

Europa Azul

Revista de la Mar

Marzo-Abril N.º 170 • 2019





SADA-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



TECNISAJA, 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



Alberto Echaluze

El pescado, como arma geopolítica

El pescado se ha convertido en la nueva herramienta del poder político y económico mundial y puede ocurrir que se convierta en germen de conflictos como lo fue el petróleo que está vinculado a entre el 25% y el 50% de todos los conflictos interestatales en el mundo desde 1973. ¿Podría pasar lo mismo con la pesca en un futuro no demasiado lejano?

Aunque podamos creer que hemos superado como especie esta suerte de disputas, algunos expertos alertan de que la competición por los recursos naturales básicos -y, en concreto, la pesca- está siendo minusvalorada. Incluso desde el Foro Económico Mundial creen que la pesca es un potencial foco de conflictos, comparable tan solo con el que ha suscitado históricamente el petróleo en regiones como Oriente Medio o Latinoamérica. Recordemos que la dependencia global y la necesidad de asegurar los suministros de este combustible han llevado a muchos países a la guerra: desde 1973, el petróleo está vinculado a entre el 25% y el 50% de todos los conflictos interestatales en el mundo.

Una de las causas que más preocupan a los analistas internacionales es la excesiva concentración del suministro de pescado. Trazando de nuevo el paralelismo con la industria del crudo, la mitad de la producción de petróleo en 2017 provino de solo cinco países mientras que la mitad de las reservas recuperables están en Oriente Medio. En el caso de la pesca, aproximadamente el 60% del atún del mundo se captura en una única región geográfica, el Océano Pacífico occidental y central. Como tal, el Pacífico podría ser el Oriente Medio del atún, donde las naciones hambrientas compitan por el valioso recurso. Además, este conflicto sobre los peces ya se puede vislumbrar en otras zonas como en el sur y noreste de Asia, América Central y del Sur, así como en aguas africanas.

Por otro lado, el pescado podría usarse como arma de negociación geopolítica. De nuevo, el ejemplo lo encontramos en la industria energética: desde los embargos petroleros árabes en la década de 1970 hasta los subsidios rusos para mantener en el poder al presidente ucraniano Kuchma o la interrupción del suministro a este mismo país cuando el poder lo ostentaba el presidente Yushchenko, de un perfil más prooccidental.

En un nuevo episodio de esta eterna batalla, la concentración de atún en el Pacífico ha hecho que la soberanía de esas aguas y el acceso a esos peces sea extremadamente valiosa. Con 22 pequeños estados insulares y territorios dentro de la región del Pacífico occidental y central, la sobrepesca y las disputas sobre el acceso y los derechos de pesca son comunes. Por ello, el control político de la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental (WCPFC, que se creó a través de un acuerdo internacional para gestionar este asunto en la zona) es clave y la equidad entre los miembros se ha convertido en una preocupación constante.

China, miembro de la WCPFC y el país con más demanda de alimentos del planeta, utiliza su flota pesquera como un tercer brazo de su armada, según el Departamento de Defensa norteamericano. Al enviar su flota pesquera a aguas disputadas, como las del Mar de Sur de China, el gigante asiático puede utilizar esos buques como una excusa para desplegar sus cortadores de la Guardia Costera y defender así a los barcos de pesca "indefensos". China ha amenazado con la guerra si cualquier otra nación, incluido Estados Unidos, intenta excluirlos de las aguas circundantes y no es difícil pensar que la estrategia china de afianzarse en el mar con su flota pesquera se implementará en otras regiones pesqueras ricas, como el Pacífico.

Aunque se prevé que la oferta mundial de reservas probadas de petróleo satisfaga la demanda mundial hasta mediados de este siglo, el petróleo es un recurso fósil finito que no puede reabastecerse, lo que hace improbable que nuestra dependencia del petróleo pueda mantenerse a largo plazo. Del mismo modo, si bien el pescado es técnicamente un recurso renovable, su futuro es precario. Casi el 90% de las poblaciones de peces del mundo están completamente explotadas o sobreexplotadas, y algunos científicos estiman que en 30 años puede haber poco o ningún marisco disponible.

En ese sentido, se espera que la producción pesquera, en gran medida impulsada por la acuicultura, aumente un 17% para 2025, pero no se mantendrá al ritmo de la demanda, que se prevé que aumente en un 21%. Al mismo tiempo, fuerzas externas como el cambio climático están presionando la pesca a escala mundial.

El pescado es el producto alimenticio más comercializado en el mundo. Pero además los peces también proporcionan aceite de pescado, pegamento, alimento para animales y fertilizantes, y desempeñan un papel cada vez más importante en la investigación biomédica. Incluso sin contar la acuicultura, la pesca marina genera aproximadamente 260 millones de empleos en todo el mundo. Si el sector colapsa debido a prácticas pesqueras insostenibles e ilegales, tendrá consecuencias calamitosas para las sociedades de todo el mundo. El mercado pesquero mueve cada año unos 150.000 millones de dólares en ventas. Pero la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada tiene un valor de hasta 36.000 millones más cada ejercicio, o lo que es lo mismo: aproximadamente el 25% del mercado legal. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

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: Eliseo Villar, Javier Mina, Rosa García Orellán, Iñaki Garro, Julio Ruiz de Velasco, Susana Rivas

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

Leandro Azkue, Director de Pesca del Gobierno Vasco. 6 a 8

World Maritime Week

Relevo Generacional
Digitalización.
Eólica Off Shore 10 a 14

Euskadi

Campaña de verdel.
Azti participa en el programa DiadEs.
Repercusiones del "Grande América" 16 a 21

Opinión

Descentralización europea 22 y 23

Europa

Derogación de los Planes de Recuperación
Incertidumbre ante el Brexit 24 a 27

Galicia

Malestar por las concesiones del Berbés
Programa de valorización de las vísceras
A Mariña pierde cinco pesqueros
Petición para incrementar la cuota de sardina
Programa de reciclaje
de la basura marina 26 a 30

Andalucía

Plan de arrastre del Mediterráneo
Flota de cerco del Golfo de Cádiz
Nueva regulación para el atún rojo
Ayudas a las asociaciones
de mujeres 32 a 35

Catalunya

Inversiones en los puertos catalanes
Preservación de los moluscos del Delta del Ebro
Acciones conjuntas
Catalunya-Baleares. 36 a 43

Comercialización

Consumo de pescado fresco
Situación de las clases desfavorecidas
Tutofood 2019 en Milán 44 a 47

10-11

World Maritime Week • Relevo Generacional

La flota no puede quedar amarrada por la falta de tripulantes

No hay una solución única para el relevo generacional en el sector pesquero y la necesidad de trabajar en red entre Administraciones con la complicidad de las escuelas y poner en valor en la actividad frente a la imagen de problemática que ofrece fueron las bases para tratar de acercar a los jóvenes al mundo de la mar. Responsables de las Administraciones autonómicas de Euskadi y Asturias, de los institutos de formación y del sector de la pesca vasco y gallego debatieron, en la World Maritime Week, la problemática de la flota pesquera ante la escasez de tripulantes, que se traducía, en algunos casos, la imposibilidad de incorporar personal en momentos puntuales que llevaba incluso atener que amarrar los barcos.

14

World Maritime Week • Feria

El sector de construcción naval tiene futuro en la eólica marina off-shore

El sector de construcción naval de Euskadi tiene una importante oportunidad de negocio en los próximos años de la mano de la transición energética en curso para descarbonizar el transporte. Ello va a implicar un notable auge de la generación eléctrica eólica marina y de la fabricación de nuevos buques con motorizaciones mucho menos contaminantes, según algunas de las conclusiones de la World Maritime Week. En el transcurso de una mesa redonda, el responsable de energías renovables de Iberdrola, Xabier Viteri, recordó que la generación eléctrica mediante parques eólico marinos va a crecer en los próximos años, del orden del 9% anual. Ello supone unas inversiones en la próxima década de unos 500.000 millones de dólares. Según Viteri esto es una oportunidad de negocio notable para el sector naval pues un tercio de la cadena de valor corresponde a los astilleros que construyen las estructuras de las plataformas offshore.

Empresas

Sintemar
Haize Wind Europe 48 y 49

Fuels

Combustibles alternativos 50 a 54

Puertos

Puerto de Bilbao
Puerto de Huelva 55 y 56

Viajes marítimos

Imitando a Elcano
antes de los 70 años 57 a 60

Astilleros

Los astilleros gallegos alcanzan acuerdos
Astilleros Balenciaga, nuevo barco
Calvo, nuevo encargo 61 a 63

Reportajes

Wilhem Gustloff El Titanic de Hitler
Museo Marítimo Vasco 64 a 67

16-17

Euskadi

La campaña de verdel sólo dura dos días de faena

La flota de cerco da por agotada la cuota de verdel y ahora no tendrá más remedio que centrarse en la anchoa. El 85 por ciento de los barcos grandes, los que tienen 15 y 16 tripulantes, de un total de 45, ha agotado la cuota que disponían para 2019. El 15 por ciento restante se ha reservado unas pocas toneladas, para otros momentos, «pero si hubieran querido también hubiesen agotado la especie en los mismos días». La totalidad de la cuota está repartida por barcos. Hasta un total de 56.000 kilos tenía, este año, cada barco de cerco que se han comido por lo que asumen la situación «resignados porque las decisiones del nivel de cuotas se adoptan en la Unión Europea». Mientras tanto pescadores asturianos y gallegos critican el reparto por beneficiar a los pescadores vascos.



26-27

Galicia

Crece la incertidumbre entre las flotas gallegas por el 'Brexit'

La incertidumbre se apodera del sector pesquero español ante la falta de resolución del 'Brexit', una vez que España captura 9.000 toneladas de pescado en aguas británicas, principalmente merluza, gallo y rape. Los pesqueros españoles dan empleo a 2.150 tripulantes y generan alrededor de 10.750 puestos de trabajo. Si no hay acuerdo, se enfrenta a unas pérdidas no solo económicas, aunque se dejarían de ingresar 27 millones de euros, sino también laborales, ya que estarían en riesgo más de 10.000 puestos de trabajo. En el caso de aplicarse el Acuerdo de Retirada propuesto por Theresa May, los barcos españoles podrán seguir faenando en aguas británicas hasta el 31 de diciembre de 2020, y también podrán utilizar sus puertos para desembarcar en las mismas condiciones que hasta ahora. Por el contrario, si no hay acuerdo, no se podrá seguir pescando y el Reino Unido tratará a los buques de la UE como de terceros países para el acceso a sus puertos.



Publicidad

SAJA-INDYNA	PAG 2
TVMAC	PAG 9
INDUSTRIAS FERRI	PAG 13
PROTECNAVI	PAG 15
CLIMAFRIO	PAG 17
MAYEKAWA	PAG 21
BALFEGO	PAG 31
SAEPLAST	PAG 39
ITSAS KORDA	PAG 41
VICINAY	PAG 43
EXPOMAR-BURELA	PAG 45
ARRAIN AZOKA	PAG 55
NAUTICAL	PAG 68



“Joxe Hombre”, (Rober Garay)



Leandro Azkue, director de Pesca del Gobierno Vasco

“Estamos consiguiendo que la mar vuelva a ser atractiva para trabajar por los alumnos”

El director de Pesca del Gobierno Vasco, Leandro Azkue, muestra las iniciativas que está desarrollando el Gobierno Vasco para posibilitar la falta de relevo generacional en el mundo de la pesca. Este tema y el nivel de titulación complica la continuidad de la flota de altura y bajura. La dificultad de cubrir puestos es mayor para los de patrón y los relacionados con las máquinas, al ser los que exigen mayor titulación.. Para revertir esta situación, se ha implantado el plan Itsaso Goratu para contar con un mayor número de trabajadores que puedan estar interesados en embarcar, aspecto que está contando con positivas repercusiones con la vuelta de muchos alumnos de las escuelas a trabajar en los barcos. El problema es más acuciante con la gente que en la actualidad ocupa puestos de patrón y de máquinas, con edades de 50 años, cuando en el mar la edad de jubilación se sitúa en los 55 años.

Entrevista

En estos momentos estamos ante un problema grave con la falta de tripulantes. ¿Cuáles son las causas por las que se ha llegado a esta situación?

No nos afecta esta problemática, exclusivamente, a nosotros. Creemos que también tiene lugar a lo largo de toda la costa cantábrica. Tanto el Gobierno de Asturias, ARVI y Celeiro tienen el mismo problema y están tratando de atajar este tema. Hay una falta de titulados que sean capaces de llevar nuestros barcos o ser jefes de máquina. Vemos que existe una ausencia de vocaciones notables. Hasta ahora el goteo continuo de la paralización definitiva de barcos originaba que muchas empresas se fueran nutriendo de las tripulaciones que iba dejando esos barcos. No obstante, la flota se está estabilizado y no hay previsión de conseguir una flota superior, con lo que las necesidades de contar con nuevos tripulantes no son tan acuciantes. El problema es que hay muchos profesionales cerca de la jubilación, y muy pocas vocaciones entre los alumnos que van a la Escuela para desarrollar su actividad profesional en la pesca. Están llenas las escuelas, pero no les parece atractivo la pesca. Ven la pesca como un mundo conflictivo, con problemas de cuotas y caladeros. Pero hoy es un sector económico con gente que están obteniendo unos buenos salarios, al tiempo que el sector está estabilizado en número de barcos, muchos renovados y con unas cuotas estables.

Se dice que un titulado náutico pesquero gana cuatro veces más en la pesca que el mismo que termina una titulación de FP en una empresa pesquera.

No sé si es tanto. Lo que sí sé es que los titulados náuticos pesqueros tienen una valía y unos conocimientos muy importantes. Los alumnos salen bien formados en las escuelas, pero nos los quitan de las manos para trabajos de mantenimiento, porque es gente acostumbrada a resolver problemas y, si les ponen sobre la mesa la posibilidad de quedarse en tierra, aceptan. Aunque la falta de relevo generacional ha venido afectando a todos los puestos de la tripulación, los empleos de marinero se han venido cubriendo en la flota de altura con pescadores emigrantes, que en los años sesenta fueron gallegos, en los noventa de Portugal y ahora son sobre todo de Senegal.

“Los armadores van a las escuelas y explican que la mar no es un mundo conflictivo”

El plan Itsasoa Goratu ha sido una iniciativa del Gobierno Vasco importante para generar una cantera de profesionales

Con este plan se trataba de poner en contacto a los armadores con los alumnos de la escuela. Antes decía que las escuelas estaban llenas, pero los barcos encontraban dificultades para ofrecer titulados para la pesca, para la Marina Mercante o para la Náutica. Hay que considerar que abanico es muy amplio. El alumno que sacaba el ciclo medio o superior podía dedicarse a múltiples actividades profesionales, pero ocurría que esos alumnos no venían a la pesca. Ocurría que cómo se puede dedicar a más labores que a la propia de la titulación los titulados se iban a otras profesiones que les podían reportar otro tipo de incentivos o promociones.

¿Cuáles eran las causas por las que no venían a trabajar en barcos pesqueros?

El caso es que no veían la pesca como una oportunidad laboral. Ocurría que la pesca no era conocida en su justa manera, pero sí se veía como un sector conflictivo, y no era percibido como atrayente. Las noticias malas de problemas de cuotas, conflictos y problemas disuaden a los alumnos de las escuelas. Por ello, con los armadores tratamos de dar a conocer este mundo a los alumnos. Con ello tratamos de dar a conocer por parte de los armadores esta profesión y abrir los barcos a los alumnos durante un mes, para conocer la actividad pesquera. A lo largo de dicho mes de verano hacen una inmersión en esta profesión. El primer año fueron 8 los que fueron a la mar, el segundo 15 y ahora superan los 20 alumnos que han trabajado en los barcos. Les damos un incentivo 800 euros al mes. Terminado el segundo ciclo ele-

gían sus prácticas de tres meses necesarios en barcos de pesca, con lo que esto veíamos como muy positivo. Así, creemos que hemos acertado porque los alumnos que estuvieron un mes de prácticas repiten las prácticas de tres meses. Finalizan su formación académica, para conseguir el título profesional teniendo que embarcarse 12 meses de días de pesca y vemos que también repiten. Esto es algo obligatorio para obtener la titulación y es muy importante. Una vez que vemos que sigue el periodo de 12 meses, de días de pesca, para adquirir la titulación profesional podemos concluir que el programa, el cual lleva implantado tres años, es más que positivo a nuestro parecer.

Esto puede ser motivo también para conseguir una nueva generación de armadores

Nos hemos encontrado con un alumno que empezó en verano un mes de prácticas. Después estuvo tres meses, en un barco de pesca y siguió los 12 meses, para conseguir el título de patrón de altura, y hoy es el día en que ese alumno ha comprado un barco de pesca. Llevamos tres años con esta experiencia y un alumno ha conseguido cerrar el ciclo, pasando de alumno a armadores.

Con una cuota tan baja de verdel (caballa) es imposible obtener rentabilidad

La cuota de verdel de partida era muy baja y tenemos una actividad muy limitada. España representa un 8 por ciento en la pesca del porcentaje de la pesquería, cuando otros países como Noruega e Islas Faroe lo tienen todo. Nuestra actividad en la pesquería es muy limitada, pero la situación del recurso no está motivada por nuestra actividad. Hay otros países para los que esta especie es objetivo e inciden notablemente sobre la pesquería. Pagamos justos por pecadores. Nosotros sufrimos el mal estado. Esto a nivel interno produce tensiones entre las flotas y las Comunidades Autónomas porque estamos gestionando miseria.

¿Qué repercusiones va a contar la obligación del desembarque?

Se trata de una de las primeras instalaciones reuniendo con el Ministerio para ver la foto final de la obligación del desem-



“Hemos conseguido que un alumno que comenzara sus prácticas en un barco se convirtiera después en armador”

barque. Queremos conocer las repercusiones que pueden tener estas medidas. Hay excepciones de ‘minimis’ que posibilitan descartar especies. También hay una bolsa de cuota común que se han creado de especies que son aportadas por los diferentes países. Los países aportan bolsas comunes de cuotas, para que una determinada especie no estrangule sobre otra. De esta manera podremos ver, con los mecanismos y flexibilidades, ver lo que se pueda pescar.

¿Y en cuanto al Brexit?

No tenemos mucha flota al norte de Escocia. Un barco de Ondarroa frecuenta habitualmente estos caladeros, y otros dos de

forma no habituales. Directamente en cuanto el acceso a las aguas no tenemos una presencia importante. Sí tiene Galicia una presencia más importante. Lo que sí vemos es que un importante número de barcos gallegos van a ir a pescar al Golfo de Bizkaia, con lo que se puede producir una presencia de mayor flota sobre unos caladeros que sobre otros. Me preocupa más el uso de los barcos que hacen de los puertos y su posterior desembarque sobre camiones.

¿Comienza la producción de mejillón en bateas en la costa vasca?

Estamos inmersos en una primera fase de industrialización del mejillón, después de un periodo de experimentación. Hay que partir que esta experiencia ha sido pionera en Euskadi. Para la vuelta de verano tendremos la primera cosecha de mejillón. En la primera experiencia está una producción de 200 toneladas y para el año que viene se podrá conseguir los 1000. 1.100 toneladas. El cultivo se realizará en sistemas de 40 “long-lines” en una extensión de 290 hectáreas de cuales 214 has son las propias del cultivo.

La instalación se enmarca en un área de 556 hectáreas declaradas como de interés

“Contamos con una estabilidad en las cuotas principales que otorgan un mejor futuro”

para cultivos marinos. Esta iniciativa está liderada por empresarios del sector pesquero vasco y entra dentro del Plan Estratégico de la Acuicultura del País Vasco 2014-2020.

Finalmente, las cuotas pesqueras hacen que el sector goce de una situación más favorable que hace unos años

Tenemos estabilidad de cuotas. Sí esto nos permite realizar una actividad sostenible, con unas cuotas en anchoa, bonito, merluza que otorgan mejores perspectivas de futuro a nuestra flota. Las perspectivas son buenas. 🌊

En atuneros congeladores productos TVMAC



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



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

Fábrica y Oficinas:

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

"No hay una solución única para conseguir el relevo generacional y atajar la escasez de tripulantes"

No hay una solución única para el relevo generacional en el sector pesquero y la necesidad de trabajar en red entre Administraciones con la complicidad de las escuelas y poner en valor en la actividad frente a la imagen de problemática que ofrece fueron las bases para tratar de acercar a los jóvenes al mundo de la mar.

Responsables de las Administraciones autonómicas de Euskadi y Asturias, de los institutos de formación y del sector de la pesca vasco y gallego debatieron, en la World Maritime Week, la problemática de la flota pesquera ante la escasez de tripulantes, que se traducía, en algunos casos, la imposibilidad de incorporar personal en momentos puntuales que llevaba incluso a tener que amarrar los barcos. Todas estas cuestiones fueron planteadas ante el Gobierno, que en estos momentos está en pleno proceso de modificación del real decreto que regulan los títulos profesionales de este sector.

Desde el Gobierno Vasco, Beatriz Guinea explicó el programa Itsas Goratu que trata de acercar desde la Administración a alumnos en prácticas a los barcos de altura y bajura vascos. "No tutelamos, ni obligamos sino que transmitimos un mensaje para que prueben su trabajo en el sector pesquero". Entre 20 y 30 días, los alumnos de primer curso de puente o de máquinas, de ciclos medios y superiores de cualquier curso, desarrollan sus actividades en verano, dentro de un marea, poniendo en práctica el conocimiento adquirido en las aulas. "Los armadores cana-



Los alumnos de las escuelas conocen la pesca por medio de prácticas en barcos



Ponentes que participaron en el debate sobre el relevo generacional en el ámbito pesquero.

La mayor preocupación del armador hoy es no tener la tripulación mínima para zarpar

lizan las solicitudes y se ha logrado contar con 25 alumnos en 20 barcos, en las últimas prácticas realizada. La primera experiencia fue muy positiva", dijo Guinea. El armador recibía 2600 euros y el alumno-tripulante 800 euros. Se le daba el equipo de pesca y se le aseguraba con Seguridad Social.

Por su parte, Mikel Arrieta, director del Instituto de Pasaia, explicó que tienen que saber los estudiantes que en la mar existe coeficiente reductor atractivo. "Si comienza uno a trabajar joven con 55 años de media se puede jubilar, pero muchas veces vienen sin conocer la realidad del sector pesquero. Acercamos a las personas en activo para que cuenten su experiencia y les tratamos de decir que no todo es negativo. Además existe el incentivo que pueden ganar más dinero

que en tierra. Es preciso dignificar el sector y que aprecien que los barcos de gran altura y altura tienen unas condiciones de habitabilidad, Internet, todo renovadas", dijo Arrieta.

Javier Touza, de la Cooperativa de Armadores de Vigo siguió contando las experiencias llevadas a cabo en este puerto que pasaban por la organización de jornadas de Puertas Abiertas, en donde los Jefes de Máquinas y titulados se acercaban a las escuelas para transmitir lo que hacían, o el inicio de la Formación Dual con estudiantes de Mecánica Naval. Incluso mostró que se abonaban sueldos de 750 euros a cargo empresa.

"Sólo con pensar en las remuneraciones que se aportan, la actividad pesquera es muy atractiva"

Contó de la existencia de barcos que acogían a maquinistas en barcos de gran potencia, y también titulados de puente, y que se estaba tratando de lograr la incorporación de la mujer. Tres titulados se habían incorporado a buques arrastreros de 3.000 caballos, mientras que una capitana había estado trabajando en cerqueros. Mostró su preocupación por las paradas de barcos por falta de titulados, aunque también dijo que "los buenos salarios son un elemento suficiente para incorporar más profesionales". Aportó el dato que la Cooperativa con 5.500 trabajadores, para el volumen de facturación que contaban, salía una remuneración de 40.000 euros bruto año para cada tripulante-año. "Toda la flota lleva Internet a bordo. Estamos renovando la flota y esto supone gran automatización y una mejor actividad. Necesitamos gente muy formada, pero estamos contentos porque la duración media de los empleados supera los 10 años gracias también a que ofrecemos una actividad que yo considero atractiva", dijo Touza en el debate.

Conseguir tripulaciones mínimas

Javier Garat, de Cepesca, señaló que "el mayor problema que tenemos es como conseguir tener la tripulación mínima a bordo, para que el barco pueda zarpar". Garat dijo que "debemos trabajar en tratar de hacer



atractiva la actividad. Hablamos con los sindicatos para que sepan que los futuros pescadores tienen unas condiciones laborales satisfactorias y es falso que trabajan en condiciones precarias. Tratamos de lograr una comunicación fluida entre los centros formativos y los alumnos. Hay buenos salarios en altura, gran altura y en bajura, aunque dependan del salario a la parte. Junto a ello, se han incrementado las posibilidades de obtener buenos salarios ante la estabilidad de las cuotas".

También Garat expresó que "los alumnos no encuentran barcos y los armadores no encuentran alumnos. Pienso que los alumnos no se enteran donde están los puestos en los que podrán trabajar". Arrieta, del Instituto de Pasaia (Gipuzkoa) dijo que "tenemos una bolsa de trabajo y esto nos hace estar en conexión con las empresas y alumnos. Conocemos el candidato y al alumno. Sabemos si va a funcionar o no. Mandamos las candidaturas y pedimos que se le haga una en-

El Real Decreto de Titulaciones y la flexibilidad sobre la Ley de Extranjería bases para lograr un mayor número de profesionales

trevista". También se abogó por "dar a conocer a los centros la oferta de trabajo". Así se pidió la puesta en marcha de candidaturas específicas para formar a alumnos en la actividad. "Incluso alumnos que realizaron prácticas en la mar después son mejores profesionales en tierra que uno que no trabajó en los barcos", señalaban los intervinientes en los debates.

También se solicitó que "el Real Decreto con las Titulaciones, aunque toca la seguridad, queremos más atribuciones para los diferentes títulos". Igualmente, se pidió una mayor flexibilidad sobre la ley de Extranjería, mientras que Francisco González del Principado de Asturias, considero clave "la implicación de las escuelas. Se detecta al alumno interesado y así podemos hablar con los patrones. Cuantos más patrones costeros polivalentes tengamos mejor semilla tendremos, pero tenemos pocos barcos con más de 12 metros en donde podría el titulado llevar a cabo sus prácticas".

6 de cada 10 alumnos no tiene ninguna relación con el sector pesquero

Según los armadores es importante "recuperar la vocación por el mar". Para ello, desde Vigo, se ha elaborado un calendario con charlas para los alumnos en los que armadores, patrones o mecánicos explican la vida a bordo. "Queremos que sepan lo que es el mundo de la pesca hoy en día", explicó Javier Touza, que apuntó que: "Es una profesión dura, nadie lo duda, pero también está bien remunerada y con ella se aporta un producto saludable a la sociedad".

José María Mediavilla, del Instituto Vasco del Conocimiento de Formación Profesional IVAC, expresó que "la actividad pesquera no es una actividad en crisis, sino con un prometedor campo de desarrollo y que cuenta con un amplio abanico de posibilidades y que su polivalencia tiene muchos caminos profesionales. Además, las titulaciones marítimas son amplias que permiten un gran abanico de actividad".

Manuel Bermúdez, de Puerto Celeiro, comentó que "lo primero que le hablaría es que un titulado de FP en la mar puede cobrar cuatro veces más que en tierra. Le diría que vaya a trabajar a un sector en el que podrá perpetuar una tradición milenaria que tratamos de mantenerla bajo un producto sostenible y saludable. Su trabajo tiene que sentir que sirve para aportar un alimento saludable". Bermúdez dio cuenta de la buena marcha de su proyecto de FP Dual que se desarrolla en este curso 2018-2019 de forma experimental, con un 50 % de la formación en el IES Universidad Laboral de Culleredo y una notable actividad en el mar. Los jóvenes estudiantes se incorporan a barcos de Celeiro completando el otro 50 % de la formación que se lleva a cabo a bordo, en los dos años que dura el ciclo: Cerca de 17 personas se están formando como mandos, tanto de máquinas como de puente, dentro de la flota de A Mariña.

"La digitalización marcará la competitividad de los puertos"

El presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, afirmó en la feria Futureport que la digitalización es "una carrera de fondo" que "marcará la competitividad" de los servicios del Puerto de Bilbao y, "por extensión", de sus clientes. Barkala realizó estas manifestaciones en el transcurso de la apertura del congreso portuario Futureport que se celebró en el BEC en el marco del World Maritime Week. En su intervención, destacó que los grandes puertos desarrollan, paralelamente y desde hace años infraestructuras y que en el de Bilbao "la digitalización e innovación de los servicios y procesos portuarios son ejes de su plan estratégico".

En este sentido, subrayó que no se trata solo de una tendencia, sino de "una necesidad" para ser "más eficientes y más ágiles", y añadió que, en gran medida, todo ello "va unido a la sostenibilidad medioambiental". Barkala destacó que, desde hace 15 años, la Autoridad Portuaria de Bilbao viene desarrollando una serie de servicios telemáticos a través de la plataforma de comercio electrónico e-puertobilbao. Según precisó, a lo largo de estos años, el número de servicios, empresas conectadas, usuarios certificados y mensajes intercambiados ha ido creciendo y, en este sentido, indicó que la plataforma arrancó con un servicio y 30 empresas conectadas y, en la actualidad, ya son doce los servicios disponibles y más de 750 las empresas que llevan a cabo sus intercambios de información a través de la misma.

Además, apuntó que paralelamente en estos años se ha ido conformando alrededor de e-puertobilbao una comunidad de clientes que han pasado de operar en base al intercambio de información a trabajar apoyándose en el intercambio electrónico de datos, utilizando formatos o mensajes electrónicos normalizados. Asimismo, afirmó que, en paralelo, la gestión "online" de la información supone un ahorro anual de unas 80.000 horas de trabajo para

E-puertobilbao arrancó con 30 empresas conectadas y ahora son 750



El director de Europa Azul, Alberto Echaluze, con el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala

los clientes del Puerto, más el ahorro de unas 420.000 hojas de papel que se han dejado de usar, lo que equivale a unas 6.300 toneladas de CO2. Barkala añadió que el uso de las soluciones telemáticas complementarias se ha maximizado con la entrada en funcionamiento del nuevo sistema de accesos automatizados a la terminal de contenedores, gestionado por Noatum Container Terminal Bilbao.

Este proyecto supone una gestión "más eficiente" de la recepción y entrega de los contenedores, reduciendo hasta un 40% los tiempos de espera de los camiones y garantizando, según ha añadido, "un total control del proceso y un registro en tiempo real de las operaciones realizadas".

Transformación digital en los puertos

"La digitalización no es una tendencia sino una necesidad para ser ágiles y más eficientes. Es-

La entrega de los contenedores reduce hasta un 40% los tiempos de espera

tamos ante un cambio de cultura de primera dimensión", enfatizó el responsable del Puerto, "que según nuestros cálculos, ya a día de hoy, supone un ahorro para nuestros clientes de 80.000 horas de trabajo anuales y para el medio ambiente, una reducción de 6.300 toneladas de CO2, también anuales".

En la sesión, Barkala dió paso a Richard Morton, Secretario General de la Asociación Internacional de Sistemas de la Comunidad Portuaria, quien ejerció de moderador en el debate de expertos, además de revisar las claves de la llamada 4ª Revolución Industrial, que en su opinión representa una evolución sobre el trabajo realizado en los últimos años. 

El gas natural pasará del 35% al 42% de consumo en 2030

La importancia del gas natural en el mix energético de Euskadi y los nuevos horizontes que se plantean en el ámbito del transporte marítimo fueron dos ejes fundamentales en los que se basó la ponencia del director general del Ente Vasco de la Energía, (EVE), Iñigo Ansola.

Tal y como reseñó el director general del EVE: “El gas en una de las fuentes energéticas principales de la Comunidad Autónoma vasca, no en vano, representa el 35% del consumo y se prevé que evolucione hasta el 42% en 2030”. A su vez, el sector del transporte se está consolidando como uno de los mayores consumidores de hecho, por segundo año consecutivo, ocupa el segundo lugar tras la industria en consumo de energía.

Esta realidad, junto a las necesidades derivadas a la progresiva descarbonización del consumo energético, convierte al gas en un recurso de gran interés como energía que acompañe a esa transición. Asimismo, el transporte marítimo no es ajeno a esta evolución. Desde el EVE, tal como explicó Ansola, se ha apostado por conjugar todos estos factores y apostar por el gas como fuente de energía en el transporte marítimo con la puesta en marcha del barco Oizmendi, que hace un año realizó la primera operación “ship to ship” -fuera del Mar del Norte- en el puerto de Bilbao (abastecimiento de gas de buque a buque) y se ha impulsado la adaptación de los pantalanes de Bahía de Bizkaia Gas- BBG para surtir a buques que están propulsados por gas. 



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



La industria naval aprecia oportunidades en la energía eólica off shore

Los astilleros ven oportunidades en el cambio energético y nuevos requerimientos medioambientales obligarán a renovar flotas, afirmó Juan Riva, de Suardiaz, en el World Maritime Week. Igualmente, el auge de la eólica marina aportará carga de trabajo, según Iberdrola.

El sector de construcción naval de Euskadi tiene una importante oportunidad de negocio en los próximos años de la mano de la transición energética en curso para descarbonizar el transporte. Ello va a implicar un notable auge de la generación eléctrica eólica marina y de la fabricación de nuevos buques con motorizaciones mucho menos contaminantes, según algunas de las conclusiones de la World Maritime Week.

En el transcurso de una mesa redonda, el responsable de energías renovables de Iberdrola, Xabier Viteri, recordó que la generación eléctrica mediante parques eólico marinos va a crecer de manera sustancial en los próximos años, del orden del 9% anual. Ello supone unas inversiones en la próxima década de unos 500.000 millones de dólares. Según Viteri esto es una oportunidad de negocio notable para el sector naval pues un tercio de la cadena de valor corresponde a los astilleros que construyen las estructuras de las plataformas offshore.

En la misma línea, el presidente de la naviera Suardiaz, Juan Riva, indicó que los nuevos y crecientes requerimientos medioambienta-

les, empezando por la limitación de azufre en los combustibles, van a obligar a las flotas a adoptar nuevas tecnologías limpias de motorización y ello "va a suponer cuantiosas inversiones para los armadores porque muchos barcos no podrán, o no será rentable, adaptarse a las nuevas tecnologías y se quedarán obsoletos lo que obligará a renovar la flota".

Todo ello es una oportunidad de negocio para el sector naval vasco que, según el Foro Marítimo Vasco facturó en 2018 unos 2.840 millones de euros y empleó a 13.735 trabajadores.

La consejera vasca de Desarrollo Económico, Arantxa Tapia, señaló en la clausura de la ceremonia, que el País Vasco tiene "capacidades" en los cuatro sectores de la World Maritime Week que hay que desarrollar para crear riqueza y empleo, y lograr "industrias sólidas y competitivas". La responsable industrial del Gobierno vasco destacó que entre los retos que deben asumir los sectores relacionados con el mar, están la necesidad de afrontar el relevo generacional en la pesca o la creación de infraestructuras modernas, como las conexiones ferroviarias para transportar las mercancías del puerto de Bilbao. 



Arriola (Spri), Viteri (Iberdrola), Zarraonandia (Spri)



Juan Riva (Suardiaz)



Touza y Garamendi

Se necesitan navieras

El presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, afirmó que "si hubiera más navieras" en España, habría una mayor demanda de construcción de buques y más carga de trabajo en los astilleros, lo que también beneficiaría a la industria auxiliar. Garamendi destacó el "impulso exportador" de la construcción naval, que alcanza el 85% de la producción, con buques de "alto valor añadido" y recordó que a nivel español los astilleros van "bien" aunque en Bizkaia está una "nube ne-

gra" con el astillero de La Naval, y expresó su deseo de que "haya una salida" para el astillero vizcaíno. Alejandro Aznar, presidente del Cluster Marítimo español y del Grupo Ibaizabal, moderó el debate y recordó que la actividad económica ligada con la mar, la denominada economía azul, genera 3,5 millones de empleos en la UE y mueve unos 174.223 millones de euros anuales. 

“Máxima durabilidad a menor coste”



Instalaciones de fluidos para la industria

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

39

La casi totalidad de la flota de cerco ha agotado la cuota de verdel

La flota vasca de cerco da por agotada la cuota de verdel y ahora no tendrá más remedio que centrarse en la anchoa. El 85 por ciento de los barcos grandes, los que tienen 15 y 16 tripulantes, de un total de 45, ha agotado la cuota que disponían para 2019. El 15 por ciento restante se ha reservado unas pocas toneladas, para otros momentos, «pero si hubieran querido también hubiesen agotado la especie en los mismos días». La totalidad de la cuota está repartida por barcos. Hasta un total de 56.000 kilos tenía, este año, cada barco de cerco que se han comido por lo que asumen la situación «resignados porque las decisiones del nivel de cuotas se adoptan en la Unión Europea», dijo el presidente de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, Eugenio Elduayen. Su flota no tendrá más remedio que pescar anchoa, especie que llevan unos días desembarcando y que el pasado año también agotaron la cuota, pero de mayor volumen que el verdel.

El máximo mandatario de las Cofradías guipuzcoanas avisó de que el «escaso» cupo de verdel para la flota de bajura, a lo largo de este año, que acarrearía un rápido consumo de las cuotas, después de soportar reducciones de hasta un 60 por ciento en tres años en el Total Admisible de Capturas (TAC) por parte de la Unión Europea. Si en el 2018 se aprobó un 20 % al total permitido se le ha restado un 24 % más este año, lo que unido al 14 por ciento del 2017 supone un descenso notable, pese a que el recurso se encuentra en buen estado biológico.

Elduayen se mostró apesadumbrado por la pérdida de la primera campaña del año. «Es que no podemos hacer nada. Se juntan Noruega y las Islas Faroe con a UE y

Malestar entre la flota porque se aprecia mucho pescado en la mar



Las exiguas cuotas de verdel han llevado al fin de la pesca en unos días

se reparten las cuotas, en Bruselas, y a nosotros no nos dejan nada». Por lo que respecta a los barcos pequeños de anzuelo, unos 100, la mayor parte de Bizkaia, disponen de cuota y esperan al cierre de la campaña de los barcos grandes para lograr «estirar» los precios. No obstante, algunos de ellos no piensan participar en las faenas hasta conseguir unos precios que les permitan obtener rentabilidad a las faenas. La «indignación» entre los pescadores era notable por la fuerte presencia del recurso en la mar.

El armador de un arrastrero, José Pino, que trabaja en el Cantábrico, señalaba que «es una vergüenza. Te privan de nuestra riqueza al lado de nuestra casa. Nos han dicho una gran mentira sobre el estado del recurso. Este año está más numeroso y estable que nunca. Hay pescado abundante y gordo y nos meten unas cuotas ridículas». Así, como la flota de cerco había finalizado en dos días la pesca, los arrastreros de sur de Galicia en menos de una semana, se quedaba sin cuotas «Deberíamos plantar la flota en el muelle ante la incapacidad de nuestros gestores de defender un recurso que podía solucionarnos a todos gran parte del año», decía Pino.

La única noticia positiva es la mejora de las cotizaciones de la especie, con unos precios de 1,20, 1,25 y de 1,3 euros-kilos, mejores que las del pasado año. La flota del Cantábrico y Noroeste disponía de un tope de 24.600 toneladas, a la que hay que restar 6.000 de la sanción que recibieron por la sobrepesca realizada en 2009 y 2010. Los puertos vascos descargaron: 8.000 toneladas de esta especie, el pasado año, con un valor en primera venta de 7,5 millones de euros y un precio medio de 0,94 euros el kilo.

No a las modificaciones

El Gobierno Vasco instó al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a que

El 85 por ciento de los barcos grandes, los que tienen 15 y 16 tripulantes, de un total de 45, ha agotado la cuota que disponían para 2019

El suplemento de la cuota adicional de 2.362.156 kilos de verdel fue calificado como "miseria"

"declinase realizar cualquier modificación" en el reparto actual de las cuotas de caballa (verdel) y le transmitió la "preo-

cupación" existente en la flota de bajura vasca ante los rumores sobre una posible reordenación en la distribución de la cuota acordada en 2013 en primera instancia y finalmente consensuada y fijada en noviembre de 2015 en el Plan de Gestión actualmente en vigor.

Así se lo hizo llegar al Ministerio el departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, cuya titular se reunió con representantes de la flota vasca para abordar la demanda de las flotas gallega y asturiana de revisar el actual Plan de Gestión de la caballa y contra la que se han pronuncia-

do, en un frente común, las flotas vasca y cántabra.

El escrito remitido por el Departamento que dirige Arantxa Tapia comunicó al Ministerio que dicha actuación "no respetaría e incumpliría por completo las bases establecidas y acordadas en las negociaciones iniciadas en 2012, que desembocaron en un consenso entre todos los sectores implicados y que posibilitó que un año más tarde, en julio de 2013, "viera la luz el Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Cantábrico Noroeste"..

El 85 por ciento de la anchoa se pescará en el primer semestre

El 85% de la cuota para la pesquería de anchoa que dispone la flota de bajura del Cantábrico y Noroeste se capturará en el primer semestre, mientras que el 15% restante corresponderá al segundo periodo del año, según ha resuelto la Secretaría General de Pesca. Las organizaciones de Productores de Pesca más representativas habían presentado diferentes propuestas de gestión de esta especie para la costera.

En concreto, los representantes de la flota con base en los puertos de Galicia -el 56,39%, de los cerqueros- solicitaron que se destine al segundo periodo, que comienza el 1 de julio, hasta un 25% del cupo. El resto de la flota, entre los que figuran los buques que operan en los puertos dvascos -representan el

43,61%- reclamaban mantener el régimen de 90% en el primer periodo y 10% en el segundo.

A la hora de definir la gestión, Pesca ha asegurado que «conviene fijar un reparto por periodos que permita conjugar los intereses de las embarcaciones que suministran anchoa para la industria conservera con los de las flotas de menor porte que ven dificultado su acceso al recurso común ante la distancia a sus puertos base en el primer semestre». Asimismo, ha resuelto que «con independencia del estado de consumo de la cuota estatal, la pesquería de bocarte finalizará a la media noche del 30 de noviembre».



AZTI participa en un programa sobre los beneficios de los peces que viven entre agua dulce y el mar

¿Qué tienen en común el salmón, la lamprea o la anguila? Dos rasgos indiscutibles: que se trata de peces que migran entre el agua dulce y el agua salada para alimentarse o reproducirse y que generan importantes beneficios ecológicos, económicos y culturales en las comunidades en las que viven.

La actividad humana y el cambio climático suponen una amenaza para estos peces y sus hábitats. Por ello, con el fin de mejorar su estado de conservación y garantizar el impacto positivo que tienen en la economía y en la naturaleza, AZTI participa en el proyecto europeo DiadEs, una iniciativa que busca promover la cooperación transnacional y establecer criterios comunes de gestión para la conservación y explotación de estas especies.

“Los peces que se mueven entre aguas fluviales y marinas, ya sea para reproducirse o para alimentarse, se denominan diádromos. Entre ellos encontramos sábalos, lampreas, anguilas, salmones, truchas, esturiones y lisas. A lo largo de su ciclo de vida, los peces diádromos brindan servicios ecosistémicos, que es el concepto que utilizamos para referirnos a la cantidad de beneficios que los ecosistemas aportan al ser humano: suministro de alimentos, servicios de regulación y apoyo, como el ciclo de los nutrientes, y servicios culturales, como los beneficios re-



Con el proyecto de selectividad se busca proporcionar instrumentos técnicos a las empresas armadoras asociadas a las organizaciones de productores

DiadES busca promover acciones para la conservación de los peces diádromos, aquellos que migran entre las aguas dulces y marinas

creativos, espirituales y otros beneficios no materiales”, aseguran los responsables del proyecto.

En concreto, DiadES tiene la misión de cuantificar y mejorar los servicios ecosistémicos proporcionados por los peces diádromos en el Área Atlántica, pero también estudiar en qué estado de conservación se encuentran estas especies y cuál es el impacto que el cambio climático va a tener en su distribución.

“Los peces diádromos ofrecen importantes beneficios a las comunidades locales, pero existen pocas estimaciones cuantitativas de este impacto. Sabemos que está disminuyendo su distribución a lo largo del Atlántico. Se han tomado medidas para revertir este escenario, pero la situación si-

gue siendo crítica. Además, las medidas se han adoptado comúnmente a escala local, en cada una de las cuencas fluviales de manera independiente a pesar que la distribución de las especies incluye varios pa-

Se trata de dar a conocer los beneficios ecológicos, económicos y culturales que ofrecen estas especies

íses y hábitats. DiadES pretende contrarrestar las deficiencias de este enfoque a través de una perspectiva global”, añaden.

La iniciativa, liderada por la entidad francesa Irstea, cuenta con la participación de 30 socios de distintos países europeos, entre los que se encuentran AZTI, la Diputación Foral de Gipuzkoa, la Universidad de Santiago de Compostela, la Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza, la Asociación Galega de Sociedades de Pesca y la Xunta de Galicia.

Con un presupuesto total de 2,2 millones de euros, la iniciativa está financiada por el Programa Interreg Atlántico del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y se prolongará hasta 2022.

Un enfoque innovador

Para conquistar sus objetivos, la iniciativa parte de un enfoque innovador que no se centra en una única especie o en una única zona geográfica, sino que plantea una perspectiva global y multidisciplinar. Este proyecto incorpora a investigadores en el campo de las ciencias naturales y a ecologistas ambientales, así como a una sólida red de gestores en el Área Atlántica.

Con un presupuesto total de 2,2 millones de euros, DiadES está financiado por la Unión Europea y se prolongará hasta 2022



El proyecto producirá un atlas internacional interactivo que presentará la distribución actual de los peces diádromos y los servicios ecosistémicos que proveen, así como una previsión de las tendencias bajo un escenario de cambio climático.

Además, los responsables de la iniciativa diseñarán un serious game (juego formativo). Este juego, en el que los actores relacionados con la gestión de las especies diádromas adoptarán diferentes roles, permitirá un diálogo colectivo para reflexionar y plantear estrategias de gestión alternativas y creativas.

Las conclusiones obtenidas a través del atlas y de los resultados del serious game permitirán desarrollar un marco de directrices para el manejo a largo plazo de los peces diádromos y el mantenimiento de los servicios de los ecosistemas que producen en el Área Atlántica.

Está previsto que estas directrices se formalicen en una declaración firmada por todas las partes clave involucradas en la gestión de peces diádromos en el Área Atlántica.

Otro proyecto para la selectividad de artes

El instituto tecnológico agroalimentario vasco AZTI y las organizaciones de productores de pesca de Ondarroa (OPPAO) y de Marín (OPROMAR) llevarán a cabo durante el año 2019 el proyecto 'MenDes 2', que estudiará la selectividad en pesquerías de arrastre de fondo para minimizar la captura no deseada de peces. Según ha indicado AZTI en un comunicado, buscan “proporcionar instrumentos técnicos a las empresas armadoras asociadas a las organizaciones de productores de forma que puedan adaptarse a la nueva regulación”, conocida como 'Obligación de Desembarque' (OD), que ha sido implantada en la

regulación europea, creada para eliminar los descartes de las especies sujetas a Total Admisible de Capturas (TAC).

El desarrollo de esta iniciativa ha contado con la colaboración de la Fundación Biodiversidad y del Ministerio para la Transición Ecológica, a través del programa 'pleamar', el cual está cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP).

El proyecto comienza con un diagnóstico de la problemática de la captura no deseada por tipo de pesca de arrastre y especies, para lo que se llevarán a cabo pruebas de pesca experimental, para se-

guir con el diseño de dispositivos de pesca selectiva para reducir o eliminarla.

El proyecto hará una evaluación socio-económica de los efectos de las medidas operativas en las empresas pesqueras, además de que se pretende ofrecer alternativas que minimicen el impacto económico de la regulación.

Además, AZTI pretende llevar a cabo actividades de divulgación del proyecto orientadas a diferentes públicos, por lo que mantendrán una “estrecha relación” con el sector pesquero y la sociedad. 

Ecologistas advierten que la marea negra del 'Grande América' llegará a la costa

"Es muy probable que la marea negra llegue a la costa ya sea la costa cantábrica o la francesa. En cualquier caso, volverán a repetirse las imágenes que todas las personas tenemos guardadas en la retina con vertidos que tiñen de negro la costa y sus habitantes. Debemos actuar para impedirlo" Así de tajante se muestra Eneko Aierbe, coordinador del área Medio Marino de Ecologistas en Acción, organización que alzó la voz tras el naufragio del mercante "Grande America" para reclamar a las administraciones españolas que activen el Plan de Respuesta en su fase de "Emergencia", "Situación 2" en la cornisa Cantábrica, ya que varias comunidades litorales y zonas especialmente vulnerables pueden verse afectadas por el vertido en el Golfo de Vizcaya.

Las 2.200 toneladas de fuel oil que permanecen a merced de los vientos y las corrientes en el Golfo de Vizcaya son solo una parte del material que almacenaba el mercante "Grande America", que se fue a pique a 330 kilómetros de la costa francesa, en la vertical del cabo de Peñas, en Asturias. El vertido de hidrocarburo es solo el primero de los males que esconden las bodegas de este buque, perteneciente al grupo armador italiano Grimaldi. El navío transportaba otras 1.050 toneladas de mercancías peligrosas, entre ellas 720 de ácido clorhídrico, 82 de ácido sulfúrico, además de 62 de resina en solución. Y también toneladas de aerosoles y biocidas que, al parecer, siguen en el fondo y que en un futuro, ya sea lejano o cercano, casi seguro que terminarán por repercutir en el ecosistema de la zona.

Así los ecologistas consideran que se deberían activar "los planes locales y territoriales y, por consiguiente, el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar".

Piden el inicio de la apertura de expedientes de investigación y sanción



Las dificultades en las labores de limpieza, a causa de las malas condiciones meteorológicas en alta mar, han sido constantes

Las últimas informaciones difundidas por el Gobierno francés, que lidera la actuación internacional para contener y recoger el máximo fuel posible del mercante hundido ponen el foco en las dificultades en las labores de limpieza, a causa de las malas condiciones meteorológicas en alta mar. Esta situación ha llevado a parte del dispositivo antipolución a hacer escalas logísticas para desembarcar el fuel recogido hasta ahora. Los vuelos de las aeronaves no permitieron localizar la zona de polución más avanzada, que se acerca a la costa cantábrica, ni tampoco se localizaron nuevos contenedores a las deriva.

El mercante italiano se fue a pique con más de 2.000 toneladas de fuel para su propulsión. Además contenía 190 toneladas de combustible diésel, 70.000 litros de aceite, 2.100 vehículos, 365 contenedores. En total había 1.050 toneladas de mercancías peligrosas, de las que la mayoría están en los containers que se hundieron con el barco.

La vigilancia sobre la evolución y la dirección que sigue el vertido del "Grande America" naufragado en el Golfo de Vizcaya es exhaustiva. Además del cerco que una decena de buques, y varios aviones y helicópteros, mantienen a diario sobre la zona cero y sobre las manchas de

fuel oil que avanzan hacia el sur/sureste, también las consecuencias de esta catástrofe ecológica se siguen desde el espacio, concretamente, según informa el Sud Ouest, desde seis satélites que rastrean la polución que amenaza tanto las costas francesas como las españolas.

Separados un centenar de millas

Desde Ecologistas en acción, señalaron que el vertido del buque está "situado a un centenar de millas de la tierra –la costa cantábrica–, con una ocupación de unos 50 kilómetros cuadrados". Según señalaron, "las consecuencias de estos vertidos son de di-



Existe temor por la llegada del fuel a la costa cantábrica

2.200 toneladas de fuel oil que permanecen a merced de los vientos y las corrientes en el Golfo de Vizcaya

fácil cuantificación, pero de una repercusión significativa sobre los ecosistemas marinos y litorales, más allá de las catastróficas consecuencias previsibles sobre la avifauna marina". Hasta ayer, al menos se habían recogido ya dos aves en Hendaia y Messanges (Las Landas), que fallecieron por la contaminación del fuel del "Grande America".

Por este motivo, esta asociación ha solicitado que se inicie la apertura de expedientes de investigación y sanción que permitan, por un lado, iniciar los trámites para mitigar los impactos provocados por el vertido y, por otro lado, depurar las responsabilidades que se derivan de este suceso, tanto desde el punto de vista ambiental como económico.



El mercante italiano se fue a pique con más de 2.000 toneladas de fuel

Para Eneko Aierbe, "es imprescindible restituir los valores ambientales y estabilidad económica de los sectores ligados al medio marino, a su estado anterior". Asimismo, la organización ecologista ha solicitado que se derive toda responsabilidad a la empresa armadora.

En cuanto a las labores de limpieza en alta mar, se prevé para el final de esta semana la llegada del barco "Island Pride", equipa-

do con un robot submarino para explorar los restos del peco, actualmente a 4.600 metros de profundidad.

En la jornada de ayer, el Ministerio de Fomento señaló que el buque de Salvamento Marítimo "Luz de Mar" ha relevado al "Alonso de Chaves" –que se dirige a Gijón– y al "María de Maeztu", que han estado colaborando en el dispositivo. 

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 Camporrosa - C/ Montevideo, N° 5
Nave 13 - 28806 Alcalá de Henares (Madrid)

☎ 91 830 00 92  mayekawa@mayekawa.es

www.mayekawa.es

La Unión Europea quiere mejorar las normas de la conservación de la pesca

Llega la descentralización

Texto:

Juan Carlos Barros

El Parlamento Europeo y el Consejo han alcanzado un acuerdo sobre la propuesta de normas técnicas descentralizadas y simplificadas que ha hecho la Comisión Europea y que servirá para conceder más peso a los actores económicos del sector pesquero en las decisiones sobre las medidas de conservación para una pesca sostenible.

La Unión Europea quiere hacer una regulación mejor de la conservación de los recursos pesqueros, para lo cual ha decidido adoptar la perspectiva de la descentralización en la elaboración normativa. A partir de ahora tales normas sobre los artes pesqueros, el momento y el lugar donde pescar, la composición de las capturas o la manera de abordar las capturas accidentales estarán condicionadas por lo que digan los propios interesados, quienes podrán adaptar la regulación europea a las necesidades específicas de su zona geográfica.

Hasta ahora las normas técnicas de conservación se elaboraban a nivel institucional de la Unión Europea mediante el largo y clásico procedimiento que incluye a la Comisión Europea como órgano de propuesta y al Consejo y Parlamento como órganos legislativos. No obstante, con el paso de los años tal estructura normativa ha demostrado haberse quedado obsoleta y resultar excesivamente compleja para resolver las necesidades de los sectores económicos europeos y en particular de la pesca.

Concederá más peso al sector en las decisiones técnicas



Parlamento Europeo y el Consejo han alcanzado un acuerdo sobre la propuesta de normas técnicas descentralizadas

La propuesta de nueva regulación fue presentada por la Comisión en 2016 y su objeto es establecer un nuevo sistema de organización o gobernanza que sea más flexible y que permita a los agentes regionales de las respectivas cuencas marinas adoptar las medidas técnicas de conservación, dado que ellos son quienes mejor conocen su propio contexto, como es lógico pensar.

La propuesta, en realidad, es una condensación de varios reglamentos europeos vigentes que van a pasar a estar todos en un único texto, lo que se supone que facilitará su interpretación y cumplimiento. De tal manera, a partir de ahora habrá una sola regulación básica europea para garantizar que se logran los objetivos de sostenibilidad y protección de los hábitats marinos en la Unión Europea.

El enfoque regional se ha considerado el más apropiado precisamente por esa cercanía incuestionable a los problemas reales. Esto significa, sobre todo, que se simplificará el proceso de elaboración normativa y además que se hará dentro de la visión global que viene proporcionada por el programa de la Unión Europea «Legislar

Mejor» de mejora de la legislación en todos los ámbitos sectoriales. Ahora, concretamente, así se ha hecho con respecto a la nueva Política Pesquera Común en el ámbito de la conservación.

El reglamento, que se publicará en breve, condensa los distintos reglamentos que se aplicaban actualmente en cuanto a la conservación de los recursos pesqueros, y se impondrá a partir de ahora una nueva mecánica normativa con dos niveles: el europeo y el regional, que se articularán entre sí.

Por lo que se refiere al nivel de la Unión Europea, en él se fijarán los principios generales y los objetivos globales de las actividades de conservación. Esto quiere decir que se mantendrá un conjunto de normas básicas que, por ejemplo, regulará los

Habrá indicadores de eficacia para capturas no deseadas y accesorias

artes de pesca prohibidos o la protección de determinadas especies o de ciertos hábitats. Posteriormente habrá una segunda fase normativa cuando se trate de adoptar las medidas que afecten a una cuenca marítima específica, de modo que los gobiernos y los operadores económicos de los estados miembros europeos pertenecientes a tal zona geográfica podrán adaptar la regulación a la situación propia para alcanzar los resultados europeos deseados.

Las normas generales señalarán los fines, objetivos, estándares comunes y reglas tales como las referidas a las redes que se prohíben en todo la Unión Europea y las condiciones generales de su uso. También incluirán las medidas para proteger a las especies más sensibles o las medidas para reducir los descartes y los tamaños mínimos de referencia, aunque hay que tener en cuenta al respecto que los actuales estándares se mantienen y en muchos casos se hacen más estrictos.

Las medidas técnicas de base estarán posteriormente abiertas para su adaptación en cada cuenca pesquera, lo que se hará dentro de un llamado proceso de regionalización, que viene definido en el reglamento. De ese modo, los estados limítrofes de la cuenca marina en unión con los actores económicos podrán proponer medidas alternativas o adicionales a la regulación básica, las cuales se podrá encuadrar concretamente en los planes de descarte, los planes multianuales o en las medidas de conservación para cumplir con las Directivas de Habitat y de Estrategia Marina.

La mecánica de este nuevo sistema de regulación descentralizada será así: cuando la Comisión Europea reciba las recomendaciones conjuntas de un grupo de Estados para cambiar las medias técnicas de base, lo examinará teniendo en cuenta los objetivos y las metas establecidas en el reglamento y solo si esas recomendaciones

El nuevo reglamento tendrá una parte común y otra específica para cada zona pesquera



contribuyen a lograrlos las aceptará y adoptará para que se conviertan en disposiciones legales obligatorias.

Este procedimiento se ha concebido como una manera de asegurar que los estándares de conservación se mantienen e incluso se mejoran, pues va a haber inclusiones novedosas como será el caso de los ecosistemas. Esto significa que se incorporaran las áreas restringidas de pesca y otras medidas técnicas para evitar efectos indeseados a nivel de ecosistema, incluyendo también el lecho marino. Igualmente se amplía la regulación técnica hacia los hábitats marinos, en especial todo lo relacionado con la legislación ambiental, lo que incluirá las especies no comerciales y las capturas accesorias sensibles. Así mismo habrá medidas para la protección de las aves marinas.

El nuevo reglamento de conservación introducirá indicadores cuantitativos para determinar la eficacia de las medidas en cuanto a la reducción de las capturas no deseadas de alevines y para las capturas accesorias de mamíferos, como ballenas, delfines, marsopas y aves marinas, cuando así lo justifiquen los datos científicos. También habrá indicadores que determinen el impacto sobre los hábitats marinos. Se trata con este enfoque de tener una mejor visión de los resultados y que haya una mayor responsabilidad por parte de los operadores económicos.

La Unión Europea ha decidido introducir igualmente la prohibición del uso de artes de pesca con impulsos eléctricos a partir del 1 de julio de 2021, la cual será una su-

Un reglamento condensa los distintos reglamentos que se aplicaban actualmente en cuanto a la conservación de los recursos pesqueros

presión gradual para permitir al sector adaptarse poco a poco. Y se ofrece a los Estados la posibilidad de prohibir o restringir inmediatamente la utilización de esa pesca en sus propias aguas costeras. La Comisión, en cualquier caso, seguirá de cerca los avances científicos en curso.

Con el nuevo reglamento se puede decir que ha llegado a su límite el procedimiento institucional tradicional de elaboración normativa en la Unión Europea en la pesca. Han sido tres décadas de medidas estratificadas que han llevado a una estructura normativa excesivamente complicada, donde por poner el ejemplo más evidente se ha llegado a un tan alto grado de prescripción y complejidad que ha hecho que el control y la ejecución de las normas fueran actividades casi imposibles de realizar por la gran cantidad de burocracia que implicaban, lo que ha hecho que tales actividades fueran realmente contraproductivas y se llegase a una situación de negación de las propias normas. 🌊

La mejora de las poblaciones de especies demersales deroga los planes de recuperación

El reglamento 2019/472 del Parlamento Europeo establece un plan plurianual para las poblaciones pescadas en las aguas occidentales y aguas adyacentes, así como para las pesquerías que explotan estas poblaciones, se modifican los Reglamentos (UE) 2016/1139 y (UE) 2018/973 y se derogan los Reglamentos (CE) n.o 811/2004, (CE) n.o 2166/2005, (CE) n.o 388/2006, (CE) n.o 509/2007 y (CE) n.o 1300/2008 del Consejo. Como importante novedad es que la implantación de estos planes deroga los planes de recuperación a los que estaban sometidos. Kiko Marin, de la OP de Ondarroa, mantuvo que "tenemos que valorar mejorar este plan al que se va a tener que organizar un seminario sobre las repercusiones que va a tener. Para sacar conclusiones de este reglamento hay que saber muchas cuestiones".

Estos planes plurianuales se basarán en dictámenes científicos, técnicos y económicos. De conformidad con estas disposiciones, el plan plurianual que establece el presente Reglamento (en lo sucesivo, «plan») debe contener objetivos, objetivos cuantificables con plazos precisos, puntos de referencia de conservación, salvaguardias y medidas técnicas destinadas a evitar y reducir las capturas no deseadas, y a minimizar el impacto sobre el medio marino, en particular sobre los hábitats vulnerables y protegidos.

El objetivo del plan debe ser contribuir al logro de los objetivos de la política pesquera común, en particular alcanzar y mantener el RMS para las poblaciones afectadas, aplicar la obligación de desembarque de las poblaciones demersales sujetas a límites de capturas, y promover un nivel de vida justo para quienes dependen de las actividades pesqueras teniendo en consideración la pesca costera y los aspectos socioeconómicos. Debe aplicar asimismo el enfoque ecosistémico a la gestión de la pesca, a fin de



La mejora de la situación de algunas especies posibilita la derogación de planes de recuperación

garantizar que las actividades pesqueras tengan un impacto negativo mínimo en el ecosistema marino. Debe ser coherente con la legislación medioambiental de la Unión, en particular con el objetivo de lograr un buen estado medioambiental para 2020 (de conformidad con la Directiva 2008/56/CE) y los objetivos de la Directiva 2009 / 147 / CE del Parlamento Europeo y del Consejo (10) y de la Directiva 92/43/CEE del Consejo (11). Asimismo, el plan debe facilitar los detalles relativos a la aplicación de la obligación de desembarque en las aguas occidenta-

les de la Unión para todas las especies sujetas a dicha obligación con arreglo al artículo 15 del Reglamento (UE) n.o 1380/2013.

Los Estados miembros que tengan un interés directo de gestión en las aguas noroccidentales podrán presentar recomendaciones conjuntas para las aguas noroccidentales y los Estados miembros que tengan un interés directo de gestión en las aguas suroccidentales podrán presentar recomendaciones conjuntas para las aguas suroccidentales.

Los Estados miembros que tengan un interés directo de gestión en las aguas podrán presentar recomendaciones conjuntas



El presente Reglamento establece un plan plurianual (en lo sucesivo, «plan») para las poblaciones demersales enumeradas a continuación, incluidas las poblaciones de aguas profundas, en las aguas occidentales y, en el caso de que las poblaciones afectadas se encuentren también fuera de las aguas occidentales, en sus aguas adyacentes, y para las pesquerías que explotan dichas poblaciones:

- 1) *sable negro* (*Aphanopus carbo*) en las subzonas CIEM 1, 2, 4, 6-8, 10 y 14 y divisiones CIEM 3a, 5a, 5b, 9a y 12b;
- 2) *granadero de roca* (*Coryphaenoides rupestris*) en las subzonas CIEM 6 y 7 y en la división CIEM 5b;
- 3) *lubina* (*Dicentrarchus labrax*) en las divisiones CIEM 4b, 4c, 7a, 7d-h, 8a y 8b;
- 4) *lubina* (*Dicentrarchus labrax*) en las divisiones CIEM 6a, 7b y 7j;
- 5) *lubina* (*Dicentrarchus labrax*) en las divisiones CIEM 8c y 9a;
- 6) *bacalao* (*Gadus morhua*) en la división CIEM 7a;
- 7) *bacalao* (*Gadus morhua*) en las divisiones CIEM 7e-k;
- 8) *gallos* (*Lepidorhombus spp.*) en las divisiones CIEM 4a y 6a;

9) *gallos* (*Lepidorhombus spp.*) en la división CIEM 6b;

10) *gallos* (*Lepidorhombus spp.*) en las divisiones CIEM 7b-k, 8a, 8b y 8d;

11) *gallos* (*Lepidorhombus spp.*) en las divisiones CIEM 8c y 9a;

12) *rapes* (*Lophiidae*) en las divisiones CIEM 7b-k, 8a, 8b y 8d;

13) *rapes* (*Lophiidae*) en las divisiones CIEM 8c y 9a;

14) *eglefino* (*Melanogrammus aeglefinus*) en la división CIEM 6b;

15) *eglefino* (*Melanogrammus aeglefinus*) en la división CIEM 7a;

16) *eglefino* (*Melanogrammus aeglefinus*) en las divisiones CIEM 7b-k;

17) *merlán* (*Merlangius merlangus*) en las divisiones CIEM 7b, 7c y 7e-k;

Dicho plan plurianual debe aplicarse a las poblaciones demersales y a sus pesquerías en las aguas occidentales, que comprenden las aguas noroccidentales y las

aguas suroccidentales. Se trata de peces redondos, de peces planos y de peces cartilaginosos, así como las cigalas (*Nephrops norvegicus*), que viven en el fondo, o cerca del fondo, de la columna de agua.

Algunas poblaciones demersales son explotadas tanto en las aguas occidentales como en aguas adyacentes. Por consiguiente, el ámbito de aplicación de las disposiciones del plan en relación con las metas y las salvaguardias para las poblaciones que se explotan principalmente en las aguas occidentales debe ampliarse a estas zonas situadas fuera de las aguas occidentales. Además, en el caso de las poblaciones también presentes en aguas occidentales pero que se explotan principalmente fuera de estas aguas es necesario establecer las metas y salvaguardias en los planes plurianuales para las zonas situadas fuera de las aguas occidentales donde se explotan principalmente estas poblaciones, y ampliar el ámbito de aplicación de dichos planes plurianuales a fin de que cubran también las aguas occidentales. 

Los planes plurianuales se basarán en dictámenes científicos, técnicos y económicos.

Crece la incertidumbre entre las flotas gallegas por el Brexit

La incertidumbre se apodera del sector pesquero español ante la falta de resolución del 'Brexit', una vez que España captura 9.000 toneladas de pescado en aguas británicas, principalmente merluza, gallo y rape. Los pesqueros españoles dan empleo a 2.150 tripulantes y generan alrededor de 10.750 puestos de trabajo. Si no hay acuerdo, se enfrenta a unas pérdidas no solo económicas, aunque se dejarían de ingresar 27 millones de euros, sino también laborales, ya que estarían en riesgo más de 10.000 puestos de trabajo.

En el caso de aplicarse el Acuerdo de Retirada propuesto por Theresa May, los barcos españoles podrán seguir faenando en aguas británicas hasta el 31 de diciembre de 2020, y también podrán utilizar sus puertos para desembarcar en las mismas condiciones que hasta ahora. Por el contrario, si no hay acuerdo, no se podrá seguir pescando y el Reino Unido tratará a los buques de la UE como de terceros países para el acceso a sus puertos.

Actualmente, 80 barcos españoles se encuentran faenando en caladeros del Reino Unido, más otros 21 barcos de capital español y británico. Además, hay casi otro centenar de capital español pero con bandera francesa, alemana, irlandesa y de Países Bajos. En el caso vasco, son tres los barcos que frecuentan este caladero, aunque la principal preocupación radica "en la utilización de los puertos británicos en las descargas de los buques", dijo Kiko Marín, de la Organización de Productores de Ondarroa.

España captura alrededor de 9.000 toneladas de pescado en aguas de Reino Unido, principalmente merluza, gallo y rape, que están valoradas en unos 27 millones de euros



Un total de 25 pesqueros de Vigo faenan de norte a sur en las Islas Malvinas. También lo hacen otros 19, aunque con bandera malvinense. Todos viven estos momentos con preocupación.

"Las empresas y sus tripulantes están a la expectativa, esperando impacientes a ver qué pasa. Con el acuerdo que se había alcanzado estábamos satisfechos porque preveía un período transitorio en el que, hasta finales de 2020, todo seguiría igual" explica a RTVE.es el secretario general de CEPESCA, Javier Garat.

Los buques pesqueros españoles dan empleo a 2.150 tripulantes y generan alrededor de 10.750 empleos directos e indirectos. Son, principalmente, gallegos, aunque también los hay del País Vasco, de Cantabria y de Asturias.

"Por cada tripulante a bordo de un pesquero se generan en tierra más de cuatro puestos de trabajo, por tanto, un Brexit duro afectaría a más de mil tripulantes en nuestros barcos ¿Cuántos puestos de trabajo podrían verse afectados directa o indirectamente en toda la cadena de producción?", advierte el presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, Javier Touza.

España captura alrededor de 9.000 toneladas de pescado en aguas de Reino Unido, principalmente merluza, gallo y rape, que están valoradas en unos 27 millones de euros.

Estas capturas se hacen principalmente en dos caladeros: el del Atlántico Nordeste y el de Malvinas. En el primero, donde se pescan merluza, rape y gallo, los buques españoles utilizan la técnica de palangre de fondo, una modalidad que se practica en alta mar y que consiste en lanzar miles de anzuelos en línea, si bien también emplean la pesca de arrastre y volanta.

Perjuicios a la vista

Para compensar los posibles perjuicios, una de las soluciones pasaría por otros caladeros en base a Acuerdos de Pesca que firme la UE o a través de licencias privadas que consigan las empresas.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en cualquier caso, ha señalado que las cuotas pesqueras adoptadas para este año se aplicarán haya o no ratificación

Actualmente, 80 barcos españoles se encuentran faenando en caladeros del Reino Unido, más otros 21 barcos de capital español y británico

“Un Brexit sin acuerdo supondría "la necesidad de negociar acuerdos pesqueros y comerciales con Reino Unido”

del Acuerdo de Retirada. A partir de 2020 se negociarán dentro de la UE como es habitual, y con otros terceros países las que se gestionen conjuntamente con Reino Unido. "La pesca ha sido uno de los grandes símbolos de la negociación, y quiero ser op-

timista. Si hay un sector capaz de adaptarse ése es el pesquero, con el apoyo del Gobierno", aseguraba recientemente el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, en un desayuno informativo.

También la Secretaría General de Pesca ha manifestado que Bruselas está trabajando en una modificación del Reglamento UE del Fondo Europeo Marítimo pesquero para conceder ayudas a las empresas y a los tripulantes por cese temporal por la actividad hasta el 31 de diciembre de 2019.

El sector, sin embargo, apuesta por seguir pescando, aunque sea en otras áreas distintas a las tradicionales. "En la flota gallega nos he-

Los buques pesqueros españoles dan empleo a 2.150 tripulantes y generan alrededor de 10.750 empleos directos e indirectos

mos caracterizado por crecerlos ante las dificultades; el reto es enorme pero debemos intentarlo con la colaboración de las Administraciones", apostilla Touza. 

“La consecuencia directa será la restauración de aranceles”

El secretario general de la patronal, Juan Manuel Vieites, explica que un Brexit sin acuerdo supondría "la necesidad de negociar acuerdos pesqueros y comerciales con Reino Unido. En un primer momento, la consecuencia directa será la restauración de aranceles, mientras no se negocie

un acuerdo comercial, que podría tardar en alcanzarse e incluso incorporar disposiciones menos favorables".

Del mismo modo, el presidente de armadores de Vigo ha trasladado su zozobra: "Tenemos muchas dudas y pocas

certezas, pero la cuestión clave es si estas medidas que estamos tomando en la UE unilateralmente van a tener justa reciprocidad en el Reino Unido". 

“Nuestro deseo es que todos estos buques puedan seguir pescando”

En el caso del caladero malvinense la técnica que se utiliza es similar, y está dedicado a la pesca de cefalópodos (calamar y pota) y a una gran variedad de pescado comoraya, rosada o brótola.

Estos dos caladeros forman parte del recorrido que realizan los buques españoles, donde faenan entre el 10% y el 15% de los días. El resto de los días pescan en aguas irlandesas y francesas. "Nuestro deseo es que todos estos buques puedan seguir pescando en esas aguas, pero, todavía no sabemos si podremos hacerlo o no", recalca Garat.

Otro punto de fricción con Reino Unido es la relación comercial pesquera que

existe entre ambos países. En los últimos años, según datos facilitados por Anfaco-CECOPESCA a RTVE.es, España exportó una media de 21.000 toneladas valoradas en 95 millones de euros, si bien en 2018 se ha registrado un descenso de las ventas en Reino Unido, ya que en este periodo se han exportado 15.000 toneladas, valoradas en 79 millones de euros.

Para la industria transformadora y conservera de productos del mar, la incidencia de un 'Brexit' duro podría ser mayor, ya que el Reino Unido es su cuarto mercado en destino de ventas.

Con respecto a las importaciones, éstas han seguido una tendencia positiva en los

últimos años, situándose en 43.000 toneladas por valor de 246 millones de euros. Los pescados, mariscos frescos y congelados representan más del 96% del total de productos de la pesca y la acuicultura importado por España de Reino Unido.

Según Anfaco-CECOPESCA, los diez productos más importados por España son merluzas frescas, gallos frescos, calamares congelados, rapés frescos, cigalas congeladas, arenques congelados, bueyes frescos, sardina congelada y berberechos preparados o conservados. 

Preocupación en los usuarios del Berbés por las tasas de concesiones

Los usuarios del Berbés – comercializadores-vendedores, comercializadores-exportadores, empresas de embalajes, operadores logísticos y armadores – están estos días sumamente preocupados por el desmesurado incremento de las tasas de renovación de las concesiones en el Puerto Pesquero del Berbés.

Desde marzo y a lo largo del año se renovarán todas las concesiones de los almacenes ubicados la lonja y, paulatinamente, otras instalaciones del Berbés, como el Tinglado General de Empaque, etc., con incrementos ya comunicados por la Autoridad Portuaria de Vigo a varios interesados, que van desde el 145 al 158%, lo que para los usuarios resultará totalmente inasumible.

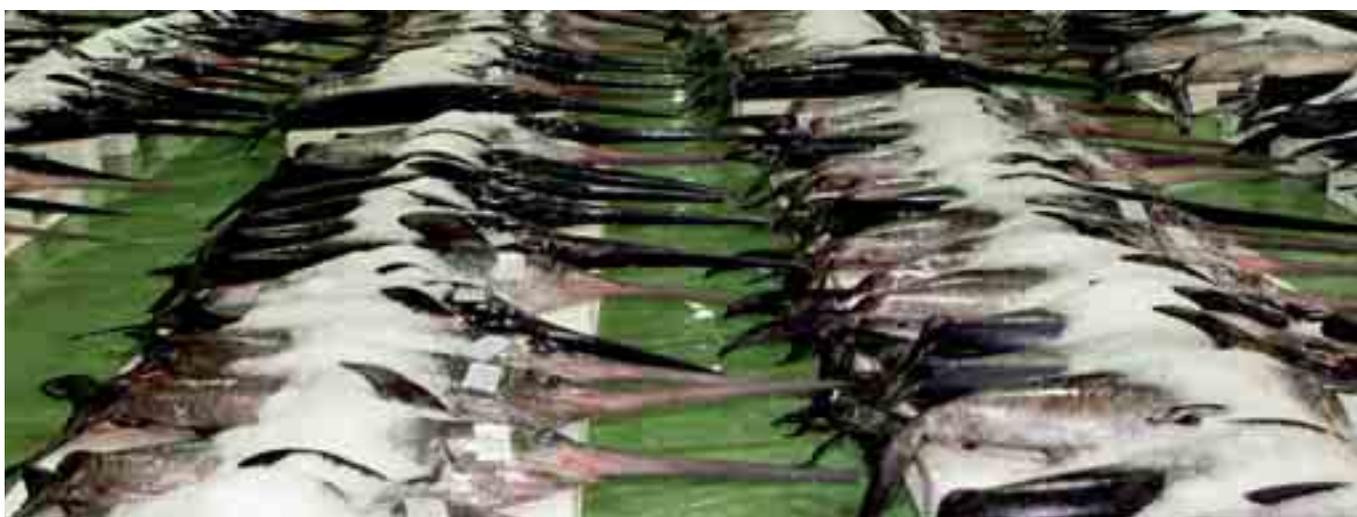
Estos incrementos se basan, según la Autoridad Portuaria de Vigo, en un informe emitido por Puertos del Estado (a instancias de la asesoría jurídica de la Intervención General del Estado) que incluye ahora a estos usuarios en un epígrafe distinto al aplicado hasta el momento presente del texto de la Ley de Puertos del Estado, pasando de aplicar el 0,5% en determinados gravámenes al 6,5%, gravamen que continua vigente y aplicable en la citada ley. Esto se traduce en un incremento desmesurado de los cánones de ocupación y actividad.



Lamentan asimismo los usuarios, que estos incrementos no hayan sido comunicados previamente a los interesados, a los que tampoco les consta que este asunto se haya abordado o informado en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo.

Los usuarios están igualmente preocupados por las repercusiones que sobre este sector pueda tener lo que han dado en llamar “la tormenta perfecta”, producto de

las incertidumbres derivadas del “Brexit”, del acusado descenso de los volúmenes comercializados en el segundo semestre de 2018, de la pérdida de competitividad y del indudable efecto social que medidas de esta naturaleza tendrán a buen seguro sobre un sector que genera un empleo directo e indirecto de 4.500 personas, con más de 200 empresas afectadas, que obviamente son, para la ciudad de Vigo, uno de sus motores socioeconómicos principales. 



Un programa de clasificación y valorización conseguirá el aprovechamiento de las vísceras de pescado

La asociación viguesa ARVI, la mayor asociación pesquera española y europea, ha puesto en marcha el proyecto OPTIGES para la gestión integral, a bordo y en tierra, de las vísceras del pescado capturado por la flota pesquera de Vigo. La iniciativa pretende mejorar el aprovechamiento de las vísceras del pescado como subproductos de origen animal no destinados al consumo humano (SANDACH) con un mayor conocimiento de sus características. La iniciativa tiene especial relevancia tras la entrada en vigor de la obligación de desembarque que exige a todos los buques de pesca a traer a puerto todo el pescado capturado.

El proyecto contempla la categorización de estos residuos siguiendo la normativa europea establecida para los SANDACH que permitirá dar un uso óptimo, tanto desde un punto de vista ambiental como sanitario y económico, a las vísceras y a los descartes que llegarán a puerto.

En concreto, OPTIGES analizará durante un año –hasta febrero de 2020– las vísceras de merluza, rapante y rape descargadas en diversos buques de la flota española y en el puerto de Vigo, y recopilará información para mejorar su gestión y aprovechamiento según su tipología.

Dentro de las acciones del proyecto se incluye además la formación especializada para tripulantes de embarcaciones de pesca en materia de manipulación, transporte y procesado de pescado, y en el control de parásitos en productos de la pesca. ARVI pretende así promover y cumplir las normas UNE de correctas prácticas abordo.

OPTIGES aspira también a diseñar un sistema de logística en puerto para la correcta gestión de estos residuos tras su desembarco, en función de los resultados del estudio. Se especificarán aquellos cambios necesarios en el sistema de gestión actual para poder valorizar adecuadamente las vísceras desde el punto de vista ambiental, higiénico-sanitario y económico.



El proyecto contempla la categorización de estos residuos siguiendo la normativa europea

El proyecto, liderado por ARVI, cuenta con la participación de ANFACO-CECOPESCA y con la colaboración de la Fundación Biodiversidad, del Ministerio para la Transición Ecológica, a través del Programa pleamar, cofinanciado por el FEMP. Una vez finalizado, en febrero de 2020, se difundirán sus resultados. 🌊



A Mariña pierde cinco pesqueros en los tres últimos meses

A Mariña ha perdido cinco pesqueros en los últimos tres meses, tres con base en Burela y dos en Celeiro. «Supone el mayor descenso en los últimos años y deja entrever las enormes dificultades que presenta cada día más la explotación pesquera», sostiene el capitán de pesca José Pino, en una reflexión realizada en las redes sociales.

Conlleva «la desaparición de puestos de trabajo irrecuperables y de estirpes familiares vin-

culadas durante generaciones a la pesca». En su opinión, la marcha de tres arrastreros de litoral también significa «el desmantelamiento encubierto del arrastre en el Cantábrico Noroeste». Coprotagonista de la actualidad pesquera de A Mariña e investigador del sector, José Pino detalla que los arrastreros Playa da Marosa y Abrela, adquiridos por la empresa Vieira, abandonaron sus bases en Burela y Celeiro en diciembre y en este mes. Añade que

este jueves partía del arrastrero burelense Nuevo Bitácora desde el puerto de Gijón con destino a caladeros africanos. Y este miércoles zarpa de Celeiro el Novo Airiños, palangrero de fondo de RegalPesca que faenará en caladeros australes. De superficie es el otro palangrero que se marchará de A Mariña, el burelense Oleaje, adquirido por un armador de A Guarda. 

TEXTO: JOSÉ PINO

España y Portugal solicita más cuotas de sardina

Pescadores portugueses y españoles se unen para exigir más cuota de sardina, después de estar de 80 barcos, amarrados en los puertos andaluces. Los pescadores de ambos países buscan que la Comisión Europea les dejen faenar. La mayoría de los 84 barcos de cerco de Cádiz y Huelva lleva así desde finales de septiembre. Amarrados a puerto y un aumento

de las posibilidades de captura. Se van a cumplir seis meses que agotaron el cupo de captura para la sardina y ahora no pueden pescarla y con el boqueron solo no se sostiene la actividad. Pescadores y armadores de España y Portugal están reunidos en la localidad lusa de Peniche, a cien kilómetros al norte de Lisboa, para negociar una posición conjunta

y enviársela a ambos gobiernos y a la comisión europea.

En principio piden un cupo de partida de 15.425 toneladas para los dos países. Y quieren que las capturas estén abiertas entre cuatro y seis meses. 

Arvi participa en el proyecto Net Tag para reducir la basura marina del sector pesquero

ARVI, la mayor asociación pesquera española y europea, participa en el proyecto europeo NetTag, que tiene como objetivos: reducir la basura marina que genera el sector pesquero, recuperar las llamadas 'redes fantasmas' (redes de pesca que se quedan a la deriva) y formar a los pescadores para gestionar adecuadamente los residuos que se generan a bordo.

La primera meta de este proyecto, liderado por el Centro Interdisciplinar de Investigación Marina y Ambiental de Portugal (CIIMAR), y en el que, además de ARVI, también participan los pescadores portugueses, es disminuir la pérdida de redes y otros artes de pesca, aplicando localizadores acústicos en las propias redes —dispositivos que diseñará la Univer-

sidad de New Castle en el marco del propio proyecto—, y desarrollando vehículos autónomos para que sea viable su recuperación.

NetTag también contempla analizar el impacto medioambiental de las redes de pesca para lo que se evaluará su repercusión en distintas zonas de la costa gallega y portuguesa, a través de experiencias controladas en laboratorio.

Igualmente, el proyecto contempla un estudio socioeconómico que realizarán la Universidad de Santiago de Compostela y la Universidad de Aveiro, para evaluar el coste-beneficio de la implementación de estos dispositivos.

La segunda meta del proyecto es promover buenas prácticas a bordo en lo que se refiere

a la gestión de la basura producida y/o capturada durante la actividad pesquera. Para ello, NetTag, que se desarrollará durante los dos próximos años, abordará un trabajo directo con los tripulantes de buques pesqueros en el noroeste de Portugal y Galicia, con un enfoque integrado e innovador.

Además de ARVI, también participa en el proyecto la Asociación Pro Mayor Seguridad de los Hombres en el Mar (APMSHM) de Portugal. Ambas organizaciones desarrollarán actividades conjuntas con el objetivo de hacer hincapié en la gestión de la basura a bordo de los buques. 



LOS EXPERTOS EN ATÚN ROJO

pol. ind. edifició balfegó, s/n
l'ametlla de mar 43860 tarragona-spain
tel. +34 977047700
info@grupbalfego.com
www.balfego.com



Los pescadores andaluces critican que el plan de la UE para el Mediterráneo conlleva nuevas restricciones y competencia desleal

Faape lamenta que el plan de la Unión Europea para demersales en el Mediterráneo occidental supone un claro agravio para los intereses de la flota española. La patronal andaluza reclama mantener 200 días de actividad y la aplicación de un plan que también afecte a todos los estados ribereños del Mediterráneo.

*Texto y fotos:
Juan Manuel Moreno*

La Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape) critica la próxima aplicación del plan plurianual de la Unión Europea (UE) para especies demersales en el Mediterráneo occidental. Faape considera que esta exigencia no reconoce el sacrificio realizado por la flota andaluza en los últimos años y que, además, este plan contribuye a una situación de competencia desleal donde otros estados que faenan en el Mediterráneo se verán beneficiados al no tener que responder a las limitaciones técnicas que Bruselas impondrá a sus estados miembros implicados, es decir, Francia, Italia y España, fundamentalmente.

En declaraciones a Europa Azul, Pedro Maza, presidente de Faape, explica que “el problema de este plan, al margen de sus condiciones técnicas, es que va a afectar a España principalmente y en una Política Pesquera Común demandamos que

Faape solicita un plan que aporte condiciones de Igualdad



Barcos de arrastre de Fuengirola.

sea un plan que aporte condiciones de igualdad”. Maza reclama para la pesca en el Mediterráneo un organismo internacional similar al empleado en el caso del atún rojo con la ICCAT. “Pedimos un plan que sirva para todos los países implicados en esta pesquería y no solo para los de la Unión Europea, como con el atún rojo, debe ser un plan de aplicación en todos los estados ribereños del Mediterráneo y no sacrificar solamente a la flota española”, señala Pedro Maza en este sentido.

El plan de la UE pretende evitar la sobreexplotación en aguas mediterráneas europeas de especies clave para la flota española como la merluza, el salmonete,

el rape o la gamba roja, entre otras. Se trata de aplicar nuevas restricciones técnicas desde el norte del mar de Alborán al mar Tirreno, pasando por el golfo de



Lonja de Garrucha.

“Las repercusiones del Brexit se van a notar mucho en el Campo de Gibraltar, sobre todo, indirectamente”

León, el archipiélago balear y las islas de Córcega y Cerdeña. El acuerdo, al cierre de esta revista, aún no es definitivo puesto que requiere la aprobación final del Consejo y de la Eurocámara.

Este plan afectará muy notablemente a la rentabilidad de los buques de arrastre. Según datos de la UE, en 2015 entre España, Italia y Francia se desembarcaron 100.000 toneladas de especies demersales por valor de 675 millones de euros. Igualmente, señala que desde el año 2000 las capturas de estas pesquerías han descendido hasta un 23%. En paralelo a esta bajada en las capturas hay que señalar que la flota de arrastreros andaluces se ha reducido considerablemente, pasando de contar con 209 barcos en el año 2000 a sumar actualmente solo 90 buques. En ese sentido, Maza destaca que “tras ese gran esfuerzo de reducción de flota y después de realizar planes de pesca, respetando horarios y paradas biológicas, con y sin ayudas, sí queremos implementar mejoras pero que no se nos impongan condiciones restrictivas solo a nosotros”.

Desde la Unión Europea destacan que se trata de un plan histórico, puesto que sería el primero para estas aguas y el cuarto caso de cooperación regional tras las experiencias del Báltico, del mar del Norte y del Adriático. Este plan afectará a todos los barcos arrastreros en fondos de más de cien metros de profundidad y, según dictámenes científicos, el Consejo designará cada año el esfuerzo pesquero admisible, al margen del período de veda previsto entre el 1 de mayo y el 31 de julio.

Desde la Unión Europea destacan que se trata de un plan histórico



El Plan de Arrastre afectará a los barcos que trabajan a más de 100 metros de profundidad.

Entre España, Italia y Francia se desembarcaron 100.000 toneladas de especies demersales por valor de 675 millones de euros

Frente a este acuerdo marco desde Faape reclaman que se atiendan las especificidades de España y Andalucía. “Nuestra alternativa pasa por trabajar en un plan de pesca más español y andaluz que desarrolle las excepciones que se plantean, eludiendo o modificando fechas de vedas, así como cambiando la profundidad”, asevera Pedro Maza en declaraciones a esta revista.

El presidente de Faape concluía señalando la importancia de “ajustar el esfuerzo pesquero para mantener unos 200 días de actividad al año y que la reducción de flota hecha en Andalucía se valore y no nos viéramos obligados a aplicar estas nuevas condiciones, al menos inicialmente”. 🌊



Las capturas de esta flota se han reducido un 23 % desde el año 2000.

La flota de cerco del Golfo de Cádiz ansía el regreso al caladero marroquí

Texto y fotos:
Juan Manuel Moreno

La renovación del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos avanza pero se resiste a su resolución y puesta en funcionamiento. El Parlamento Europeo dio su aprobación definitiva el 12 de febrero pero resta que el reino alauita haga lo propio. La próxima cita de la Comisión Mixta, con fecha aún por definir al cierre de esta revista, será un momento clave para la resolución final de este acuerdo.

Alrededor de 45 embarcaciones andaluzas ansían un acuerdo que les permita regresar a las aguas del país vecino. Tras meses sin faenar las ayudas económicas son imprescindibles pero no en todos los casos han sido satisfactorias.

Es, por ejemplo, el caso de pescadores de Conil. A mediados de este mes de marzo, la Organización de Productores Artesanales Lonja de Conil (OPP 72) mostraban su malestar ante la negativa del Gobierno central de otorgar ayudas económicas a la totalidad de la flota del puerto conileño, que quedó sin actividad con la finalización del anterior acuerdo de pesca con Marruecos. La situación afecta en este puerto gaditano a siete barcos y 25 tripulantes. Una comisión de evaluación designada por la Secretaría General de Pesca concluyó que no ha podido certificar la parada de la flota afectada. La OPP 72 replicó en un comunicado que “si la caja azul no es suficiente para demostrar la paralización de nuestra flota, existe un medio de control de la misma, que son las cajas verdes,

Alrededor de 45 embarcaciones andaluzas ansían un acuerdo



Descarga en el puerto de Barbate

La flota demanda más cuota para la pesca de la sardina y el boquerón

con mayor precisión que las propias cajas azules, y que en colaboración de las distintas administraciones podrían haberlo confirmado pidiendo informe a la Dirección General de Pesca y Acuicultura”.

Por otro lado, en referencia a las ayudas comunitarias tramitadas por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), el presidente de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape), Pedro Maza, ha explicado a Europa Azul que “el problema de las ayudas durante la falta de acuerdo con Marruecos es que la FEMP marca seis meses como período máximo de ayuda y se nos ha concedido tan solo un mes, en desacuerdo con el sector, y obligándonos a realizar regulaciones de empleo, por lo que en muchos casos lo co-

brado solo ha servido para ejecutar los ERE”.

Volver a faenar en aguas marroquíes se hace aún más urgente debido a un contexto en el que la flota andaluza de cerco demanda más cuota para la pesca de la sardina y el boquerón. Recientemente los cerqueros de Isla Cristina (Huelva) tildaban de “insostenible” su situación debido a las “exiguas” cuotas concedidas para estas especies. Los problemas de rentabilidad se extienden a Portugal, por lo que pescadores españoles y lusos trabajan actualmente en una posición conjunta para exigir a la Comisión Europea una cuota mayor de sardina. Inicialmente apuntan a unas 15.425 toneladas para ambos países a capturar hasta en seis meses.

La UE aportará a Marruecos 208 millones de euros por acceder a sus caladeros durante cuatro años. El Consejo de la UE señala que “una gran parte de esta cantidad servirá para promover el desarrollo sostenible de la economía pesquera en Marruecos, incluso en las provincias del sur del Reino”, en referencia al Sahara Occidental, lo cual es motivo de controversia y provocó la interrupción de un pacto pesquero anterior entre europeos y africanos. 

Barcos de la flota artesanal andaluza podrán capturar atún rojo tras la nueva regulación del Gobierno

El Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros este mes de febrero que regula la captura del atún rojo en el Atlántico oriental y el Mediterráneo certifica la inclusión de nuevos buques artesanales a esta pesquería. Con este RD se eliminan las restricciones a estos barcos y se plasman en el ordenamiento jurídico español las directrices del plan de gestión del atún rojo aprobadas en el último encuentro anual de la ICCAT, celebrado en Dubrovnik a finales de 2018.

En Croacia, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico decidió sustituir el plan de recuperación iniciado en 2006 por un plan de gestión, el cual llega cin-

co años antes de lo previsto por el sector. La recuperación del stock viene acompañada de un progresivo aumento de las cuotas. En Dubrovnik se ratificaron los totales admisibles de capturas hasta 2020. Así, el TAC para 2019 será de 32.240 toneladas y 36.000 toneladas en 2020, cuando España obtendrá más de 6.000 toneladas.

Ese incremento favorece ahora que seis barcos andaluces de la pesca accidental del atún rojo pasen al reparto de pesca dirigida, según informa a Europa Azul la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape). En los últimos tres años otros 40 barcos habían pasado de la pesca accidental a la di-

rigida en esta pesquería gracias a la recuperación del recurso. El presidente de Faape, Pedro Maza, señala que “este aumento de cuota favorece a barcos artesanales del Estrecho sin alternativas de pesca, que dependen del atún al no haber sable, ni voraz, aunque la cuota sigue siendo insuficiente”.

Este Real Decreto es una simplificación de la normativa vigente al tiempo que mantiene los sistemas de control para garantizar la sostenibilidad de esta pesquería. Entre las mejoras aportadas por el nuevo plan de gestión destaca también la flexibilización de las temporadas de captura, justificada por la presencia de temporales. 

La Junta de Andalucía renueva las ayudas a la asociación andaluza de mujeres en el sector pesquero

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible concederá 44.000 euros a la Asociación Andaluza de Mujeres de la Pesca (Andmupes) para financiar proyectos propios de esta entidad.

Así lo ha confirmado la nueva consejera del ramo en Andalucía, la almeriense Carmen Crespo. La exdelegada del Gobierno andaluz anunció estas ayudas durante la clausura de la Asamblea General de la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca (Anmupesca) celebrada este mes de marzo en Sevilla.

El objetivo final de estas ayudas es visibilizar el trabajo de la mujer en el sector pesquero. “Este incentivo, que cubre al 100% la solicitud realizada por la entidad, supone duplicar el apoyo público que percibía anteriormente esta asociación y, por tanto, es una muestra de la apuesta firme del Gobierno andaluz por respaldar a las mujeres del sector pesquero”, asegura Crespo.

Anmupes se enmarca dentro de Anmupesca, que a nivel nacional representa a unas 15.000 mujeres del sector pesquero de seis comunidades autónomas. La asociación anda-

luza surgió en 2018 y cuenta con 160 socias actualmente. El sector reúne en Andalucía a unos 20.800 trabajadores, de los que casi 5.000 son mujeres si se suman a las trabajadoras de la pesca extractiva, la acuicultura, la industria transformadora, el comercio en lonjas y las actividades auxiliares. En cuanto a los subsectores, destaca la industria de transformación, donde las mujeres concentran el 52% y, por el contrario, se observa poca presencia de empleo femenino entre los profesionales de los buques de pesca (1%), del marisqueo a pie (2%) o la acuicultura (11%). 

Inversión de 30 millones en cuatro años en los puertos de la Generalitat

El Plan de inversiones 2019-2022 prioriza las actuaciones destinadas a mejorar la protección y el abrigo de los puertos y a mitigar el cambio climático

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

El pasado 7 de febrero se presentó el Plan de inversiones 2019-2022 de Ports de la Generalitat, que supondrá una inversión de 30 millones de euros por parte del Gobierno catalán. El plan dará prioridad a mejorar la protección y el abrigo de los puertos y a adecuar las infraestructuras portuarias al cambio climático. Otra parte importante de la inversión se destinará a mejorar la conexión entre el puerto y las ciudades, creando espacios y vías que faciliten el intercambio de actividades y que fomenten la dimensión social de los puertos sin renunciar a su función económica. Entre los objetivos también destaca el impulso al sector comercial y al transporte de viajeros, el apoyo al sector pesquero, la potenciación de la náutica deportiva y el impulso al sector industrial y técnico.

En la actualidad, Ports de la Generalitat gestiona 26 instalaciones portuarias. Es una empresa que se autofinancia y los recursos que obtiene del sistema portuario tienen un carácter finalista, es decir, se destinan a su mejora continua.

Inversión pública por actividades

El Plan de inversiones también prevé la potenciación del sector pesquero, que recibirá un 8% de inversión; las actuaciones para impulsar el sector comercial de mercancías y el transporte de viajeros (cruceiros y pasajeros de los barcos turísticos locales), un 6%; la sostenibilidad y la mejora de la eficiencia energética, un 5%, y el sector industrial y técnico de astilleros y varaderos, un 4%. Así mismo, la mejora de las comunicaciones, los procesos y TIC de la em-



Puerto de Palamós

presa recibirán un 3% de la inversión; la implementación del Programa de Identificación Visual (PIV), un 2%; la potenciación del sector náutico, un 1%, y los nuevos sistemas de seguridad para las instalaciones portuarias, un 1%.

Inversión pública por zonas portuarias

La Zona Portuaria Norte recibirá 11 millones de inversión pública entre el 2019 y el 2022.

Llançà (230.000 euros)

Destaca el refuerzo de los bloques de escullera que protegen la zona de aparcamiento de la Gola, a causa de la pérdida y la fragmentación del material existente con los temporales de levante. También se realizará la adecuación del edificio de servicios para optimizar la atención a los operadores portuarios y los ciudadanos.

El Port de la Selva (975.000 euros)

Entre las mejoras para el sector pesquero destaca la instalación de elementos atenuadores del oleaje para la protección y la reducción de la agitación de la dársena interior. También se adecuarán los edificios de servicios situados al dique de abrigo para asegurar su funcionalidad. Dentro del Plan de inversiones, en otoño de 2019, se prevé urbanizar la avenida Josep Vicenç Foix para mejorar la integración puerto-ciudad.

Roses (555.000 euros)

El refuerzo del dique de abrigo con la adecuación de la escullera y la urbanización del vial del dique, permitirán potenciar la movilidad de los peatones con un nuevo itinerario público. En materia de integración puerto-ciudad, se adecuará i urbanizará el eje central como elemento vertebrador del puerto.



Puerto de Blanes



Vilanova i la Geltrú



Alcanar

L'Escala (475.000 euros)

Destaca una inversión para dar mayor funcionalidad al puerto y mejorar la infraestructura para el abrigo de embarcaciones y las actividades que se desarrollan, con la instalación de elementos atenuadores del oleaje para la protección de la dársena interior.

L'Estartit (1,8 millones)

La urbanización tiene que impulsar el paseo marítimo como eje vertebrador entre el puerto y el tejido urbano, con espacios para los ciudadanos, zonas ajardinadas, y la eliminación de barreras arquitectónicas.

Palamós (4,6 millones)

Destaca el proyecto de adecuación del dique de abrigo, que prevé la reposición de piezas de escullera y bloques de hormigón a lo largo del dique para disminuir los efectos de los temporales. Además, se tiene que hacer la mejora estructural del edificio de la lonja de pescadores i reformar el interior del edificio de servicios de Ports de la Generalitat.

Sant Feliu de Guíxols (475.000 euros)

Una de las actuaciones es la estabilización de los taludes que hay en el camino de acceso a la cala Jonca que transcurre por dentro de la zona portuaria, para garantizar la seguridad de los usuarios. También se urbanizará un tramo de la calle Cristòfol Colom para mejorar la accesibilidad e integrar mejor el puerto con la ciudad. Se harán mejoras en las casetas de pescadores.

Blanes (1,2 millones)

Destaca la sustitución de la cubierta de la lonja para mejorar la estructura y el aisla-

miento. Además, se adecuarán los almacenes complementarios para mejorar los servicios de los pescadores. Así mismo, la antigua lonja se rehabilitará para ponerla en valor para futuras ocupaciones.

En la Zona Portuaria Centro, con puertos y dársenas pesqueras de la demarcación de Barcelona, además de la dársena pesquera de Torredembarra, se destinarán casi 6 millones de euros.

Arenys de Mar (3,5 millones)

Uno de los proyectos será el refuerzo del dique de abrigo para garantizar el cobijo y la seguridad de los bienes y de las actividades, ante los efectos de los temporales. También se construirá un espigón en el extremo del dique para reducir la agitación marítima de esta dársena. Así mismo, se mejorarán los edificios pesqueros con nuevos revestimientos y aislamientos y la instalación de placas solares para impulsar las energías renovables. Además, se adecuarán las redes de suministro de agua y luz para ahorrar recursos energéticos.

Vilanova i la Geltrú (2,5 millones)

Se prevé ampliar el muelle transversal que separó las dársenas pesquera y comercial y se mejorarán los edificios pesqueros. Se destinará una dotación económica para equipar el muelle de cruceros con puntos de amarre, defensas, suministro de servicios y se adecuará la estación marítima. En materia de integración puerto-ciudad se prevé crear un paseo elevado que dé continuidad al paseo de poniente, por encima del contradique. En cuanto a la energía eléctrica, se prevé la instalación de mini-aerogeneradores como energía alternativa que permita avanzar hacia el autoconsumo energético. En las dársenas pesqueras de

Mataró, El Masnou y Torredembarra se llevarán a cabo actuaciones de mejora del suministro de servicios.

La Zona Portuaria Sur, que incluye los puertos ebrenses y el puerto de Cambrils, recibirá 10,7 millones.

L'Ametlla de Mar (1,3 millones)

El refuerzo de un tramo del dique para el abrigo de las embarcaciones se verá complementado con la mitigación del cambio climático y el nuevo edificio de servicios en la zona de ribera. También destaca la urbanización del frente portuario y del paseo del dique de levante.

L'Ampolla (685.000 euros)

Destaca la adecuación del dique de abrigo, para evitar los efectos que se producen cuando hay temporales de levante. Así mismo, en la tercera alineación del dique se prevén mejoras en las redes de suministro de servicios.

Deltebre (200.000 euros)

La dársena pesquera se reordenará con diferentes espacios destinados a actividades vinculadas a la pesca profesional. El Plan especial del puerto de Deltebre, prevé la ampliación para atender las necesidades de los sectores pesquero y náutico. Se prevé aumentar hasta un total de 358 embarcaciones, de las cuales 321 serán deportivas y 37 de pesca. También se habilitará una zona de deportes náuticos, una zona de servicio para los pescadores, un espacio para el edificio de Capitanía y una zona destinada a usos terciarios complementarios a las actividades portuarias.

Sant Carles de la Ràpita (3,6 millones)

Destaca la potenciación de la zona técnica industrial de levante, donde se harán

obras de estructura y urbanización del espacio para el desarrollo de actividades ligadas a la industria náutica. También se desarrollará la segunda fase del paseo marítimo, con el objetivo de garantizar su función de elemento distribuidor de flujos y generar actividad a la fachada marítima. En el marco de la colaboración publicoprivada se construirá una Escuela de vela.

Les Cases de Alcanar (2,1 millones)

La principal actuación es la adecuación del dique de abrigo y del contradique para mejorar las condiciones de abrigo de la instalación. También se reordenará la dársena pesquera para dar cabida a las diferentes actividades vinculadas a la pesca profesional.

Puerto industrial de Alcanar (900.000 euros)

El proyecto consiste en la construcción de un almacén de mercancías para potenciar la actividad comercial del puerto. Esta será una actuación publicoprivada. 



Puerto de Arenys de Mar



L'Ametlla de Mar

Inversión privada

La iniciativa privada invertirá 76,3 MEUR durante cuatro años. Un 52% de la inversión se destinará a la náutica deportiva, un 38% al sector industrial y técnico, un 9% a la integración puerto-ciudad y un

1% al sector comercial. La inversión del sector privado por puertos se distribuirá de la manera siguiente: Arenys de Mar (19%), Deltebre (14%), Vilanova i la Geltrú (12%), San Carles de la Ràpita (12%),

Cambrils (9%), Llançà (8%), Garraf (7%), l'Ampolla (5%), Sant Feliu de Guíxols (4%), Roses (3%), l'Ametlla de Mar (3%), l'Estartit (2%), les Cases d'Alcanar (1%) y el puerto industrial de Alcanar (1%). 

Los puertos de la Generalitat, 3,2 millones de facturación diaria

El Estudio de impacto económico de la actividad de los 45 puertos que son titularidad de la Generalitat, elaborado por el Laboratorio de Economía Aplicada (AQR-Lab) de la Universidad de Barcelona,

muestra que la actividad realizada en estos puertos generó durante el año 2017 una facturación total de 1.164,1 MEUR, 3,2 millones diarios; que aportó al PIB de Cataluña 553,2 MEUR; que contribuyó al

mantenimiento de 10.214 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos, y que generó una recaudación fiscal de 211 MEUR entre impuestos nacionales y autonómicos (IVA, IRPF y IS). 

saeplast

Contenedores, carros cutter, pallets

El frío es oro!

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

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



saeplast

PART OF RPC GROUP

RPC



SÆPLAST SPAIN SA • Polígono Industrial 15 • 36880 La Cañiza • España
Tel: +34 986 683 091 • Fax: +34 986 683 314 • Email: sales.spain@saeplast.com • www.saeplast.com

© Saeplast is a Registered trademark of RPC GROUP



Se invierten 2,5 millones en la preservación del sector productivo de moluscos en el Delta del Ebro

La dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos del departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Generalitat de Cataluña ha invertido en los últimos 3 años más de 2,5 millones en acciones para consolidar una producción acuícola de calidad, sostenible e integrada en las bahías del Delta del Ebro y que permita a los acuicultores gestionar mejor sus productos.

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

Entre estas acciones de apoyo al sector, destaca la Mesa de Cogestión de la Acuicultura del Delta del Ebro, creada en febrero de 2018 a instancia de la dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos, para debatir entre todos sus miembros (acuicultores, pescadores, científicos y Administración) las acciones que se pueden llevar a cabo en las bahías de los Alfacs y del Fanfar del delta del Ebro para mejorar las actividades acuícolas que allí se desarrollan.

El pasado 6 de marzo, tuvo lugar en Tortosa la cuarta reunión de este órgano. Desde su constitución se han impulsado varias medidas en las bahías del Delta tales como la elaboración del Análisis integral del estado de las Bahías del Fangar y de los Alfacs del Delta del Ebro con el objeto de



Se trata preservar el sector de moluscos del Delta del Ebro.

La Mesa busca desarrollar una herramienta de gestión de la producción acuícola y marisquera del Delta del Ebro

desarrollar una herramienta de gestión de la producción acuícola y marisquera de aquellas bahías, así como una segunda campaña de recogida de datos ambientales e hidrodinámicas de la bahía del Fangar que incluyó también la elaboración de una batimetría de esta bahía.

Además, la dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos, con el objetivo de apoyar el sector acuícola catalán, especialmente el sector del mejillón del Delta del Ebro, convoca ayudas, en el marco del Fondo Europeo Marítimo Pesquero (FEMP), destinadas a fomentar las inversiones

productivas en acuicultura, las actuaciones de comercialización y transformación emprendidas por el sector acuícola, actuaciones de asesoramiento y de investigación en el campo de la acuicultura, así como actuaciones de diversificación y de desarrollo local participativo.

Así, entre 2017 y 2018 se aprobaron 32 solicitudes de ayudas dirigidas al sector acuícola del mejillón del Delta del Ebro, equivalentes a 870.000 euros que generaron una inversión de 1,6 millones de euros.

Otra de las medidas al alcance del sector es la contratación de los seguros subven-

Los datos aportados por el sector permiten planificar la temporalidad de la producción y comercialización

cionados para hacer frente a las pérdidas ocasionadas por las altas temperaturas de los veranos. Este plan cubre la producción y cría de mejillón, y pueden ser beneficiarios la totalidad de productores de mejillón del Delta del Ebro.



Plan de acción integral contra la regresión

En relación a la elaboración de un plan de acción integral contra la regresión del delta del Ebro que también incluya, si así se procede, el dragado de la bocana del río Ebro, así como el dragado de la bahía del Fangar y de los Alfacs para promover la óptima gestión de la circulación del agua, la dirección general de Pesca ha impulsa-

do varias reuniones para poner en contacto a las administraciones competentes en estas temáticas, con los productores de mejillón a fin de que pudieran tratar estos temas. Gracias a esto, se ha establecido, con carácter permanente, una conexión directa del río hacia la bahía del Fangar para mejorar la calidad del agua.

Finalmente, semanalmente y dentro del Programa de Seguimiento de la Calidad de las Aguas (PSQAM), de la dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos, el IRTA de Sant Carles de la Ràpita envía al sector productivo los datos referentes a la evolución de la temperatura, salinidad, oxígeno y clorofila de las bahías del Delta del Ebro. Esta información es muy útil para planificar la temporalidad de la producción y comercialización y para evitar episodios de mortalidad. También en el 2018 se han añadido a estas informaciones datos semanales sobre el pH de las aguas de las 2 bahías. 🌊

tunaBraid
by Itsaskorda

Cuerda especial para atuneros:
Eficacia con garantía y seguridad.



Poilig. Karreaga 1, Pab.2
48.270 Markina (Bizkaia) SPAIN
Tel. +34 94 6169408. Fax. +34 94 6169410
E-Mail: itsaskorda@itsaskorda.es

itsaskorda

Frente común de los gobiernos catalán y balear para defender el eje mediterráneo en la reforma de la PAC y el modelo de gestión pesquera

La consejera Teresa Jordà y su homólogo Vicenç Vidal se reunieron en Barcelona

La consejera de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Generalitat de Catalunya, Teresa Jordà, y el consejero de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Gobierno de las Islas Baleares, Vicenç Vidal, acordaron abrir vías de trabajo para defender los intereses conjuntos en materia agrícola y pesquera ante las reformas previstas de la Política Agraria Común (PAC) y en el modelo de gestión de la pesca de arrastre. Los dos consejeros se reunieron a principios de febrero en Barcelona, en un encuentro bilateral.

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

La consejera Jordà avanzó que los dos gobiernos han puesto en marcha un grupo de trabajo “para definir aquellos puntos en común que nos ayudarán a dar respuesta a nuestros agricultores, ganaderos y pescadores”. Jordà ha remarcado la importancia de este “eje mediterráneo”, que ponga en valor “todo el que nos une”. “Juntos podemos llegar más lejos”, ha insistido. La consejera de Agricultura también destacó el modelo de gobernanza que impulsa el Departamento, basado en la cogestión. Un modelo que está siendo galardonado y reconocido en el sector de la pesca y que ha sido premiado por la FAO.

En el mismo sentido se manifestó el consejero Vicenç Vidal. “Tenemos que defender nuestras diferencias ante Europa. Somos sin-



La consejera Teresa Jordà y su homólogo Vicenç Vidal

Catalunya y Baleares alcanzan acuerdos para el modelo de gestión de la pesca de arrastre

gulares. No pueden tratar todas las regiones por igual porque la agricultura no es igual. La realidad física, el clima, la tierra, la tipología de explotaciones, la cultura de cómo se hacen las explotaciones, su diferentes. Este hecho se tiene que recoger en la política agraria común”, ha afirmado. “Este eje mediterráneo es un eje

real y es un eje político. Tenemos que utilizar esta fuerza para defender los intereses de nuestros agricultores, ganaderos y pescadores. Es importantísimo que las Islas Baleares, Catalunya, el País Valencià, que tenemos esta mar que nos une, transmitamos estas ideas políticas al Estado español. Si no lo hacemos así,

si hay un carácter unificador, no se recogerán nuestras diferencias y nuestro sector agrario perderá”, concluyó.

El Gobierno de la Generalitat y el conjunto del sector agrario catalán acordaron el mes pasado una posición común respecto a la futura reforma de la PAC prevista para el periodo 2021-2027, en la cual se reclama la regionalización de los fondos y que los planes estratégicos se establezcan territorialmente con el objetivo de poder hacer una gestión más eficiente y eficaz de las ayudas.

En materia de política pesquera, estamos a las puertas de un cambio histórico y radical en el modelo de gestión de la pesca de arrastre, la más importante en cuanto a la importancia económica, tanto en Cataluña como en las Islas. Un reglamento comunitario en proceso de adopción establece un régimen de gestión basado en la limitación de los días de pesca anuales, así como otras medidas técnicas y de conservación adicionales. En el marco del Esta-

Se trata de avanzar en que el sector sea participe en la toma de decisiones

do, el sector de arrastre catalano-balear, junto con el valenciano, alcanza el 80% del total de esta flota en el Mediterráneo y ambos gobiernos comparten la misma visión sobre su gestión y su futuro. Un futuro que pasa para mantener las embarcaciones actuales, evitando la pérdida de más flota, y compensar la posible reducción de posibilidades de pesca mediante la mejora de la comercialización y la recuperación de los recursos pesqueros. En 2017, la flota de arrastre catalana contaba con 234 embar-

caciones, que realizaron 7.682 toneladas de capturas, que supusieron una recaudación de casi 60 millones de euros.

Ambos gobiernos han trabajado estrechamente sobre esta materia en los últimos años y han conseguido influir de manera importante en las propuestas actuales, tanto del Estado como de Bruselas. Esta colaboración se estrechará todavía más durante este año crucial de 2019, en que se decidirán los detalles concretos del nuevo modelo, que probablemente entrará en vigor el 2020.

Los dos consejeros también han coincidido en la necesidad de avanzar en la co-gestión pesquera, apoderando el sector para que sea participe en la toma de decisiones locales.

Además, se han acordado acciones de colaboración y de intercambio de experiencias en aspectos como el control de la flota, la protección de la posidonia y la gestión de la pesca recreativa, entre otros. 

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

Los españoles prefieren el pescado fresco y siguen confiando en la pescadería tradicional



Los españoles prefieren el pescado fresco y siguen confiando en la pescadería tradicional. La causa está en que el consumo de pescado de los españoles se basa en el hábito, y dan importancia a la calidad y la cercanía del establecimiento. Todo ello se desprende del estudio realizado por Retail Planet para el Consejo de Productos del Mar de Noruega. Otra de las principales conclusiones es que, aunque los supermercados y grandes superficies lideran la venta de pescado, las pescaderías tradicionales son aún un canal muy fuerte e importante en España, a diferencia de otros países europeos, ya que suponen alrededor de una cuarta parte de las ventas de pescados y mariscos.

El hábito y la disponibilidad son aspectos importantes en la compra de productos del mar

El hábito y la disponibilidad son aspectos importantes para los españoles a la hora de elegir donde compran el pescado, por eso conceden mayor importancia a las pescaderías, en las que pueden ver el pescado que compran, y también a que el lugar de compra esté cerca de casa o del trabajo. "Según nuestros estudios, el precio también es naturalmente importante, así como las ofertas de pescados y mariscos y, por supuesto, que los productos sean de buena calidad. La imagen del consumidor español es, por lo tanto, la de una persona que prefiere tener un acceso fácil y bueno a productos frescos de calidad y que, como muchos otros comercios, se basa en el hábito", señala Bjorn Erik Stabell, director del Consejo de Productos del mar de Noruega en España. En esta dirección, Stabell, afirma que "una pregunta interesante en este contexto es si el comercio electrónico con una garantía de frescura logrará satisfacer las preferencias de los españoles. Un supuesto es que mientras el consumidor confía en que el producto es de buena calidad, la conveniencia de la entrega a domicilio pesará más que los viejos hábitos de compra", añade Stabell.

Podemos dividir a los consumidores en grupos de edad para ver cuáles son las causas principales al elegir una tienda para comprar pescado y marisco. Las mayores diferencias se encuentran entre los mayores (50-65) y los más jóvenes (18-34). Los encuestados más mayores afirman que la proximidad al hogar es particularmente importante, y son estos también los que afirman que actúan más sobre la base del hábito. La preferencia por el pescado fresco también es más fuerte en este grupo.

Menos alimentos frescos en las tiendas pequeñas

Según PlanetRetail, otra tendencia en el sector minorista muestra que el crecimiento de alimentos frescos en las tiendas de alimentación ha sido mucho menor que el crecimiento general. La pregunta es si las tiendas de descuento pueden ganar a costa del desarrollo del comercio electrónico y si están dispuestas a dar ese salto. Varios factores también pueden desempeñar un papel en el futuro: la importante y creciente proporción de hogares unifamiliares en España, que aumentará la demanda de productos que se adapten a un menor consumo, además del aumento de los precios bajos y la disminución de los hipermercados.

Según un estudio de reputación realizado por el Consejo de Productos del Mar de Noruega en colaboración con Kantar, cerca de la mitad de los consumidores es

Cerca de la mitad de los consumidores españoles (44%) está preocupado por el origen del pescado que compra

pañoles (44%) está preocupado por el origen del pescado que compra y asocia Noruega como país productor de salmón. Estos también representan la mayor parte del consumo de salmón, más del 60 por ciento.

En la actualidad, Noruega exporta una amplia variedad de especies de pescado a 145 países y es el segundo exportador de pescado y marisco del mundo. España es uno de los cinco países con el mayor crecimiento en importación de pes-

cado de Noruega y se sitúa como el séptimo mercado en relevancia para Noruega. Las especies noruegas más apreciadas por los españoles son salmón, bacalao, Skrei, trucha del fiordo y cangrejo rojo real. 

Aumento de las exportaciones noruegas y argentinas

En enero de 2019, Noruega exportó 200,600 toneladas de pescado por valor de 887 millones de euros (8.6 mil millones de coronas noruegas). Esto es una reducción de 7,700 toneladas, o un 4% en volumen, pero un aumento de más de 100 millones de euros (992 millones de coronas noruegas) o un 13%, en valor comparado con enero de 2018. "El 2018 fue un año récord para la exportación de pescado, y comenzamos el nuevo año muy buenas cifras. Los valores de exportación de pescado nunca han sido tan altos

durante el mes de enero. Por su parte, las exportaciones pesqueras de Argentina crecen de forma vertiginosa en este país teniendo en cuenta que mandan fuera el 90% de lo que producen. El año pasado se marcó un récord de operaciones que alcanzó los 2.130 millones de dólares. Incluso la mejora interanual fue de 8,7%. En ese aspecto, el mayor salto se dio en pescados y mariscos elaborados, con un 11,1% de incremento. Juan Bosch, subsecretario de Pesca y Acuicultura, dijo que el sector viene creciendo

"de manera interesante": en los últimos tres años las exportaciones pasaron de 1.400 millones de dólares a 2.100 millones. "En los últimos 20 años la pesca se orientó al mundo. Los productos llegan a unos 100 países. "Cuando se abre un mercado nuevo de agroindustria en el exterior, lo que vemos es que el pescado argentino ya estaba ahí", dijo. Además, el sector genera unos 50.000 empleos entre directos e indirectos. La industria naval y la pesca representan el 0,7% del PBI nacional. 



XVIII EDICIÓN FERIA MONOGRÁFICA

EXPOMAR

CITA OBLIGADA DE LOS PROFESIONALES DEL SECTOR NAUTICO PESQUERO

BURELA 9, 10, 11 y 12 de mayo de 2019

XXVI JORNADAS TÉCNICAS

XX ENCUENTRO EMPRESARIAL DE ORGANIZACIONES PESQUERAS

ACTIVIDADES DIVERSAS RELACIONADAS CON EL MAR























Dirección:  **FUNDACIÓN EXPOMAR**
 Pineda de Marfisa, nº 13 - 27800 BURELA (Lugo)

Tel: 982 58 82 32 - Fax: 982 57 50 91
 e-mail: expomar@expomar.com http://www.expomar.com

Los jóvenes y las clases desfavorecidas son los colectivos que no llegan al consumo recomendado de pescado fresco



Las clases medias y medias bajas no superan una cadencia de consumo de 1,7 raciones semanales de productos del mar frescos

Los productos acuáticos son un elemento indispensable para una dieta equilibrada. La **Dieta Mediterránea**, uno de los regímenes alimentarios que destaca por ser respaldado por parte de la comunidad científica y que ha logrado, entre otros reconocimientos, ser inscrita como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por parte de las Naciones Unidas, fija en los pescados blancos y azules uno de sus apartados principales.

El sello creado para reconocer a las doradas, corvinas y lubinas criadas en las aguas de nuestras costas, **Crianza de Nuestros**

Una encuesta realizada a más de medio millar de personas revela que hasta los 24 años la frecuencia de consumo de pescado fresco es de apenas 1,3 veces por semana

Las autoridades sanitarias recomiendan 3-4 raciones semanales de pescados para un estilo de vida saludable

Mares, ha realizado un estudio para conocer, de primera mano, la realidad sobre el consumo en España de productos acuáticos. Para ello, ha contado con la empresa especializada en inteligencia de mercado GfK. Durante el pasado mes de diciembre, se ha procedido a la realización de este estudio, basado en la realización de 513 entrevistas a un universo representativo de la totalidad de la población española.

Colectivos sensibles

Una vez concluida la fase de campo, el escalado de las respuestas obtenidas durante las entrevistas ha puesto de manifiesto que más de la mitad de los ciudadanos de nuestro país, un 50,2 por ciento, no consumen las raciones de pescado a la semana que recomiendan las autori-

dades sanitarias, que establecen entre 3 y 4 el mínimo para disfrutar plenamente de los beneficios saludables que nos aportan los productos del mar (*).

La investigación llevada a cabo por Crianza de Nuestros Mares ha puesto de manifiesto que hay tres grupos en los que el consumo de pescado es especialmente bajo. Se trata de los jóvenes de hasta 24 años de edad, que registran un consumo de 1,38 veces por semana, y de las clases media, media-baja y bajas, con una ingesta media de 1,7 raciones de pescado fresco semanales. Los hogares sin hijos, por su parte, también se encuentran entre los colectivos más alejados de las recomendaciones sanitarias, puesto que mantienen un consumo de 1,46 veces por semana.

Los productos de la acuicultura y de la pesca son un elemento fundamental dentro de una dieta equilibrada y saludable. Las cantidades que se consumen en la actualidad ponen de manifiesto la pérdida del patrón alimentario de la Dieta Mediterránea, tradicionalmente presente en nuestro país, y la necesidad de implementar políticas activas que fomenten un mayor peso específico de estos alimentos en nuestra cesta de la compra. 🌊

Más espacio para el pescado en TUTTOFOOD 2019



Según datos de la Unión Europea, los 28 Estados miembros cuentan en su conjunto con una flota de unos 90.000 barcos de pesca que dan trabajo a más de 100.000 personas. Por otro lado, 85.000 personas están empleadas en la acuicultura que proporciona el 20% del pescado que se consume en Europa. Cada europeo consume como media 25 kg de pescado al año, siendo el consumo de los italianos superior a la media, ya que alcanza los 28,5 kg per cápita, con un aumento del 2% registrado el año pasado.

Por consiguiente, se trata de un sector muy relevante, al que se le concede más espacio en TUTTOFOOD, el evento agroalimentario más importante en Italia y entre los primeros en Europa, que se celebrará en el recinto ferial de fieramilano en Milán-Rho del 6 al 9 de mayo.

En TUTTOFOOD 2019 el sector pesquero ocupará un área específica: TUTTOSEA-FOOD, a cuya pasada edición acudieron a cerca de 120 empresas, procediendo el

58% del extranjero. Los productos más representados son pescado fresco, ahumado y moluscos (22%), pescado y marisco elaborados y envasados (21%) y pescado en conserva (20%).

En 2017 acerca de 16.000 visitantes indicaron TUTTOSEAFOOD entre los sectores de mayor interés para visitar. Los importadores representan el 100% de los compradores italianos, mientras que los extranjeros se reparten entre importadores y distribuidores (74%), minoristas (16%) y catering (10%) incluyendo grandes empresas como Angliss Hong Kong, Classic Fine Foods, Igloo, Mercato o Unimarket.

También TUTTOFROZEN, dedicado a los congelados, despierta gran interés para el sector pesquero, ya que a su última edición acudieron más de 130 empresas, procediendo el 78% del extranjero. Este sector ha sido incluido entre los más interesantes por unos 15.000 visitantes.

Además, no hay que perderse las dos grandes "plazas", dedicadas al análisis de las perspectivas futuras y al encuentro de empresas, expertos y mercado. RETAIL PLAZA, dedicada a la distribución, ocupará un área específica en el Pab. 3 con seminarios, talleres y estudios detallados, con la participación de grandes minoristas italianos y extranjeros, culminando una serie de encuentros desarrollados durante todo el año.

RETAIL PLAZA acoge el debate acerca de las perspectivas de la moderna distribución,

abarcando la eficiencia de los surtidos, precios y posicionamiento, la nueva estrategia People & Dialogue centrada en el cliente, así como pagos y nuevas tecnologías. A la plataforma RETAIL PLAZA acudieron a lo largo de los años marcas como Amazon, Eataly, Eataly Today, Grupo VeGé, Iper, Metro, EasyCOOP, Carrefour, COOP Lombardia, Esselunga, Il Viaggiator Goloso y DESPAR. RETAIL PLAZA acogerá también el primer International Nut Forum, dedicado a los frutos secos y deshidratados.

Sin embargo, la gran novedad de este año, integrada en la parte expositiva TUTTO-DIGITAL, es EVOLUTION PLAZA, que analizará las últimas tendencias en lo digital: de la trazabilidad a las tecnologías más punteras como la inteligencia artificial o soluciones específicas para servicios como contabilidad o entregas, en continuo ascenso.

Entre las novedades de la exposición, destacan el área TUTTOWINE en colaboración con UIV – Unione Italiana Vini y los sectores dedicados a las tradiciones TUTTOHALAL y TUTTOKOSHER, que refuerzan el nivel internacional del evento. Por último, cabe recordar las citas que TUTTOFOOD va a organizar en el ámbito de Milano Food City, que se llevar a cabo del 3 al 9 de mayo, en algunos de los rincones más bonitos de la ciudad con la participación también de los consumidores finales. 🌊



Sintemar presentó el nuevo sistema de protección de pilotes marinos Tidalwrap atornillable de alta resistencia

La empresa vizcaína Sintemar presentó en la feria Sinaval el nuevo sistema patentado por TidalWrap para proteger pilotes y estructuras marinas de la corrosión. La novedad consistía en un sistema atornillable que fija la funda protectora al pilote y lo sella frente al oxígeno y la humedad. El pilote queda así envuelto en una chaqueta de poliolefina polimérica resistente a la degradación por los rayos UV. Este sistema ha sido diseñado para resistir en condiciones severas de mar abierto y protege la estructura marina frente al impacto del oleaje y los materiales a la deriva.

Permite proteger pilotes y estructuras marinas de la corrosión



Su protección llega a la zona más castigada, la zona intermareal de chapoteo

A diferencia de otros sistemas de protección como la protección catódica o la pintura epoxi; el sistema TidalWrap, protege el pilote tanto debajo como encima del nivel del agua y muy especialmente, lo protege en la zona más castigada, la zona intermareal de chapoteo, donde el deterioro suele ser cinco veces mayor que en el resto del pilote.

Instalación de la funda protectora Petro Liner atornillable.

Este **sistema versátil** puede aplicarse para proteger estructuras nuevas o reforzar pilotes antiguos de metal, hormigón y madera ya sean redondos, cuadrados, hexagonales o con configuración en "H". 

Haizea Wind Group construirá los monopiles del primer parque eólico en el mar Mediterráneo



Haizea Wind Group, compañía internacional proveedora de torres eólicas, cimentaciones *offshore* y componentes fundidos a nivel global, ha firmado un contrato con la empresa especializada en energías renovables Renexia para la construcción de mo-

nopiles en el parque eólico marino del Puerto de Taranto - región de Puglia, sureste de Italia -.

El proyecto, liderado por la compañía italiana Renexia, supone la puesta en marcha del primer parque eólico *offshore* en el mar Mediterráneo, así como la creación del primer parque eólico cerca del Puerto de Taranto. La planta, que estará en pleno funcionamiento en 2020, cuenta con una capacidad total de 30 MW que posibilitará la producción de 58,200 MWh.

Haizea Wind Group construirá 10 unidades de monopiles en el parque marino italiano. Estos modelos presentan unas características innovadoras en el mercado al llevar incorporado en el propio sistema la pieza de transición y facilitar de esta manera su ensamblaje.

Los monopiles, que se construirán en la planta de Haizea Wind Group en el Puerto de Bilbao y que se entregarán a Renexia en agosto de 2019, cuentan con unas especificaciones técnicas de hasta 85 milímetros de espesor, un máximo de 400 to-

Renexia adjudica a Haizea Wind Group la construcción de 10 monopiles del parque eólico marino situado en el Puerto de Taranto (Italia)

neladas de peso, 5 metros de diámetro y una longitud de 55 metros.

Este nuevo contrato constituye un hito para la compañía ya que supone un paso más en la consolidación de su actividad y presencia en el sector eólico, además de ser una muestra de las altas capacidades tanto técnicas como tecnológicas con las que cuenta el grupo. 

Los monopiles presentan unas características innovadoras en el mercado al llevar incorporado en el propio sistema la pieza de transición que facilita su ensamblaje

Combustibles alternativos para cumplir con los límites de azufre de la OMI

A falta de 9 meses para la entrada en vigor de la normativa de la OMI que fija un máximo del 0,5% de azufre en los combustibles marinos, los armadores aún están indecisos ante cuál es la mejor solución. El Clúster Marítimo Español expuso las diferentes alternativas para afrontar los nuevos tiempos.

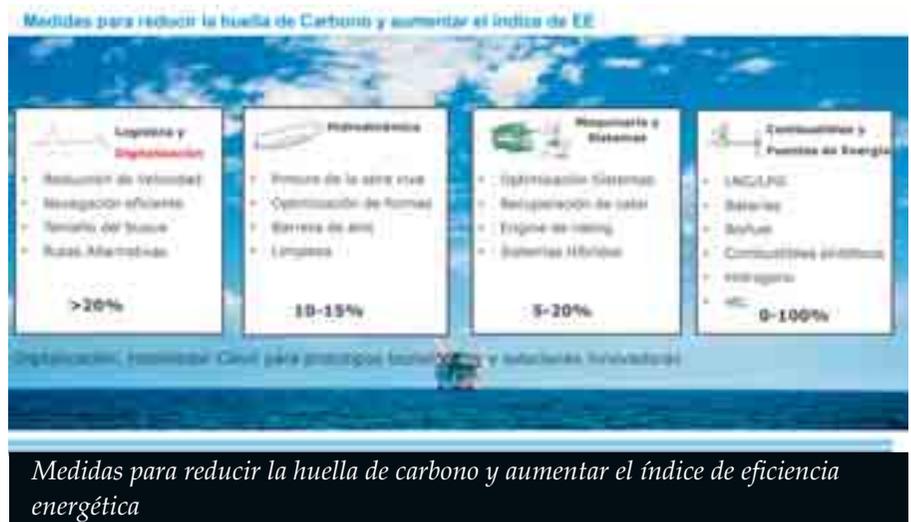
Texto y fotos:
Teresa Montero

El Clúster Marítimo Español (CME) dedicó el primer Encuentro con la Mar del año a los combustibles alternativos en la navegación. Desde diversas perspectivas del ámbito marítimo, diferentes ponentes analizaron cómo abordar el cumplimiento del límite de azufre (0,5%) de IMO 2020, que entrará en vigor el 1 de enero de 2020.

El presidente del CME, Alejandro Aznar, recordó que la Organización Marítima Internacional (OMI) lleva trabajando desde los años 60 del siglo pasado en la reducción del impacto medioambiental del transporte marítimo.

Y así, en 1997, fue adoptado el convenio MARPOL para la reducción de la contaminación ambiental. Con los años se fueron introduciendo límites para las emisiones de óxidos de azufre del combustible utilizado por los buques, siendo las restricciones más estrictas en las zonas de control de las emisiones (ECA) designadas. Ac-

La capacidad productiva de las refinerías y el posible alto precio, inconvenientes para satisfacer la demanda de combustibles bajos en azufre



tualmente, estos límites se sitúan en el 3,50%.

Además, a este límite de azufre se unen los objetivos medioambientales de la Unión Europea y su estrategia para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Imperan soluciones.

De este modo, Aznar anticipó algunas de las opciones que se barajan para cumplir los objetivos de la OMI: la utilización de destilados, la experimentación con el gas natural licuado (GNL), metanol, tecnologías reductoras o, incluso, alternativas de electrificación en puerto para reducir la contaminación de los buques, como la denominada cold ironing.

Combustibles alternativos

En este sentido, Jorge Dahl, business development manager de DNV GL, señalaba como soluciones posibles el empleo de combustibles alternativos o de nueva generación (sintéticos), medidas de eficien-

cia energética, y sistemas de propulsión híbridos.

En cualquier caso, Dahl plantea un futuro incierto, pues de los diferentes parámetros que determinan la elección de un combustible u otro, ninguno es determinante por sí solo y son a veces, impredecibles: precio, disponibilidad, costes de adaptación, capacidad de bunkering, etc.

Para mantener las emisiones de azufre al 0,5% las opciones, apuntaba, son el uso de fuel pesado (HFO), que ofrece estabilidad, fácil montaje a bordo, y ocupa poco espacio. Habría que estudiar la disponibilidad de suministro y el almacenaje a bordo.

Otra alternativa son los combustibles bajos en azufre (LSFO), que no son residuales del refino del petróleo y cumplen las condiciones de la norma OMI, pero son más caros que los HSFO (fuel oil de alto contenido de azufre) y además está por ver si las refinerías producirán suficiente LSFO

Alternative fuels

Properties

Fuel type	MDO	LNG (Methane)	Ethane	Methanol	LPG	LH2
Heat capacity (kJ/kg)	42.700	49.200	47.500	20.000	46.000	120.000
Heat capacity (GJ/m ³)	39,0	21,0	26,0	16,0	27,0	8,50 3,00 (pressurized)
Density (kg/m ³)	900	425	550	800	580	71
Volume factor (ref. MDO)	(kJ/m ³) _{MDO} / 1(kJ/m ³) _x	1,83	1,47	2,40	1,44	4,50
Mass factor (ref. MDO)	1(kJ/kg) _x / 1(kJ/kg) _{MDO}	1,15	1,11	0,47	1,08	3,1
Kg-CO ₂ / Kg-Fuel	3,15 – 3,21	2,75 (*)	2,92	1,37	3,00 – 3,03	-
Availability	+++	+	-	+	++	-
Prime Mover	ICE Diesel	ICE Diesel/Otto	ICE Diesel	ICE Diesel	ICE Diesel	Fuel Cells ICE ?

Propiedades de los combustibles alternativos

para satisfacer una demanda elevada. Si tuvieran dificultades, el precio se elevaría sensiblemente. Y finalmente los destilados, con menor precio e impacto en la industria.

Tras haber estudiado todas las alternativas, DNV GL ha presentado un análisis comparativo de las diversas opciones, donde el gas natural es el menos contaminante de los combustibles fósiles. No obstante, aún deben reducirse las emisiones de gases de efecto invernadero.

Entre los combustibles cuyo origen no es fósil, Dahl destacó el hidrógeno, especialmente el que se genera por hidrólisis, afirmando que “quizás sea la energía del futuro”, pero cuenta con el problema de su baja densidad energética. El tener que al-

macenar una gran cantidad para realizar un trayecto largo supone por el momento una clara ineficiencia.

Gas natural licuado

En DNV GL creen que el gas natural licuado (GNL) que “es limpio, hay suficiente y las emisiones son bajas” y los combustibles sintéticos neutros en CO₂ parecen los combustibles más idóneos para la descarbonización. Y los combustibles neutros en carbono, añadía Dahl, jugarán un papel clave a partir del 2035.

Es perfectamente posible, señalaba además, que el gas natural licuado, cuyo coste será sensiblemente más bajo que los combustibles bajos en azufre LSFO, en el momento en que se pueda mejorar tanto su transporte como almacenamiento y entrega, “será sin duda la solución del futuro”.

Respecto a la capacidad de producción, según diferentes estudios, todos los combustibles alternativos pueden cubrir la demanda del transporte marítimo para los próximos 10 años asumiendo un ligero crecimiento del mismo.

Si se produce un aumento significativo en la demanda de fuel para transporte marítimo, se necesitaría un aumento significati-

vo en la capacidad de producción en todos los combustibles, excepto el gas natural licuado..

De cara al futuro, esta sociedad de clasificación plantea la utilización de la vela como sistema de ayuda a la propulsión y los combustibles sintéticos de nueva generación power to gas, power to liquids y power to fuel, de alta densidad energética y neutros en emisiones de CO₂. No obstante, creen que hará falta mucha cantidad de este tipo de combustibles para la descarbonización fijada.

Además, Dahl augura que si los objetivos marcados por Naciones Unidas para la reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) se mantienen, habrá un claro aumento en el consumo de combustibles sintéticos, a nivel global, no sólo en el transporte marítimo.

El avance de los motores

Fernando Marcos, director comercial de MAN Energy Solutions España, repasó los hitos de su compañía en la evolución de los motores hacia la reducción de emisiones, fundamentalmente con motores híbridos para cargueros de todo tipo que, a pesar de representar un tercio de la flota de

Combustibles alternativos, medidas de eficiencia energética y sistemas de propulsión híbridos, alternativas ante la reducción de emisiones

buques mundial, son responsables de más del 50% de las emisiones contaminantes.

Así, la evolución de motores nos va llevando a un escenario donde se pueden utilizar los nuevos combustibles alternativos como el metanol, etanol o el amoníaco (NH₃) del que Marcos dijo que “es un combustible atractivo”, porque no aparece el carbono, y además “es fácil de transportar y de almacenar”, con bajo riesgo de incendio, y se puede quemar en un motor diésel. Nos confirmó que 170 barcos transportan ya NH₃.

Sin embargo, el Código IGC de 2016 prohíbe el uso de productos tóxicos como combustible. Se solicita la aceptación de la bandera y una enmienda. Y se necesita propuesta del código.

Asimismo, Marcos aclara que no hay un estándar de futuro para todos, porque hay que estudiar cada caso para poder determinar qué alternativa es la más adecuada. Por ejemplo, explicó que, si tu carga es un combustible, siempre es más práctico “quemar” el mismo combustible que transporta el buque. Pero también hay que considerar aspectos como el precio y la combustión, que es diferente según el gas empleado.

Como proveedor de soluciones basadas en la digitalización y la descarbonización, en MAN Energy Solutions, reconocen que el gas natural proveniente del petróleo (LPG) y methanol son combustibles de bajo punto de inflamación y dos buenas opciones.

No creen que el diésel vaya a desaparecer, si bien tampoco se atreven a aventurar el mix energético del futuro. Lo que tienen claro es que si hay una alternativa viable, en dos años tendrán un motor que la puede utilizar.

En conclusión, según Marcos, al cambiar de tipo de combustible se busca ser rentable y cumplir con el Índice de Eficiencia Ener-

La evolución de los motores marinos avanza hacia el uso de metanol, etanol o incluso NH₃

gética de Proyecto (EEDI). Se necesitarán nuevos combustibles con menos emisiones de CO₂, los motores de dos tiempos seguirán siendo la solución de propulsión más dominante, y habrá metanol, amoníaco, GNL y biocombustibles producidos sin carbono.

Además, se contempla el desarrollo de un motor alimentado con amoníaco, que se estima esté en dos o tres años. Y el diésel “puede ser la tecnología clave para la quema de combustibles alternativos”.

Guía de implementación

Por otra parte, Manuel Sánchez, responsable de Sistemas de Ingeniería de Lloyd's Register Madrid, planteaba adaptar los combustibles mediante el uso de destilados, pues muchos buques no están preparados para usar un sistema de propulsión diferente en 2020.

La maquinaria añadía, “será la gran afectada”, experimentará muchos cambios por el uso de combustibles alternativos. Estos conllevarán una serie de problemas que se pueden resolver, apuntaba Sánchez, con la guía (no obligatoria) Ship Implementation Plans (SIP) del IMO destinada a los armadores para ejecutar un plan de implementación de la limitación de azufre en los buques.

Disponibilidad y precios

En cuanto a la disponibilidad de combustible, en Cepsa, según apuntó Faustino Rodríguez, su responsable de bunkering, garantizan aquel de menos del 0,5% de azufre (están trabajando en un producto que cumpla la normativa). para ellos “el futuro es ya”, porque “nos estamos adaptando a lo que nos piden nuestros clientes”, pero señaló la incertidumbre, a día de hoy, sobre la compatibilidad entre combustibles del 0,5% entre diferentes proveedores.

A su vez, cree que, al menos hasta el año 2023, aumentará el uso de destilados. Actualmente, es de un 20%, mientras que el resto de fueles copan el 80%.

El sector está esperando hasta el último momento para el cambio, por lo que se estima que en 2020 los destilados serán más de la mitad, teniendo en cuenta que los ‘scrubbers’ (sistemas de depuración de gases) tardarán en instalarse porque hay mucha lis-



Jorge Dahl, business development manager de DNV GL

ta de espera. Podrían llegar hasta el 6% u 8% en 2021-2022 y se mantendrían estables los años siguientes.

Este sistema parece para la naviera Marflet la opción más idónea, ya que se amortiza rápidamente la inversión y se obtienen ahorros operativos, pero no es tan eficaz a precios constantes en el largo plazo. Respecto al gas, en el operador sostienen que es difícil encontrar suministro en todos los puertos, lo que reduce sus posibilidades como una opción viable, especialmente para grandes embarcaciones. También vaticinan que el mercado apurará hasta el último momento.

En cuanto al precio, en Cepsa remarcan no saber con certeza qué hará el mercado, ya que no existen actualmente referencias válidas. La estimación es de 330-350 dólares por tonelada, pero el precio “lo marca el mercado. Hasta mayo no se sabrá el precio exacto”, declaraba Rodríguez.

Finalmente, el responsable de Cepsa comentó que “estamos preparados para vender gas”. Y aunque en España hay pocos clientes lo ven importante de cara al futuro.

El gas natural licuado cuando se mejore su transporte, almacenamiento y entrega, “será sin duda la solución del futuro”



Manuel Sánchez, responsable de Sistemas de Ingeniería de Lloyd's Register Madrid



De izquierda a derecha, Faustino Rodríguez, responsable de bunkering de Cepsa y Alejandro Aznar, presidente del Cluster Marítimo Español

Adecuación de los motores al GNL

Pablo Cantero, marine product manager de Finanzauto, centró su presentación en los motores de gas, motivados por la normativa, y en el precio de este combustible. La tecnología y la disponibilidad logística ya existen, pero como el resto de ponentes, Cantero considera difícil hablar de una solución óptima al elegir combustible, pues depende de muchos factores: tamaño del buque, potencia instalada, perfil de operación, emisiones y precio.

Los segmentos donde el uso del gas tendrá mayor impacto será en los motores auxiliares y principales en los buques de carga; auxiliares y principales en offshore; principales para remolcadores; auxiliares y principales en los ferries; y en los cruceros, si bien deberán llevar motores duales por seguridad.

El gas tiene un coste alto de adaptación y además, anotó Cantero, aparecen dudas entre elegir un motor de gas puro o dual, algo que determinará la complejidad, el tamaño del buque, etc.

Según él, la tecnología de mezcla gas/diésel no tiene futuro en el sector marino, pero sí los duales, aunque su adopción en los buques es más cara y compleja.

En conclusión, expuso que los combustibles fósiles convencionales seguirán siendo la opción principal y que las oportunidades comerciales del GNL son muy promotoras, tanto para nuevas construcciones

como para conversiones y será en función de los precios, la tecnología, la normativa y la disponibilidad. Y el 'mix' energético será más diverso por el empleo de nuevos combustibles (LPG, methanol, etanol, hidrógeno etc) y el GNL.

Mejorar la cadena de suministro

Juan José Ferrer, director de Marflet, y Alicia Lapique, del Departamento Técnico, orientaron su ponencia al armador. Para ello se centraron en el escenario del gas, cuya flota actual de la cartera de pedidos es de un 42% en tráfico regional y un 37% en transoceánico, con una tendencia creciente, aunque sigue siendo muy baja respecto del total.

Si bien es cierto el bajo coste del gas y sus menores emisiones, la adaptación de los buques supone un alto coste sobre la inversión total del barco. Obtiene el mayor ahorro a largo plazo a precios constantes, pero depende de la evolución de los precios de los combustibles.

La elección de un combustible u otro viene determinada por el precio, la disponibilidad o los costes de adaptación

La incertidumbre del precio es en realidad el factor determinante para establecer la amortización y rentabilidad viable para el armador.

Finalmente y una vez más, según estos ponentes y al igual que el resto, la desventaja para el gas es la logística y la disponibilidad en puertos del mundo para suministrarlo. Sin seguridad de suministro no parece una opción viable. Sólo lo sería para embarcaciones pequeñas, si no mejora la cadena de suministro

Para ello se centraron en el escenario del gas, cuya flota actual de la cartera de pedidos es de un 42% en tráfico regional y un 37% en transoceánico, con una tendencia creciente, aunque sigue siendo muy baja respecto del total.

Si bien es cierto el bajo coste del gas y sus menores emisiones, la adaptación de los buques supone un alto coste sobre la inversión total del barco. Obtiene el mayor ahorro a largo plazo a precios constantes, pero depende de la evolución de los precios de los combustibles.

La incertidumbre del precio es en realidad el factor determinante para establecer la amortización y rentabilidad viable para el armador.

Finalmente y una vez más, según estos ponentes y al igual que el resto, la desventaja para el gas es la logística y la disponibilidad en puertos del mundo para suministrarlo. 

El Puerto de Bilbao logró en 2018 el tráfico de mercancías previsto para 2020

El Puerto de Bilbao movió el pasado año 35,6 millones de toneladas con lo que alcanzó el volumen de tráfico previsto para 2020 dentro de su Plan Estratégico 2018-2022. No obstante este buen comportamiento de 2018, la Autoridad Portuaria de Bilbao mantiene el objetivo de 37,5 millones de toneladas para 2022 debido a las negativas previsiones macroeconómicas.

En un acto celebrado en el muelle de cruceros de Getxo, el presidente de la Autoridad Portuaria, Ricardo Barkala, ha realizado un balance "positivo" del primer año de ejecución del Plan Estratégico tras un ejercicio 2018 "bueno" y ha avanzado las previsiones para los próximos años.

Barkala ha destacado que entre los objetivos cumplidos en el primer año de vigencia del plan destaca el crecimiento del tráfico y la recuperación de cuota de mercado, sin tráficos energéticos, tanto en el su entorno próximo, en un radio de 300 kilómetros, como con la Europa atlántica.

Ha señalado que 2018 fue "un buen año" en el que Puerto de Bilbao movió 35,6 millones de toneladas, con un incremento del 4 %, mayor del 2,7 % prefijado, con récord en el tráfico de contenedores (TEUs), con 638.447 unidades, y en el de pasajeros, con 200.613 viajeros entre los usuarios del ferry con Ingalterra y los de los cruceros turísticos.

Barkala ha indicado que este crecimiento ha hecho que el puerto de Bilbao lleve "dos años de adelanto" respecto a lo planificado, al haber alcanzado el pasado año lo previsto para 2020 en el plan estratégico, en el que se preveía mover 35,5 millones de toneladas en ese ejercicio.

El Puerto de Bilbao movió el pasado año 35,6 millones de toneladas



Puerto de Bilbao

La previsión para el año 2019 es de un crecimiento de entre un 1,5 y un 2,5 % en el tráfico de mercancías

Ha señalado que, pese al "colchón" logrado en 2018 y debido a las previsiones macroeconómicas de un "crecimiento más desacelerado" en los próximos años, se mantienen los objetivos fijados en el plan estratégico para 2022, con 37,5 millones de toneladas.

La previsión para el año 2019 es de un crecimiento de entre un 1,5 y un 2,5 % en el tráfico de mercancías, hasta llegar a los 36 o 36,5 millones de toneladas, una facturación de 67,6 millones de euros, un 4 % menos debido a la reducción de tasas que llegará a los 3,2 millones de euros.

Además, el beneficio antes de impuestos (Ebitda) alcanzará los 35 millones de euros, se superará "con toda seguridad" la rentabilidad establecida en el plan estratégico del 0,75 % y la deuda neta será de 68,3 millones, con lo que no se superará la "línea roja" de dos veces el Ebitda.



El beneficio antes de impuestos (Ebitda) alcanzará los 35 millones de euros

Barkala ha resaltado que el de Bilbao es "líder destacado" entre los puertos del Golfo de Bizkaia con el de Nantes en segundo lugar, con 32,5 millones de toneladas y un 82 % más de carga que el segundo puerto español de la zona, el de Gijón, con 19,6 millones de toneladas.

Dentro de los puertos españoles, el de Bilbao es el primero en importación y exportación, incluidos los graneles líquidos, con una cuota del 10,5 %, y en los tráficos con la Europa Atlántica, con una cuota del 19,1 %, y con el Reino Unido, con una cuota del 29 %.

En cuanto a las obras, Barkala ha remarcado que se cumple con la planificación y este mismo año finalizará la primera fase del Espigón Central, que aportará 334.000 nuevos metros cuadrados y un kilómetro de línea de atraque, y ha adelantado que será urbanizado en tres etapas.

El nivel de ocupación de suelo del Puerto de Bilbao supera ya el 87 %, uno de los niveles más altos del sistema portuario español, y espera cerrar 2019 con el 89 % y lo reducirá en 2020 al 83 % con la puesta en servicio de la nueva superficie en el Espigón Central.

Barkala ha señalado que también se ha avanzado en la mejora de la intermodalidad, con un aumento del 12 % en el tráfico ferropuertoario, y que se han puesto las bases para que el tráfico de mercancías por ferrocarril siga creciendo.

Así, se ha adjudicado a Sibport, sociedad en cuyo accionariado participa la Autoridad Portuaria, la gestión de Jándiz; la terminal ferropuertoaria de Pancorbo ha sido inaugurada y contará con un tren regular semanal y Arasur entrará en operaciones en 2020, una vez finalicen las obras de urbanización.

Barkala también ha destacado la importancia de las actuaciones que se llevan a cabo para mejorar los accesos al puerto como la ampliación de la variante sur metropolitana y la variante sur ferroviaria, con la publicación próximamente en el BOE de los estudios informativos.

La Autoridad Portuaria reclama, para poder ser más efectiva, un modelo de gobernanza con autonomía funcional y de gestión, la transferencia del puerto, el establecimiento de regulaciones diferenciadas según los enclaves y un cambio de rol de Puertos del Estado centrado en coordinar el sistema. 

BERMEOKO ARRAIN AZOKAREN XXV. URTEURRENA

1994

ARRAIN

AZOKA

2019

BERMEO, MAIATZAK 17.18.19



EL CORREO



bbk



BERMEOKO UDALA

Puerto de Huelva y FOE acuerdan líneas de trabajo conjuntas para impulsar la colaboración de las empresas de Huelva con el puerto

Esta colaboración se centrará en el desarrollo de nuevos proyectos

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, ha mantenido un encuentro con una delegación de la Federación Onubense de Empresarios, encabezada por su presidente, José Luis García Palacios, en la que han acordado establecer líneas de trabajo conjuntas que impulsen la colaboración de las empresas de Huelva con el puerto, dada la importancia que tiene el puerto onubense como motor económico de la ciudad y de la provincia. Esta colaboración, que pasa por mantener una comunicación continua entre ambas entidades, se centrará en el desarrollo de nuevos proyectos, la atracción de empresas, así como en maximizar el impacto de las sinergias que se produzcan en el tejido social de la ciudad.

Del mismo modo, durante la reunión, se ha acordado trabajar de manera coordinada con las administraciones que tienen influencia sobre el sector empresarial y portuario en aras de agilizar los trámites necesarios para poner en marcha los proyectos.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, ha destacado que “trabajar en coordinación con la Federación Onubense de Empresarios con

Se trata de conseguir la atracción de empresa y maximizar el impacto en el tejido social de la ciudad



objetivos concretos como los que hoy hemos acordado, es algo que sin duda redundará en beneficio de las empresas de Huelva, del desarrollo del Puerto de Huelva y del conjunto de la economía andaluza”. Por otra parte, Miranda ha señalado que “las sinergias que se generen de esta importante colaboración no sólo deben ser de carácter económico, sino que deben redundar en el desarrollo del tejido social del Huelva y en el acercamiento del Puerto a la ciudad”.

Por su parte, el presidente de la FOE, José Luis García Palacios ha puesto de relieve “el papel dinamizador de la economía provincial que está llamado a cumplir el Puerto de Huelva y desde la FOE trabajaremos por conseguir de manera coordinada atraer inversiones al amparo de nuestras instalaciones portuarias posicio-

nadas en los primeros rankings del panorama nacional. Una tarea en la que la colaboración institucional entre administraciones será imprescindible para poder llevar a cabo cualquier iniciativa en ese sentido”.

Este encuentro, en el que también estuvieron presentes Carlos Ortiz y Antonio Gemios vicepresidente de la FOE; Luis Arroyo y Daniel Toscano, presidentes del Consejo Empresarial de Turismo y de la Asociación de Construcciones y Reparaciones Metálicas, respectivamente; y Rafael Eugenio Romero, gerente de Aiqbe y por parte de la APH su director, Ignacio Álvarez-Ossorio, se produce dentro de la ronda de encuentros institucionales que está llevando a cabo la presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, desde su reciente nombramiento. 

Imitando a Elcano antes de los 70

*Texto y fotos:
Julio Ruiz de Velasco
Tissier*

Desde hace bastantes años tenía en mente querer dar la vuelta al mundo. Pasaban fechas y fechas y por fin encontré dos razones de peso que me animaron a hacerlo este 2019.

Una: que estando próximos mis 70 años, había que hacer cosas y aprovechar el tiempo, porque enseguida, igual, o no puedes o ya no te apetece. Uno empieza a no poder comer de todo, se cansa antes, te cuesta abandonar la cama propia, los hábitos diarios, pues eso, variaciones en el estado anímico de cada persona por el paso del tiempo.

Y dos: que si el gipuzkoano de Getaria, Juan Sebastián Elcano lo había hecho; un bizkaino y de Bilbao no podía ser menos aunque fuese 500 años después y por el aire en 22 días, en lugar de en 3 años y por el mar.

La experiencia la organicé al revés. Ir hacia el este en lugar de hacia el oeste para ganarle un día a la vida traspasando la línea del tiempo entre Oceanía y Sudamérica.

En cinco escalas: Singapur, Sidney, Auckland, Buenos Aires y Río de Janeiro.

Lo iré contando en los cinco números de este año en Europa azul como homenaje a Elcano y como fin de trayecto a 25 años en esta revista a la que tanto tengo que agradecer.



Singapur

La primera escala, un milagro de lugar.

Pocas ciudades me habían impactado tanto. Aunque antes que ciudad es País que se convirtió en Estado soberano en 1965. Está compuesto de 63 islas. En total casi 700 Km² y 5,5 millones de habitantes con una línea de costa que no llega a los 200 kms. Allí estuvieron los ingleses desde 1819. Pero Singapur se independizó de Gran Bretaña en 1963 para formar parte de Malasia y tan solo dos años después, en 1965, convertirse en República parlamentaria.

Su tasa de desempleo actualmente no llega al 2% y es una potencia industrial, co-

mercial y turística siendo la renta per cápita de sus habitantes una de las mayores del planeta.

Cuenta con cuatro universidades a las que acuden jóvenes de todo el mundo a formarse. Su índice de criminalidad es junto con Islandia y Nueva Zelanda el más bajo que existe. No hay delincuencia y sus habitantes tienen una esperanza de vida de 82 años. O sea, un lujo.

Eso sí, tuvo y tiene aún un coste muy grande. La falta de libertades que se sacrificaron a cambio del crecimiento económico, censurando a la prensa y deteniendo periodistas o con prohibiciones desconocidas en cualquier parte del mundo como mascar chicle, mostrar abiertamente la homosexualidad, abrazarse en público, escupir, tirar desperdicios en la vía pública o cruzar una calle por sitio in-



A la izquierda, Merlión (símbolo de Singapur). A la derecha, Bay Marine.

correcto además de castigos corporales que están definidos en sus leyes. Todo ello impuesto por el ideólogo y motor del resurgimiento del país, Lee KuanYew. Muchas de estas medidas con el tiempo se han ido relajando aunque la del chicle siga en vigor.

Pero dejemos estas cosas.....

Singapur es magia, innovación, arquitectura vanguardista, orden, limpieza, todo está verde, jardines multicolores horizontales y verticales, conciertos, museos, amabilidad en sus gentes, hoteles increíbles. Y además un gran puerto comercial, puente entre occidente y oriente, que está considerado en la actualidad como el más activo del mundo, alcanzando en 2018 un movimiento de 630 millones de toneladas. En Bilbao 36,5 millones.

Y las personas: Aquí conviven chinos 75%, malayos 13%, indios 9% y el resto repartidos entre europeos y americanos, siendo los idiomas oficiales el inglés, el chino, el malayo y el tamil. Todos se respetan y son respetados.

En Chinatown puedes comer en el restaurante Hawker Chan (78 de Smith St) con una estrella Michelin, por 4 euros. Todo es bullicio y colores en esta calle peatonal. Verduras, flores y pescados secos se muestran al paseante. A unos metros se visita el templo chino más antiguo de Singapur; Thian Hock Keng, donde está Mazú, la diosa taoísta del mar. Allí puedes coincidir con pescadores locales que hacen sus ofrendas o con un seguidor del Barca como a mí me pasó. En Little In-



Al fondo, decenas de barcos fondeados en el exterior del puerto.



Pescados secos a la venta en Chinatown



Ofrenda de incienso en Thian Hock Keng



Mazú es la diosa taoísta del mar



Bay Marine a la izquierda y en el centro, el museo de las Artes y las Ciencias con forma de flor de loto.



Desde lo alto del Bay Marine. Al fondo, el puerto



A la tienda de Louis Vuitton se accede por una pasarela sobre el agua

dia te encuentras como en Bombay y si quieres visitar una mezquita, la del Sultan en Haji Lane St, también es posible.

Así es Singapur; multicultural, abierta, receptiva y también acogedora.

No te cansas de observar todo lo que te ofrece la ciudad.

Por su espectacularidad llama la atención el edificio del hotel Bay Marine con la famosa piscina encima de las tres torres. Desde allí la vista es espectacular con el museo de las artes y las ciencias –como una flor de loto–, el circuito de F1 y la tienda de Louis Vuitton en un edificio independiente en medio del agua a tus pies.

Colindantes a las tres torres, unas galerías comerciales a cada cual más singular con canal de agua y barquitas para pasear donde están todas las firmas de moda. No falta ninguna. Todo sorprendente.

Y para terminar, Merlión, que es el símbolo del nuevo Singapur. “Mer” de mar



Galerías comerciales en la que hay de todo. Hasta canales con barquitas.

y "lion" de león. La cabeza de un león y la cola de un pez como queriendo recordar su pasado pesquero. Ubicado en un lugar de reunión y mirador privilegiado para el espectáculo de luz y sonido que cada anochecer se repite en la bahía interior del puerto de Singapur.

Parece mentira que en 50 años una pequeña ciudad, donde justo se llegaba al umbral de subsistencia, haya podido encumbrarse en lo que hoy es.

Seguirá manteniéndose? De momento ahí está y con terrenos aun libres para seguir

creciendo en vertical. Su posición estratégica en el mundo, cerca de Japón, Australia y Nueva Zelanda le augura un gran futuro.

Y teniendo al mar como aliado, la baza más importante a su favor. 🌊



Merlión

Los astilleros gallegos con una carga de trabajo que no tenían hace unos años

Los astilleros gallegos ven en la pesca y la acuicultura un gran nicho de mercado para trabajar en los próximos años. Así lo constatan dos de los referentes navales, Nodosa (Marín) y el vigués Cardama, que apuntan a la construcción de buques eficientes y de alto valor tecnológico como principal reclamo del sector. "Algunos astilleros nos piden que nos asociemos, mandan personal aquí para formarse y acabar allí los barcos y también piden que nos encarguemos del mantenimiento del barco, lo que lleva a pensar en asociarse o instalarse en el país señala Mario Cardama. El astillero de Beiramar exporta actualmente más del 80% de su producción a todo el mundo, como Sri Lanka. Nodosa, por su parte, tiene una gran cartera de pedidos en barcos pesqueros, donde ve futuro porque "la flota es muy vieja". En los dos últimos años el astillero de Marín entregó una decena de buques, de los que siete eran de pesca y está construyendo otros tantos en la actualidad.

Barreras hará con toda probabilidad el casco del ferri para la naviera Armas en sus instalaciones de Beiramar, según confirmó su presidente, José García Costas. "A día de hoy digo que sí, estamos barajando esa posibilidad y hay muchas opciones". Asegura el empresario que podrían hacerse todos los barcos que tiene en vigor el astillero -el ferri, el crucero de lujo para Ritz-Carlton y otros dos minicruceros para la noruega Havila-, aunque "tendríamos que ir con más prisa, pero se puede hacer, tenemos capacidad", indica.

El astillero vigués emplea en estos momentos a medio millar de personas entre plantilla propia (unas 150 personas) y las empresas auxiliares y prevé reforzar personal. En marzo puso la quilla de los dos buques para la noruega Havila, lo cual supone el inicio de la construcción de los barcos. Se



Astilleros Cardama

trata de dos cruceros, que se proyectaron inicialmente como ferris pero finalmente no llevarán carga rodada. Van a navegar por los fiordos nórdicos y tienen como características principales que el combustible que utilizan es gas y que llevan batería eléctrica que hará que la navegación sea totalmente silenciosa.

En el caso del crucero de superlujo para la armadora americana Ritz-Carlton, tiene 190 metros de eslora y 7.500 toneladas de acero, se trata del barco civil más caro construido en España (250 millones). Además de estos cuatro pedidos, Barreras opta a construir otros dos cruceros de lujo para Ritz-Carlton, tal y como figura en una cláusula del contrato. El que va a construir ahora para Armas será de 190 metros, que junto con los dos cruceros para Havila suponen un importe conjunto de algo más de 450 millones de euros.

Nodosa

El 'plan renove' que está llevando a cabo la flota pesquera viguesa está dejando una importante carga de trabajo en el astillero Nodosa, de Marín, que está construyendo en estos momentos siete buques arrastreros.



Astilleros Nodosa

Tres de ellos son para empresas de Vigo y el más avanzado es para Pesca Baqueiro, un pesquero para faenar en el caladero de Nafo y cuya entrega está prevista para el próximo mes de septiembre. Para el grupo Rampesca está construyendo otro arrastrero de 64 metros de eslora para el caladero de Malvinas que entregará en octubre de 2020 y el mes pasado Nodosa firmó con Pesca Puerta la construcción de un pesquero también para Malvinas que se finalizará en noviembre del próximo año.

Además, el astillero tiene en vigor otro arrastrero para la firma alemana Kuterfish y tres más de una misma serie para el grupo holandés Osprey, que le aseguran carga de trabajo para, al menos, dos años. "Las perspectivas de futuro son del todo positivas", indica Rafael Outeiral, director financiero de la compañía.

La cartera de pedidos actual de Nodosa se completa con la construcción de un barco auxiliar mejillonero de 24 metros de eslora que se engloba dentro del proyecto de investigación e innovación "Ecomytilus". Por su parte en el área de reparación tiene varios trabajos en los barcos "Capricho Cambados", "Capricho Persebellos", "Eirado do Costal" o del "Myrdoma", entre otros. 

Astilleros Balenciaga construirá un nuevo buque de investigación pesquera para Grønlands Naturinstitut



El director general de Balenciaga
Vicente Galdeano

Astilleros Balenciaga llegó a un acuerdo a finales de febrero con el Instituto de Ciencias Naturales de Groenlandia para la construcción de su nuevo buque de investigación pesquera de 61 m de eslora. Sustituirá al barco "Paamiut", que es el que actualmente utiliza el Instituto para estas labores.

El diseño del barco lo ha llevado a cabo la compañía noruega Skipsteknisk.

Este barco llevará a cabo operaciones de investigación pesqueras y marinas por lo que ha sido diseñado para cumplir con los requerimientos de reducción de ruido y vibraciones para poder llevar a cabo estudios acústicos. Podrá realizar pesca de arrastre de fondo (para la captura de camarones, fletán, bacalao) y arrastre pelágico (caballa, etc.). También servirá para tomar muestras de la columna de agua en el fondo marino.

Para el análisis de estas muestras estará equipado con unos laboratorios de última generación.

Cuenta con una hélice de maniobra en proa de 850 kW. El motor principal tiene 2.900 kW cumpliendo con la regulación TIER-III de emisiones.

Tiene dos generadores auxiliares, uno de 1.800 kW y el segundo de 600 kW.

El nuevo buque Llevará a cabo operaciones de investigación pesqueras y marinas por lo que ha sido diseñado para cumplir con los requerimientos de reducción de ruido y vibraciones para poder llevar a cabo estudios acústicos. Podrá realizar pesca de arrastre de fondo (para la captura de camarones, fletán, bacalao) y arrastre pelágico (caballa, etc.).

Estará equipado con modernos laboratorios y podrá albergar hasta 32 personas a bordo. Se espera que comience a operar durante la primavera de 2021.

Características

Eslora 61.00 m

Manga 16.00 m

Puntal 6.10 m

Calado 6.40 m

Tripulación 32 



Barreras lleva a cabo la construcción de dos buques de pasajeros

El astillero H.J. Barreras Shipyard lleva a cabo la construcción de los buques de pasajeros de costa: Havila Polaris y el Havila Pollux para el armador: Havila Kystruten, cuyo proyecto de finalización será para el año 2020.

Características técnicas:

Longitud total eslora: 124.10 metros.

Longitud entre perpendiculares eslora: 115.20 metros Anchura moldeada

Manga: 22.00 metros.

Profundidad a la cubierta principal: 8.20 metros.

Calado máximo: 5,20 metros.

Capacidad de alojamiento: 716 POB.

Peso muerto a 4,65 m aprox. 1000 T

Velocidad de servicio: 16.00 nudos marinos.

Diseñado por: Havyard Design & Solutions AS.

En este momento, se está colocando la segunda quilla del Pollux, tras haberse hecho lo propio con el Polaris. Se trata de dos buques gemelos de 124,10 metros de eslora y 22 de manga con una capacidad para más de 700 personas. Inicialmente concebidos como ferris, los cruceros esta-

rán destinados a navegar en los fiordos noruegos, para lo que el Gobierno del país ha exigido que sean respetuosos con el medio ambiente (tendrán propulsión híbrida). 



Calvo hace oficial la adjudicación de su nuevo atunero a Freire Shipyard

El grupo conservero Calvo ha adjudicado la construcción de su nuevo atunero a Construcciones Navales Paulino Freire (Freire Shipyard), un buque de 77 metros de eslora que entrará en servicio en 2020. "La construcción de este barco en Galicia y por una empresa gallega es también una muestra de nuestro compromiso con el desarrollo de la economía y la sociedad de la región que nos vio nacer hace más de 75 años", refrendó el consejero delegado de Calvo, Mané Calvo.

El nuevo buque contará con un arqueado bruto de 1.973 GT y 3.392 kW de potencia, y está diseñado para cumplir "los más altos criterios de eficiencia energética". Los trabajos de cons-



El buque estará operativo en 2020 y tendrá 1.500 metros cúbicos de capacidad

trucción se extenderán a lo largo de 19 meses, con el objetivo de que el barco pueda estar operativo a finales de 2020. Grupo Calvo cuenta con una flota propia de 12 embarcaciones: dos buques mercantes, tres de apoyo, y siete atuneros. 

Wilhelm Gustloff: El Titanic de Hitler



Botadura del Wilhelm Gustloff en Hamburgo.

Alberto López Echevarrieta

El hundimiento del *Titanic* ha pasado a la historia como uno de los sucesos más destacados de la navegación marítima. El hecho de que fuera el viaje inaugural, el misterio que rodeó su espectacular choque contra un iceberg en una noche de abril de 1912 y el pedigrí de los clientes de primera clase creó una leyenda que fue ampliamente difundida a través de exposiciones, literatura y cine. Fueron unas 1.500 las vidas que se cobró aquel lamentable suceso. Sin embargo, no ha sido éste el mayor naufragio que se conoce. Lo del *Titanic* queda minimizado ante el drama que afectó hace setenta y cuatro años al *Wilhelm Gustloff*, un buque alemán cargado con unas 11.000 personas que fue torpedeado. El balance de víctimas fue de casi 9.500 personas, de las que unos 5.000 fueron niños.

Recreo para el trabajador

A finales de 1933 se creó en Alemania la *Kraft durch Freude* (Fuerza a través de la alegría), una organización dependiente del Frente Alemán del Trabajo cuyo principal objetivo era ayudar al trabajador a disfrutar de su ocio. En su programa había viajes organizados no sólo por el interior del Reich, donde en algunos puntos disponía de residencias, como en la costa del mar del Norte, sino también cruceros marítimos en grandes transatlánticos.

Uno de estos grandes buques era el *Wilhelm Gustloff*, que tomó el nombre de un nazi que trató de aglutinar a los simpatizantes de su partido en Suiza y acabó su vida en 1936 asesinado por un joven judío. Tenía 208 metros de eslora, desplazaba 25.484 toneladas. Fue

construido en los astilleros de Hamburgo y su botadura en 1937 revistió gran pompa y boato. El propio Hitler le otorgó sus bendiciones.

Entró en servicio al año siguiente con una capacidad para 1.463 pasajeros y 417 tripulantes. Desde el primer momento se le consideró como la joya de la marina de recreo. Sus travesías por el Mediterráneo, el Atlántico y el Mar del Norte eran seguidas desde tierra con verdadera envidia.

Al servicio de la guerra

Durante su época como transatlántico de lujo transportó a unos 65.000 pasajeros que, tras los cruceros, no paraban de comentar las maravillas del régimen. Durante la II Guerra Mundial, el *Wilhelm Gustloff* cumplió otras funciones más acordes con las circunstancias. Por ejemplo, en mayo de 1939 trasladó a miembros de la Legión Cóndor desde Vigo a Hamburgo, donde fueron recibidos como héroes por el mariscal Goering. Posteriormente fue convertido el buque hospital.



Cartel de la serie alemana de TV Die Gustloff.

A finales de 1944, Karl Doenitz, almirante de la Kriegsmarine (Marina de Guerra), adaptó el buque para su dedicación al transporte. El ejército nazi se estaba replegando, pero quedaban muchos alemanes rezagados en la zona de Polonia, tropas en desbandada y civiles que huían del ejército ruso que avanzaba impetuoso hacia Berlín.

Fue entonces cuando la armada alemana se propuso llevar a cabo una de las mayores operaciones de rescate marítimo de la Historia utilizando para ello todas las embarcaciones que tenía a su disposición. Se estudió minuciosamente la situación llegando al convencimiento de que el éxodo debería realizarse a través del Mar Báltico, concentrando para ello a todos los germanos que querían repatriarse en varios puertos de la actual Polonia desde donde se les llevaría a Kiel.

Operación Aníbal

La Operación Aníbal, como se la denominó, era difícil, pero no imposible. En Danzig se amontonaban 70.000 alemanes y corrían hacia él cerca de siete millones entre soldados y civiles. El flujo de transportes resolvía el problema como buenamente podía. Los buques cargaban personas a gran velocidad y en cantidades desmesuradas que nada tenían que ver con la capacidad admitida. Había que escapar, cubrir un corto tramo del Mar Báltico, descargar y reiniciar un nuevo transporte.

El trayecto era sumamente peligroso ya que, conocido el plan por los aliados, se trató de impedir su realización para evitar que las tropas alemanas tuvieran refuerzos. Por ello la zona fue sembrada de minas magnéticas, los aviones de la RAF surcaban los cielos buscando presa y los submarinos rusos estaban al acecho. A pesar de todo, la Operación Aníbal fue teniendo éxito en sus primeros rescates. Más de dos millones de soldados y civiles consiguieron su objetivo. Los aptos para la lucha fueron inmediatamente relocalados en batallones dispuestos a defender lo indefendible.



Miembros de la Legión Cóndor embarcan en el Gustloff en Vigo.

El Titanic de Hitler

Todo fue bien hasta el 30 de enero de 1945, cuando el Wilhelm Gustloff hizo uno de estos viajes. Partió de Gotenhafen -hoy Gdynia- con unas 11.000 personas a bordo, cuando, como he señalado antes, su capacidad no llegaba a las 1.500. Iba literalmente abarrotado. El trayecto no era largo, la noche muy fría y las aguas del Báltico a punto de hielo. En un

punto determinado, el buque se puso en el punto de mira de un submarino ruso al mando de Alexander Marinesko que dio la orden de torpedear al buque alemán.

El Wilhelm Gustloff fue alcanzado de pleno. Su hundimiento fue inmediato. En consecuencia, la mayor parte de sus ocupantes, que en ese viaje correspondía principalmente a mujeres y niños, murieron ahogados. Se ig-

nora a ciencia cierta el número de víctimas, dado que cada expedición estaba formada por un número ilimitado de viajeros: Los que cabían y, a ser posible, algunos más. Hay unos historiadores que las cifran en 9.400 muertos, de los cuales unos 5.000 eran niños. Otros señalan que fueron unas 4.500 las víctimas. Aún en este caso último el número de muertos supera a los del Titanic y Lusitania juntos.



Cartel de la película "Noche de angustia".



Embarque de exiliados en el Gustloff.



Torpedeamiento del Gustloff.

Esta duda se debe también al mutismo que hubo en Alemania en torno al suceso. La censura impidió la difusión de la noticia en buena parte para impedir que ensombreciera la celebración de duodécimo aniversario de la llegada de Adolf Hitler a la Cancillería alemana, hecho que se conmemoraba aquel mismo día 30 de enero.

Por la parte aliada tampoco hubo mucho interés en que el suceso fuese conocido habida cuenta de que había muchas dudas en torno a la forma en que se había llevado a cabo la acción bélica. Una de ellas era decisiva: ¿Viajaba el Gustloff bajo bandera de la Cruz Roja Internacional en el momento de ser torpedeado? Alexander Marinesko, al margen de sus reconocimientos militares, fue duramente cuestionado por la opinión pública hasta el fin de sus días.

La guerra estaba en pleno apogeo y las noticias que ocupaban las portadas de los aliados hacían referencia a otros hechos: La liberación del campo de concentración de Auschwitz, el fracaso alemán en las Ardenas, la muerte del director de orquesta Glenn Miller en accidente de aviación o la toma de Varsovia por el ejército rojo.



Hundimiento del Gustloff.

Se descubre el siniestro

Tuvo que pasar mucho tiempo para que los alemanes conocieran cómo fue la tragedia del Wilhelm Gustloff. Acabada la II Guerra Mundial, el cine germano de los años 50 realizó una serie de películas basadas en hechos concretos del conflicto que acababan de perder: El médico de Stalingrado, La estrella de África, Stalingrado, Los diablos verdes de Montecassino, fueron algunos títulos notables en los que la ficción se mezclaba muy bien con el material de archivo produciendo un efecto documental ciertamente loable.

Una de estas películas fue *Nacht fiel über Gotenhafen* que se estrenó entre nosotros como *Noche de angustia*. Se centraba en el naufragio del Wilhelm Gustloff a través de la aventura vivida por María, una de las pasajeras del buque que embarcó con su hijo de corta edad. El film, realizado en 1959 por Frank Wisbar, contaba con un excelente reparto de intérpretes alemanes encabezados por Sonja Ziemann, una de las más emblemáticas actrices, bailarinas y cantantes germanas.

Esta película, tal vez modesta en su realización, abrió los ojos a muchas personas que durante mucho tiempo permanecieron igno-



Daños irremediables en el interior del buque, según la ficción.

rantes de lo que había pasado en el Mar Báltico en aquella fecha en la que Berlín celebraba como buenamente podía el aniversario del Führer y ocultaba la tragedia del Wilhelm Gustloff.

El tema del naufragio cobró vida y los alemanes se preguntaban cómo se les había ocultado aquella tragedia. El propio escritor Günther Grass, Premio Nobel de Literatura y Premio Príncipe de Asturias, autor del celeberrimo *Tambor de hojalata*, escribió en 2002 la novela *Im Krebsgang* (A paso de cangrejo) centrándose en el naufragio. Sirvió también para crear conciencia sobre lo ocurrido aquella fatídica noche de enero de 1945. Pero, sin duda, el tema se puso al alcance de todos los alemanes cuando el realizador Joseph Vilsmaier -autor de la película antibelicista *Stalingrado*, ya vista entre nosotros-, abordó el tema de una forma definitiva a través de una serie de televisión titulada *Die Gustloff*, que se estrenó en Alemania el 2 de marzo de 2008.

A lo largo de sus tres horas de duración, Vilsmaier tocó la fibra de muchas personas que hasta entonces escondían su participación en la masacre amparados en el silencio que cubrió la hazaña aliada que costó tantas vidas inocentes. 



Salvamento de algunos supervivientes.



El Gustloff en el punto de mira del submarino ruso.



Libro de Günther Grass en torno a la tragedia del Gustloff.

El Museo Naval de Donostia se llamará Museo Marítimo Vasco

El Museo Naval de San Sebastián ha reabierto sus puertas bajo el nombre de Museo Marítimo Vasco después de una reforma para resolver los problemas de accesibilidad del edificio y renovar algunas de sus dependencias. La instalación del puerto donostiarra, que ha estado cerrada al público por las obras desde el pasado otoño, recupera su actividad museística con dos nuevas exposiciones, una sobre el sastrerío guipuzcoano Juan de Alcega, autor del primer tratado sobre sastrería publicado en Europa, y otra centrada en la siempre controvertida figura de Lope de Aguirre.

El Museo Marítimo Vasco 'estrena' edificio, denominación y hasta director después de que el historiador Xabier Alberdi se hiciese cargo de la instalación hace un mes tras la marcha por razones laborales de Raúl Pérez Iratxeta.

El 1 de octubre de 2018 se iniciaron las obras del Museo Naval, situado en el muelle donostiarra. Tras la finalización de los trabajos de mejora, ordenación y accesibilidad de ciertos espacios, ahora, seis meses después, varias cuestiones han cambiado: se ha consumado la modificación del nombre del centro, que pasa de Museo Naval a Museo Marítimo Vasco; ha estrenado un logotipo, que es la unión, según el diputado de Cultura, Denis Itxaso, de una ola, una ballena y el casco de un barco; y cuenta ya con un nuevo director, Xabier Alberdi, después de que Raúl López Iratxeta comunicase que abandonaba la dirección dos años después de que ganase su propuesta

Xabier Alberdi será el director del Museo Marítimo Vasco



El edificio del puerto donostiarra recupera su actividad museística con nuevas exposiciones

para la instalación, en un concurso al que no se presentaron los que fueron durante 25 años gestores del Naval, Soco Romano y José María Unsain, de Airu Zerbitzu Kulturalak.

Itxaso, Alberdi y la directora de Cultura, María José Tellería, presentaron las nuevas instalaciones, así como las dos exposiciones temporales que acogerán durante los próximos meses los espacios del primer piso y la buhardilla. Precisamente, una de las actuaciones, "respetuosas que se han llevado a cabo en esta Casa Torre del Consulado, originaria del siglo XVIII, ha sido la instalación de un ascensor panorámico que facilita la llegada a los citados dos espacios. De estos, la buhardilla, en la que se situaban la biblioteca y las oficinas del museo, ha sido el que mayor cambio ha experimentado tras las reformas. Ahora se presenta como un "nuevo espacio expositivo, íntimo y diáfano" y con una mayor superficie para exhibiciones. Asimismo, se han eliminado los tabiques, lo que permite contemplar en su totalidad la cubierta original de madera del edificio.

Alberdi, que hasta ahora era el director científico del centro, llega a la dirección general del Museo Marítimo Vasco con la responsabilidad de llevar a cabo el nuevo Plan Museológico 2019-2023, que recoge el trabajo realizado por el equipo del centro y en el que se marcarán las líneas en el "ámbito cultural, expositivo, de dinamización y pedagógico". A su vez, en ese documento se recogen las diferentes estrategias del Marítimo Vasco hacia la ciudadanía y el territorio, así como las opciones para la proyección internacional de sus actividades.

En este sentido, Itxaso comentó que, con la intención de llegar a más y nuevos públicos, han "potenciado el ámbito de exhibición y de divulgación" del patrimonio e historia marítima vasca. A su vez, han vinculado la investigación naval con Gordailua. Además, el museo se sumará a los actos de difusión y conmemoración de la primera circunnavegación a cargo de Juan Sebastián Elcano. No en vano, Alberdi también es miembro de la Comisión Científica de la Fundación Elcano. 🌊

50 aniversario **NAUTICAL**

Soluciones globales de electrónica naval y comunicaciones desde 1969. Nuestro espíritu de ayer y hoy se resume en una frase:

Nuestro Norte Eres Tú

www.nautical.es
nautical@nautical.es // +34 986 213 741

