hora de plantear aspectos como la cimentación, cableado y turbinas en los proyectos eólicos marinos.

A su vez, indicó que el futuro se dirige hacia una cimentación flotante por tratarse de instalaciones más sencillas y por la tendencia de trabajar en zonas más profundas. Escocia, Francia, Noruega, Japón y Portugal ya han apostado por ello. “En España vemos un mercado potencial por las características costeras de nuestro país”.

Dado que “se espera que este tipo de proyectos crezcan y en España se apueste por



Amable López, miembro fundador del Grupo de I+D Tecnológico en Energías Renovables Marinas (GITERM).

ellos”, Mir insistió en la necesidad de estudios geotécnicos previos para analizar las posibilidades de viabilidad de los mismos. Para ello, se deben llevar a cabo prospecciones intrusivas o no intrusivas, que dependerán del grado de análisis y toma de muestras que se realice en cada proyecto.

Además de producirse un avance de estas técnicas para conseguir unos resultados fiables, con objeto de mejorar la calidad de estos estudios, se ha invertido cada vez más en seguridad.

Actualmente, se están instalando cuatro o cinco molinos por parque eólico ya que la mayoría de las cimentaciones son monopilotes porque principalmente se están montando en el Báltico, que es un mar adecuado para este tipo de cimentación. Y en cuanto a los cables, son enterrados a unos dos o tres metros de profundidad.

Mir concluyó su exposición incidiendo en la importancia de realizar los diseños de la cimentación o la ruta de los cables en etapas tempranas y basado en datos de calidad.



Varios de los ponentes del Encuentro del Clúster Marítimo Español sobre Energías Marinas Renovables.

Asimismo, reconoció como fundamental planificar los plazos de la investigación, el esfuerzo en I+D+i, y tener en cuenta los riesgos, la seguridad y la salud.

Igeotest Geoscience Group es un grupo de empresas expertas en el estudio del suelo y del subsuelo. Empezó trabajando en tierra en 1957 y en 2007 dio el salto al mar y luego al Offshore.

Propulsión a vela

José Miguel Bermúdez-Miquel, cofundador & CEO de bound4blue, presentó un sistema de vela rígida como sistema de propulsión alternativa al motor, durante su ponencia "Vuelta a los orígenes, el uso del viento como método de propulsión asistida para la navegación comercial".

Este sistema de vela orientable, plegable, autónomo y que no requiere formación previa por parte de la tripulación, surge como

una solución al gran consumo de petróleo y con objeto de respetar la nueva legislación medioambiental, que requiere el uso de combustibles menos contaminantes.

Consultaron a los armadores sobre este panorama, y contaba Bermúdez-Miquel que les dijeron "que sólo pensaban usar combustible más limpio, que es más caro, y con menor azufre". No obstante, cuentan ya con varios proyectos encargados por el sector pesquero. "No esperábamos una respuesta tan positiva" de los armadores al tratarse de un sector muy conservador y de sus primeras opiniones, reconoció.

Actualmente la compañía cuenta con cuatro proyectos en marcha y todos son en España: un palangrero para Sima en Perú, el carguero Fura dels Baus financiado por la Comunidad Europea, un buque para la naviera Murueta, y otro quimiquero, cuyo armador aún no se

puede desvelar. Además, se están interesando en el sistema armadores de buques pesqueros, Suezmax o de investigación, entre otros.

La empresa empezará a operar en Asia y en 2020 espera dar el salto a la comercialización, por lo que 2019 será un año clave, embarcándose en tres proyectos y el desarrollo de una cadena de suministro.

Un año de duro trabajo porque "el mercado es enorme y empezamos a no estar solos solos", anotaba Bermúdez-Miquel. Cada vez surgen más empresas competidoras. Dos de ellas son: Norsepower, cuyo sistema no es plegable y requiere de una energía extra para lograr la propulsión. Y la otra es SkySails, que desarrolla un sistema de cometas sujeto al buque. "Algo poco eficiente porque aprovecha poco los vientos y no es usable durante la noche".



POTENCIA A TODA MÁQUINA



“Pese a las noticias negativas del anisakis, el pescado es sano y saludable”

«Son abundantes las noticias sobre el consumo de pescado fresco que provocan paranoias y los consumidores que incluso ven parásitos donde no los hay», dijo Carlos Rodríguez, de Anfaco-Cecopesca, que intervino en las Jornadas de Pesca de Celeiro dando cuenta de sus investigaciones sobre el anisakis, un parásito con mucha menos incidencia en la salud humana que otros de productos del mar, como los Myxozoos, e ínfima si se compara con las de bacterias de otros alimentos (Campylobacter, Salmonella...). En total, de 70 citas de crónicas de periódicos recopiló Rodríguez todas ofrecían una visión negativa de la anisakis. Estas crónicas, “al final machacan al producto fresco”, decía Rodríguez.

Abogó por trasladar al consumidor toda la información al consumidor y evitar el desplome de las ventas “hasta el 50 por ciento como hemos conocido”. Así, puso ejemplos de gusanos en el pescado, cuando era sangre coagulada. “Se confunde órganos de los pescados con gusanos”.

Y es que el anisakis solo puede ser un problema para la salud si el producto no se cocina como siempre, al menos un minuto a 60 grados de temperatura. Pero la sociedad no lo percibe «por un exceso de información negativa sobre el pescado

El anisakis solo puede ser un problema para la salud si el producto no se cocina como siempre, al menos un minuto a 60 grados de temperatura



Carlos Rodríguez es investigador de Anfaco-Cecopesca.

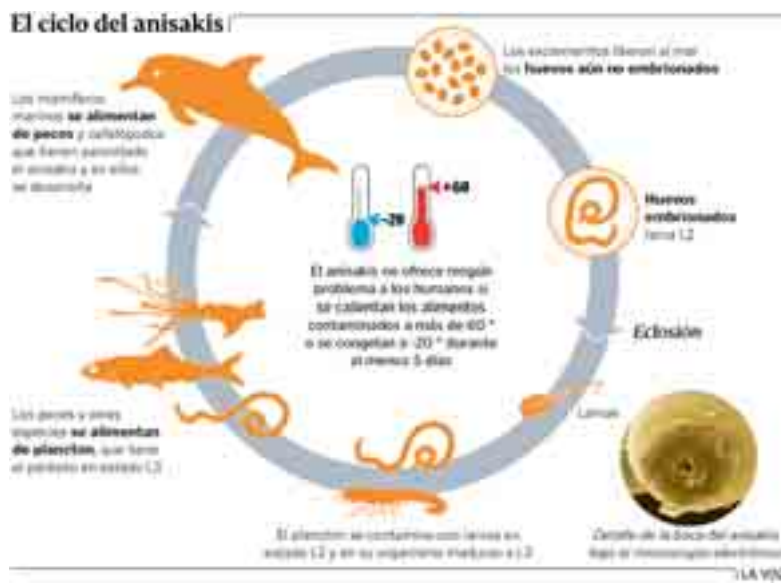
frente a otros alimentos». Rodríguez, recalzó en Celeiro que el pescado «es sano y saludable». Este gusano nematodo que pasa su ciclo vital entre el mar y en el tubo digestivo de peces y mamíferos marinos, penetra en las víceras, viviendo básicamente a su costa (que es lo que hacen los parásitos), contando con una incidencia mínima en intoxicaciones.

Así, en Cantabria se localizaron 35 intoxicaciones, en País Vasco, 31, Andalucía 27 y para Galicia 3, “por su tradición a cocinar es menor en esta Comunidad y en otras por su tradición de escabeche y salados es mayor”.

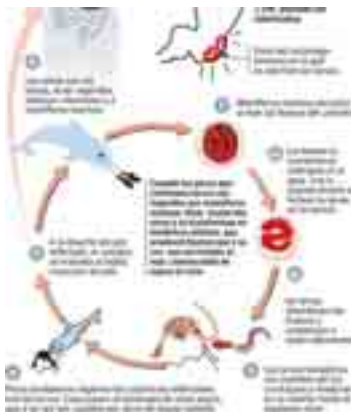
Una de las prácticas habituales en los barcos de pesca que se dedican a los ejemplares de mayor tamaño –atún, pez

espada, cazón, etc– es la evisceración de las capturas en el mismo barco. Aunque los barcos tienen que examinar las vísceras para buscar la presencia del parásito, ninguna ley les impide tirarlas después por la borda, siendo devoradas por otros peces, esparciéndose y convirtiendo el mar en un campo de cultivo de anisakis. “Mensajes de la Alta Cocina, o de Master Chef de cocer el pescado a 45 ° no consiguen matar el anisakis”, decía Rodríguez.

El caso es que la psicosis del anisakis provoca desplomes de precios y de ventas, aunque un armador incidía en que “la situación de confusión fue aprovechada por Irlanda para meter su merluza a bajo precio”. Esta especie es la más afectada por la



Gráficos del ciclo del Anisakis.



situación del anisakis. Cuando en España continúa cayendo el consumo de pescado del mar fresco, este factor ha hecho movilizarse también al sector pesquero formando a tripulantes y llevando a cabo modificaciones en los buques. «Ante campañas de desinformación y manipuladoras que desaniman a consumir pescado, el sector también tiene que aportar dinero para rebatirlas», sostuvo Javier Garat, secretario general de Cepesca. Así, se recordaba como el sector acuicultor destinaba 1 millón de euros para las campañas de publicidad Crianza de los Mares. «Cuando se ataca al sector de la salmonicultura de Noruega todo el sector sale en su defensa. En España no ocurre eso», adujo Rodríguez.

Rodríguez cita como ejemplos de la guerra abierta contra el anisakis, «normal en el medio marino», a puertos como Celeiro y Burela. Ambos han redoblado esfuerzos y, con tecnología y formación, han mejorado la limpieza de su producto estrella, la merluza fresca, e intentan que ninguna llegue al cliente con ese parásito.

Desde la subdirección nacional de Comercialización Pesquera se explicó en Celeiro que el Estado ha creado un grupo de trabajo sobre el anisakis con toda la cadena mar-comercio: «Estamos trabajando en una campaña para ayudar al sector». La «negra sombra» de las cámaras a bordo que vigilarán la prohibición de los descartes”, dijo Carola González. 🌊

Recuperar el FROM una prioridad

Pescadores, comercializadores y gestores públicos apuestan por reivindicarse en medio de su tormenta perfecta interna: brexit, obligación de desembarques, rendimiento máximo sostenible, caída del consumo y falta de tripulaciones. Los millones de raciones diarias del alimento sano y natural que suministran y los miles de empleos directos que generan dependen en buena parte de que los consumidores los conozcan más y mejor. Echan de

menos campañas públicas de promoción como las del desaparecido FROM, pero reconocen que ellos también deben invertir para difundir «información adecuada para ganar la confianza» de los clientes. Paralelamente, repiten la petición de incluir la asignatura de nutrición en la enseñanza, de modo que las nuevas generaciones aprendan que comer pescado «es seguro y saludable».

El comercio de pescado cuenta con más dependencia del exterior

El comercio de pescado se inclina hacia una situación de mayor dependencia del exterior. Sin embargo, esta tendencia, no es única en España. La preocupación por la dependencia exterior en lo tocante al comercio mundial, ha hecho que surjan sectores reclamando una mayor autosuficiencia o soberanía alimentaria, según un estudio de Fernando González Laxe, del Instituto Universitario de Estudios Marítimos, y de Isabel Novo Corti, de la Universidade da Coruña. Cabe señalar que las exportaciones españolas registraron, en su conjunto y para 2017 un total de 277.125 millones de euros, un 8 por 100 más que el año precedente, y constituyendo un nuevo máximo anual.

Este aumento convierte al comercio exterior en uno de los motores de la recuperación económica, y las mencionadas exportaciones equivalen, en 2015, al 35 por 100 de la producción total pesquera, cuando en el año 1980 era solo del 29 por 100. Desglosando las exportaciones españolas por sectores económicos, el capítulo de productos agroalimentarios superan los 50.000 millones de euros, siendo superior al registrada en el año anterior (37.909 millones de euros) y muy por encima de la media de los tres años anteriores a 2016 (37.909 millones de euros). Es superado en ventas al exterior por los



Nuestra dependencia comercial exterior aumenta cada año.

bienes de equipo (20 por 100), está al mismo nivel que los automóviles (18 por 100) y por encima de los productos químicos (14 por 100) y las manufacturas de consumo (10 por 100).

Si analizamos el comercio exterior atendiendo a las áreas geográficas, según el origen o el destino, en países intracomunitarios o extracomunitarios, se puede observar que las exportaciones españolas se

La balanza comercial arroja un saldo negativo en crustáceos (970 millones de euros), moluscos (926 millones) y pescados frescos (609 millones)

CUADRO 3
PRINCIPALES DIEZ PAÍSES EXPORTADORES E IMPORTADORES DE PESCADO Y PRODUCTOS PESQUEROS
(Millones de dólares USA)

	Exportadores			Importadores			
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	
China	7.519	13.254	19.737	EEUU	11.982	15.496	19.820
Noruega	4.885	8.819	9.187	Japón	14.438	14.891	13.460
Vietnam	2.741	4.300	6.756	China	3.979	6.157	8.467
EEUU	4.232	4.144	5.911	España	5.632	6.512	6.440
Tailandia	4.465	6.235	5.677	Francia	4.562	5.975	5.730
India	1.591	2.015	4.871	Italia	4.222	5.419	5.537
Chile	2.966	3.606	4.812	Alemania	3.234	5.026	5.132
Canadá	3.595	3.239	4.704	Suecia	1.597	3.317	4.424
Dinamarca	3.685	3.980	4.260	Rep. Corea	2.350	3.191	4.349
España	2.579	3.142	3.751	Reino Unido	3.174	3.714	4.082
Top 10	38.258	52.734	69.666	Top 10	55.170	69.698	77.441
Top 50		90.122	125.859	Top 50		106.175	119.937
Total		95.962	123.244	Total		113.313	127.573

FUENTE: FAO (2015). Estadísticas de pesca y acuicultura.

Las exportaciones españolas se canalizan, preferentemente, hacia países de la UE; en tanto que las importaciones proceden, principalmente, de países terceros, salvo en el caso del pescado fresco

canalizan, preferentemente, hacia países de la UE; en tanto que las importaciones proceden, principalmente, de países terceros, salvo en el caso del pescado fresco, como luego veremos. Así las cosas, la dependencia exterior de España en lo que respecta a productos pesqueros se centra primordialmente en los países terceros. Dicha procedencia se mantiene cuasi constante en los últimos años: 1,149 millones de toneladas en 2005 y 1,212 millones de toneladas en 2017.

Los suministros originarios de los países comunitarios son menores (517.000 toneladas en 2017); pero también arrojan una tendencia creciente, máxime en el último quinquenio, hasta llegar a sobrepasar el medio millón de toneladas, casi 100.000 más que en 2008.

En lo que respecta a las exportaciones, en los últimos 12 años se han visto aumentar nuestras ventas al exterior, ya sea con destino a los países terceros (374.278 toneladas en 2017) como hacia los países comunitarios (771.689 toneladas en 2017), aunque la preferencia ha sido continua hacia el comercio intracomunitario.

En términos de capítulos arancelarios, la clasificación del comercio exterior de los productos pesqueros y de la acuicultura muestra un cuadro muy significativo. De una parte, los capítulos de peces vivos; peces secos y salados; preparados de conservas de crustáceos y moluscos; aceites y grasas de pescados y harinas de pesca-

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PRODUCTOS DE LA PESCA Y LA ACUICULTURA POR GRUPOS DE PAÍSES Y ATENDIENDO A LAS PARTIDAS ARANCELARIAS 2017

(En miles de euros)

		Importación	Exportación	Saldo
Peces vivos (301)	Intra UE-28	23.273	55.422	32.149
	Extra UE	29.607	1.335	-28.272
	Total	52.880	56.757	3.877
Pescado fresco y refrigerado (0302)	Intra UE	803.671	397.883	-405.788
	Extra UE	274.590	80.388	-194.202
	Total	1.078.261	468.271	-609.990
Pescado congelado (0303)	Intra UE	181.338	345.085	163.747
	Extra UE	597.804	461.366	-136.438
	Total	779.142	806.451	27.309
Filetes de pescado (0304)	Intra UE	195.074	307.128	112.054
	Extra UE	569.607	71.134	-498.473
	Total	764.681	378.262	-386.419
Pescado seco, salado (0305)	Intra UE	89.608	85.537	-4.071
	Extra UE	143.706	22.743	-120.963
	Total	233.314	108.280	-125.034
Crustáceos (0306)	Intra UE	258.688	384.581	125.893
	Extra UE	1.071.218	18.901	-1.052.317
	Total	1.329.906	403.482	-926.424
Moluscos (0307)	Intra UE	336.962	712.930	375.968
	Extra UE	1.473.161	127.056	-1.346.105
	Total	1.810.123	839.986	-970.137
Preparados y conservas de pescado (1604)	Intra UE	74.814	674.369	599.555
	Extra UE	692.479	73.155	-619.324
	Total	767.293	747.524	-19.769
Preparados y conservas de crustáceos y moluscos (1605)	Intra UE	49.918	141.699	91.781
	Extra U	100.704	32.751	-67.953
	Total	150.622	174.450	23.828
Aceites y grasas de pescado (1504)	Intra UE	12.323	16.964	4.641
	Extra UE	18.900	1.474	-17.426
	Total	31.223	18.438	-12.785
Harinas de pescado (230120)	Intra UE	24.452	32.752	8.300
	Extra UE	31.060	1.358	-29.702
	Total	55.412	34.110	-21.302
Total países UE (28)		2.050.125	3.144.351	1.094.226
Total terceros países		5.002.841	891.661	-4.111.180
Total balanza pesquera		7.052.967	4.036.012	-3.016.955

FUENTE: Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO) (2017). *La balanza comercial agroalimentaria en 2016*.

do son las rúbricas menos relevantes de dicho comercio.

De otra parte, la balanza comercial arroja un saldo negativo considerable en las partidas correspondientes a los pescados frescos o refrigerados (609 millones de euros); filetes de pescado (386 millones de euros); pescados secos y salados (125 millones de euros); crustáceos (926 millones de euros); moluscos (970 millones de euros). Los preparados y conservas de pescados muestran por vez primera, en 2017, después de muchos años de registrar supe-

rávits, un saldo comercial negativo estimado en cerca de 20 millones de euros. En suma, el balance total es un elevado déficit con respecto a los países terceros y superávits con los países comunitarios. Es decir, una dependencia exterior notable.

Paralela a esta dinámica internacionalista las empresas españolas han ido canalizando su presencia no solo en el mercado nacional sino también en otros mercados; aunque cada vez resulta más compleja su penetración en las principales commodities pesqueras. Prueba de ello son la dis-

COMERCIO EXTERIOR DE LOS PRODUCTOS DE PESCADO FRESCO (0302)

	Importaciones		Exportaciones		Saldo (toneladas)	Tasa de cobertura (valor) (%)
	Volumen (toneladas)	Valor (miles de euros)	Volumen (toneladas)	Valor (miles de euros)		
2017	238.502	1.078.261	98.164	468.271	-140.338	43,4
UE-28	191.778	803.671	82.446	387.883	-109.332	48,3
Países terceros	46.724	274.590	15.718	80.388	-31.006	29,3
2016	255.637	1.083.831	102.908	472.312	-152.729	43,6
UE-28	202.935	786.837	91.172	396.617	-111.763	50,4
Países terceros	52.702	296.993	11.736	75.694	-40.966	25,5
2015	256.027	978.721	106.161	468.965	-149.866	47,9
UE-28	199.495	707.657	93.414	377.577	-106.081	53,4
Países terceros	56.532	271.063	12.747	91.388	-43.785	33,7
2010	233.837	815.550	90.718	334.974	-143.119	41,1
UE-27	169.110	552.872	87.650	299.356	-81.460	54,1
Países terceros	64.727	262.677	3.068	35.618	-61.659	13,6
2005	252.491	891.187	96.018	313.604	-156.473	35,2
UE-25	156.056	572.081	90.084	250.912	-65.972	43,9
Países terceros	96.435	319.106	5.934	62.692	-90.501	19,6

FUENTE: MINECO (2017).

minución de las empresas pesqueras importadoras.

En lo que concierne a los principales países a los que compramos productos pesqueros conviene resaltar la variedad y la complementariedad. Es decir, son muy diversos, con variedades desde todos los continentes; y responden a las especializaciones específicas de cada uno de ellos ajustadas a las importantes demandas de consumo del mercado español. Así destacan las compras procedentes de Marruecos y Argentina; sobresale el número de empresas exportadoras chinas, holandesas y británicas. Y resaltan los importantes valores medios de exportaciones por empresa de las compras efectuadas en Namibia y Argentina, que corresponden, preferentemente, a merlúcidos y cefalópodos congelados.

Los países desarrollados, en términos de valor, registran fuertes aumentos, en el ámbito de las importaciones y en las exportaciones

Dependencia de la UE

También, existe una fuerte dependencia de los caladeros de la Unión Europea en donde ejerce preferentemente su operatividad una importante flota pesquera. Son menores los flujos comerciales procedentes de países terceros. Este grupo es marcadamente importador. Las compras se han mantenido muy elevadas en los últimos años, con tendencia creciente y que han llegado a superar los mil millones de euros.

Por su parte, las exportaciones han mostrado una tendencia creciente tanto en lo referente a la cantidad y al valor, aunque en los últimos ejercicios las ventas intracomunitarias, aunque mayoritarias, descienden y se constata un leve aumento de las exportaciones a países terceros. La tasa de cobertura registra un ratio del 43,4

por 100 en 2017, muy superior a las registradas en 2005 y 2010 (35 por 100 y 41 por 100, respectivamente) pero inferior a la obtenida en 2015.


En cuanto a congelados, los productos más significativos son los túnidos congelados, en especial el rabil o atún de aleta amarilla (*Thunnus albacares*) junto a la merluza y demás peces planos. Sus capturas se efectúan, muy mayoritariamente, en aguas de terceros países por flotas de elevado porte y alta tecnificación.

Fue tradicionalmente un sector exportador hasta el año 2015. Los superávits comerciales se convirtieron en saldos comerciales negativos en los dos últimos años, arro-

jando un déficit de 23 millones de euros en 2016 y de 83 millones de euros en 2017. Las importaciones han ido aumentando notablemente desde los caladeros africanos e indios, en tanto que las exportaciones se van redirigiendo hacia los mercados comunitarios, alcanzando mayores valores en términos monetarios. En suma, se aprecian unas crecientes compras a países terceros y un cada vez mayor volumen de ventas a los países europeos, empeorando los saldos comerciales. Es de reseñar que los precios medios de las exportaciones han vuelto a crecer hasta 1,78 euros/kg en 2017.

Los países desarrollados, por su parte y en términos de valor, registran fuertes aumentos en el ámbito de las importaciones.

De los 13.500 millones de dólares en 1980, se pasa a 90.400 millones de dólares en 2015. Sus cantidades son muy superiores a las que muestran los países en desarrollo (2.400 y 37.200 millones de dólares, respectivamente, para los ejercicios 1980 y 2015).

En el campo de las exportaciones, los países desarrollados mantienen una tendencia creciente y, en el año 2015, sus volúmenes de ventas son menores a los que muestran los países en desarrollo (61.300 y 72.000 millones de dólares, respectivamente); cuando treinta y cinco años antes, en 1980, los montantes exportadores de los países en desarrollo eran inferiores al que registraban los países desarrollados. 

Preocupante caída del consumo de pescado

Además de proclamar que el Gobierno español considera a «la pesca y la acuicultura sectores con presente y futuro», Alicia Villauriz, secretaria general de Pesca, lanzó en el foro pesquero de Celeiro un mensaje optimista ante la preocupación de armadores, tripulantes y comercializadores por la caída del consumo de pescado. Citó un estudio internacional que consultó el pasado 21, Día Mundial de la Pesca, que define a España «como un país amante del mar, conde el 96 % de la población compra pescado regularmente porque lo considera bueno, saludable y fiable».

Aunque las estadísticas confirman que durante los últimos años los españoles comen cada vez menos pescado, la secretaria general de Pesca subrayó que España, con 24 kilos de pescado por persona y año, ocupa el segundo puesto en la Unión Europea y el quinto en el mundo.

El Gobierno del país europeo con más flota, más producción y más empleo «apuesta por un sector pesquero sostenible, que satisfaga la demanda de alimentos, que sea competitivo y con un nivel de justo de vida», añadió Villauriz. «Competitiva y sostenible» Y comparte con los profesionales el objetivo de seguir trabajando por una pesca «competitiva que permita una explotación sostenible». Para lograrlo considera «clave usar los recursos de forma eficaz y mejorar la utilización de las cuotas»,

sin sobrepasarlas, pero consumiéndolas para que a fin de año no sigan quedando miles de toneladas sin pescar.

Carola González, subdirectora nacional de Comercialización Pesquera, explicó en el foro de Celeiro la propuesta de la Comisión Europea sobre la trazabilidad de los productos de la pesca y la acuicultura. Con datos del Eurobarómetro de consumo de pescado del 2016, apuntó que los españoles creen clara y fácil de identificar la información obligatoria y el 70 % confía en ella. Se interesan, sobre todo, por la fecha de captura, por saber si ha sido descongelado y por el nombre de la especie. Y para asesorarse consultan al pescadero.

Control de importaciones

Queda mucho por concretar, pero la Comisión propone modificar en la trazabilidad la obligación de incluir el nombre comercial del buque y la matrícula, que sustituiría el código de la marea. Iván López, de Cepesca, planteó la conveniencia de que la documentación mantenga el identificador internacional del barco. De lo contrario, el control de las importaciones se resentiría y se abrirían las puertas al blanqueo de capturas de países terceros en la Unión Europea.

“La comercialización pesquera debe afrontar el reto de la digitalización”

Las XXIII Jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero de Celeiro mostraron un panorama de revolución en la comercialización pesquera, en los hábitos de compra y consumo de los productos del mar que pasan por acercarlo a los domicilios, con mucha información sobre su origen y salubridad, y cada vez más preparado. La falta de tiempo para ir a la pescadería empujará, según varios ponentes, a que los distribuidores y productores introduzcan el producto en las redes digitales para la distribución inmediata. Esa venta de productos va a cambiar notablemente en cuanto a logística y contacto con el cliente.

Así, entre las ponentes María Luis Álvarez Blanco, directora gerente de Fedepesca, habló del reto de la digitalización acercó la realidad actual de los lugares como Shanghai, en China, donde los peces de crianza ya superan a los de la pesca extractiva, y en donde existen pescaderías sin trabajadores donde se puede elegir el producto online para llevarlo, fresco o cocinado, e incluso consumirlo en el mismo establecimiento presentado en cajas como si fuesen un regalo. En media hora también lo pueden servir en el mismo domicilio.

Son tendencias que seguramente generen mucha resistencia en Europa por

Las grandes superficies aumentaron del 53% al 56% su cuota de mercado con el pescado, pero disminuye en las pescaderías tradicionales




Ángels Segura, María Luis Álvarez Blanco, Silvia Gil y Núria Gustems Torné.

cuestiones como la cesión de datos y las propias costumbres (en España el pago en alimentación con tarjeta no supera el 12% de las compras y con el móvil todavía está empezando) pero que llegarán. El pescado y el marisco, según varios ponentes, se encamina hacia una logística similar a la ropa u otros productos, con exigencias añadidas sobre su salubridad o sostenibilidad. Las pescaderías de grandes ciudades introducen obradores para ofrecer degustaciones y algunas celebran fiestas como el Black Friday con todo tipo de ofertas.

No obstante, la conveniencia también pesa pues las grandes superficies aumentaron del 53% al 56% su cuota de mercado con el pescado, que disminuye en las pescaderías tradicionales. La razón, según reconoció Ángels Segura, responsable de Productos del Mar de Aecoc, la asociación de industriales y distribuidores españoles, es que las grandes cadenas cada vez abren más establecimientos y abren muchas horas para facilidad del cliente que necesita este y otros productos.

Este cambio de hábitos, no obstante, reduce en un menor consumo de pesca-

Distribuidores y productores introducen el producto en las redes digitales para su envío inmediato

do pues la media está en 1,4 kilos mientras que en los establecimientos tradicionales asciende a 1,9 kilos, ya que su asesoramiento también se considera mejor. El camino para productores y distribuidores parece ser un mayor vínculo con el cliente y la puesta en valor del producto, según defendió Nuria Gustems Torné, que representa la tercera generación de los pescaderos Gran Blau, en Barcelona, y es vicepresidenta de los mayoristas del Mercado Central del Pescado de Mercabarna. Los nuevos tiempos implican poner el producto en el centro, buscar lo mejor y promocionarlo entre cocineros, consumidores o colegios con adecuada presencia audiovisual y de apps. 



LA MEJOR PROTECCIÓN
PARA EL MARINERO

ROPA DE PESCA E INDUSTRIA

"Más de
40 años de
experiencia"

PANTALONES-CHAQUETAS-PESCADORAS-DELANTALES-BOTAS



ALMAR
THERMO
-40°C



LABORAL AL-MAR

www.laboralalmar.com

Camino Eriete, parcela 14, nave 4
31190 PATERNAIN [Navarra] ESPAÑA
TEL. +34 948 353 140 Fax. +34 948 353 140
laboralalmar@laboralalmar.com

Astilleros Murueta bota el segundo buque congelador factoría para el armador groenlandés Royal Greenland

Astilleros Murueta ha botado el buque congelador factoría, llamado 'Avataq', 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 de la gamba de Groenlandia. Se trata del segundo de los dos buques que Murueta está construyendo para el armador groenlandés y hace la construcción número 319 del astillero.

Con la construcción del 'Avataq', 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: captura, cocido, 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.

El 'Avataq' 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, así como los estándares de calidad más altos para hacer la vida a bordo lo más confortable posible para la tripulación. La bendición del barco se realizará cuando se entregue el buque al armador, en 2019.

75 aniversario

Murueta, fundado en 1943, cumple 75 años de actividad. Es una empresa de gran tradición industrial y con un gran arraigo en el País Vasco. Cuenta con dos astilleros, uno en la Ría de Urdaibai (Murueta) y otro en la Ría de Bilbao (Erandio), que en total dan empleo a más de 500 trabajadores.



El Avataq en la grada.

La carga de trabajo actual de Astilleros Murueta está formada por cuatro buques. Junto con el buque Avataq, el astillero tiene en construcción el buque SISIMIUT para el mismo armador (botado en mayo), ha comenzado la construcción de un remolcador de propulsión dual para Remolcadores Ibaizabal y un buque de transporte de pescado vivo para el armador noruego Alsaker. Ambos serán entregados en 2020.

Por su parte Royal Greenland es una empresa perteneciente al gobierno de Groenlandia que cuenta con filiales en varios países de todo el mundo. Opera principalmente en la zona del Atlántico Norte y el Océano Ártico, tanto con sus propios barcos como en colaboración con una extensa red de pescadores independientes, siendo capaces de ofrecer una amplia variedad de especies. 🌊



El barco recién botado.

En atuneros congeladores productos TVMAC



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



tvmac



QUÍMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

Fábrica y Oficinas:

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

El Isturiz I, un barco de Astilleros de Bermeo para el siglo XXI

El sector de bajura vasco ha estado esperando el tramo final de año para mostrar sus soluciones adaptadas al primer tercio del siglo XXI. En Bermeo, los prestigiosos Astilleros de Bermeo han botado el Isturiz I para el puerto de Donostia, con un diseño novedoso para las costas atlánticas norteamericanas-canadienses. El Isturiz va a trabajar con redes de enmalle y presenta una proporción de eslora-manga de 2:1, con 12 eslora y 6 manga, en otro ejercicio estético empeñado en daar la visin humana. La borda en proa llega al 1.40 mts. altura. Va equipado con 2 x 380 HP.



Según Kepa Aranburu, de Astilleros de Bermeo, " el diseño del nuevo barco pes-

quero es especial porque no sigue las líneas mas tradicionales de los pesqueros de nuestras costas sino que tiene un diseño innovador construido siguiendo las directrices y necesidades de los clientes que han encargado el barco". En este sentido, destaca Aranburu que " la eslora de 12 m. que tiene el barco, la superficie de trabajo en cubierta y la capacidad de carga es mucho mayor que en los diseños habituales lo que hace que sea un pesquero extremadamente funciona, con una característica especial en el que destaca el aumento de la seguridad del buque".



El nuevo atunero de Echebaster está preparado para su botadura

La empresa bermeana Echebaster tiene preparado su nuevo atunero para ser botado. Diseñado por Cintrnaval está siendo construido por Astilleros Zamakona. El atunero congelador, de casi noventa metros de eslora, es el cuarto gran atunero que Zamakona está construyendo para Echebaster con diseño de Cintrnaval. Como siempre, para la definición y el diseño del buque, Cintrnaval ha trabajado en estrecha colaboración tanto con el astillero como con el armador.

El equipo de Cintrnaval, de reconocido prestigio internacional, ha diseñado más de 600 buques de los cuales casi la mitad son pesqueros. Asimismo, la experiencia en más de 90 atuneros congeladores se ha plasmado en este proyecto, haciendo de él un buque con un diseño innovador que excede ampliamente las prestaciones requeridas por el armador.

El buque cuenta con una tripulación de 42 personas y sus dimensiones principales son 89.28 metros de eslora máxima, una manga de 14.35 metros y un puntal de 9.35 metros a la cubierta superior. Las formas del buque han sido optimizadas para alcanzar una alta velocidad a la vez que se garantiza un excelente comportamiento en la mar.

En cuanto al equipo de pesca y cubierta, el buque está provisto de sistemas de primer nivel, tanto en lo referido a las grúas como a las maquinillas de pesca. Todo el equipo de cubierta ha sido desarrollado por Técnicas Hidráulicas S.A.

El equipo de Cintrnaval, de reconocido prestigio internacional, ha diseñado más de 600 buques



Equipos

El buque cuenta con veinte cubas con salmuera a -18°C y dos túneles de ultra congelación para pescado seco a -60°C . El puente del buque se ha diseñado para obtener una visibilidad óptima tanto en navegación como en las labores de pesca, y estará equipado con los más modernos equipos electrónicos de navegación, de-

tección de pesca y comunicaciones. En definitiva, Echebaster sigue adelante con la renovación de la flota construyendo un Atunero innovador, llamado a ser un referente en este segmento de mercado, habiendo dispuesto del mejor equipo en el proyecto y la construcción del buque gracias a la colaboración entre Cintrnaval y Zamakona. 🌊



La heroica y desapercibida labor de los rompehielos

Texto
Alberto López
Echevarrieta

En 1898, hace ahora ciento veinte años, se construyó en el Reino Unido el primer buque rompehielos, el *Ermark*. Su destino, la marina rusa que lo precisaba para sus operaciones en el Océano Glaciar Ártico y en el Mar Báltico, dos zonas del norte de Europa anualmente afectadas por el hielo. La misión de este tipo de barcos no ha sido debidamente tratada en la historia y las gestas por ellos vividas apenas si han merecido una simple cita en la prensa. Sin embargo, sus tripulaciones han sido testigos de arriesgadas y difíciles operaciones de rescate.

Una demostración en el Sampo

Mi primer contacto con un rompehielos lo he tenido en aguas finlandesas a bordo del *Sampo*, un buque construido en los astilleros de este país norteamericano en 1960 con la finalidad de desbloquear sus puertos en invierno. Tras veintisiete años de servicios activos, el *Sampo* fue adquirido por la ciudad de Kemi como atractivo turístico. En la actualidad lo explota una compañía privada durante los cinco meses de la temporada. La demostración que lleva a cabo la nave, de 8.800 HP de potencia, es todo un espectáculo. La proa del buque, afilada como un cuchillo, se alza sobre los bloques de hielo dejándose caer en certero corte y con un sonido impresionante. "Sólo el 10% del buque está en la superficie, me dice Juku, mi informante y guía, lo más parecido a Indiana Jones. El resto se esconde bajo el agua".

El lento avance del *Sampo* nos sirve para hacer historia. Juku reconoce que los rusos han

Hace 120 años se construyó el primer rompehielos de la historia



El *Sampo* parado para recoger a nuestra expedición.

marcado un hito en materia de rompehielos y me cita algunas aventuras vividas por embarcaciones vecinas. Posiblemente, la que tuvo más trascendencia fue la del *Cheliuskin*, así llamado en honor al punto más septentrional de Euroasia. Este barco de vapor, construido en Dinamarca en 1933, tenía su casco reforzado para navegar por el Mar del Norte. Su naufragio ha pasado a la historia de las expediciones polares como uno de los episodios más emocionantes.

El hundimiento del Cheliuskin

El rompehielos *Cheliuskin* zarpó del puerto de Arkangel, en el Mar Blanco, con una expedición científica compuesta por ciento once personas al mando del geofísico Otto Yulievich Schmidt. Su misión era recoger al personal de servicio de una estación meteorológica emplazada en la isla de Wrangel, en el Océano Glaciar Ártico, muy próximo al estrecho que separa Siberia de Alaska.



El geofísico O. J. Schmidt.

El 13 de febrero de 1934, la enorme presión del hielo obró como un cascanueces sobre el robusto casco del navío, estrujándolo, especialmente por el costado de babor. La presión de los hielos hizo saltar una de las chapas del *Cheliuskin*. Cuantos esfuerzos se realizaron para reparar la avería fueron inútiles. Tampoco sirvió la tentativa de apuntalar el casco con gruesos maderos.

Sus tripulantes hicieron todo lo humano por salvar al buque rompehielos, que, en duro contraste, amenazaba con ser destruido por el mismo elemento contra el que iba equipado. Todo era inútil. El *Cheliuskin* hacía aguas en sus bodegas y los hielos avanzaban con una presión incontenible. La gente de a bordo pudo abandonar el buque serenamente, sacando todo cuanto representaba alguna utilidad para organizar un campamento sobre los hielos. Mientras, el radiotelegrafista, Krenkel, lanzaba la petición de SOS fijando la posición del iceberg donde los naufragos habían acampado y posteriormente relatando los movimientos del mismo según la fluctuación de las corrientes marinas. El radiotelegrafista no abandonó su puesto hasta el último instante. Sólo un camarero de la tripulación pereció ahogándose.

La supervivencia sobre el hielo

Fuera del barco, los naufragos se vieron rodeados de un desierto de hielo. Como el buque llevaba provisiones y la espera se suponía larga, trasladaron todo cuanto pudiera ayu-

La hegemonía del Océano Ártico en manos de abrerutas rusos

darles a mantenerse sobre un colosal iceberg en el que decidieron establecer un improvisado campamento. Les dio tiempo a salvar el telégrafo sin hilos, principal garantía de que el mundo conociera la situación; un lote de víveres como para mantenerles unos tres meses, tiendas de campaña, sacos para dormir sobre el hielo, ropas, etc. y un pequeño avión con el que, el 5 de marzo, pudieron salvarse las mujeres y niños que había entre los naufragos, trasladándoles a la estación de Cabo Wellen.

La posición del iceberg variaba cada día, cada hora. Se le situaba a unos 300 kilómetros a distancia del punto más próximo de la costa siberiana. El 28 de febrero el profesor Schmidt comunicó por radio que estimaba la deriva experimentada en 28 kilómetros hacia el NE desde el punto donde se había hundido el *Cheliuskin*. La alarma se agravó cuando el ice-

berg empezó a agrietarse. Se temió lo peor con la llegada de mayo, una fecha en la que se acentúa el deshielo.

Los trabajos de salvamento empezaron a realizarse en condiciones realmente difíciles, porque si al principio fue posible fijar la posición del buque, la de los naufragos se hizo más problemática por el desplazamiento diario de los hielos. Las expediciones de socorro se dirigieron en persecución del iceberg por aire, mar y sobre los hielos. Trineos arrastrados por renos y perros partieron desde Cabo Wellen y Providence Bay, las estaciones árticas más cercanas. Transportaban víveres, medicamentos y los efectos más necesarios para el auxilio inmediato de los naufragos. Las búsquedas infructuosas y las enormes dificultades en la localización motivaron que el 22 de febrero se detuvieran las expediciones de salvamento. Se dejaron depósitos bien indicados sobre el hielo y avisos del retorno a sus bases en vista de las dificultades insuperables que presentaba el camino.

El salvamento de los naufragos

Terminó el mes de febrero sin que los aviones que tomaron vuelo desde Cabo Wellen

consiguieran llegar hasta el iceberg. Así transcurrió también el mes de marzo, sufriendo los aviadores rusos diversos accidentes en sus arriesgados aterrizajes sobre el hielo. Más de veinte aparatos participaron en los infructuosos trabajos de socorro. La niebla, las tempestades de nieve y el hielo del suelo imposibilitaban la operación.

En las intentonas que se hicieron, con el sacrificio de dos aviadores, se obtuvieron algunos resultados: Perdidos en un bloque de hielo hallaron a tres naufragos. Habían partido del campamento para explorar aquella llanura inmensa. Días después encontraron a tres más.

En el rescate intervinieron también otros rompehielos, como el mítico *Krasin*, construido en el Reino Unido en 1916 para la armada del zar según planos del almirante ruso Stepan O. Makarov. El nombre original del buque fue *Syatogor* en recuerdo de un famoso guerrillero, pero, tras la revolución rusa, pasó a denominarse *Krasin* como homenaje al industrial soviético Leonid Krasin. Las gestas de este buque, capitaneado por W. T. Ponomariov y con base en Kronstadt, a unos 30 kilómetros de Leningrado (hoy San Petersburgo), en el Golfo de Finlandia, componen las páginas más



**ASTILLEROS
BALENCIAGA S.A.**
SHIPYARD

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



Building for the Future

Las expediciones científicas en zonas árticas vivieron épocas muy difíciles

emocionantes de la navegación por los mares del Norte.

Anclado en este puerto ruso, fuertemente protegido, fue testigo de la última gran rebelión militar contra los bolcheviques en la guerra civil rusa. Su importancia sigue siendo vital, ya que en la actualidad es sede de la Comandancia General de la Armada de la Federación Rusa.

Durante mucho tiempo, la aventura del *Cheliuskin* fue narrada como una de las mejores gestas contemporáneas hasta el punto de que se pensó en recuperar el barco. Numerosos rastreos en la zona donde el buque se hundió dieron como resultado la localización del pecio en setiembre de 2006.

Loor a los supervivientes

Quienes intervinieron en el rescate fueron homenajeados en la URSS, recibiendo grandes honores. Al profesor O. J. Schmidt se le dio tratamiento de héroe. Continuó con sus investigaciones en los mares árticos ampliando y creando otra estación científica de Tierra de Francisco José. Trazó también un detallado mapa de unos territorios inexplorados hasta entonces. Su fama dentro del régimen soviético llegó a tal punto que se dio su nombre a un planeta menor.

Años después, en 1938, a O. J. Schmidt, convertido ya en director de la administración de la Vía Marítima del Norte, se le encargó el salvamento de otra expedición, la que ha pasado a la historia con el nombre de su organizador, Iván Papanin. Este científico, junto con otros tres colegas, se dejaron caer de un avión sobre una placa de hielo ártico para crear la es-



Los territorios árticos son objeto de investigación científica.

tación Upol. A lo largo de 234 días llevaron a cabo una serie de experiencias comprobando que cerca de las costas del Mar del Norte, viven gran cantidad de vacas marinas y morsas. La exploración del fondo del mar les permitió descubrir una rica fauna marina.

La alarma surgió cuando los expedicionarios quedaron incomunicados por una tempestad magnética. De nuevo fue el rompehielos *Ermark* el que salió de Kronstadt para dirigirse en socorro de los desaparecidos. Los cargueros del puerto ruso aceleraron la carga de 3.000 toneladas de carbón para adelantar en lo posible la salida del buque. Finalmente, el mítico *Ermark* cumplió su misión y los cuatro científicos fueron rescatados cuando tiritaban a 15° bajo cero.

Los relatos de Juksu en torno a los rompehielos surgen alrededor de una taza de café caliente. Conoce bien el Mar Báltico y todas las historias que se han generado en torno al buque en el que estamos. Me habla de la hazaña de la tripulación del *Munin* que, en marzo de 1920, se enzarzó en violenta discusión con sus compañeros del *Limonosoff* por la posesión de la carga que portaba: catorce rusos, dos oficiales aviadores ingleses y dos oficiales y veinte soldados belgas. O del rompehielos también

ruso *Truvor*, que, en 1929, acudió en auxilio de los vapores que se hallaban bloqueados por el hielo en la costa alemana del mar Báltico. El buque salvador quedó bloqueado a su vez por los hielos al haberse agotado sus provisiones de carbón.

Corte a cuchillo

Detiene la narración cuando el *Sampo* inicia una nueva embestida contra una enorme masa de hielo que se extiende ante nosotros. Vamos a la proa del barco para sentir la emoción de ver cómo el navío se alza para dejar caer su quilla cortante. La caída es brutal y el sonido que produce también. Retumba en la soledad del desierto helado, pero el camino ha quedado despejado. Así una y otra vez. La resistencia que a veces opone la masa obliga al buque a echar marcha atrás y reiniciar el ataque. A uno le viene a la cabeza el naufragio del *Titanic* debido a un encontronazo con un iceberg y no puede por menos que estremecerse ante la magnitud del choque que tuvo que darse. La observación en este sentido que le hago a Juksu viene acompañada de su comentario: "Ten en cuenta que durante la Segunda Guerra Mundial los ejércitos cruzaban los lagos helados con material bélico pesado: tanques, cañones... Y el suelo resistía".



El rompehielos *Cheliuskin*.



El *Krassin* se muestra a los curiosos anclado en San Petersburgo.

Trío de ases: Josep Pla, Ava Gardner y el faro de Sant Sebastiá

*Texto y fotos:
Julio Ruiz de Velasco*

La carretera nos llevó a los pies de Sa Palomera, uno de los ejemplos de hasta donde pueden llegar las fantásticas creaciones de la madre naturaleza. Ese pequeño istmo, desde donde se pueden sentir todas las sensaciones del Mediterráneo, marca la identidad y el carácter de los habitantes de Blanes. Cuentan que en Blanes, primer pueblo por el sur de la provincia de Girona, fue donde el periodista y poeta Ferran Agulló, acuñó en 1908 la terminología Costa Brava, después de publicarla en la "Veü de Catalunya". De ahí que se diga que Blanes es la puerta de entrada a la Costa Brava.

En Blanes, uno de los principales puertos pesqueros de Girona, junto con Roses y Palamós, conviven amistosamente todas y cada una de las activida-

des marinas, tanto si son profesionales, como de recreo.

Siguiendo la costa, llegamos a Lloret de Mar, una de las referencias del turismo en el Mediterráneo. Seguramente la población mejor preparada de toda la costa catalana a nivel de alojamientos turísticos, es capaz de albergar en los meses de verano a decenas de miles de turistas atraídos por sus playas y por su extensa oferta de ocio nocturno. De hecho, Lloret ya era en los años 20 el

lugar de veraneo de un selecto grupo de familias acomodadas de la cercana Barcelona. Josep Carner, uno de los grandes poetas catalanes, la describió en su momento como el "Paraíso gentil". A partir de 1950 fue cuando Lloret empezó a recibir turismo extranjero.

Ava Gardner

Pero si hay un lugar que nos recuerda al Hollywood más dorado, ese es Tossa de Mar. Su recinto amurallado de la Vila



Estatua de Ava Gardner en Tossa de Mar.



Barca junto a Sa Palomera.



Blanes: Aquí empieza la Costa Brava, al fondo el peñón de Sa Palomera.

Vella, ejemplo de población medieval fortificada del siglo XIII, fue declarado monumento histórico Artístico Nacional en 1931. Fue refugio de artistas e intelectuales. Tossa de Mar fue el escenario del rodaje de la película "Pandora y el holandés errante" protagonizada por Ava Gardner y Mario Cabré. Corría el año 1950 y allí empezó el idilio de la rutilante belleza de Hollywood con España. Tossa de Mar se convirtió en "Puerto Esperanza", el pueblo pescador mediterráneo donde empieza la película, la cual supuso todo un impulso para en aquel entonces, pequeña población y para la Costa Brava. Sus calles y sus playas fueron los primeros testigos del archiconocido idilio entre Ava Gardner, Pandora en la película y el galán Mario Cabré en el papel del torero Juan Montalvo.

Si uno se acerca hoy en día al mirador de la Vila Vella, se encontrará con una estatua de bronce de Ava Gardner evocando aquellos días de 1950, aunque la película se estrenó en España en 1952.

El rodaje de la película tiene sus inicios un poco más al norte, en Palamós y Sant Antoni de Calonge donde el escritor Robert Ruark se estableció en 1953 y gracias a él, personajes como Truman Capote, los



Josep Pla.



Ava Gardner en Tossa.

duques de Windsor y Ava Gardner se establecieron en esta costa de Girona.

Palamós además, es una de las referencias mediterráneas de la pesca. Su puerto, que se empezó a construir en el siglo XV, es uno de los más importantes en el ámbito pesquero catalán, acu-

ñando la marca Gamba de Palamós para uno de sus productos más preciados. Cuna de la cocina marinera, dispone del Museu de la Pesca, referencia del trabajo del hombre en el mar. Actualmente Palamós, también se ha convertido en un importante puerto de cruceros con más de 46.000 pasajeros al año.

Josep Pla

Nuestra última parte del recorrido por la Costa Brava, tiene tintes literarios. Palafrugell, con sus núcleos de Calella y Llafranc.

Aquí nació en 1897 Josep Pla, uno de los escritores más importantes y universales de las letras catalanas. Por sus calles estrechas de Calella de Palafrugell, recorrió Pla sus pensamientos. Pla siempre supuró nostalgia de sus paseos por la Cala Pedrosa o la Foradada. Siempre dijo que uno de sus grandes placeres era, quedarse dormido a la sombra de dos barcas en la playa del Canadell, con la brisa en la cara, el olor a mar y hacer la siesta después de comer.

Pla fue el primer guía turístico de la Costa Brava al por mayor a través de la publicación de la Guía de la Costa Brava, donde explicó algunas de sus largas caminatas



Cala de Tamaríu.

junto al también escritor Josep María de Sagarra a principios de los años veinte.

Calella y la Costa Brava siempre estuvieron estrechamente ligadas a la guerra de Cuba y las leyendas que llegaban de ultramar. Las habaneras se convirtieron en un instrumento de popularización de las aventuras de los que fueron, perecieron y no volvieron. Calella de Palafrugell y su playa del Port Bo, son cada verano el escenario de la cantada de habaneras más importante de Catalunya, la cual reúne a miles de personas.

Faro de Sant Sebastià

Al norte nos encontramos con el núcleo de Llafranch, bahía de fina arena con un gran atractivo turístico, como lo demuestra su importante puerto náutico. Paso obligado por el poblado ibérico de San Sebastià, camino de uno de los iconos más legendarios de la Costa Brava, el Faro de Sant Sebastià y las playas de Cala Pedrosa y Tamaríu. Inaugurado en 1857, el faro es el más potente del litoral catalán, con un alcance de 32 millas náuticas. El proyecto, que se ejecutó con 463 reales de la época, es obra de Josep María Faquineto. Su último farero fue Ángel Casariego que dejó el faro en 1999. Mirar el mar desde el faro, fue uno de los pasa-

tiempos favoritos de Josep Pla. Aquí escribió, “En toda esta parte de la costa, la naturaleza parece complacerse en ofrecer las combinaciones de tierra y mar más auténticas e inolvidables”.

Desde Blanes a Tamaríu, hemos recorrido las comarcas de la Selva y el Bajo Ampurdán, solo una parte de la Costa

Brava. Hemos conocido la tierra de escritores y marineros anónimos que empujaron a una parte de la sociedad intelectual y de la élite del arte, y que se convirtió en un pedazo privilegiado de nuestra costa mediterránea. Más al norte nos queda, l’Estartit y sus Islas Medas, l’Escala, Roses y Cadaqués, pero esto ya es otra historia. 🌊



Faro de S. Sebastià, a 165 m. sobre el nivel del mar.



WORLD MARITIME WEEK

12-14 FEBRERO 2019

4 CONGRESOS
EN UN SOLO ENCUENTRO MARÍTIMO INTERNACIONAL

SECTOR NAVAL

SINAVAL

SECTOR PORTUARIO

future port

SECTOR PESQUERO

euromaritime

SECTOR ENERGÍAS
RENOVABLES MARINAS

MARINE
ENERGY
week

CONFERENCIAS

Jornadas Técnicas + sesión plenaria,
Ponentes internacionales.

MISIÓN INVERSA

Armadores y Astilleros
Reuniones B2B.

NETWORKING

Delegaciones de compradores + Ponentes + Prescriptores.
Cócteles y Workshops privados.

ZONA EXPOSITIVA EXCLUSIVA

1 pabellón exclusivo para 70 stands.

PREMIOS

Sector de la Construcción Naval. 8 categorías

CENA DE GALA

Sector Marítimo Internacional con centenares de asistentes

**B!
E!
C!** BILBAO
EXHIBITION
CENTRE

EXPOSIBLE

www.bilbaoexhibitioncentre.com